



## LA VICENDA TAV RASENTA IL RIDICOLO

(la Redazione)

Due Stati della democratica Europa sottoscrivono, in accordo con la Commissione Europea, che partecipa alle spese con il 40%, un trattato internazionale riguardante la realizzazione di una nuova linea ferroviaria che è l'anello mancante della futura rete ferroviaria europea.

Uno degli Stati ritiene di dover sottoporre il progetto a ulteriori analisi di fattibilità economica e, anziché rivolgersi allo Stato contraente per coinvolgerlo nelle nuove analisi, fa tutto da solo: limita i suoi studi alla sola tratta italiana e ne trasmette i risultati allo stato contraente non

sappiamo con quali richieste e quali motivazioni. In particolare, sarebbe interessante capire se sia stata annunciata l'intenzione di revisione o risoluzione del trattato internazionale a suo tempo sottoscritto dai due stati membri dell'Unione Europea.

Per quanto riguarda il merito, non è questa la sede per esprimere giudizi sulla validità della analisi costi benefici per opere destinate a durare cento anni e più. Interessa qui rilevare la consecutio temporum delle attività svolte dallo Stato promotore della messa in discussione del progetto già in corso di avanzata realizzazione.

Questo Stato, per giustificare le sue intenzioni affida l'analisi costi benefici della tratta italiana ad un professore universitario che ha già scritto e ri-

scritto sul suo parere negativo rispetto al progetto.

L'incaricato, per sua stessa dichiarazione, suggerisce al decisore di costituire un gruppo di lavoro di 5 componenti di cui quattro la pensano come lui e consegna al decisore il lavoro sottoscritto ed approvato solo da quattro componenti su cinque da cui risulta che i costi sono superiori ai benefici. Il documento non viene a sottoscritto da uno dei partecipanti al gruppo il quale presenta una analisi con risultati completamente ribaltati.

Sono emerse in commissione divergenze sulla metodologia dato che comprende il mancato introito allo Stato delle accise sui carburanti. Metodologia che sembra non sia coerente con i criteri dettati dalla Commissione europea che impongono di non considerare le tasse e le entrate fiscali e, fra l'altro, non tiene in considerazione gli effetti negativi derivanti dall'abbandono del corridoio logistico che attraversa la pianura padana.

Le divergenze emerse in Commissione non possono essere sottaciute e dovrebbero essere attentamente valutate dal committente che ha il dovere di sottoporle entrambi alla valutazione del Parlamento.

alcuni spunti su sprechi e spese in grandi opere e molto meno la mancanza di attenzione al contesto europeo e sovra nazionale in cui si collocano le infrastrutture ferroviarie. Situazione in cui le analisi costi benefici acquistano, come lo stesso autore esplicitamente riconosce, (MA NON APPLICA),

1. LA VICENDA TAV RASENTA IL RIDICOLO
2. IL MARCO PONTI PENSIERO
3. AMARE RIFLESSIONI DI CHI HA DEDICATO UNA VITA AI TRASPORTI
4. PENDOLARIA 2018 - RAPPORTO DI LEGAMBIENTE SUL TRASPORTO SU FERRO
5. L'IMPORTANZA/NECESSITÀ DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE EUROPEE

Di tutto questo poco o nulla appare nelle chiacchiere da bar a cui siamo costretti ad assistere nei dibattiti televisivi in cui fioccano, fra l'altro, incredibili bugie da parte di giornalisti (e non solo di giornalisti) che sono contro il progetto a prescindere.

Quel che fino ad oggi non è apparso con chiarezza è se il Governo ritiene di essere competente ad assumere una decisione senza sottoporre al Parlamento italiano la revisione o la risoluzione del trattato internazionale a suo tempo approvato dal Parlamento.

valore limitato.

Ci sono sembrate di grande interesse le conclusioni a cui perviene l'autore.

