


A cura di Anna Donati
Settore Trasporti e infrastrutture

Cantieri utili

I Sì dei Verdi per la mobilità sostenibile

UTENSILI 2

UTENSILI

UTENSILI • Quaderni programmatici
della Federazione dei Verdi 

a cura di Anna Donati
Responsabile Trasporti e infrastrutture

Cantieri utili

I Sì dei Verdi
per la mobilità sostenibile

UTENSILI direttore editoriale Gianpaolo Silvestri

Introduzione I nostri sì

“Stiamo lavorando per voi. Ci scusiamo per il disturbo arrecato”. Quante volte, di fronte a questi cartelli, ci siamo arrabbiati: sia perché generalmente nel cantiere non vedevamo alcuno che lavorava, sia perché quel “per voi” era più che opinabile. La diffidenza in realtà era motivata: opere inutili o dannose, odore di mazzette, violenza sul paesaggio, mafie e similecordate, stupri all’ambiente, tempi eterni, enorme spreco di denaro pubblico.

Per i numerosissimi “cantieri” che invece questo lavoro vi propone, non dovete avere dubbi: quando saranno in concreto itinere il cartello non mentirà. È il risultato di anni di studi, scienza, rigore, di lavoro teorico e sul campo degli ambientalisti; è la sapienza verde verificata in anni di lotta, di resistenza con i cittadini, di entusiasmante collaborazione con i comitati, le università, i saperi antichi, l’innovazione scientifico-tecnologica e la modernità. È anche la passione di tante e tanti verdi sul territorio che - coordinati dall’ottima Anna Donati da sempre responsabile nei Verdi del settore trasporti ed infrastrutture - davvero hanno costruito progetti, proposte, mobilitazioni ed alleanze per “cantieri ecocompatibili”, per una mobilità sostenibile.

Una sciocca ma, purtroppo, coriacea vulgata popolare, vuole i Verdi come il partito del no, no e comunque no, sempre no. Oggi con più forza possiamo urlare i nostri tanti sì (e tener fermi i giusti no) e rivendicare i tanti successi ottenuti, sia in termini di cresciuta sensibilità ambientale, sia di orrende megaopere bloccate o distrutte, sia in piani d’uso delle risorse e di investimenti utili.

Solo per accennare all'ultima finanziaria, grazie al nostro coerente ed efficace impegno, sono stati stanziati per la mobilità sostenibile, 270 milioni di euro in tre anni e 600 milioni di euro per la lotta ai cambiamenti climatici. Tra i successi più forti ricordiamo anche (per l'impatto simbolico che ha, oltre che per il fatto in se) che con il decreto fiscale collegato alla finanziaria è stato bloccato definitivamente (si spera!) il faraonico progetto del ponte sullo stretto: particolare non indifferente è che i soldi destinati a quest'opera verranno utilizzati per la difesa del suolo e l'approntamento di necessarie infrastrutture in Calabria ed in Sicilia.

Quindi coraggio: urliamo e motiviamo i nostri sì, per il paese, l'ambiente, la qualità della vita, i cittadini ed il bilancio dello stato. Sì per i Verdi, i Verdi per i sì.

Gianpaolo Silvestri

Indice

Presentazione Alfonso Pecoraro Scanio	9
Prefazione Alessandro Bianchi	12
Il piano della mobilità sostenibile: via libera alle città, autostrade del mare ed opere utili Anna Donati	15
Finanziaria 2007, finalmente una timida politica dei trasporti. Il governo Prodi rimette in agenda città e pendolari. Resta negativo il contributo ad autotrasporto Anna Donati e Luca D'Eusebio	28
SINERGIE	
Proposte per un sistema integrato dei trasporti nell'area dello Stretto di Messina Gaetano Giunta e Stefano Lenzi	37
Valle di Susa: più treni al servizio dei cittadini e delle merci Antonio Ferrentino	42
Aurelia sicura: rimozione di un progetto Valentino Podestà	47
Proposte dell'Associazione dei Comuni per la Mobilità Sostenibile in alternativa alla Bre.Be.Mi. Andrea De Bernardi	52
Pedemontana veneta: fare una infrastruttura al servizio del territorio Maria Rosa Vittadini	61
L'alternativa ferroviaria al progetto d'Alta Velocità Milano-Venezia Erasmus Venosi	68

Logistica ed Intermodalità per la scelta delle priorità negli investimenti infrastrutturali Marco Spinedi	71
Cinque corridoi prioritari per rilanciare il trasporto merci ferroviario Edoardo Zanchini	78
Le Autostrade del Mare: l'analisi costi benefici estesa alle componenti ambientali Andrea Molocchi	86
La sfida del trasporto pubblico locale in Campania Ennio Cascetta	93
Per le città occorrono grinta e fantasia Paolo Hutter	96
CONTRIBUTI EUROPEI	
TAV e fondi UE Monica Frassoni	103
Cento cantieri – non pochi per pochi! Il traforo del Brennero Sepp Kustatscher	106
APPENDICI	
Approfondimenti in rete	113
Riferimenti normativi: mobilità sostenibile, trasporti, infrastrutture a cura dell'ufficio legislativo Gruppo "Insieme con l'Unione", Senato della Repubblica	119

Presentazione

L'Italia ha bisogno di una strategia complessiva su trasporti e mobilità, che permetta agli italiani di muoversi meglio e alle città di respirare. Una strategia che tenga conto dei principi di sostenibilità ambientale e dell'emergenza climatica in atto, che impone la riduzione delle emissioni e quindi una seria revisione delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture. Realizzare infrastrutture utili e rendere i trasporti efficienti significa tutelare l'ambiente, risparmiare energia, aumentare i servizi pubblici, migliorare la qualità della vita delle persone.

C'è un principio fondamentale al quale attenersi e che dovrebbe essere vincolante per tutti i governi: le opere pubbliche vanno realizzate per rispondere in modo sostenibile alle esigenze di mobilità dei cittadini e delle merci, non agli interessi delle lobby. Purtroppo la storia italiana, anche recente, è piena di esempi contrari a questo principio.

Il territorio è stato mortificato da scelte infrastrutturali sbagliate, a volte insensate, con costi enormi per la popolazione e per le casse dello Stato. Non dovrà più accadere ed anzi, la valorizzazione del territorio e la prevenzione dei rischi idrogeologici sono priorità reali.

Invece di devastanti grandi opere, inutili e costose, si devono mettere in campo azioni e misure per dare risposte concrete ai cittadini. C'è molto da fare, anche perché l'eredità del precedente governo è pesante: tratte ferroviarie da completare, azioni per contrastare il traffico in costante crescita, reti e servizi pubblici da potenziare, progetti che stentano a decollare, come le autostrade del mare, la logistica integrata e la sicurezza stradale. E molta attenzione alle città, scomparse dall'agenda di Governo Berlusconi negli ultimi 5 anni, e che sono invece i punti critici da cui far ripartire una politica concreta per la mobilità sostenibile, incentivando l'uso del mezzo collettivo.

Dopo l'assenza di una politica dei Trasporti e gli effetti nefas-

sti della Legge Obiettivo, ora si deve invertire la rotta, mostrando una forte attenzione alle esigenze del territorio e dei cittadini. Ad una efficace politica di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie ed urbane, deve essere contestuale rilancio della mobilità sostenibile e dal potenziamento dei trasporti pubblici, nel rispetto degli obiettivi posti dal protocollo di Kyoto e di una pianificazione sostenibile. Punti previsti nel programma elettorale dell'Unione, che devono trovare adeguata attuazione e che i Verdi ad ogni livello istituzionale sono impegnati a far rispettare.

Proprio in questa direzione vanno alcune misure introdotte in Finanziaria, grazie all'impegno dei Verdi: la manovra economica stanziava infatti un apposito Fondo per la mobilità sostenibile (270 milioni di euro in tre anni) e per la lotta ai cambiamenti climatici (600 milioni): si tratta di primi provvedimenti che vanno nella giusta direzione per il rilancio di politiche dei trasporti in un'ottica strategica di tutela ambientale. Con il decreto fiscale collegato alla Finanziaria, inoltre, è stato chiuso nel cassetto il faraonico progetto del Ponte sullo Stretto ed i fondi destinati a quest'opera saranno spesi per la difesa del suolo e la realizzazione di infrastrutture utili in Calabria e Sicilia.

Spendere miliardi di risolve pubbliche per un'opera inutile per ed impattante e non prevedere i fondi per ammodernare le strade, potenziare le linee ed il servizio ferroviario, favorire le vie del mare e sviluppare una rete di trasporti collettivi efficiente sarebbe stata una scelleratezza ambientale, economica e sociale che i cittadini italiani avrebbero pagato per decenni.

Esiste un'immagine caricaturale dei Verdi: quelli del partito del No. Certo, abbiamo detto no a diversi progetti, ma perché erano devastanti. E, insieme, abbiamo sempre proposto soluzioni alternative, capaci di centrare gli obiettivi di efficienza e tutela ambientale. Ed è proprio per documentare questa nostra capacità propositiva, che qui illustriamo le nostre soluzioni per i trasporti: un vero e proprio Piano decenna-

le fatto di infrastrutture, interventi ed azioni per la mobilità sostenibile. Questo dimostra il nostro impegno concreto, che il Sole che Ride vuole essere la forza del Sì.

Un sì che nasce da esperti e da progetti meditati, da una forte capacità di innovazione, da un contatto costante con i diversi territori e le loro esigenze, nell'interesse generale e la tutela dei beni comuni, libero dai condizionamenti delle lobby e scevro da una cultura industrialista che oggi mostra tutti i suoi limiti e le sue contraddizioni. E proprio su questi temi si è aperto un confronto politico e di merito anche all'interno del governo e della coalizione dell'Unione, con l'obiettivo di superare la legge obiettivo e scegliere le infrastrutture utili al Paese, da realizzare. Un confronto che ci vede come Verdi impegnati e propositivi dentro la coalizione dell'Unione, per una Italia capace di futuro.

Alfonso Pecoraro Scanio

*Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Presidente dei Verdi*

Prefazione

Uno degli argomenti più mistificatori della propaganda berlusconiana ha riguardato la politica delle infrastrutture. La realizzazione di importanti infrastrutture è stata, infatti, la nota con cui il centrodestra ha tentato di caratterizzare il suo quinquennio di governo, ma la realtà è stata ben diversa, sia dal punto di vista degli assetti territoriali, sia dal punto di vista delle compatibilità finanziarie.

Oggi sappiamo due cose. Primo, che l'elenco delle infrastrutture immaginate dal governo Berlusconi altro non è stato se non una lunga lista della spesa, compilata per soddisfare appetiti e campanili, senza alcuna coerenza progettuale e trasportistica. Secondo, che a fronte di oltre 150 miliardi di euro di opere approvate, ci sono disponibilità effettive per un terzo di quella cifra. Insomma, è stato un grande bluff. Ora si tratta di ripartire e ricondurre la politica delle infrastrutture e dei trasporti a principi di realtà e di sostenibilità.

Il primo passo consiste in una riprogettazione dell'intero sistema di mobilità nel nostro Paese, una revisione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, alla luce dei cambiamenti avvenuti e tutt'ora in atto nell'universo dei trasporti.

Entro i primi mesi del 2007 presenteremo al governo e al parlamento le linee guida di questo nuovo Piano della Mobilità che, una volta completato, diventerà il testo di riferimento per una vera politica dei trasporti, dalla quale far discendere la realizzazione delle infrastrutture.

È comunque possibile fin d'ora definire alcuni concetti chiave che dovranno informare l'azione di governo in questo campo.

Dobbiamo pensare in termini di integrazione, innanzi tutto. Integrazione con le grandi reti di trasporto europee e con i grandi corridoi intermodali, integrazione tra i diversi modi di trasporto privilegiando quelle più sostenibili, come il trasporto via ferro e via mare, sottraen-

do quote di traffico, soprattutto pesante, alla strada e dando corso al “modal shift” predicato dall’Unione Europea. Integrazione, infine, e armonia, nell’uso da parte del cittadino dei diversi sistemi di trasporto. Che senso ha avere una linea ferroviaria ad alta velocità tra Roma e Napoli se poi, entrando a Napoli, il sistema metropolitano non funziona?

Nella legge finanziaria 2007 abbiamo inserito ulteriori elementi che lasciano già intravedere bene le nostre priorità: la sicurezza della mobilità su strada, sulla ferrovia e nel traffico aereo, il sostegno, con l’acquisto di nuovi autobus, treni e metropolitane, a quel vasto popolo di pendolari che usa il trasporto pubblico per spostarsi tra casa e lavoro, il rilancio importante della logistica e delle autostrade del mare, la qualificazione del nostro Paese come la grande piattaforma logistica di ingresso all’Europa dei traffici mercantili provenienti dall’estremo Oriente.

Fare tutto questo richiede determinazione, risorse, pianificazione e chiarezza di idee. Io credo che questo governo sia in grado di dispiegare queste qualità e che sarà anche capace di arrivare a decisioni sostenute dal consenso dei cittadini. Non è vero che la sindrome “nimby” (not in my backyard) sia ineluttabile, tantomeno è vero che sia la malattia di alcune forze politiche. Tutte le opere pubbliche e le grandi infrastrutture comportano una certa dose di invasività e di occupazione del territorio, ma per ogni opera di cui venga riconosciuta l’utilità, si può trovare un modo saggio e sostenibile di realizzarla, con progetti esemplari.

Ciò che, al contrario, non accetteremo più è l’intervento sul territorio al di fuori di ogni logica urbanistica e di rispondenza alle esigenze dei cittadini. L’epoca della realizzazione di opere concepite solo appagare interessi locali o appetiti personali deve considerarsi definitivamente chiusa.

Prof. Alessandro Bianchi

Ministro dei Trasporti

I CANTIERI UTILI

LE PROPOSTE VERDI PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

LOMBARDIA

Milano:
gronda ferroviaria merci

LOMBARDIA

Nord Milano:
potenziamento viabilità

LOMBARDIA

Potenziamento ferroviario
valico sistema Gottardo

PIEMONTE

Torino-Lione:
adeguamento ferrovia esistente
e nodo di Torino

LIGURIA

Milano-Genova:
adeguamento valichi e nodo di Genova

VENETO

Verona-Bologna:
completamento del raddoppio linea ferroviaria

TOSCANA

Adeguamento
viabilità locale Lucca

SARDEGNA

Elettificazione ferrovia Cagliari-Sassari

SARDEGNA

Statale 131 Cagliari-Sassari: messa in sicurezza

LOMBARDIA

Milano-Brescia:
adeguamento viabilità
esistente

LOMBARDIA

Brescia:
adeguamento
strada statale esistente
(Val Trompia)

LOMBARDIA-VENETO

Milano-Verona-Padova:
quadruplicamento
rete ferroviaria
assistente

TRENTINO ALTO ADIGE

Fortezza-Verona: quadruplicamento
rete ferroviaria esistente

LOMBARDIA

Mantova-Cremona:
adeguamento strade statali, viabilità locali

FRIULI VENEZIA GIULIA

Venezia-Trieste:
adeguamento e potenziamento
linea ferroviaria esistente

LIGURIA-EMILIA-VENETO

Tirreno-Bologna:
potenziamento TI-BRE ferroviario

VENETO

Venezia: interventi diffusi
per il contenimento dell'acqua alta

MARCHE

Orte-Falconara:
completamento raddoppio ferroviario

ABRUZZO

Acce Adriatico-Tirreno:
adeguamento linea ferroviaria PE-RI

UMBRIA

Orte-Ravenna E45:
adeguamento e messa in sicurezza

BASILICATA

Prolungamento Matera-Altamura
Collegamento Tirreno-Adriatico
con Lauria-Candela

BASILICATA

Congiungimento stazione Matera
con rete Trenitalia

CALABRIA

Statale Ionica 106:
adeguamento e messa in sicurezza
(Taranto-Reggio Calabria)

CALABRIA

Elettificazione rete ferroviaria Ionica

CALABRIA-SICILIA

Adeguamento traghettiamento
e approdi nella strota

TOSCANA-LAZIO

Adeguamento strada statale Aurelia

LAZIO

Adeguamento
strada statale Pontina

CAMPANIA-CALABRIA

Salerno-Reggio Calabria:
messa in sicurezza e potenziamento
asse autostradale

SICILIA

Messina-Palermo: completamento
del raddoppio linea ferroviaria

PIANO DECENNALE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: INTERVENTI PRIORITARI

Città e mobilità urbana

reti metropolitane e tramvie, bus, car sharing, bici,
trasporto merci; nodi ferroviari metropolitani, acquisto
treni regionali e metropolitani ... 30 mlrd

Sviluppo Autostrade del mare

adeguamento bacini portuali e sostegno alle vie del mare ... 5mlrd

Investimenti nel trasporto ferroviario

adeguamento rete, raddoppio e ricollegimento binari,
investimenti per la sicurezza, acquisto materiale rotabile,
riqualificazione delle stazioni ... 25mlrd

Sicurezza stradale

attuazione programmi strategici e interventi di manutenzione
della rete ... 10 mlrd

Logistica e intermodalità

servizi all'intermodalità, agenzie della Logistica,
innovazione tecnologica ... 2,5 mlrd

Messa in sicurezza di tutto il territorio da trane e alluvioni ... 20,3 mlrd



Il piano della mobilità sostenibile: via libera alle città, autostrade del mare ed opere utili

Anna Donati*

Di recente, l'APAT, l'agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente, ha presentato il III Rapporto sulla qualità dell'ambiente urbano, confermando dati allarmanti per la qualità dell'aria ed emissioni nelle principali città italiane. Per le concentrazioni di PM₁₀, ozono e biossido di azoto nel periodo 1993-2005 non si avverte nessuna chiara tendenza alla diminuzione ed il trasporto su strada resta la principale sorgente di emissioni inquinanti in atmosfera.

Continua a crescere il parco auto circolante e mediamente nelle città italiane sono in circolazione oltre 600 auto su 1000 abitanti mentre le principali città europee si attestano con meno di 500 autovetture ogni 1000 abitanti. Questo significherà maggiore uso dell'automobile, più inquinamento e congestione per le nostre città. Ancora più allarmanti i rapporti internazionali sui mutamenti climatici presentati nel gennaio 2007 che riconoscono, oramai in modo scientifico ed esteso, la correlazione tra emissioni di CO₂, riscaldamento del pianeta e mutamenti del clima. La Commissione UE ha presentato il nuovo Piano per la politica energetica dell'Europa, in cui chiede di tagliare le emissioni climalteranti ed i consumi energetici del 20% al 2020 e di incrementare almeno fino al 20% l'uso di energie rinnovabili. Da sottolineare che la proposta iniziale del Commissario Europeo per l'Ambiente Stavros Dimas considerava indispensabile un taglio del 30% entro il 2020.

Poi è stata la volta dell'ONU: il 4° rapporto del IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) dopo sei anni di studi e l'im-

* *Presidente della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato, Responsabile Trasporti e Infrastrutture dei Verdi*

pegno di 2500 scienziati coordinati dalle Nazioni Unite ha riconosciuto che il *global warming* non solo è in atto, ma è in costante accelerazione. E per i prossimi vent'anni è attesa una ulteriore crescita della temperatura di 0,4 gradi: avrebbe potuto essere la metà, ricordano gli scienziati ONU, se gli avvertimenti fossero stati colti in tempo tagliando radicalmente le emissioni dei gas serra. Anche l'Italia e le sue politiche sono in contrasto con le previsioni del protocollo di Kyoto, finalmente in vigore dal 16 febbraio 2005: basti pensare che il settore dei trasporti in Italia pesa per oltre il 26% nelle emissioni di CO₂ ed è in continua crescita, mentre i dati indicano chiaramente che è il traffico motorizzato il principale imputato delle emissioni di CO₂ nei trasporti. Da questa emergenza, ormai cronica e certificata, nasce l'impegno per Verdi e degli ambientalisti per la mobilità sostenibile.

I Verdi hanno sempre contestato la politica della legge obiettivo di "solo infrastrutture" voluta dal Governo di centrodestra perché si tratta di un elenco sterminato di opere, di cui la maggioranza sono autostrade, fuori da una credibile strategia di politica dei trasporti, che farà aumentare il traffico motorizzato (e quindi la CO₂, inquinamento atmosferico, rumore, congestione, i consumi energetici e di suolo) senza risolvere i problemi di mobilità dei cittadini e delle merci.

A fronte dei circa 90 miliardi di euro di infrastrutture strategiche approvati dal Cipe per le opere della legge obiettivo, solo l'8% di questi progetti sono destinati al miglioramento delle infrastrutture urbane. Questo, malgrado l'insieme delle reti metropolitane e tranviarie in Italia sia inferiore ai chilometri disponibili per la sola città di Berlino. Ma la politica del Governo Berlusconi per le grandi opere ha anche cancellato il tema delle città e della mobilità urbana dall'agenda politica, a cui non sono state dedicate risorse, energie e progetti, lasciando le Amministrazioni locali completamente sole a fronteggiare l'inquinamento dell'aria e nonostante sia oramai una emergenza cronica. Basta leggere i dati dello studio MISA-2, elaborato dalle Università di Firenze, Padova e Torino, che ha correlato l'inquinamento atmosferico con dati reali sulla salute e la mortalità in 15 città italiane, arrivando a dimostrare che di

inquinamento dell'aria ci si ammala e si muore. Le stime parlano di almeno 4800 morti in più ogni anno.

**Gli impegni dell'Unione per la mobilità sostenibile
e la legge Finanziaria 2007**

La coalizione dell'Unione si è presentata in campagna elettorale ai cittadini con un programma condiviso "per una politica dei trasporti sostenibile", in cui da una parte giudica la legge obiettivo un fallimento, e dall'altra, punta allo sviluppo della logistica, della portualità e delle autostrade del mare. Centrali nelle politiche del Governo Prodi sono gli interventi e gli investimenti per le città, con il potenziamento delle reti metropolitane e del trasporto ferroviario per i pendolari, nonché la sicurezza complessiva nei trasporti. In coerenza con gli impegni dell'Unione, la Finanziaria 2007 per il settore infrastrutture, trasporti e mobilità, ha mostrato una certa discontinuità con i cinque anni precedenti di governo, perché prevede risorse e norme per la mobilità urbana e lo sviluppo dei porti, oltre al finanziamento degli investimenti ferroviari e stradali.

Le vere novità nel provvedimento sono costituite dal Fondo per la mobilità sostenibile (270 milioni di euro nel triennio) per la mobilità urbana e le innovazioni di servizio da adottare insieme alle città assediate dal traffico motorizzato privato, e dal Fondo per il trasporto pendolari, che servirà all'acquisto di treni, tram e bus al servizio del trasporto locale (300 milioni di euro per tre anni). Un secondo aspetto rilevante e positivo riguarda l'aumento dei finanziamenti relativi alle ferrovie, al fine di evitarne il fallimento e per rilanciare il settore ferroviario ordinario, in particolare per il trasporto locale e pendolare, limitando i fondi per l'AC/AV alle sole tratte con cantieri in corso Torino-Milano-Napoli.

La Legge Finanziaria 2007 dà un significativo impulso al rilancio dei porti e quindi del cabotaggio, con la disponibilità di finanziamenti, con l'autonomia finanziaria e gestionale per il rilancio dell'economia marittima.

Restano alcune ombre assai negative che, come Verdi vogliamo ribadire e sulle quali ci siamo impegnati nell'iter parlamentare, pur con scarso successo: le risorse "robuste" destinate ancora una volta all'auto-

trasporto e l'assenza di incentivi al trasporto combinato. Scelte incapaci di affrontare scenari futuri con soluzioni strategiche.

L'impegno dell'Unione al superamento della legge obiettivo

Le risorse per la legge obiettivo nella Legge Finanziaria 2007, sono fissate in circa 3.300 milioni di euro di investimenti nel triennio 2007/2009 attivati da mutui quindicennali. Questi impegni economici, oltre agli impegni assunti dall'Unione nel programma, richiedono a Governo e Parlamento di passare ad azioni concrete per il superamento della legge obiettivo. Coerentemente con il programma elettorale dovremo lavorare in due direzioni. Primo, selezionare la lista delle opere utili "sulla base delle risorse effettivamente disponibili, gli interventi infrastrutturali da realizzare prioritariamente, in coerenza con il Piano generale dei Trasporti, con il coinvolgimento attivo degli enti territoriali", sulla base delle risultanze di una Valutazione Ambientale Strategica ed in coerenza con il riequilibrio modale, come obiettivo da perseguire. Secondo, far partire l'iter normativo per le modifiche delle procedure previste dalla legge obiettivo, in particolare per il rafforzamento della VIA ed il ripristino della Conferenza dei servizi decisoria con le istituzioni locali. A questo scopo, presso la Presidenza del Consiglio, è stato istituito un apposito tavolo interministeriale, coordinato dal Cipe, che sta elaborando le modifiche normative che il Governo dovrà presentare al Parlamento. Anche per la lista delle opere utili sono state assunte alcune decisioni ed è avviato il lavoro di ricognizione e confronto.

Dopo la presentazione dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2007-2011 (luglio 2006), che ci aveva lasciati molto insoddisfatti perché ancora molto ancorato alla filosofia della legge obiettivo, è stato dato mandato al Cipe di effettuare una ricognizione rigorosa dello stato della legge obiettivo.

Questo lavoro si è concluso nel mese di novembre 2006 con l'adozione, da parte del Cipe, del documento ricognitivo. Rispetto agli investimenti complessivi della legge obiettivo (stimati dalla delibera di aprile 2006 in 173 miliardi di costo) emerge che sono state deliberate dal Cipe in questi anni opere per 90 miliardi di costo complessivo. Ma di queste, solo 36 miliardi risultano coperte da risorse pubbliche (26 mld) e private (10

mld); restano da confermare circa 9 miliardi di risorse tutte da verificare, mentre per ben 45 miliardi di interventi non sussiste alcuna copertura finanziaria. Si tratta di dati molto rigorosi che dimostrano il fallimento della legge obiettivo rispetto agli annunci ed alle promesse, e da cui si dovrà partire per le scelte future in materia di infrastrutture. Dati che peggiorerebbero ulteriormente, se questi 90 miliardi di opere approvate dal Cipe (prevalentemente non finanziati), venissero confrontati con la previsione dello studio Cresme-Camera dei Deputati, che ha stimato nel 2005 il costo complessivo delle opere della legge obiettivo in 265 miliardi di euro.

Sulle grandi opere sono già state assunte da Governo e Parlamento due decisioni particolarmente importanti: aver sfilato l'Alta Velocità Torino-Lione dalle procedure semplificate della legge obiettivo, per riportarla a procedura ordinaria; aver sospeso l'iter di realizzazione del Ponte sullo Stretto, destinando le risorse disponibili alle opere utili di Sicilia e Calabria. Il Ministro per le Infrastrutture Di Pietro ha poi effettuato una ricognizione delle esigenze delle Regioni, riassunte nel documento presentato il 16 novembre 2006 "Priorità Infrastrutturali" e che adesso dovrà essere discusso con gli altri Ministri competenti e con il Cipe. Il Ministro per i Trasporti Alessandro Bianchi ha annunciato in Parlamento l'avvio dell'aggiornamento del Piano generale dei Trasporti e della Logistica del 2001, entro cui a suo giudizio dovranno giustamente essere comprese in modo coerente le scelte infrastrutturali.

Adesso è giunto il momento, secondo i Verdi, di integrare tutte queste attività e di predisporre da parte dei Ministri competenti e del Governo Prodi, una selezione delle infrastrutture e dei servizi utili al Paese, in piena coerenza con il Programma dell'Unione. A questo confronto che si aprirà nei prossimi mesi, serve la proposta dei Verdi per i cantieri utili, per documentare le necessità reali del nostro Paese, per muoversi meglio ed in modo sostenibile.

Le quattro priorità dei Verdi per la mobilità sostenibile

Per i Verdi si tratta di quattro priorità per la mobilità sostenibile per:

- muoversi meglio in città senza inquinare
- via libera alle autostrade del mare
- la sicurezza stradale

- infrastrutture utili per il riequilibrio modale

Secondo i Verdi servono per i prossimi 10 anni un piano di incentivi, regole ed investimenti per la mobilità sostenibile per un costo complessivo di 109 miliardi di euro: circa 10 mld ogni anno per dare una svolta credibile al sistema dei trasporti, secondo il Piano allegato che spiega il dettaglio delle proposte.

Sappiamo che si tratta di ingenti risorse pubbliche (ed anche private) ma se li confrontiamo con i 28 miliardi di euro che l'OMS indica come il risparmio che si potrebbe ottenere ogni anno in Italia, se riducessimo le morti e malattie correlate all'inquinamento atmosferico, è evidente che serve una visione innovativa e strategica del problema.

Inquinamento, traffico, perdita di salute e benessere costano anche enormi risorse collettive: per questo investire risorse pubbliche verso la mobilità sostenibile è anche un modo per risparmiare debito futuro, oltre che per stare meglio.

Muoversi meglio in città, senza inquinare

Le città sono al centro delle politiche dei Verdi e partono dal rilancio del trasporto pubblico locale (innovazione di servizio e di prodotti agli utenti), alla promozione delle alternative praticabili come la bicicletta, il car pooling, il car sharing, il taxibus, il mobility manager, trasporto scolastico, estensione di aree pedonali e zone a traffico limitato. Allo stesso modo si punta sui sistemi di regolazione e controllo telematico del traffico, alla riorganizzazione del trasporto merci in città, alla realizzazione di sistemi di pagamento della sosta su strada, di parcheggi per residenti e di interscambio, alla accelerazione e rifinanziamento delle reti tranviarie e metropolitane.

Per dare una adeguata risposta alle esigenze dei pendolari, che hanno visto in questi anni un evidente peggioramento del servizio, i Verdi propongono di dare la priorità agli investimenti ferroviari per il trasporto regionale e metropolitano. E di finanziare da subito, l'acquisto di nuovi treni per il trasporto dei pendolari, in modo da migliorare concretamente il servizio offerto ai cittadini sia in termini di qualità che di aumento della frequenza, anche utilizzando le tracce liberate dall'entrata in servizio della nuova rete veloce.

E per offrire una credibile alternativa all'automobile serve integrare le diverse modalità di trasporto in modo efficiente (auto più treno - bici più treno, bici più bus) mediante nodi di interscambio che garantiscano la massima accessibilità, con parcheggi, orari e tariffe integrate.

In questa logica di sostegno a comportamenti virtuosi i Verdi propongono la defiscalizzazione degli abbonamenti al trasporto pubblico (treni locali, bus, tram e metro) per premiare i cittadini che usano sistematicamente il trasporto collettivo, e l'istituzione del Ticket Trasporto, che potrebbe essere acquistato in modo agevolato dalle imprese e destinato ai lavoratori e collaboratori che utilizzano sistemi di trasporto collettivo ed a basso impatto ambientale. Queste misure e queste soluzioni andranno combinate ad una rigorosa applicazione delle nuove direttive in materia di qualità dell'aria, con misure anche d'emergenza per rispettare i limiti più restrittivi a tutela della salute e dell'ambiente.

I Verdi propongono di finanziare questi interventi a favore della mobilità sostenibile, mediante il prelievo stabile di tre centesimi di euro dalla accisa sulla benzina e sul gasolio (proposta sostenuta anche da Anci e Asstra) che darebbe un gettito di 650 milioni di euro l'anno. Per dare effettivamente una svolta alle politiche delle Amministrazioni locali contro il traffico crescente, questo Fondo per la mobilità sostenibile dovrebbe avere la durata di almeno 10 anni.

Sul piano delle regole occorre che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti predisponga il regolamento per i Piani Urbani della Mobilità (PUM) già previsto dal 2001, per assicurare alle Amministrazioni Locali la predisposizione di strumenti di intervento e pianificazione di area vasta e sovracomunale.

Allo stesso modo le città debbono affrontare in modo contestuale le scelte in materia di traffico ed in materia di pianificazione urbanistica, con l'obiettivo di risparmiare territorio e frenare la crescita del traffico motorizzato, ed alimentando l'uso del trasporto collettivo.