Si parte dalla affermazione che "Il trasporto su gomma rimarrà comunque sempre dominante anche per motivi tecnologici". E dunque "La soluzione

**2019**  
*sono aperte le iscrizioni a*

**DT**



*la quota è di*  
*almeno € 30,00 da versare*  
*c/c postale **61369252** o*

**IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

## IL MARCO PONTI PENSIERO

(la Redazione)

Per comprendere bene le metodologie di analisi di Marco Ponti ci siamo presa la briga di leggere le sue pubblicazioni.

Abbiamo attentamente scorso il testo SOLA ANDATA recentemente pubblicato, di cui abbiamo ovviamente apprezzato

è semplice: occorre migliorare le poche linee ferroviarie regionali sature (ce ne sono molte di più deserte) e migliorare la rete stradale locale”.

Le tecnologie di trasporto sono in rapida evoluzione e sono destinate a cambiare radicalmente gli scenari futuri e “questa evoluzione riguarda quasi esclusivamente il trasporto stradale per un motivo ovvio: è qui il regno del mercato e della competizione che ha generato la rivoluzione indu-

striale. I motori ibridi, rapidamente estensibili anche ai veicoli merci. L'introduzione di veicoli merci con un peso massimo di 60 tonnellate (invece delle attuali 44) che circolano da molti anni in Nord Europa, USA e Australia: i camion si prestano già a sistemi di guida automatica che consentono di viaggiare in tutta sicurezza in convogli di veicoli a pochi centimetri di distanza uno dall'altro, collegati solo da sistemi immateriali che agiscono su

sterzo e freni. “Infrastrutture con dispositivi di boe elettroniche e sistemi di alimentazione elettrica sia a contatto sia a induzione”.... E via elencando.

Su questo scenario del futuro del sistema di trasporto merci su strada così, così Il Professore conclude:

“Il rischio di spendere fiumi di denari pubblici in grandi opere ferroviarie sembra allora davvero altissimo: non è quella la direzione in cui si muove l'in-

novazione, già molto visibile nel settore dei trasporti. Più che elefanti bianchi rischiamo di trovarci di fronte a cimieri di elefanti avendo indirizzato le scarse risorse pubbliche verso **una tecnologia sostanzialmente ottocentesca**, che soffre e soffrirà sempre dell'impossibilità di fare servizi porta a porta”.

Ed infine profetizza: **“La ferrovia ha bisogno della strada, ma non viceversa”**.

## AMARE RIFLESSIONI DI CHI HA DEDICATO UNA VITA AI TRASPORTI

(Francesco Natoni)

Abbiamo risolto il problema. Dopo 50 anni di lavoro nei trasporti, durante i quali mi si è ripetuta infinite volte la tiritera che bisognasse trasferire il traffico dalla strada alla rotaia, solo ora si squarcia il velo e la verità mi si manifesta.

La soluzione per risolvere tutti i nostri problemi nazionali è l'integrale trasferimento del traffico ferroviario (AV, pendolari, merci) su strada.

L'enorme incremento degli incassi per lo Stato dalle accise sui carburanti coprirebbe buo-

na parte del deficit di bilancio e consentirebbe una ancora più efficace lotta alla povertà.

Il trasferimento delle risorse – che si renderebbero disponibili con l'abbandono delle ferrovie a più redditivi investimenti aiuterebbe anch'esso il bilancio statale.

Le sedi ferroviarie rese libere dall'armamento e dagli impianti tecnologici (rivenduti a prezzo di mercato) potranno finalmente diventare piste ciclopedonali, potendosi riproporre i lunghi viaggi ciclistici

organizzati dalla nuova “Consociazione Turistica Italiana”.

La inevitabile congestione delle strade ed autostrade, riducendo la velocità dei flussi (auspicabilmente fino a passo d'uomo) eliminerebbe l'incidentalità con benefiche ricadute economiche e morali sull'intera collettività.

Incontenibili i vantaggi per l'industria automobilistica (ma dopo aver ripristinato i dazi in ingresso) e per l'indotto dove le offerte di lavoro esplode-

rebbero rendendo, quindi, del tutto inutile il *salario di cittadinanza*.