Via libera alle autostrade del mare ed al cabotaggio

Il pieno sostegno alla realizzazione delle autostrade del mare costituisce una proposta concreta ed immediatamente realizzabile che i Verdi avanzano per trasferire quote significative di traffico dalla strada al tra-

sporto via mare. Le misure (ammesse anche in sede europea) sono la detasazione della attività delle imprese armatoriali e gli incentivi per l'intermodalità che devono essere rifinanziati. Infine, utili sono gli aiuti all'ammodernamento del naviglio con mezzi più veloci e sicuri, con il doppio scafo per evitare possibili inquinamenti del mare e la dismissione delle carrette del mare, di cui il provvedimento proposto dai Verdi e recentemente approvato dal parlamento costituisce un primo passo utile. Anche nell'area dello Stretto di Messina, deve essere riorganizzato e potenziato il traghettiamento per offrire un servizio più sicuro, confortevole e veloce per il trasporto dei cittadini e delle merci, in particolare di quello ferroviario. È stato stimato che con 1 miliardo di euro, da investire nel miglioramento degli approdi, accessi a terra e ammodernamento delle navi per il traghettiamento, si offrirebbe lo stesso servizio di mobilità ed accessibilità che avrebbe garantito il Ponte stabile, che costa invece almeno cinque volte di più. Infine, per rendere efficiente e competitivo il trasporto via mare, servono interventi di adeguamento dei porti e per una migliore integrazione con le infrastrutture stradali e ferroviarie di accesso, favorendo così la logistica integrata per il trasporto delle merci.

Sicurezza stradale e qualità urbana

Altro tema che per i Verdi deve avere la priorità per contrastare morti e feriti sulle nostre strade e per migliorare accessibilità e sicurezza per muoversi in città. Ed anche per rispettare gli impegni assunti in sede europea, che ha fissato al 2010 la riduzione del 50% della mortalità sulle nostre strade. Gli incidenti stradali determinano un costo in termini di vite umane e di dolore inaccettabile, ed anche da un punto di vista strettamente economico, è stato calcolato che l'incidentalità determina un costo sociale annuo stimato in circa 21 miliardi di euro. Questi costi umani e sociali secondo i Verdi, impongono una pratica della sicurezza stradale, efficace e rigorosa, in grado di contrastare i principali fattori dell'incidentalità.

Serve accelerare gli interventi di moderazione del traffico in città (marciapiedi, attraversamenti, dissuasori, semafori sonori, spazi di sosta). Interventi di adeguamento sulle strade esistenti per eliminare i punti neri e gli incroci pericolosi con l'accelerazione degli interventi del

Piano Nazionale della sicurezza stradale, con una programmazione dei veicoli autorizzati a circolare. Introdurre limitatori tecnologici di velocità sui veicoli, eliminare definitivamente il limite dei 150 km/h sulle autostrade, previsto dal nuovo Codice della Strada, ed introdurre sistemi telematici di controllo della sosta, degli accessi, dell'uso delle corsie riservate, del rispetto dei limiti di velocità.

Indispensabile anche l'adeguamento delle infrastrutture viarie esistenti riqualificando la rete in chiave di sicurezza, sia in termini strutturali che in termini di regole d'uso degli spazi fisici dell'infrastruttura, e la formazione degli utenti e dei tecnici alla sicurezza stradale. In particolare, in ambito urbano, deve passare il principio che chi compra un'automobile non acquista gratis anche 8 metri di suolo pubblico, perché questo spazio deve essere restituito prevalentemente ad usi collettivi per favorire l'accessibilità di tutti, a partire dalle bambine e dai bambini, che ormai vivono la strada solo come un "pericolo". Risulta evidente che gli interventi di moderazione del traffico, le piste ciclabili, i percorsi protetti per i bambini per andare a scuola, l'estensione delle aree pedonali, lo spazio per il parcheggio di bici e moto, richiedono l'uso del suolo pubblico oggi prevalentemente occupato dalla sosta delle automobili.

Per una maggiore sicurezza sulle strade ed autostrade è indispensabile anche un effettivo controllo dei camion (in particolare sul peso, tempi di percorrenza e di guida, merci trasportate, emissioni inquinanti, catene). A tal fine, vanno intensificati i controlli della Polizia stradale nelle poche aree di regolazione e controllo attualmente esistenti e vanno predisposte nuove aree, ben attrezzate con bilancia, opacimetro, e sistemi tecnologici innovativi di controllo.

Accelerare le opere strategiche utili e sostenibili

Si tratta di realizzare celermente tutte quelle infrastrutture per il trasporto utili a riequilibrare l'uso di sistemi a minore impatto ambientale: metropolitane, tramvie, investimenti ferroviari con priorità per il trasporto passeggeri nei nodi metropolitani, per aumentare la capacità di trasportare merci e per migliorare il servizio ai cittadini. Anche l'adeguamento dell'accessibilità ai porti mediante ferrovie, strade ed autostrade sono utili per il sostegno e l'efficienza del cabotaggio.

L'adeguamento delle strade statali esistenti deve essere la soluzione per decongestionare le aree urbane dal traffico e per aumentare la sicurezza, per migliorare e snellire il traffico che già c'è sulle nostre strade, senza realizzare nuove autostrade, che attirano nuovi flussi di traffico di transito. L'adeguamento delle strade esistenti è quindi la soluzione che i Verdi propongono in alternativa al rilancio di nuove autostrade come la Brebemi, la Pedemontana Lombarda, il Tibre, la Mantova-Cremona, l'autostrada della Valtrompia, la Livorno-Civitavecchia, la Fiumicino-Formia, l'autostrada Valdastico, il passante Nord a Bologna. In alternativa alla nuova E55 Ravenna-Venezia si dovrebbe puntare sul cabotaggio, mentre i Verdi ritengono devastanti per l'ambiente progetti come il terzo traforo del Gran Sasso, il raddoppio del tunnel del Monte Bianco.

Nel Mezzogiorno quello che serve è un progetto immediato di velocizzazione ed adeguamento del tratto ferroviario ed autostradale tra Salerno e Reggio Calabria, nonché il raddoppio della tratta Messina-Palermo. Anche nel campo degli investimenti ferroviari riteniamo che, dopo aver deciso la realizzazione dell'Alta velocità tra Torino-Milano-Napoli (in cantiere), sia indispensabile l'adeguamento dei principali nodi ferroviari e sia preferibile investire in potenziamenti e velocizzazioni della rete esistente, invece di dare la priorità a nuove tratte ad Alta velocità come la Milano-Genova, la Milano-Padova e la Torino-Lione. Interessante e positivo è il progetto recentemente presentato di quadruplicamento ad Alta Capacità della trasversale ferroviaria Napoli- Bari.

Tra i valichi ferroviari quello che ha più urgente bisogno di adeguamento è il valico del Gottardo che, in corrispondenza della realizzazione in stato avanzato, del nuovo tunnel transalpino realizzato dalla Svizzera, richiede la risistemazione delle linee d'accesso in territorio italiano e la realizzazione della gronda merci a nord di Milano, per destinare il nodo ferroviario al trasporto passeggeri e pendolari.

Anche il progettato nuovo tunnel ferroviario del Brennero, secondo i Verdi, è giustificabile solo se prima si potenziano i tratti ferroviari di accesso Verona-Fortezza e se si adottano misure concrete di regolazione del traffico pesante su strada, come il contingentamento dei Tir adottato dalla Svizzera.

tabella 1

PIANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE LE PROPOSTE DEI VERDI		
INTERVENTI UTILI E PRIORITARI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (scenario di riferimento 10 anni)		
	INTERVENTI	COSTO (in MLD di euro)
CITTÀ E MOBILITÀ URBANA	RETI METROPOLITANE E TRANVIARIE (1 miliardo di euro/anno per 10 anni)	10
	RINNOVO AUTOBUS MOBILITÀ CICLISTICA PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO CAR SHARING MOBILITY MANAGEMENT RIORGANIZZAZIONE TRASPORTO MERCI (fondo di 500 MLN euro/anno per 10 anni)	5
	ACQUISTO TRENI REGIONALI E METROPOLITANI (1 miliardo euro/anno per 10 anni)	10
	INVESTIMENTI NODI FERROVIARI METROPOLITANI (500 MNL di euro/anno per 10 anni)	5
INVESTIMENTI NEL TRASPORTO FERROVIARIO	ADEGUAMENTO RETE ESISTENTE RADDOPPIO E COMPLETAMENTO BINARI INVESTIMENTI TECNOLOGICI PER LA SICUREZZA ACQUISTO MATERIALE ROTABILE RIQUALIFICAZIONE DELLE STAZIONI FERROVIARIE (2,5 miliardo di euro/anno per 10 anni)	25
SICUREZZA STRADALE	ATTUAZIONE PROGRAMMI NAZIONALI E STRATEGICI INTERVENTI DI MANUTENZIONE STRADALE (1 miliardo di euro/anno per 10 anni)	10
VIE DEL MARE E PORTUALITÀ	ADEGUAMENTO BACINI PORTUALI E SOSTEGNO AUTOSTRADE DEL MARE	5
LOGISTICA E INTERMODALITÀ	INCENTIVI ALL'INTERMODALITÀ AGENZIA DELLA LOGISTICA INNOVAZIONE TECNOLOGICA DI GESTIONE	2,5
Totale		72,5

UTENSILI

tabella 2

INFRASTRUTTURE SBAGLIATE DELLA LEGGE OBIETTIVO		INFRASTRUTTURE UTILI ED ALTERNATIVE PROPOSTE DA I VERDI	
TITOLO	COSTO (in MLD di euro)	TITOLO	COSTO (in MLD di euro)
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA progetto sospeso dal governo Prodi	6	ADEGUAMENTO TRAGHETTAMENTO E APPRODI NELLO STRETTO	1
AUTOSTRADA DELLA MAREMMA	2,5	ADEGUAMENTO STRADA STATALE AURELIA	0,8
TUNNEL AV TORINO-LIONE	9,2	POTENZIAMENTO VALICO SISTEMA GOTTARDO (LINEE DI ACCESSO E GRONDA MERCI)	2,7
		ADEGUAMENTO FERROVIA ESISTENTE E NODO DI TORINO	2,5
		QUADRUPPLICAMENTO FERROVIARIO FORTEZZA VERONA (BRENNERO)	2,5
RADDOPPIO TUNNEL MONTE BIANCO	0,5		
AUTOSTRADA BRE-BE.MI (Milano-Brescia) e TANGENZIALE EST ESTERNA MILANO	3,322	ADEGUAMENTO VIABILITÀ ESISTENTE (proposta 35 Sindaci per la mobilità sostenibile)	1
AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA	4,666	GRONDA FERROVIARIA MERCI E ADEGUAMENTO VIABILITÀ ESISTENTE	2
RACCORDO AUTOSTRADALE A4 VAL TROMPIA	0,769	ADEGUAMENTO STRADA STATALE ESISTENTE	0,5
AUTOSTRADA TI.BRE e MANTOVA-CREMONA	2,8	ADEGUAMENTO STRADE STATALI, VIABILITÀ LOCALI	1
		POTENZIAMENTO TIBRE FERROVIARIO (Brennero-Verona-Parma-La Spezia)	3,6
VALDASTICO Trento-Vicenza-Rovigo (TRATTO Vicenza - Rovigo)	0,968		
AUTOSTRADA PEDEMONTANA VENETA (non inclusa nella Legge Obiettivo, affidata alla Regione Veneto)	2	SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA	1,5
FERROVIA ALTA VELOCITÀ MILANO-GENOVA	4,7	ADEGUAMENTO VALICHI E NODO DI GENOVA	2,5
FERROVIA ALTA VELOCITÀ MILANO-VERONA-PADOVA	9	QUADRUPPLICAMENTO IN SEDE RETE FERROVIARIA ESISTENTE	5
AV/ACV VENEZIA (Ronchi dei Legionari) - TRIESTE	1,9	ADEGUAMENTO E POTENZIAMENTO LINEA ESISTENTE (incluso tratto Gorizia-Aidussina- Sesana-Villa Opicina)	1,2
PASSANTE AUTOSTRADALE NORD DI BOLOGNA	1	PASSANTE FERROVIARIO IN CORSO DI REALIZZAZIONE	
TERZO TRAFORO DEL GRAN SASSO	0,076		
CORRIDOIO TIRRENICO MERIDIONALE	3	ADEGUAMENTO STRADA STATALE PONTINA	1,1
AUTOSTRADA MODENA-LUCCA SISTEMA TANGENZIALE DI LUCCA	0,498	ADEGUAMENTO VIABILITÀ LOCALE LUCCA	0,2
QUADRILATERO DI PENETRAZIONE MARCHE-UMBRIA	2,5	ADEGUAMENTO E MESSA IN SICUREZZA E45	1,5
AUTOSTRADA E45-E55 (ORTE-RAVENNA-VENEZIA)	10,8	COMPLETAMENTO RADDOPPIO FERROVIA ORTE-FALCONARA	1,5
		ASSE AUTOSTRADALE SALERNO-REGGIO CALABRIA- MESSA IN SICUREZZA E POTENZIAMENTO	4,5
Totale	55,399	Totale	36,6

LE PROPOSTE DEI VERDI PER UN PROGRAMMA DI INTERVENTI, INFRASTRUTTURE E MISURE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (scenario di riferimento 10 anni)

INFRASTRUTTURE UTILI PER IL RIEQUILIBRIO MODALE (MLD di euro)	36,6
INTERVENTI UTILI E PRIORITARI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE (MLD di euro)	72,5
TOTALE (MLD di euro)	109,1
TOTALE ANNUALE (MLD di euro)	10,91

NOTE DI LETTURA DELLE TABELLE

TABELLA 1

La prima Tabella è riferita alle Proposte Verdi per la mobilità sostenibile che il Governo Berlusconi ha completamente abbandonato e che secondo noi sono le autentiche priorità che l'Unione deve proporre. Sono le città e la mobilità urbana, gli interventi diffusi nelle ferrovie, la sicurezza stradale, lo sviluppo dei porti per il cabotaggio, la logistica e l'intermodalità. Sono indicati i costi per ogni area per i prossimi dieci anni: abbiamo scelto un orizzonte di dieci anni perchè si deve partire subito ma poi si deve proseguire per molti anni con un piano industriale e risorse certe per la mobilità sostenibile. Il costo totale è 72,5 miliardi di euro.

TABELLA 2

La seconda Tabella riguarda le infrastrutture della legge obiettivo che i Verdi ritengono sbagliate, inutili e devastanti per l'ambiente e, nel caso di autostrade, aumenterebbero soltanto il traffico su gomma. Accanto alla infrastruttura sbagliata i Verdi propongono delle alternative credibili, utili, meno costose e meno impattanti o opere che ritengono utili e che debbono essere realizzate per migliorare il servizio ai cittadini. Da notare che i costi delle opere utili sono circa la metà di quelle inutili e/o devastanti (36 miliardi contro 55 miliardi): si dovrebbe sottolineare questo dato in tempi difficili per la finanza pubblica. Le proposte Verdi fanno bene all'ambiente ed anche alle casse dello Stato!

Dalla somma delle due tabelle si deduce che la somma complessiva che i Verdi propongono venga destinata nel prossimo decennio per la mobilità sostenibile è pari a circa 109 miliardi di Euro. Divisa per dieci significa che ogni anno bisogna destinare in legge finanziaria circa 10 miliardi di Euro che devono servire per tutti gli interventi, misure ed investimenti per le città, la sicurezza stradale, le ferrovie, i porti ed il cabotaggio, la logistica e l'intermodalità. Siamo consapevoli che è una somma enorme ma oggi si spende circa la stessa cifra per promuovere la mobilità insostenibile, quindi i Verdi chiedono all'Unione ed a Prodi di riconvertire la spesa verso la mobilità sostenibile.

Finanziaria 2007, finalmente una timida politica dei trasporti. Governo Prodi rimette in agenda città e pendolari. Resta negativo contributo ad autotrasporto

*Anna Donati e Luca D'Eusebio**

Non solo investimenti ma fondo per mobilità sostenibile e trasporto pendolari

Il settore infrastrutture, trasporti e mobilità nella Finanziaria 2007 fin dalla sua impostazione, poi rafforzata dal passaggio parlamentare, ha mostrato una certa discontinuità con i cinque anni precedenti di governo, perché contiene risorse e norme anche per la mobilità urbana ed i porti, oltre al rifinanziamento degli investimenti ferroviari e stradali. Si rammenta che il testo della legge Finanziaria 2007 è contenuto nella Legge 27 dicembre 2006, n. 296 «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale 27 dicembre 2006, n.299.

Le vere novità nel provvedimento sono costituite dal Fondo per la mobilità sostenibile (270 milioni di euro nel triennio) a sostegno della mobilità urbana e delle innovazioni di servizio da adottare insieme alle città assediate dal traffico motorizzato privato (dal comma 1121 al comma 1123), che verrà gestito d'intesa tra il Ministro per l'Ambiente ed il Ministro dei Trasporti, e dal Fondo per il trasporto pendolari (commi 1031 e 1032), che servirà all'acquisto di treni, tram e bus al servizio del trasporto locale (300 milioni di euro per tre anni).

Altra misura che è stata modificata durante l'iter parlamentare, è relativa al Contratto dei lavoratori del Trasporto Pubblico Locale (commi 1230 e 1231) che, riformulati dal Governo sulla base degli emendamenti presentati, ha aumentato le risorse disponibili per il rinnovo del

* Architetto, ufficio legislativo gruppo Insieme con l'Unione Verdi-PdCI, Senato

contratto dei lavoratori del TPL portando le risorse a 190 milioni di euro, e consentendo in questo modo di chiudere la vertenza in corso. Da sottolineare che una parte dell'incremento delle risorse è derivato dal taglio ai sostegni all'autotrasporto, dopo le critiche dei Verdi a questa misura.

Gli investimenti e le risorse per le ferrovie

Un secondo aspetto rilevante e positivo riguarda l'aumento dei finanziamenti relativi alle Ferrovie (commi 964/976), al fine di evitarne il fallimento e per rilanciare il settore ferroviario ordinario, limitando i fondi per l'AC/AV alle sole tratte con cantieri in corso Torino-Milano-Napoli. Il Governo ha presentato un nuovo articolato che fa pulizia anche della società ISPA e dei debiti che questa aveva assunto per la realizzazione dell'AC/AV TO-MI-NA: in pratica, il governo di centrodestra aveva tentato di portare fuori dal bilancio dello Stato questi investimenti per evitare che pesassero sul rapporto debito/pil, ma Eurostat si era opposta a questo espediente. Il testo presentato dal Governo mette fine alla vicenda, riportando gli investimenti dentro il bilancio dello Stato.

È evidente che questa operazione di pulizia sui debiti occulti per l'AC/AV, ne ha riportato alla luce i costi enormi di realizzazione, con la previsione di investimenti aggiuntivi per 8.100 milioni di euro per il periodo 2007-2021, di cui 400 milioni per il 2007, 1.300 milioni per il 2008 e 1.600 per l'anno 2009 (comma 964). Da sottolineare che queste risorse andranno esclusivamente al completamento indispensabile delle tratte in corso di realizzazione Torino-Milano-Napoli, inclusi i nodi urbani, come afferma chiaramente la norma, e non invece per nuove tratte ancora in discussione. Per la rete ferroviaria esistente la Legge Finanziaria 2007 destina 3.200 milioni di euro per gli anni 2007-2008 di cui il 50% dovrà essere destinato agli investimenti sulla rete regionale e locale (comma 974). Rispetto ai tagli dello scorso anno che avevano annientato le risorse per le ferrovie esistenti, si torna ad investire, ma nei prossimi anni il fondo dovrà essere incrementato, mentre dovranno progressivamente ridursi le risorse destinate all'Alta velocità, man mano che viene completato l'asse Torino-Milano-Napoli.

Per il servizio ferroviario sono destinate anche altre risorse: 400 milioni di euro per la ricapitalizzazione di Trenitalia (comma 971) e per

l'incremento di 311 milioni di euro nel 2007 dei corrispettivi degli oneri di servizio per il trasporto regionale e metropolitano (comma 973), che non veniva aggiornato dall'anno 2000. A queste si aggiungono risorse per la ferrovia Parma-La Spezia (48 milioni di euro per gli anni 2007/2008) e la riserva per la ferrovia Aosta-Chivasso per 40 milioni di euro complessivi per gli anni 2007/2008.

Le risorse per la legge obiettivo

Le risorse per la legge obiettivo sono fissate (comma 977) in circa 3.300 milioni di euro di investimenti nel triennio 2007/2009 attivati da mutui quindicennali. Di queste risorse ben un miliardo di euro circa è destinato all'intervento della Pedemontana Lombarda (comma 979) con la previsione, inserita nel testo con un emendamento del Governo, di una società regionale Anas/regione Lombardia a cui sono trasferiti dall'Anas SPA i poteri di soggetto concedente sia per la Pedemontana, che per l'autostrada Bre-Be-Mi e la Tangenziale Est Esterna di Milano.

I Verdi hanno contestato in ogni modo durante l'iter della Legge Finanziaria al Senato questa decisione di costituire una società regionale concedente che avrà in mano tutto le leve decisionali nei confronti dei concessionari. Implicitamente sarà l'avvio di tante società regionali in competizione tra loro, che avranno come scopo realizzare, in modo scoordinato, tante infrastrutture autostradali.

Una strategia che i Verdi non condividono e su cui continueranno ad impegnarsi. Allo stesso modo i Verdi avevano chiesto che una parte delle risorse prenotate per la Pedemontana Lombarda fosse destinato al miglioramento del trasporto ferroviario per i pendolari della Lombardia, ma nel testo del maxiemendamento, su cui il Governo ha chiesto la fiducia, è rimasta purtroppo solo una generica indicazione e non vincoli alla destinazione delle risorse. Positivo, infine, nel medesimo comma 979, il finanziamento a valere sulla legge obiettivo per la realizzazione del tratto della metropolitana di Milano M4 Sforza Policlinico-Linate.

Va infine sottolineato che l'anno 2007 sarà rilevante per le decisioni che dovranno essere assunte dalla coalizione dell'Unione sulla legge obiettivo: coerentemente con il programma elettorale, dovremo selezionare la lista delle opere utili e far partire l'iter normativo per le modi-

fiche delle procedure previste dalla legge obiettivo, in particolare sulla VIA e sul ripristino della Conferenza dei servizi decisoria con le istituzioni locali. Presso la Presidenza del Consiglio è istituito un apposito tavolo interministeriale che sta elaborando le modifiche normative; il Cipe ha effettuato una ricognizione rigorosa dello stato degli investimenti strategici, ed i Ministri Di Pietro, Bianchi e Pecoraro dovranno discutere la selezione delle opere utili.

Le novità per il rilancio dei porti

La Legge Finanziaria 2007 dà un significativo impulso al rilancio dei porti (e quindi del cabotaggio) con la disponibilità dei finanziamenti, l'autonomia finanziaria e gestionale per il rilancio dell'economia marittima e le nuove procedure per il dragaggio nei siti portuali inquinati e riconosciute aree a rischio da bonificare. Le nuove norme provvedono a determinare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali a decorrere dall'anno 2007 (commi 982 e successivi) con le competenze sul gettito sia delle tasse erariali (articolo 2, comma 1, del d. l. n. 47/74, s.m.i.), sia della tassa di ancoraggio di cui alla legge n.82/1963. Resta ferma l'attribuzione alle Autorità portuali del gettito della tassa sulle merci sbarcate e imbarcate.

Le Autorità portuali potranno applicare una addizionale su tasse, canoni e diritti per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuali, ma si assumono gli oneri degli interventi di manutenzione dei porti.

È istituito inoltre dal 2007 un fondo perequativo presso il ministero dei Trasporti di 50 milioni di euro da ripartire tra le Autorità portuali che, peraltro, saranno razionalizzate tenendo conto della rilevanza nazionale ed internazionale dei porti, del collegamento con le reti strategiche nazionali ed internazionali, del volume dei traffici e della capacità di autofinanziamento.

Il testo della Finanziaria dopo il passaggio in Senato prevede, oltre che l'estensione delle tasse di ancoraggio e di criteri di sicurezza ambientale internazionali per la rottamazione dei traghetti (comma 1046), anche maggiori risorse, che dovranno necessariamente aumentare nei prossimi anni, per diverse misure utili al settore marittimo: il completa-

mento dei sistemi portuali (comma 1004), l'avvio degli interventi per eliminare i «colli di bottiglia» del sistema logistico nazionale e per realizzare le interconnessioni stradali e ferroviarie fra hub portuali e interporti (comma 1044); le risorse per i mezzi e le strutture delle capitanerie di porto. Dopo un duro confronto sul tema del dragaggio, necessario a superare la norma permissiva in materia di escavazioni dei siti inquinati, prima inserita nel decreto fiscale dal Governo e poi tolta per l'opposizione dei Verdi, si è raggiunto un accordo tra i Ministri competenti dell'Ambiente, delle Infrastrutture e dei Trasporti capace di coniugare le esigenze di tutela dell'ambiente e di bonifica dei siti, con quelle di escavazioni dei fondali e di sviluppo dell'economia marittima e del cabotaggio (comma 996). Il nuovo testo si è reso necessario per evitare un continuo braccio di ferro sull'argomento, con il rischio continuo di sorprese normative peggiorative, che erano state riproposte anche in questa legge Finanziaria.

Il nuovo testo evita le storture, come i dragaggi nelle «more della bonifica», e semplifica l'iter autorizzativo agli escavi per le Autorità portuali, mantenendo le prerogative del Ministero dell'Ambiente. I dragaggi nel nuovo testo si fanno contestualmente ai progetti di bonifica autorizzati dal Ministro dell'Ambiente. Anche le casse di colmata verranno autorizzate d'intesa tra il Ministro delle Infrastrutture ed il Ministro dell'Ambiente. Inoltre, se il materiale escavato risulterà inquinato, dovrà essere bonificato. Infine la tipologia di analisi, al fine di valutare lo stato di inquinamento, è previsto che sarà stabilita da un Regolamento emesso dal Ministro dell'Ambiente.

ANAS e Sicurezza stradale

Il testo della Finanziaria 2007 prevede norme sul finanziamento e sull'attività dell'Anas, che si aggiungono a quanto previsto dal decreto fiscale con la riscrittura delle regole sulle concessioni autostradali al fine di tutelare realmente l'interesse pubblico e di rendere trasparente il rapporto dello Stato con le imprese concessionarie pubbliche e private.

La legge Finanziaria prevede l'obbligo per Anas SPA di predisporre un nuovo piano economico-finanziario, riferito alla durata della concessione (comma 1018 e successivi), il cui limite massimo sale da 30

a 50 anni e prevede la sottoscrizione di una convenzione unica. All'Anas vengono destinati una quota parte del canone annuo a carico degli enti concessionari (circa 40 milioni di euro annui) e il nuovo sovrapprezzo istituito sulle tariffe di pedaggio autostradale (circa 150 milioni di euro annui). Inoltre è prevista la soppressione del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e ferrovie metropolitane, che ammonta a circa 2.373,00 milioni di euro, e l'ingresso dell'Anas nella gestione del patrimonio. Sono inoltre previsti investimenti funzionali per 1,560 milioni di euro nel 2008 e 2009.

Con il passaggio al Senato si è introdotto l'aumento, dal 2007, dal 2% al 2,4% dei proventi netti dei pedaggi che le concessionarie autostradali devono pagare all'Anas (comma 1020). Tali maggiori risorse, dell'ordine di circa 100 milioni di euro andranno ad alimentare il Fondo Fs.

Si è inoltre previsto il concerto del Ministero dell'Ambiente e dei Trasporti sul nuovo piano economico-finanziario dell'Anas e sull'elenco delle opere infrastrutturali di nuova realizzazione (comma 1022).

Per quanto riguarda la sicurezza dei trasporti questa legge Finanziaria va nella giusta direzione. Il testo demanda al Ministero dei Trasporti a provvedere, entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della legge, all'aggiornamento del Piano nazionale della Sicurezza Stradale (comma 1035). Per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione, alla valutazione di efficacia ed all'aggiornamento del Piano è autorizzata la spesa di 53 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009.

Inoltre, per consolidare ed accrescere l'attività del Ministero dei trasporti per la prevenzione in materia di circolazione ed antinfortunistica stradale (comma 1036), è autorizzata la spesa di 15 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009, finalizzata: alla realizzazione di azioni per diffondere i valori della sicurezza stradale; assicurare una adeguata informazione agli utenti; rafforzare i controlli su strada anche attraverso l'implementazione di idonee attrezzature tecniche; migliorare gli standard di sicurezza dei veicoli.

Qualche risultato per la politica dei trasporti sostenibili

Nella legge finanziaria 2007 vanno sottolineati i provvedimenti innovativi di tariffazione del traffico pesante e stradale, i cui proventi

saranno destinati al riequilibrio modale e per nuovi investimenti in infrastrutture ferroviarie. In tal senso, si segnala il fondo di investimenti in infrastrutture ferroviarie attraverso gli introiti derivanti da ulteriori sovrapprezzi sui pedaggi autostradali, da istituire per specifiche tratte della rete, da destinare in quota parte anche all'acquisto di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali e metropolitani (comma 1022).

Inoltre viene anticipata l'applicazione della direttiva Eurovignette 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti, adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture, da destinare a nuovi investimenti ferroviari (comma 1017) e su cui sarà necessario il concerto del Ministro delle Infrastrutture con il Ministro dei Trasporti.

Conclusioni

In conclusione con questa legge finanziaria 2007, si torna a fare anche politica dei trasporti, oltre che destinare risorse per investimenti infrastrutturali; mentre le città, la mobilità urbana ed il trasporto pendolari rientrano nell'agenda del Governo.

Uno specifico punto di preoccupazione rispetto all'impianto complessivo della legge finanziaria riguarda la certezza di alcune delle risorse destinate ad investimenti nei trasporti e infrastrutture che derivano dal trasferimento all'Inps del TFR da parte dei lavoratori dipendenti. Risulta evidente che molti capitoli di spesa per investimenti, da quelli ferroviari a quelli Anas, sono legati alla effettiva capienza di questo fondo e quindi, dopo il 30 giugno 2007, si renderà necessaria una verifica per valutare la consistenza reale del fondo ed, in caso di scostamento, sarà indispensabile un intervento correttivo e/o integrativo sugli investimenti. Ma restano alcune ombre assai negative che come Verdi vogliamo sottolineare e sulle quali ci siamo impegnati nell'iter al Senato con scarso successo: le risorse «robuste» destinate ancora all'autotrasporto e l'assenza di incentivi al trasporto combinato. Scelte miopi che non guardano lontano, mentre si continua ad agitare la bandierina della logistica e dell'intermodalità. Scelte strategiche per le quali, come Verdi, continueremo ad impegnarci nei prossimi mesi.

Sinergie



Proposte per un sistema integrato dei trasporti nell'area dello Stretto di Messina

Gaetano Giunta* e Stefano Lenzi**

Dal decreto legge collegato alla Legge Finanziaria 2007 viene la buona notizia: il Governo Prodi ha deciso che la quota di 1,4 miliardi di euro destinata alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, ancora non corrisposta da Fintecna (società nata dalla liquidazione dell'Iri, il cui unico azionista è il Ministero dell'Economia e delle Finanze) per la ricapitalizzazione della Stretto di Messina SpA (SdM SpA), torni nella disponibilità del Ministero dell'Economia e delle Finanze e che le risorse recuperate alla Stretto di Messina SpA possano essere destinate oltre che ad altre infrastrutture (per una quota del 90%) ad opere di tutela dell'ambiente e difesa del suolo (per una quota del 10%) in Sicilia e Calabria (commi 92 e 93 dell'art. 2 del maxi emendamento governativo al Decreto Legge n. 262/2006). È dal 2004 che, in occasione della prima marcia di Messina "Per lo Stretto, contro il ponte", il WWF Italia aveva avanzato la richiesta di sbloccare i fondi immobilizzati da Fintecna per la ricapitalizzazione di 2,5 miliardi di euro della Stretto di Messina SpA (concessionaria e organismo di diritto pubblico che ha come soci, oltre a Fintecna, RFI SpA, ANAS SpA e le Regioni Sicilia e Calabria) decisa nel 2003.