Ed, infine, facendo pagare un modesto biglietto a milioni di europei che si affaccerebbero alle Alpi per ammirare il secondo miracolo economico italiano se ne trarrebbero ulteriori lautì guadagni.

E già perché il primo miracolo degli anni 50 e 60, se mal non ricordo, si incardinò effettivamente sulla crescita smodata del trasporto su gomma e la conseguente tentata dismissione delle ferrovie .

Attenzione, però, perché i miracoli talvolta sono finti e le conseguenze per chi ha creduto ciecamente possono essere molto gravi.

## PENDOLARIA 2018 RAPPORTO DI LEGAMBIENTE SUL TRASPORTO SU FERRO

(Antonio Castellucci)

Il 30 Gennaio scorso Legambiente ha presentato, presso la sede dell'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani ) in Roma, il “ Rapporto Pendolaria 2018 “.

E' dal 2008 che Legambiente, ogni anno, elabora una attenta fotografia del trasporto pendolare ferroviario; il lavoro è frutto di indagini dirette e di denunce, specie da parte di comitati dei pendolari. Negli

ultimi anni la domanda di trasporto per pendolari, in massima parte lavoratori e studenti, è fortemente aumentata anche a causa di un massiccio trasferimento dai grandi centri urbani alle aree limitrofe in centri urbani minori dove il costo della vita è meno alto.

A fronte di una domanda di forte crescita con problemi di congestione e di inquinamento si è rafforzata l'esigenza di

migliorare ed incrementare l'offerta del servizio pubblico regionale, specie del trasporto su ferro, più sicuro e a minor impatto ambientale, ma le risposte non sono adeguate.

In Italia, come è noto, c'è una netta preferenza per il trasporto privato ed infatti c'è un tasso di motorizzazione tra i più elevati in Europa; circolano oltre 37 milioni di autovetture, (62,5 veicoli ogni 100 abitanti),

a Roma l'indice è di 70,8 auto ogni 100 abitanti, a Berlino 35, a Madrid 32. Per adeguare il servizio ferroviario regionale alle esigenze dei cittadini occorre agire su più fronti, e innanzi tutto occorrono investimenti adeguati in infrastrutture e in rinnovi del materiale rotabile.

Ogni giorno si servono del treno circa 5 milioni ed ottocentomila persone, (più 7,9% rispetto al 2012), ma l'offerta è aumentata solo dello 0,2%: circa 2 milioni e 900 mila sono i viaggiatori pendolari, la metà utilizza i treni delle Ferrovie dello Stato e l'altra metà i treni delle 20 Società concessionarie; circa 2 milioni e settecentomila persone si servono

delle metropolitane che sono presenti solo in sette città: Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Brescia e Catania. Inoltre circa 40 mila persone utilizzano i treni intercity che tra il 2010 ed il 2017 hanno subito un taglio del 16% con una conseguente riduzione del 42% dei passeggeri. 170 mila utilizzano i treni ad alta velocità che sono passati da 108 corse del 2010 a 371 del 2017 di cui 279 "freccie" di Trenitalia e 92 "Italo" di NTV. I viaggiatori complessivi sono passati da 10 milioni del 2010 a 24 milioni del 2017.

La preoccupante crisi del trasporto ferroviario regionale è dovuta essenzialmente alla riduzione del 20% dei finanziamenti statali che ha comportato una contrazione dell'offerta giornaliera dei treni (da circa

3400, a poco più di 3000 nonostante si sia registrato un aumento dei viaggiatori del 2,3%. Ciò ha causato il peggioramento dei servizi e la situazione peggiorerà in caso di ulteriore taglio di 300 milioni di euro come previsto nell'ultima finanziaria.