È questo il primo e più significativo atto concreto che il nuovo Governo compie, in coerenza con la valutazione contenuta nel Programma dell'Unione che considera il ponte una opera inutile e velleitaria. Una decisione che viene a coronamento di un impegno a tutto campo delle associazioni ambientaliste (WWF, Legambiente e Italia Nostra), che, a partire dalla presentazione del progetto preliminare del gennaio 2003

* *Presidente della Fondazione Horcynus Orca di Messina*

** *Responsabile Ufficio legislativo WWF Italia*

era servito a segnalare le oltre 100 lacune e carenze di un'opera monumentale che presentava gravissime difficoltà tecniche di realizzazione (ponte ad unica campata di 3,300 metri con doppio impalcato stradale e ferroviario), un impatto ambientale devastante (torri oltre 382,60 m, 166.600 tonnellate di cavi stesi per una lunghezza di 5 km, più opere connesse stradali e ferroviarie per 3,1 km di tratti su terra, 2,0 km di tratti su viadotto e 20,6 km di tratti in galleria) e problemi economico-finanziari rilevanti (il traffico previsto al 2032 per un'opera progettata per 100 mila autoveicoli al giorno, non sarà superiore ai 18.500 autoveicoli al giorno; il costo a consuntivo è stimato in 6 miliardi di euro; il prezzo a base di gara era di 4,4 miliardi di euro e la gara è stata vinta dal General Contractor capeggiato da Impregilo con un maxi-ribasso di 500 milioni di euro).

Lo sblocco dei fondi Fintecna consente ricominciare ad ipotizzare una politica di infrastrutturazione trasportistica dell'Area dello Stretto di Messina che deve da una parte rispondere alla domanda tradizionale, decrescente di gomma e ferro da e per la Sicilia, dall'altro lato promuovere, in coerenza con i piani dei trasporti della Regione Sicilia e della Regione Calabria e con le priorità dell'Unione Europea (vedi libro Bianco e programma Marco Polo, 2002), l'espansione delle "autostrade del mare", del trasporto su navi ro-ro e di sistemi intermodali di trasporto. Una programmazione del sistema territoriale che va dal porto di Gioia Tauro fino all'aeroporto di Catania e che può candidare l'area vasta dello Stretto di Messina a divenire la principale piattaforma logistica del bacino euro-mediterraneo su cui sta ragionando a Messina un gruppo di lavoro composto da ricercatori e da esperti delle associazioni ambientaliste. L'individuazione di questo ambito ottimale e la progettazione funzionale del sistema integrato portuale ed aeroportuale costituisce la premessa per la realizzazione di un polo di attrazione del traffico merci nord-sud ed est-ovest nel Mediterraneo.

Gli elementi del sistema sono:

- Il porto di Gioia Tauro
- Un sistema di multiportualità sulla costa messinese complementare al grande porto HUB della costa calabrese

- La nuova portualità per l'attraversamento sulla costa calabrese che liberi la città di Villa S. Giovanni dal traffico gommato
- L'adeguamento dei collegamenti ferroviari con le aree metropolitane di Messina e Reggio Calabria
- L'aeroporto internazionale di Catania e l'aeroporto nazionale di supporto di Reggio Calabria
- Il porto di Catania

L'intervento nel sistema integrato dell'area dello Stretto di Messina comporta che in zona Tremestieri a Messina sia completata la realizzazione della portualità di attraversamento dello Stretto. Si tratta di un'area adeguata data l'accessibilità al sistema autostradale ME-PA e ME-CT. Questa scelta va sostenuta e integrata con adeguati interventi urbanistici di razionalizzazione nel quadro del progetto per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria della città di Messina risanando e rivedendole funzioni delle numerose zone industriali dimesse. Il nodo portuale e ferroviario ha l'obiettivo di assorbire integralmente i flussi ferroviari e stradali di attraversamento da e verso Catania, individuando a monte nuovi e moderni vettori e sistemi veloci di imbarco e smistamento. Il sistema deve prevedere, ovviamente, un'adeguata e parimenti strutturata interfaccia sulla sponda calabrese, intervenendo sul porto di Reggio Calabria (da e verso la zona Jonica) e intervenendo per la realizzazione del nuovo approdo fuori dal centro abitato di Villa S. Giovanni (da e verso la zona Tirrenica).

Lo spostamento della stazione ferroviaria di Messina a sud in zona Tremestieri per ottimizzare l'intermodalità imbarco/sbarco dei mezzi e passeggeri FF.SS., produrrebbe l'effetto benefico di liberare una vasta porzione di area della città (oggi degradata), che si affaccia sul mare dello Stretto, da ripensare e da riprogettare come grande parco urbano da collegare con quello straordinario patrimonio architettonico e storico della fascia costiera della Falcata

Si tratta di costituire la polarità culturale e di servizi della rete ecologico-culturale dello Stretto di Messina, valorizzando il fatto che il porto antico è il baricentro del sistema antropico-naturale fra i più interessanti d'Europa. Il risanamento della zona Falcata è una delle aree

di maggiore pregio ambientale e culturale dell'intero Mediterraneo ricchissima di stratificazioni millenarie sin dal neolitico è oggi ricchissima di fabbricati di qualità da recuperare e rifunzionalizzare in un'ottica di grandi spazi turistici di supporto ed attrazione per il cabotaggio crocieristico e di diporto. La polarità turistica, con annesso il grande porto storico (si tratterebbe di uno dei più grandi porti turistici del Mediterraneo), andrebbe collegato tramite una linea ferrata leggera e veloce con la nuova stazione di Tremestieri e con la storica stazione Centrale da recuperare a nuove funzioni, legate al traffico passeggeri fra Sicilia e Continente. All'interno di questa grande area turistico-culturale, estesa fino alla lingua falcata, il porto storico a ridosso ed integrato all'area urbana costruirebbe la seconda portualità, caratterizzata esclusivamente come portualità di qualità e di attrazione, incrementando gli attracchi crocieristici e attrezzando bacini e banchine già esistenti con funzioni turistiche da diporto.

Individuati, così, sulla linea di costa jonica il bacino portuale di attraversamento (zona Tremestieri) e il bacino portuale crocieristico e da diporto (zona Falcata), il terzo porto per le grandi attività portuali (intermodalità merci, navi porta-container, navi ro-ro, attività cantieristica) dovrebbe invece essere allocato in area Giammoro sulla costa tirrenica siciliana, già da tempo indicata quale quella più idonea. Quest'area è agevolmente servita da infrastrutture esistenti (svincolo autostradale e superstrada veloce di collegamento) ed è ottimale per l'orografia pianeggiante e per la presenza di vaste porzioni di aree non impegnate o già impegnate ad attività industriali (siamo a ridosso zona ASI). È quella che meglio si presta alla realizzazione di un porto commerciale, competitivo, in quanto naturale interfaccia siciliana del porto di Gioia Tauro, e scalo complementare sulle grandi rotte est-ovest con tutta la portualità storica del Tirreno (Salerno, Napoli, Civitavecchia, Piombino, La Spezia, Genova, Marsiglia).

Sarebbe questo il porto commerciale dell'area metropolitana di Messina, finalizzato a sostenere sulla costa siciliana l'espansione delle "autostrade del mare" e del trasporto su navi ro-ro; sarebbe questa la base logistica progettata per intercettare flussi di materie prime e di semila-

vorati. C'è anche da considerare che il porto di Giammoro ben si relazionerebbe, data la prossimità, con il porto di Milazzo, che andrebbe adeguatamente rifunzionalizzato (in relazione al traffico con le isole Eolie) soprattutto per il diporto, rivedendo anche il sistema di attracchi per le navi petroliere e le destinazioni d'uso delle aree retroportuali. Milazzo potrebbe diventare il quarto complemento al sistema di portualità precedentemente descritto. Con tutti questi interventi sul sistema portuale d'area vasta si potrebbe anche rilanciare la cantieristica messinese.

Infine, per completare il sistema integrato dei trasporti dell'Area dello Stretto di Messina bisognerebbe collegare meglio l'aeroporto internazionale di Catania e quello di supporto, per alcune tratte nazionali, di Reggio Calabria istituendo:

- un collegamento ferroviario veloce e frequente per i passeggeri - con linea dedicata - Messina-Aeroporto di Catania (si consideri che è già previsto nei programmi RFI da Catania fino a Taormina)
- un collegamento con mezzi navali veloci dal porto storico di Messina direttamente all'aeroporto di Reggio Calabria
- la velocizzazione della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria con la realizzazione di interventi puntuali di quadruplicamento, in alternativa all'Alta Velocità ferroviaria.

Questo è il quadro delle prime proposte per la creazione di un Sistema integrato dei trasporti nell'area dello Stretto di Messina che serva anche alla realizzazione di grandi progetti di recupero urbanistico e ambientale.

Per avviarsi decisamente su questa strada manca ancora però l'ultimo tassello, cioè la revisione radicale delle finalità per cui è nata la Stretto di Messina SpA (SdM SpA). Su questo aspetto il Governo Prodi continua ad essere reticente. Anzi nello stesso decreto legge n. 262/2006, collegato alla Legge Finanziaria 2007 (art. 2, comma 91 del maxi emendamento governativo), si conferma l'obiettivo operativo della SdM SpA quale società vocata alla realizzazione del ponte e delle opere connesse e addirittura se ne amplia il raggio d'azione consentendole di agire anche all'estero quale impresa di diritto comune e anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, pro-

mozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse. Se la SdM SpA deve rappresentare l'area dello Stretto di Messina anche all'estero sarebbe proprio il caso, come richiesto dagli ambientalisti e dai Verdi, che questa abbia lo scopo di procedere alla creazione di un sistema integrato di trasporti, in coerenza con un progetto di risanamento urbanistico e ambientale su area vasta.

Valle di Susa: più treni al servizio dei cittadini e delle merci

*Antonio Ferrentino**

Molta attenzione deve essere rivolta a quest'area valliva quale area "sistema" per la valorizzazione dello sviluppo locale con l'obiettivo di riuscire a determinare politiche mirate di sostegno alle attività imprenditoriali, di conservazione e valorizzazione dei luoghi e dell'ecosistema valsusino. La considerazione di fondo è lavorare sempre maggiormente per determinare caratteristiche di "sistema locale" che possono rappresentare elementi trainanti dell'economia di un territorio. Sistema locale che basa le dinamiche dello sviluppo sulla valorizzazione delle produzioni locali, del patrimonio storico-architettonico-religioso, delle sostenibilità ambientali di insediamenti produttivi e infrastrutturali. Risulta chiaro il ruolo determinante che viene ad assumere il territorio quale unità di intervento strategico della politica industriale e della politica di sviluppo. Le politiche locali rappresentano l'opportunità di far emergere la cultura del progetto e la responsabilizzazione degli attori locali dello sviluppo per la mobilitazione di risorse, locali ed esterne, ma anche per il rafforzamento dei vantaggi competitivi locali.

Esaminando le condizioni che permettono ai sistemi locali di consolidarsi e prosperare, emerge che i maggiori successi in termini di sviluppo economico durevole si riscontrano laddove esista una capaci-

* *Presidente della Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia.*

tà di utilizzo coordinato di risorse differenti, tale da creare una coerenza di sistema agli sforzi dei singoli e dei gruppi.

È questo il principio di sussidiarietà nella sua versione orizzontale, che trova una forte espressione nei sistemi economici, portatori di una straordinaria combinazione di creatività economica e imprenditoriale, nonché di coesione sociale, a dimostrazione che lo sviluppo economico più radicato e valido è quello che nasce dal basso, dalla capacità di fare sistema del tessuto economico e sociale. Ma è anche il medesimo processo che sta alla base della programmazione negoziata, che può costituire uno straordinario punto di forza e competitività: difatti negli ultimi anni viene valorizzato il ruolo delle economie interne, cioè la capacità di elaborare un comportamento strategico che utilizzi e valorizzi risorse locali: imprese, istituzioni, persone, materie, beni, servizi. Una volta inventariate risorse e capacità presenti sul territorio, spesso nascoste, il fine da perseguire diviene quello di valorizzarle, tessendo reti di rapporti tra i molteplici attori: amministrazioni, associazioni di categoria, sindacati, istituti di credito, imprenditori, artigiani, associazioni culturali, ecc.

La Valle di Susa è un'area di transito percorsa annualmente da ca. 4.000.000 di veicoli, accoglie 1.000.000 di turisti l'anno con una capacità ricettiva di 200.000 posti letto. Questi numeri devono sempre più impegnare il "sistema locale" a esaltare l'eccellenza delle testimonianze d'arte, delle bellezze naturali, dell'importanza storica singolare di una terra di confine, della ricchezza del suo molteplice fondo linguistico, occitano e franco-provenzale. A quanti transitano in Valle dobbiamo determinare sempre maggiormente la necessità di sostare, perché non è possibile rinunciare a conoscere un mosaico di storia, cultura, accoglienza, prodotti, ambiente che il territorio esprime. La Valle, è indubbio, vive una pressione infrastrutturale forte che ha determinato nel corso degli anni una forte capacità invasiva. L'autostrada, le due statali con i due valichi, la linea ferroviaria, gli elettrodotti, le centrali idroelettriche, alcuni insediamenti industriali pesanti (acciaierie) costituiscono un carico antropico già oggi insopportabile. Va operato un preciso riordino con un'azione di riduzione del traffico su gomma (con-

tingentamento e limitazioni ai vettori inquinanti e, dopo il contingentamento, pensare ad una tassa di transito per lo sviluppo della Valle di Susa), una più equa ripartizione del traffico merci attraverso l'arco alpino ($1/3$ dell'intero traffico merci che valicano le Alpi passa in Valle di Susa), l'interramento delle linee elettrificate, ecc.

In questo contesto è impossibile inserire una nuova pesante infrastruttura senza compromettere residenzialità e programmi di sviluppo.

Considero le ferrovie un importante mezzo di trasporto ed un'ottima risposta al bisogno di spostamenti sia di merci che di persone. Questo Paese, la Valle di Susa ha bisogno di più ferrovie, di più politiche che favoriscano le intermodalità gomma - ferro, di politiche che realizzano consistenti riduzioni del traffico su gomma. Non riesco a riconoscermi nell'enfatizzazione del progetto Alta velocità o Alta Capacità.

L'Italia a differenza della Francia ha pochi tratti pianeggianti e un delicato sistema geomorfologico che mal si concilia con le esigenze strutturali delle linee ad Alta Velocità ferroviaria. Manca una visione strategica dei flussi di traffico merci che si svolge prevalentemente lungo l'asse N/S e non si comprende l'accettazione piena dell'asse Est/Ovest alla base della linea Torino - Lione. Non c'è traccia di uno studio approfondito che giustifichi la certezza di un alleggerimento del traffico su gomma conseguente alla realizzazione della Torino - Lione. Uno studio commissionato dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia alla Società Polinomia di Milano quantifica in un misero 1% tale spostamento di merci dalla gomma al ferro. La stessa SITAF (società che gestisce l'autostrada TORINO-BARDONECCHIA) sta sollecitando l'autorizzazione alla realizzazione del raddoppio autostradale del tunnel del Frejus, che non sembra andare nell'ottica di favorire il trasporto su ferro.

Quali sono le proposte "rivoluzionarie" della Val di Susa. Sembrano proposte di buon senso, forse troppo. L'attuale linea ferroviaria ha una potenzialità riconosciuta da tutti di almeno 210 treni al giorno. Oggi ne passano ca. 110. Nel 2001 ca. 10 milioni di tonnellate di merci usavano la Torino/Bardonecchia, nel 2006 poco più di 6 milioni con una potenzialità di ca. 20 milioni di tonnellate.

Noi proponiamo l'utilizzo dell'attuale infrastruttura che con una spesa di ca. 750 milioni di euro e una fase di cantiere di 18/24 mesi può essere messa nelle condizioni di rispondere alle più ottimistiche previsioni di aumento del traffico merci. Da aggiungere che da tre anni il traffico merci al Frejus e al Bianco è in continuo calo (sia ferro che gomma). Con l'entrata in vigore (giugno 2007) del traforo svizzero del Loestchberg, si aggiunge una potenzialità di trasporto su ferro di 25 milioni di tonnellate all'anno. Interveniamo sulla linea storica, miglioriamo il materiale ferroviario, esaminiamo come si distribuisce il traffico merci; dopo l'entrata in esercizio del traforo svizzero, e poi valutiamo "laicamente" se sono interventi esaustivi oppure bisogna pensare ad altro. Voglio augurarmi non solo e sempre ritenendo le grandi infrastrutture unico fattore di sviluppo. Penso che la società dovrà pensare sempre ad una crescita anche qualitativa e non sempre quantitativa. Quale sviluppo, quali prodotti, quale crescita può essere rivolta al mondo del terzo millennio considerando che, è una banalità ma rende bene il commento, l'80% degli abitanti della Terra hanno a disposizione il 20% delle risorse e viceversa. La politica occidentale deve lavorare ad un parziale riequilibrio.

La situazione che si è venuta a creare in Val di Susa è frutto della sottovalutazione dei problemi. Sarà passato pure Annibale, qualche storico avanza forti dubbi, ma questo non giustifica che tutte le infrastrutture devono attraversare la Valle. Convivere con i cantieri non è semplice, convivere con trent'anni di cantiere con società che si comportano da conquistatori rende un territorio intollerante. Raccontare pietose bugie, sull'impatto del progetto ferroviario Torino-Lione, da parte di RFI, Alpe-tunnel prima e LTF dopo, e da buona parte del mondo politico ha avuto un effetto dirompente. Ben diverso sarebbe stato rendere il territorio protagonista delle scelte, ma l'indirizzo era totalmente opposto. Il progetto è stato colato dall'alto, attribuendo allo stesso ricadute incredibilmente positive sul territorio. Informazioni con il contagocce, copie dei progetti messi a fatica e malamente a disposizione dei Comuni.

Sulla Valle di Susa, a detta di molti fautori, onestamente favorevoli all'opera, si potrebbe scrivere un manuale di cosa si deve fare per non realizzare un'opera. Tutti gli errori possibili sono stati fatti e si potreb-

be utilizzare come esempio nelle facoltà universitarie.

Per dialogare con un territorio bisogna rendere protagonista delle proprie scelte il territorio. Gli interessi locali devono interagire con quelli più ampi. La vecchia diatriba tra locale e globale va superata. Bisogna trovare una giusta mediazione tra le aspettative locali e quelle generali, rifiutando la logica che il locale debba soccombere ai presunti interessi nazionali, e viceversa.

Negli ultimi tempi si è assistito ad un progressivo aumento dei fenomeni di contestazione territoriale per una serie di motivi. Intanto la legge 443/01 la cosiddetta Legge Obiettivo con il D. Lgs. 190/02. Una legge, un impianto culturale antistorico e, valutazione personale, non rispettoso di un efficace processo decisionale. Dopo le riforme amministrative, l'introduzione di concetti quali la sussidiarietà, il federalismo, il decentramento amministrativo, la L. obiettivo ribalta tutto ed esclude il territorio, e i suoi legittimi rappresentanti territoriali, dalla costruzione del processo decisionale. Un altro motivo è la scomparsa del ruolo di programmazione della politica sempre più subalterna al potere economico.

Quali prospettive si intravedono. Intanto vi è stato un grande riconoscimento al movimento valsusino che si oppone alla Torino - Lione ed è lo stralcio delle procedure autorizzative del progetto dalla L. Obiettivo. Un risultato storico ottenuto con una mobilitazione massiccia e di popolo. Poniamo molte speranze nel dialogo tra pari al tavolo politico e confidiamo nell'operatività dell'Osservatorio tecnico. L'Osservatorio deve valutare tutte le possibili soluzioni con pari dignità, dall'opzione zero, al maggior utilizzo della linea storica, al progetto di un nuovo collegamento ferroviario. Nulla di scontato e azzeramento delle procedure fin qui utilizzate confidando nelle larghe maglie della Legge Obiettivo. Con le procedure ordinarie i Consigli Comunali diventano soggetti attivi nella costruzione delle scelte che interessano i territori interessati. Si riparte da condizioni difficili determinate dalla cecità politica di un Governo che, ha in modo scellerato, pensato di risolvere una problematica territoriale con l'uso della forza. Solo il dialogo e la politica possono risolvere problemi complessi, mai la forza.

L'intervento delle Forze dell'ordine in Val di Susa nella notte

del 6 dicembre 2005 rappresenta una pagina nera della nostra democrazia. I Sindaci, i Consigli comunali hanno saputo interpretare le aspettative dei propri amministrati, hanno compreso che su temi come questi il coinvolgimento dei cittadini nella costruzione del processo decisionale era, è e sarà fondamentale. La Val di Susa vuole più treni al servizio dei cittadini e dei territori attraversati. Il confronto e il dialogo possono portare a scelte condivise per raggiungere obiettivi comuni.

Aurelia sicura: rimozione di un progetto

*Valentino Podestà**

Trenta anni di dibattiti sino alla scelta della soluzione ANAS

Come è noto, il tratto mancante del percorso autostradale che da Roma giunge al confine con la Francia è quello tra Civitavecchia e Rosignano. Più esattamente: da Civitavecchia a Grosseto (95 km) c'è la S.S.1 Aurelia, ancora in parte (circa 20 Km) a due corsie complessive, assai pericolosa soprattutto per l'elevato numero di attraversamenti a raso e la mancanza di barriera centrale; da Grosseto fino allo svincolo di Rosignano Marittimo, dove ricomincia l'autostrada A12, esiste invece la c.d. "Variante Aurelia", con caratteristiche superstradali ma ugualmente insufficiente per quanto concerne la sicurezza per la mancanza delle corsie di emergenza. Questo tratto mancante è al centro da 30 anni di un dibattito anche aspro che vede Governi, Regioni, Province, enti locali, forze politiche e ambientalisti in aperto contrasto. All'originario disegno di un'autostrada prevalentemente costiera (il c.d. "progetto Macchi") si era subito contrapposta l'idea di trasformare l'Aurelia in superstrada (come del resto si è poi fatto parzialmente a nord di Grosseto con la "Variante Aurelia"), minimizzando in tal modo il consumo di territorio e la spesa.

Nel 1991 il progetto autostradale con tracciato "interno" da Civitavecchia a Grosseto presentato dalla concessionaria SAT è molto simile a quello "interno" più recentemente proposto dal Ministro Lunardi

* *Urbanista, Giunta Esecutiva Italia Nostra Toscana*

che, fra l'altro, aveva collaborato a quel progetto. Il progetto è oggetto di pronunciamento di V.I.A. negativo da parte del Ministro dell'Ambiente Giorgio Ruffolo di concerto con quello dei Beni CC.AA. Le Associazioni Ambientaliste e l'INU Toscana formulano esaurienti osservazioni sul progetto, mettendone in luce il grave impatto sull'ambiente, non adeguatamente rappresentato nel S.I.A., e la sottovalutazione delle alternative, soprattutto la messa in sicurezza in sede della SS Aurelia.

Una Delibera del Consiglio Provinciale di Grosseto del 25 settembre 1996 mai revocata, coordinata con un'analoga delibera del Comune di Grosseto, ha per oggetto l'adeguamento dell'Aurelia da Grosseto al confine con il Lazio con l'indicazione puntuale degli svincoli da realizzare per eliminare le immissioni a raso, dei tratti da portare a quattro corsie e persino indicazioni progettuali e morfologiche per il miglior inserimento nel paesaggio. Anche sulla base di tale Delibera, nel gennaio 1999 viene redatto dall'ANAS il progetto definitivo, finanziato da Regione Toscana e Provincia di Grosseto, per l'adeguamento in sede del tratto a due corsie nel comune di Capalbio: anche questo progetto non è mai stato ritirato. A seguito del Protocollo d'intesa sottoscritto fra gli enti interessati il 22/7/1999, il "gruppo tecnico" (costituito da Ministero dei Lavori Pubblici, Regione Toscana, Regione Lazio, Province di Grosseto e Viterbo) il 5/12/2000 approva il progetto preliminare dell'ANAS, cioè il potenziamento in sede (con limitate varianti nei punti critici) della S.S.1 Aurelia. Il ricorso al project financing viene indicato nel verbale di accordo, su richiesta dell'assessore Riccardo Conti della Regione Toscana, come possibilità subordinata nel caso di mancati finanziamenti statali.

È significativo che lo stesso presidente della SAT - anch'essa presente nel gruppo tecnico - abbia riconosciuto allora che, a seguito delle opere aggiuntive richieste dalla Regione e di analisi più realistiche dei traffici (stimati in 14.500 veicoli medi/giorno paganti) i costi della soluzione autostradale sarebbero tali che l'equilibrio finanziario sarebbe possibile "...solo in presenza di un massiccio contributo pubblico". Tale circostanza porta a superare di oltre 15 punti percentuali il tetto del 50% dell'importo totale dei lavori..." (il tetto in questione era quello del contributo massimo dello Stato, fissato in tale misura dall'art. 19 della "legge

Merloni”, L. 109/1994). Di conseguenza, il gruppo di lavoro con il citato verbale approva il progetto dell’ANAS, che concerne in prima fase l’adeguamento in sede (a parte una variante di 15 Km tra Orbetello e Fonteblanda in aderenza alla ferrovia) dell’Aurelia tra Civitavecchia e Grosseto sud alla tipologia II/a del CNR (4 corsie complessive + corsie di emergenza). 18 svincoli su 96 Km di percorso assicurerebbero un’adeguata “permeabilità” dell’opera ai traffici turistici e locali, oltre naturalmente alla fitta rete di viabilità locale da ristrutturare. In seconda fase è previsto l’adeguamento al tipo II/a CNR della già esistente Variante Aurelia tra Grosseto e Rosignano (attualmente del tipo III) ma - cosa molto ragionevole - solo nei tratti esenti da importanti opere d’arte già realizzate (gallerie, ponti), evitandone così la costosa ristrutturazione. L’importo totale delle opere, da Civitavecchia a Rosignano, è valutato nel 2000 dall’ANAS in 1.685 miliardi di vecchie lire (pari a 870 milioni di euro), comprese le connessioni con i porti, opere di mitigazione ambientale, adeguamento della viabilità locale, ecc.

Il progetto definitivo della tratta Civitavecchia-Grosseto è presentato dall’ANAS il 18/6/2001; nel luglio dello stesso anno è iniziata la procedura di V.I.A., ma a questo punto il meccanismo si è inceppa. L’ANAS, benché ripetutamente sollecitata dal Servizio VIA del Ministero dell’Ambiente nel novembre 2000 e nel febbraio 2001, non ha dato, all’epoca, risposta alla richiesta di presentare alcune integrazioni al progetto (peraltro limitate al solo tratto di Orbetello). Di conseguenza, l’iter della Valutazione si è interrotto in modo del tutto ingiustificato.

Nel dicembre 2000, come ultimo atto del Governo Amato su questa vicenda, nella Legge Finanziaria 2001 vengono stanziati 304 miliardi di vecchie lire per la messa in sicurezza dell’Aurelia dei 25 km a due corsie nei comuni di Capalbio e Tarquinia. Il PGTL approvato sempre dal Governo Amato nel 2001 conferma l’adeguamento e la messa in sicurezza dell’Aurelia come scelta strategica.

Con Lunardi di nuovo in campo il “Partito delle autostrade”

Con la Legge Obiettivo approvata il 21 dicembre 2001 (L. 443/2001) e la contestuale approvazione del Primo Programma delle infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) viene rilanciato

dal Governo Berlusconi e dal Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Pietro Lunardi, l'asse autostradale da Rosignano a Civitavecchia e il progetto definitivo ANAS viene accantonato. Viene così bloccata un'opera necessaria, urgente e a costi contenuti (si pensi all'incidentalità dell'attuale Aurelia nel tratto Civitavecchia-Grosseto, doppia rispetto alla media nazionale), e viene bloccato il primo finanziamento di 304 miliardi di vecchie lire per intervenire nei punti più pericolosi. Lo stanziamento scomparirà poi dalla disponibilità dell'ANAS senza che la Regione Toscana e la Regione Lazio abbiano mai rivendicato l'apertura dei cantieri sulla base di questo stanziamento.

Il progetto SAT-Regione Toscana di autostrada costiera presentato alla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente nel luglio 2005 è in totale variante rispetto all'Aurelia per 95 km da Civitavecchia a Grosseto Sud, da realizzarsi in parte accanto all'Aurelia, in parte portandosi all'interno con una megavariante di circa 30 km in comune di Orbetello nella zona collinare, caratterizzata fra l'altro da delicate situazioni idrologiche (l'area è denominata "la spugna") e con il disfacimento di circa 60 km di Aurelia già a 4 corsie per trasformarla in una improbabile e pericolosissima "strada-parco" a 3 corsie. L'impatto sul territorio, sul paesaggio, sull'ambiente, sulle aziende agricole anche di pregio, è stato espresso, fra gli altri, in documentate osservazioni delle Associazioni Ambientaliste, in quella a firma di Anna Donati per i Verdi e in quella del Comune di Capalbio, senza che vi sia stata alcuna controdeduzione sul merito di tali osservazioni.

Veniamo ai costi e al project financing: per il solo tronco sud, Civitavecchia-Grosseto, il costo dell'autostrada è di 1.575 milioni di euro. Il costo totale dell'intero tracciato ammonta a 2.285 milioni di euro, a cui vanno aggiunti 400 milioni di euro per il tratto in provincia di Livorno, altri 40 milioni di euro per il collegamento al porto di Piombino, e i costi ancora non quantificati da SAT per le prescrizioni contenute nel parere VIA di varianti e opere di inserimento ambientale. Quindi oltre 2.725 milioni di euro. Tale investimento non è ripagabile dai pedaggi dato il "modesto" flusso di traffico (oggi 17.500 veicoli/giorno, 26.500 previsti nel 2030), pertanto necessita di un'elevata quota a carico dello Stato, alti

pedaggi, successivi rimpinguamenti e concessione via via prolungata anche nel corso dell'esercizio. A questo proposito sono significativi, perchè scientificamente fondati, i risultati dello Studio (del tutto autonomo) del Politecnico e dell'Università Cattolica di Milano (proff. Ponti e Boitani) che, sulla base di una rigorosa analisi costi-benefici applicata alle diverse soluzioni hanno verificato la non fattibilità economico-finanziaria delle soluzioni autostradali, sia interna sia costiera. Risulta pertanto letteralmente incomprensibile la recente "disponibilità" espressa dal Presidente della SAT Antonio Bargone a finanziare l'opera per il 70-80% del costo. Permane tuttora difficilmente comprensibile la posizione della Regione Toscana: dall'accordo di programma del 5 dicembre 2000 fra Ministero LL.PP., Regione Toscana, Regione Lazio, che approvava il progetto preliminare ANAS di adeguamento e messa in sicurezza della Statale Aurelia, al farsi paladina intransigente della soluzione autostradale voluta dal governo Berlusconi nell'ambito del programma connesso alla Legge Obiettivo.

Cosa significa che il progetto ANAS è superato? Un progetto valido nel 2000 non è più valido a partire dal 2001, sono cambiate le esigenze di mobilità? Cosa significa che l'impatto ambientale del progetto ANAS è equivalente o superiore a quello del progetto autostradale costiero voluto dal Governo Berlusconi e dalla Regione Toscana? Quale coerenza con il PGTL approvato dal Governo Amato? Anche un cittadino non esperto del settore dei trasporti e delle scienze del territorio è in grado di rendersi conto dell'impatto sul territorio dei due progetti semplicemente aprendo le carte. Pensiamo a quale risparmio e miglior uso delle risorse economiche, tecniche, progettuali e politiche se, a partire dall'accordo del dicembre 2000, la Regione Toscana si fosse dedicata a verificare, approfondire, migliorare, magari in parte modificare il progetto definitivo ANAS del 2001 invece di rincorrere le soluzioni autostradali via via proposte dal Governo Berlusconi, per attestarsi poi sulla soluzione "costiera". Esistono oggi tutte le condizioni perchè la Regione Toscana e la Provincia di Grosseto tornino sui loro passi, rivedano le loro posizioni senza "perdere la faccia" ma compiendo un atto di razionalità, di sensibilità, di civiltà. È cambiato il governo, la bolla delle Legge Obiet-

tivo ha rivelato tutta la sua inconsistenza. La mancanza di fondi per finanziare tutte le opere dovrebbe indurre a una sana, onesta individuazione delle reali necessità e delle vere priorità, in un'ottica non localistica bensì nazionale ed europea. In Maremma le priorità sono sicuramente la Grosseto-Siena e la messa in sicurezza dell'Aurelia.