La questione meridionale "esiste davvero" dice Legambiente. C'è un'Italia a due velocità, il successo dei treni ad alta velocità da una parte ed i tagli dei treni intercity e regionali dall'altra, con una situazione di emergenza al Sud dove la maggior parte delle linee è a binario unico e non elettrificata.

Miglioramenti significativi si sono avuti nelle Regioni del Nord, dove sono stati realizzati maggiori interventi su reti e

mezzi. In Lombardia, nel 2017, ben 750 mila persone si sono servite, ogni giorno del treno, (erano 650 mila nel 2011); in Emilia-Romagna, nello stesso periodo si è passati da circa 106 mila a 205 mila; in Alto Adige i viaggiatori sono triplicati, da 11 mila a circa 32 mila; in Piemonte invece, dove sono state soppresse linee per circa 450 Km, si è registrato un calo del 4,4% dei viaggiatori, (da 205 mila circa a 196 mila); nel Lazio il numero dei viaggiatori è rimasto pressoché immutato, (circa 540 mila nonostante il forte calo dei viaggiatori sulla Roma- Ostia Lido passati da 100 mila a circa 55 mila)

Nel Sud solo in Puglia c'è stato un aumento dei viaggiatori, (da 108 mila del 2011 a 141 mila del 2017, più 35%), mentre nelle altre Regioni sono stati

registrati forti cali. (In Sicilia da 44 mila a 37 mila-15%), dati molto bassi rispetto ad una popolazione di circa 5 milioni. Anche in Abruzzo c'è stato un calo di circa il 40% (da 23 mila a 14 mila) e in Campania, malgrado una rete locale molto estesa, c'è stato un forte calo (da 467 mila a 308 mila).

Le ragioni di questa situazione sono molteplici, riguardano aspetti organizzativi, mancata programmazione della intermodalità, vetustà del materiale rotabile e, non ultimo, l'abbandono delle stazioni, molte sono impresenziate e senza servizi essenziali per i viaggiatori che si trovano a disagio e temono anche per la propria sicurezza. Soluzioni adeguate dovrebbero essere ricercate a livello regionale e comunale.

## L'IMPORTANZA/NECESSITÀ DELLE GRANDI INFRASTRUTTURE EUROPEE

Giovanni Saccà

L'articolo integrale è leggibile sul sito [www.dimensionetrasporti.it](http://www.dimensionetrasporti.it)

### Premessa

Il 7 febbraio 1992 è stato sottoscritto dai dodici paesi membri dell'allora Comunità Europea il Trattato di Maastricht (92/C 191 /01), o Trattato sull'Unione Europea (TUE). Entrato in vigore il 1° novembre 1993, costituisce una tappa fondamentale nel processo di integrazione europea, intrapreso con l'istituzione delle Comunità europee. Ciò in quanto era molto sentita la necessità di porre solide basi per l'edificazione dell'Europa futura, priva di divisioni e di differenze, nel rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali nonché dello Stato di diritto.

Nel desiderio di intensificare la solidarietà tra i loro popoli nel rispetto della storia, della cultura e delle tradizioni, si desiderava rafforzare e fare convergere le economie dei paesi membri istituendo l'Unione economica e monetaria, in modo da promuovere il pro-

gresso economico e sociale, nel contesto della realizzazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione e della protezione dell'ambiente. Si desiderava inoltre che venissero create le condizioni per istituire la cittadinanza comune europea, sviluppando una stretta cooperazione nel settore della giustizia e degli affari interni e creando le condizioni per potere avere una politica estera e di sicurezza comune rafforzando così l'identità dell'Europa e la sua indipendenza al fine di promuovere la pace, la sicurezza e il progresso in Europa e nel mondo.

Tutto ciò con l'obiettivo di agevolare la libera circolazione delle persone, garantendo allo stesso tempo la sicurezza dei popoli mediante l'inclusione, in modo da portare avanti il processo di creazione di un'unione sempre più stretta fra i popoli dell'Europa, in cui le decisioni siano prese il più vicino possibile ai cittadini,

conformemente al principio della sussidiarietà, in previsione degli ulteriori passi da compiere ai fini dello sviluppo dell'integrazione europea.

L'Unione Europea si è posta l'obiettivo di guidare lo sviluppo delle attività economiche nell'insieme della Comunità in modo armonioso ed equilibrato, per una crescita sostenibile, non inflazionistica nel rispetto dell'ambiente. Per tale scopo è indispensabile che i risultati economici dei paesi membri abbiano un elevato grado di convergenza, che sia garantito un elevato livello di occupazione e di protezione sociale, migliorando il tenore e la qualità della vita, la coesione economica e sociale e la solidarietà tra gli Stati membri.

Sulla base di tali principi sono stati aboliti, tra gli Stati membri, i dazi doganali e le restrizioni quantitative all'entrata e all'uscita delle merci, è stato stabilito che devono essere eliminati tutti gli ostacoli che

impediscono la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali nel rispetto del principio di un'economia di mercato aperta e in libera concorrenza.

Dall'entrata in vigore del Trattato di Maastricht si è deciso che devono essere prese decisioni politiche comuni nei settori dell'agricoltura e della pesca, dei trasporti, della ricerca e dello sviluppo tecnologico, nell'incentivazione della creazione e dello sviluppo di reti transeuropee e in moltissimi altri campi.

Tutto ciò implica il rispetto da parte degli Stati membri e della Comunità di alcuni principi direttivi: prezzi stabili, finanze pubbliche e condizioni monetarie sane nonché bilancia dei pagamenti sostenibile.

Il Titolo XII del Trattato di Maastricht all'articolo 129 B - RETI TRANSEUROPEE stabilisce:

*"1. Per contribuire al raggiungimento degli obiettivi di cui agli articoli 7 A e 130 A e per consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, la*

Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.

2. Nel quadro di un sistema di mercati aperti e concorrenziali, l'azione della Comunità mira a favorire l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti. Essa tiene conto in particolare della necessità di collegare alle regioni centrali della Comunità le regioni insulari, prive di sbocchi al mare e periferiche."

Per darne attuazione, la Commissione europea ha sviluppato delle linee-guida relative ad obiettivi, priorità, identificazione dei progetti di interesse comune e linee maestre per i tre settori coinvolti (trasporti, energia e telecomunicazioni). Il Parlamento europeo ed il Consiglio dell'Unione europea hanno approvato tali linee-guida dopo essersi consultati con il Comitato economico e sociale e con il Comitato delle regioni.

### **Le reti trans-europee delle infrastrutture dei trasporti**

Le reti di trasporto trans-europee (in acronimo TEN-T, dall'inglese Trans-European Networks - Transport) sono un insieme di infrastrutture di trasporto integrate previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione Europea.

In passato, i sistemi di trasporto europei si sviluppavano per lo più secondo criteri nazionali, con la conseguente scarsità o completa assenza di interconnessioni ai confini o lungo corridoi strategici, creando un ostacolo alla crescita economica. Sin dagli anni Novanta, la politica TEN-T ha orientato i fondi europei al sostegno della realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'Europa.

Le reti di trasporto trans-europee (TEN-T), delineate

dall'Unione Europea, comprendono:

- rete stradale trans-europea;
- rete ferroviaria trans-europea (che a sua volta include sia la rete ferroviaria convenzionale trans-europea che la rete ferroviaria ad alta velocità trans-europea);
- rete fluviale trans-europea e i porti per la navigazione interna;
- rete di porti marittimi trans-europea;
- rete marittima trans-europea (detta anche "autostrade del mare");
- rete aeroportuale trans-europea;
- rete combinata di trasporto trans-europea;
- rete di informazione e gestione dello spedizionamento trans-europea;
- rete di gestione del traffico aereo trans-europea.