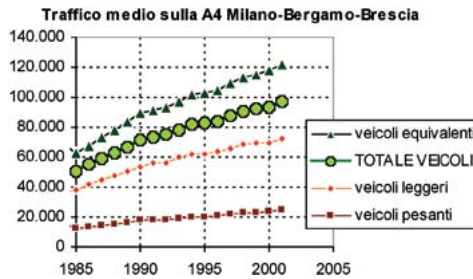
È necessaria una revisione profonda, un ribaltamento dei contenuti e delle procedure introdotte dalla Legge Obiettivo: un coacervo di mistica sviluppista, di autoritarismo centralistico, di umiliazione della partecipazione e delle garanzie. In particolare ci aspettiamo l'abbandono della procedura semplificata, ripristinando il coinvolgimento delle province e dei comuni, ridando dignità e spazio all'istituto delle osservazioni, ridando legittimità e dignità alla valutazione comparativa costi-benefici delle diverse soluzioni. Grave sarebbe da parte dell'attuale Governo confermare tutte le "grandi opere" previste dal Governo Berlusconi nella Legge Obiettivo, magari dilazionandone nel tempo la realizzazione a causa dell'esiguità dei fondi pubblici a disposizione. La revisione del modello di sviluppo berlusconiano, la ricerca e la programmazione dell'intermodalità, il reale potenziamento del trasporto ferroviario e del cabotaggio, la sostenibilità ambientale, la difesa dell'agricoltura di qualità e del turismo ambientale, dovrebbero essere finalmente alcuni dei cardini di una svolta politica.

Proposte dell'Associazione dei Comuni per la Mobilità Sostenibile in alternativa alla Bre.Be.Mi.

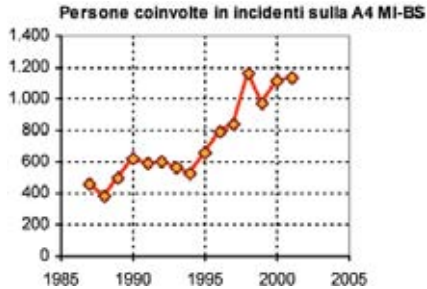
Andrea De Bernardi

Le autostrade milanesi accolgono un traffico molto intenso, e per di più crescente. Lungo la A4 tra Bergamo e Milano transitano ogni giorno più di 150.000 veicoli, mentre sulla Tangenziale Est si raggiungono punte ancora maggiori, superiori a 175.000 veicoli. Questi valori raggiungono e talvolta superano la capacità stradale (i tecnici stimano

che un'autostrada a tre corsie possa accogliere, in condizioni di sicurezza, circa 160.000 veicoli/giorno). Ciò nonostante, essi continuano a crescere a ritmo sostenuto: in media il 4 ÷ 5% annuo.



Del resto, anche le strade ordinarie sono interessate da fenomeni di congestione rilevanti, specialmente in accesso alle città. È una situazione che comporta pesanti costi, in termini non soltanto di congestione, ma anche di incidenti e di impatto sull'ambiente. Occorre intervenire presto, e bene.

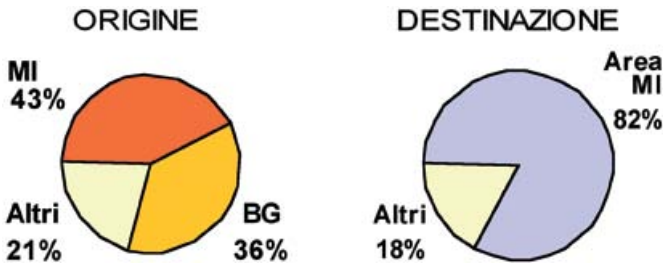


Alcuni dati

Quali sono le cause di questo traffico così intenso? Molti pongono l'attenzione sui flussi di attraversamento dell'area metropolitana, generati dai grandi collegamenti europei. In realtà, tutte le indagini effettuate evidenziano che il traffico è prevalentemente locale, e che i veicoli che attraversano per intero l'area milanese sono una minoranza

(per rendersi conto delle proporzioni, è sufficiente uno sguardo alle targhe delle altre auto in tangenziale). Questo fatto è una conseguenza dell'espansione urbana degli ultimi decenni: l'area milanese e tutta la fascia pedemontana da Varese a Brescia formano ormai un'unica città, entro la quale si sono sviluppate relazioni molto più intense di quelle intrattenute con l'esterno. Poiché gli spostamenti sono soprattutto di breve raggio, il traffico è molto variabile da strada a strada, e tende a concentrarsi in una serie di nodi critici, che rappresentano l'elemento più fragile di tutta la rete stradale (basti pensare al nodo di Agrate Brianza od a quello di Melegnano).

Per quanto possa apparire paradossale, vi sono ancora numerosi tratti di strada relativamente poco trafficati. Del resto, è esperienza comune, tra una coda e l'altra, percorrere brevi tratti a $90 \div 100$ km/h: anche in ora di punta.



Una nuova strategia

Se le cause dei problemi di traffico sono prevalentemente locali, è inutile cercare di risolverli realizzando grandi autostrade, pensate per il traffico di lunga percorrenza. Per questo il nuovo progetto di raccordo autostradale diretto Brescia-Milano, presentato nel 2003, non appare efficace né ai fini del decongestionamento dell'autostrada A4, né per velocizzare i collegamenti con Milano.

Il nuovo progetto autostradale, i cui costi sono lievitati dal

momento della sua presentazione all'approvazione da parte del CIPE, tende a generare effetti modesti sull'autostrada esistente, mettendosi invece in diretta concorrenza con il trasporto ferroviario, a sua volta oggetto di importanti investimenti, sulla direttrice Milano-Venezia. Il risultato è che il traffico sulle medie e lunghe distanze - complessivamente minoritario - è oggetto di due importanti investimenti pubblici fra loro in competizione, mentre a quello di medio-breve raggio sono dedicate risorse assai inferiori e non "strategiche". Continuare a ragionare in termini di "grandi corridoi" europei non serve: è necessario cambiare approccio.

Una strategia capace di affrontare i problemi esistenti, simile a quella adottata nelle più grandi metropoli europee, può basarsi su quattro capisaldi:

1. potenziare il trasporto pubblico a scala metropolitana e regionale, poiché il problema primario non è il traffico di attraversamento, ma l'accesso ai poli urbani e metropolitani;
2. adeguare la rete autostradale al traffico di breve e medio raggio, considerato che i flussi sono prevalentemente locali;
3. rafforzare la rete stradale ordinaria perché il traffico urbano e suburbano è intenso;
4. salvaguardare i parchi e le aree protette, considerato che la crescita del traffico locale è generata soprattutto dalla crescita metropolitana «a macchia d'olio».

Tutto ciò avendo ben presente che, per risolvere i difficili problemi del traffico della Lombardia centrale non esiste nessuna bacchetta magica.

Le risorse finanziarie sono limitate, ed è necessario operare per fasi successive. Pertanto, è indispensabile affrontare prioritariamente i problemi più gravi, attraverso interventi mirati, che si inseriscano coerentemente nella strategia generale. In questo senso, occorre partire dai nodi più critici della rete esistente, senza rincorrere suggestive ipotesi di «reinfrustrutturazione», che tendono a duplicare tutte le strade, magari lasciando inalterati i problemi esistenti ai nodi. È quanto si è tentato di fare con lo studio su mobilità, tra-

sporti e ambiente nella Lombardia centrale, sviluppato nel 2003.

Potenziare il trasporto pubblico

I problemi di traffico più gravi riguardano l'accesso a Milano ed agli altri poli urbani, come Monza, Bergamo e Brescia. Poiché queste città non sono in grado di accogliere flussi di traffico aggiuntivi rispetto agli attuali, è necessario puntare ad un maggiore utilizzo del trasporto pubblico.

Le tre linee della metropolitana milanese si estendono oggi per circa 70 km; ed il loro prolungamento in sotterranea presenta costi molto elevati (che significano inevitabilmente tempi lunghi). Inoltre, rafforzare soltanto la rete urbana di Milano, imponendo l'interscambio all'altezza delle tangenziali, non risolve i problemi di traffico dei Comuni dell'hinterland.

L'unica soluzione, già adottata da tutte le principali metropoli europee, è fare correre la metropolitana sui binari che esistono già: cioè quelli del treno. La rete ferroviaria è molto più estesa di quella metropolitana (oltre 400 km in Provincia di Milano), e può essere adattata, senza pregiudicare il transito dei treni di lunga percorrenza, con costi molto inferiori a quelli della realizzazione di nuove linee. Il Passante ferroviario di Milano rappresenta dunque il primo elemento essenziale per affrontare i problemi della mobilità dell'area metropolitana. Esso dovrà inserirsi in un vero e proprio Servizio Ferroviario Metropolitano, capace di garantire treni veloci e frequenti (15 minuti) sino a Lodi, Treviglio, Carnate (o Cernusco-Merate).

Al di fuori di quest'area, la rete ferroviaria dovrà comunque accogliere una solida armatura di servizi regionali ed interregionali, cadenzati e sincronizzati fra loro, capaci di assicurare un rapido accesso ai diversi poli urbani medio-grandi (come Brescia e Bergamo), ma anche medio-piccoli (come Melzo, Treviglio, Chiari o Melegnano). Il quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Treviglio (realizzato fino a Pioltello, mentre non sono ancora terminati i lavori per la seconda tratta), costituisce pertanto un tassello essenziale per migliorare il trasporto pubblico.



L'estensione della qualità del servizio metropolitano milanese ai servizi ferroviari estesi sino a 35-40 km da Milano rappresenta una dei pochi interventi attuali di forte impatto sul sistema di trasporto milanese

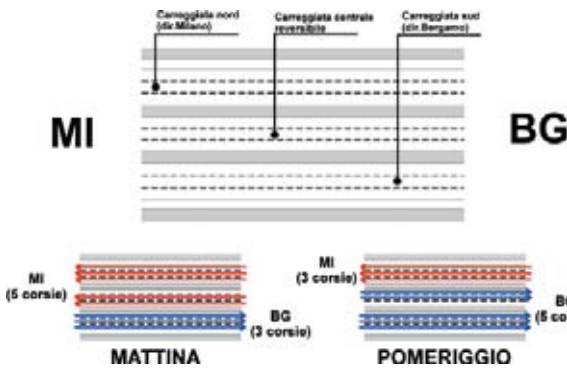
Rendere più efficienti le autostrade

Il potenziamento del trasporto pubblico rappresenta un'azione necessaria, ma non sufficiente, per risolvere i problemi di mobilità della Lombardia centrale. Molto traffico continuerà a servirsi dell'automobile, utilizzando la rete autostradale, che deve essere adeguatamente potenziata. Ma le autostrade non devono entrare in concorrenza con il trasporto pubblico, mettendo a rischio gli investimenti effettuati in questo settore. Esse non devono puntare a rapide penetrazioni urbane, né a veloci collegamenti fra aree metropolitane (che debbono essere assicurati dai servizi ferroviari), bensì alla distribuzione dei flussi metropolitani dispersi, generati dalla «città diffusa» dell'hinterland milanese e del pedemonte lombardo. Questo significa che la rete autostradale deve essere adeguata per servire flussi intensi, ma di breve percorrenza. Il che si può ottenere, innanzitutto, introducendo sistemi di controllo telematico del traffico, capaci di evitare i picchi di congestione, ma anche realizzando i necessari potenziamenti secondo criteri innovativi.

Ad esempio, sulla A4 Bergamo-Milano, invece della quarta cor-

sia, poteva essere realizzata una terza carreggiata reversibile, composta da due corsie utilizzate a senso unico verso Milano al mattino, e verso Bergamo al pomeriggio.

Soluzioni di questo genere possono essere previste anche sulle altre direttrici radiali, come la A1 ed anche le strade Paullese e Rivoltana, il cui potenziamento potrebbe avvenire secondo standard autostradali.



Il potenziamento della rete autostradale dovrebbe avvenire con criteri innovativi, finalizzati a migliorarne l'utilizzo da parte di flussi intensi di medio-breve percorrenza

Rafforzare la rete stradale ordinaria in alternativa alla BRE.BE.MI.

Le opzioni autostradali, molto costose ed impattanti sul territorio, debbono essere limitate ai corridoi a maggiore intensità di traffico. In tutti gli altri casi, sarà necessario rafforzare la rete stradale ordinaria, in modo da porla in grado di rispondere più efficacemente alle esigenze di distribuzione «urbane» della città diffusa lombarda.

In questo senso, è necessario procedere alla ristrutturazione di diversi nodi stradali, come quelli di Chiari e di Treviglio (dove è necessario realizzare circonvallazioni urbane). È necessario anche realizzare nuovi ponti sull'Adda (a Trezzo e Cassano), ovvero potenziare quelli esistenti (a Vaprio), così come riordinare diversi itinerari stradali:

- la strada statale II tra Mozzanica e Travagliato;

- la strada “Francesca” tra Vaprio e Palazzolo s/Oglio;
- la strada Cassanese.

Un adeguato potenziamento è necessario anche per alcuni itinerari tangenziali all’area milanese, con lo scopo non tanto di deviare traffico dalla Tangenziale Est (dove meno del 10% dei veicoli compie viaggi di attraversamento), quanto di razionalizzare la distribuzione dei flussi di traffico nelle zone attraversate. Gli itinerari individuati sono almeno tre:

- il collegamento Lodi-Treviglio-Bergamo;
- la strada della Cerca (Melegnano-Melzo-Agrate);
- alcune connessioni interne alla prima corona milanese (tra S.Giuliano, Peschiera Borromeo, Pioltello e Carugate).

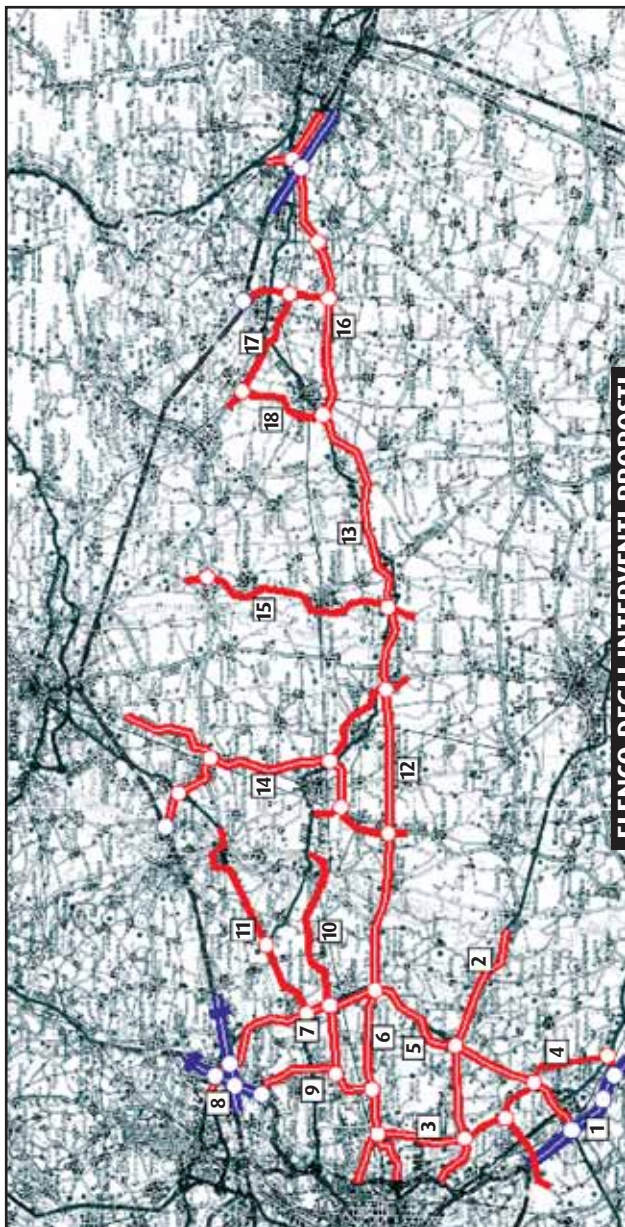
Questo insieme di interventi costituisce un sistema di potenziamento della rete esistente per risolvere i problemi di mobilità locale, anziché realizzare una nuova ed inutile autostrada. Per di più molto costosa come è appunto la BRE.BE.MI.