Nel 2009 è stato avviato dalla Commissione Europea un ampio processo di revisione della rete TEN-T che ha condotto all'attuale configurazione della rete, con l'obiettivo di realizzare un'effettiva integrazione dei sistemi di trasporto nazionali in un sistema di trasporto europeo e quindi di favorire, attraverso la libera circolazione di persone e merci, il raggiungimento del mercato unico quale presupposto per la crescita economica e per la competitività dell'Europa.

**La rete stradale trans-europea** (Trans-European Road Network) è un complesso progetto costituito sia dall'insieme delle grandi direttrici che attraversano le singole nazioni europee sia da progetti di interconnessione prioritari individuati e determinati con la Decisione n.629 del 29 ottobre 1993. Rinnovati con la Decisione n.1692 del 23 luglio 1996, sono stati rivisti con la Decisione n.661 del 7 luglio 2010. Secondo l'articolo 9 della Decisione 661/2010/EU, include le autostrade o le strade ad alta qualità, esistenti, nuove o da

adattare, che:

- hanno un importante ruolo per il traffico a lunga distanza;
- permettono di by-passare i principali centri urbani in prossimità delle direttrici individuate;
- consentono l'interconnessione con altri mezzi di trasporto;
- connettono le regioni isolate e periferiche con il resto del territorio europeo.

Per quanto possibile, e tenuto conto dei vincoli finanziari degli Stati membri, dovrebbero essere avviate nell'arco di dieci anni alcune azioni di interesse comunitario:

1. realizzazione dei raccordi mancanti, in particolare quelli situati sugli assi intracomunitari transfrontalieri e quelli che interessano le regioni periferiche o intercluse;
2. miglioramento dei principali collegamenti esistenti sugli assi transfrontalieri e sugli assi che interessano le regioni periferiche o intercluse o che collegano tali regioni alle regioni centrali della Comunità;
3. collegamenti tra i paesi terzi e la Comunità:
  - collegamenti scandinavi,
  - collegamenti con i paesi dell'Europa centrale ed orientale,
  - collegamenti con l'Africa del Nord;
4. collegamenti intermodali, segnatamente ai fini degli assi di trasporto combinato;
5. tangenziali per i principali centri urbani situati sulla rete transeuropea;
6. progetti di gestione del traffico comprendenti progetti dimostrativi.

**La rete ferroviaria trans-europea** è un complesso pro-

getto costituito dall'insieme delle grandi direttrici che attraversano le singole nazioni; sono state individuate e determinate la prima volta con l'adozione della decisione 1962/96/CE del 23 luglio 1996, per essere ridefinite nel 2004 e nel 2013.

Con l'atto del 1996, partendo dalle singole reti ferroviarie nazionali dei 15 paesi che allora ne erano membri, l'Unione europea ha delineato delle specifiche volte a costituire una grande rete di trasporto, sovranazionale, a cui è stato dato il nome di TEN-T. Successivamente la decisione 884/2004/CE ne ha estesa l'applicazione ai nuovi paesi aderenti. Lo scopo della TEN-T è quello di procedere per assicurare, razionalizzando e rendendo compatibili ed interoperabili le infrastrutture, il riequilibrio del trasporto merci tra i singoli vettori stradale e ferroviario allo scopo di contribuire alla riduzione del divario economico tra le regioni del continente europeo e promuoverne lo sviluppo.

L'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) si è poi impegnata nello sviluppo del progetto EURAILINFRA (European Infrastructure Market Capacity and Investment) in sinergia tra i principali gestori ferroviari europei per studiare gli interventi opportuni allo scopo di eliminare i cosiddetti colli di bottiglia della rete TEN basandosi sull'analisi strutturale dei singoli corridoi internazionali. Ciò a causa della diversa genesi delle singole ferrovie nazionali e della differente evoluzione tecnica che danno luogo a serie disomogeneità tecniche e di capacità, generando in molti casi strozzature che rallentano il trasporto delle merci e dei passeggeri, ne degradano lo standard qualitativo e in definitiva ne compromettono la capacità di attrarre clientela dalle altre modalità di trasporto.