Rispettare l’ambiente

Puntare sulla riqualificazione e sul potenziamento della rete di trasporto esistente significa risolvere i problemi laddove essi si manifestano, piuttosto che spostarli da un luogo all’altro, come avverrebbe realizzando nuovi assi autostradali, alternativi agli esistenti.

Questo diverso approccio è importante, perché consente di salvaguardare il sistema dei parchi, ed in particolare il Parco Agricolo Sud Milano, che rappresenta l’ultimo, essenziale «polmone verde» dell’area metropolitana.

Difendere le aree protette è importante, anche perché esse rappresentano oggi l’unico strumento efficace per evitare l’espansione delle aree urbanizzate in zone lontane dalla rete del trasporto pubblico, con il conseguente aumento del traffico automobilistico. E soltanto contenendo lo spreco del territorio e gli impatti ambientali da traffico sarà possibile costruire un sistema di trasporto realmente sostenibile. Sia dal punto di vista ambientale sia per una auspicabile efficienza della spesa pubblica.



ELENCO DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

- 1. Potenziamento nodo di Melegnano
- 2. Potenziamento strada Paullese (S. Donato-Spino)
- 3. Potenziamento e prolungamento SP16
- 4. Adeguamento SP159 Sordio-Mediglia
- 5. Potenziamento SP39 (Melegnano-Melzo)
- 6. Potenziamento strada Rivoltana (Milano-Rivolta)
- 7. Potenziamento SP13 (Melzo-Agrate)
- 8. Riordino nodo Agrate
- 9. Potenziamento SP121 (Pioltello-Carugate)
- 10. Potenziamento strada Casanese (Pioltello-Cassano)
- 11. Potenziamento strada Padana Sup. (Gorgonzola-Vaprio)
- 12. Potenziamento strada Rivoltana (Rivolta-Fara)
- 13. Potenziamento strada Padana Sup. (Fara-Calcio)
- 14. Potenziamento SS42 con dir. Capriate e Mozzanica
- 15. Potenziamento ex SS498 (Seriate-Romano)
- 16. Potenziamento strada Padana Sup. (Calcio-Brescia)
- 17. Adeguamento ex SS573 (Palazzo-Coccaglio)
- 18. Potenziamento Chiari-Palazzo

Pedemontana veneta: fare una infrastruttura al servizio del territorio

Maria Rosa Vittadini*

La previsione della strada “pedemontana veneta” ha una storia lunga, che oggi approda ad un progetto autostradale sostanzialmente tradizionale, profondamente inadatto a servire la domanda del territorio che attraversa. Allo stato delle cose si tratta di una occasione mancata per sperimentare innovazioni che sono oggi mature, come l’innovazione nei sistemi di pedaggiamento o l’avvia di forme di pedaggio di efficienza, che avrebbero potuto fare di questo asse e del suo territorio un terreno sperimentale di enorme interesse per tutte le aree a urbanizzazione diffusa del paese.

La pedemontana veneta nasce ufficialmente nel Piano regionale dei trasporti (PTR) del 1990. Un piano che rispecchia la situazione di oltre vent’anni fa, ma che è tuttora vigente poiché nessun altro piano dei trasporti è stato da allora formalmente approvato. Il Veneto è una regione dove il cambiamento è stato grande e si rispecchia palpabilmente negli “umori” della collettività e nella forma fisica del territorio. Qui le moltissime e importanti decisioni assunte negli anni più recenti in materia infrastrutturale, hanno tranquillamente fatto a meno a meno di un quadro pianificatorio aggiornato e coerente. I risultati si vedono: nel disordine degli insediamenti, nella inefficienza delle infrastrutture, nella crescente difficoltà di assicurare livelli minimi di qualità della vita quotidiana e dell’ambiente. E nella forte conflittualità che accompagna pressoché tutte le realizzazioni infrastrutturali: pedemontana veneta compresa. Conviene riprendere per sommi capi questa lunga storia perchè rappresenta bene i paradossi che derivano

* *Docente di Tecniche di analisi urbane e territoriali, IUAV*

da un modo al tempo stesso autoritario e inefficiente di decidere.

Nel PTR del 1990 la pedemontana era una strada "di interesse regionale" che raccordava i centri allo sbocco delle valli: Tiene, Bassano, Montebelluna, raccordandoli con alcuni nodi significativi della rete di grande comunicazione (A4, A27, A31, SS 47). In quei centri alle antiche manifatture si andava sostituendo un tessuto attivissimo di piccole imprese e, insieme, lo sviluppo di produzioni agricole di pregio come le ciliegie di Marostica, gli asparagi di Bassano, il prosecco di Valdobbiadene ecc. Si trattava dunque di un asse regionale di sostegno alla SS 248, che attraversando tutti i centri poneva problemi di tipo ambientale prima ancora che funzionale. È appena il caso di ricordare che il PRT prevedeva un analogo trattamento di sostegno per l'altra grande direttrice storica est ovest parallela alla pedemontana: la SS 53 per Vicenza, Cittadella, Castelfranco Treviso. Sia sull'uno che sull'altro itinerario in questi decenni sono stati realizzati alcuni tronchi, alcune circonvallazioni dei centri più importanti, alcuni ampliamenti, ma in maniera apparentemente casuale, rincorrendo il manifestarsi delle criticità più evidenti (o più capaci di farsi sentire), con interventi spesso all'origine di criticità non minori. Tutto questo per dire che sussiste da lunga data un ampio consenso circa la realizzazione sull'itinerario pedemontano di un nuovo asse stradale capace di servire il traffico locale, di dare ordine e struttura alla crescita degli insediamenti, soprattutto industriali, e di alleggerire l'attraversamento dei centri. Come ha potuto questo tema apparentemente così pacifico dar luogo alla conflittualità accesa che oggi accompagna tutte le decisioni e che coinvolge enti e istituzioni locali oltre che cittadini, partiti politici e associazioni di varia natura?

Il punto di svolta si colloca nel 1996-97, con l'inclusione, da parte della Regione Veneto, della pedemontana tra le opere primarie del settore autostradale. Ancora una volta il ricorso alla intermediazione di una concessionaria autostradale era presentato come la soluzione alle difficoltà e discontinuità del finanziamento Anas. La concessionaria avrebbe contratto debiti, costruito e gestito l'infrastruttura e incassato i pedaggi. Certo il pedaggio avrebbe potuto sì e no coprire il 20-30% dell'investimento necessario, ma grazie al potere contrattuale della conces-

sionaria lo Stato avrebbe fornito la rimanente parte a fondo perduto.

Come in moltissimi altri casi dove questo ragionamento è stato proposto i problemi del finanziamento e della realizzazione sono aumentati piuttosto che diminuiti. La trasformazione della pedemontana da superstrada di interesse regionale ad elemento della rete autostradale di grande comunicazione trascina infatti con sé un radicale cambiamento del senso dell'operazione. Significa dedicare l'infrastruttura al traffico di lunga percorrenza, con un tracciato molto esterno ai centri, una drastica riduzione degli accessi e delle connessioni con la viabilità ordinaria, e, ovviamente, l'esazione del pedaggio. Tutti fattori che oggettivamente rendono la nuova strada poco utilizzabile dal traffico locale. Proprio quel traffico che ne dovrebbe giustificare la realizzazione.

L'incauta previsione regionale ha dato luogo a problemi molto seri sia sul fronte del progetto sia sul fronte della concessione che, contrariamente alle aspettative regionali, avrebbe dovuto essere attribuita con gara europea. Le polemiche ebbero, a fine anni Novanta, notevole risonanza nazionale, tanto che nella finanziaria 1998 un apposito articolo prevedeva che la scelta tra la soluzione autostradale e la soluzione superstradale dovesse essere effettuata dagli enti locali a seguito di un parere tecnico e finanziario neutrale, formulato da Advisors scelti con gara. Il parere degli Advisors, nel 2000, è inequivocabile: il traffico locale è largamente preponderante e rappresenta circa i tre quarti del traffico atteso. Indagini più recenti, sviluppate intorno al 2000 dall'Anas, al quale il progetto superstradale "naturalmente" competeva, forniscono maggiori dettagli: oltre 80% del traffico sarebbe scambiato tra zone interne all'area pedemontana, il 16% con le aree subregionali confinanti e solo il 3% sarebbe traffico di estremità, che attraversa l'area senza avervi né origine né destinazione.

In una accesa Conferenza dei servizi a Castelfranco gli Enti locali scelgono, contro il parere regionale, la soluzione superstradale nella originale formulazione di "superstrada a pedaggio". Oltre ad avere un sistema di pedaggiamento che ne consenta l'uso da parte del traffico locale, l'infrastruttura dovrà rispondere ai criteri indicati dalla legge finanziaria '98: il massimo riutilizzo dei sedimi esistenti, la massima apertura al

traffico locale, insomma il ritorno al ruolo originario del progetto.

Inizia da qui un incredibile balletto, di cui sarebbe troppo lungo ripercorrere le tappe, teso a riconsegnare senza gara la concessione al pool di concessionarie autostradali riunite nella Società Pedemontana Veneta (SPV) e a riproporre, come se nulla fosse lo stesso progetto autostradale sotto la mutata etichetta di “superstrada a pedaggio”.

In questo tormentato iter decisionale si innestano, come la scure che taglia il nodo gordiano, la Legge Obiettivo e le sue regole decisionali. La pedemontana veneta diventa non solo un asse appartenente alla rete di grande comunicazione ma, per non lasciar nulla di intentato, un'opera appartenente a quella grande calamita che si chiama Corridoio V, e in quanto tale inserita nelle priorità strategiche del paese.

Cosa importa che il senso dell'opera si allontani sempre di più dalle motivazioni che la giustificano, che il corridoio V sia proposto dalla Comunità europea come corridoio ferroviario, che il tracciato della pedemontana sia periferico rispetto al corridoio medesimo e così via elencando. Quello che conta è che il progetto sia iscritto nell'elenco della legge obiettivo e che poi si trovino tutti gli strumenti di pressione politica per “deviare” su quest'opera le risorse necessarie. Purtroppo quelle risorse, poche, sono state promesse da quella legge ad una pletera di opere il cui unico carattere strategico, spesso, consiste proprio nell'essere dentro l'elenco della legge obiettivo. Dunque la situazione non sembra comunque promettente.

Il progetto preliminare proposto in project financing dalla SPV e presentato nel 2005 alla procedura VIA nazionale dalla Regione Veneto, come soggetto aggiudicatore, ha le seguenti caratteristiche: *il tracciato, della lunghezza complessiva di circa km 95, ha origine al Casello dell'Autostrada A4 “Brescia Padova” di Montecchio Maggiore (VI) km 0+000, intercetta poi l'Autostrada A31 “Valdastico” in comune di Villaverla (VI) km 30+750 e termina con l'interconnessione con l'Autostrada A27 “Mestre Belluno” in comune di Sprestiano (TV) km 94+900. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di 6 sistemi di viabilità secondaria, con sviluppi compresi dai km*

2+340 ai km 7+780 per complessivi km 26+500, che permettono la fruibilità e l'accesso diffuso alla Pedemontana raccogliendo i volumi di traffico locali.¹

Le osservazioni allo SIA avanzate dai comuni, dalle associazioni e da privati cittadini sono moltissime e lo stesso parere regionale, ovviamente positivo, non si esime dall'avanzare oltre trenta prescrizioni di correzione del progetto. Non è qui il caso di entrare nel merito.

Quello che interessa sottolineare in questa vicenda, per molti versi simile a quella di tanti altri luoghi, è la singolare incapacità mostrata dalla regione e dalle concessionarie locali, di cogliere le potenziali innovazioni che pure possono nascere dalla proposizione di un tipo nuovo di strada: appunto la "superstrada a pedaggio".

In cosa differisce una autostrada da una superstrada a pedaggio? È possibile progettare una strada capace di rispondere contemporaneamente alla domanda di trasporto locale di un'area come quella pedemontana, di fornire un buon itinerario di connessione alle reti di grande comunicazione e insieme di servire il territorio attraversato, offrire alternative all'attraversamento dei centri, sostenere l'accessibilità alle aree industriali diffuse su tutto il territorio. E anche riscuotere un pedaggio non contraddittorio con tutte le condizioni ora enunciate?

Presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia questo problema ce lo siamo posto e qualche interessante risposta l'abbiamo trovata, affrontando la questione della pedemontana come tema di un laboratorio di progettazione con gli studenti.

Una componente importante della risposta consiste nella modernizzazione delle forme di esazione del pedaggio. Si tratta di passare alla esazione automatica del pedaggio in forma dinamica, attraverso l'identificazione telematica del veicolo e il pagamento differito del pedaggio. Tecnologie come il Free Flow Multilane consentono di riconoscere il veicolo al passaggio delle "porte" telematiche senza neppure comportare il rallentamento del veicolo stesso. Il conto è inviato

¹ *Da Regione del Veneto, Commissione Regionale (L.R. 26 marzo 1999 n°10), Parere n. 132 del 28/10/2005*

al domicilio dell'utente o pagato automaticamente con card scalari. La tecnologia é compiutamente disponibile e, in paesi diversi dal nostro, largamente applicata.

Un primo passo di innovazione consiste dunque semplicemente nel modificare le tecnologie per l'esazione del pedaggio. Il riconoscimento automatico dei veicoli consente molteplici vantaggi di diversa natura. Innanzi tutto una amplissima liberta di tariffazione: non tutti devono pagare e non tutti devono pagare lo stesso prezzo. Possono essere messe in pista politiche tariffarie articolate: per favorire il traffico locale o per scoraggiare la permanenza sulla strada di merci che dovrebbero essere trasferite alla ferrovia. I vantaggi fisici e funzionali per il territorio attraversato sarebbero davvero notevoli. A parità di tracciato sarebbe infatti possibile moltiplicare gli accessi offrendo reali alternative all'attraversamento dei centri (con un accesso prima e un accesso dopo ciascun centro di qualche rilievo), sarebbe possibile ridurre gli ingombri evitando complanari e riutilizzando davvero gli ampi tratti già costruiti. La moltiplicazione degli accessi non aumenterebbe i costi di gestione perché non comporterebbe il presenziamento; gli svincoli sarebbero enormemente più semplici e meno costosi per via dell'assenza del ponte autostradale necessario nell'attuale schema di esazione del pedaggio "a casello".

L'esazione dinamica del pedaggio supererebbe non solo gli arcaici ed intrusivi caselli autostradali, ma anche le barriere di estremità che pure permettono di selezionare il traffico di lunga percorrenza pagante (che attraversa la barriera) da quello di breve percorrenza non pagante (che entra ed esce tra le barriere e non ne attraversa nessuna).

L'insieme dei vantaggi tuttavia appare destinato a trovare pochissimo favore da parte del gestore dell'infrastruttura finché il pedaggio é giustificato formalmente dalla copertura dei costi di infrastruttura e le politiche tariffarie sono orientate a massimizzare le entrate del concessionario. Entrambi questi fattori devono cambiare: sappiamo ormai molto bene quanto marginale sia il pedaggio nel finanziamento delle infrastrutture e possiamo rimuovere le incrostazioni monopolistiche che reggono tuttora il sistema delle concessioni autostradali.

Ma non basta. Sembra ormai giunta anche nel nostro paese l'ora di passare a formule realmente innovative di utilizzazione del pedaggio non più come strumento per finanziare l'infrastruttura ma come strumento per assicurare l'efficienza nell'uso delle reti stradali. Oggi il dibattito è quasi esclusivamente concentrato sul pedaggiamento degli accessi urbani: si tratta certamente di un tema di enorme importanza, ma non esaurisce la questione. L'introduzione di un sistema generalizzati di pedaggio, a parità di risorse prelevate dagli utilizzatori, può divenire lo strumento chiave per mettere in campo efficaci politiche "di domanda": strumento per regolare i fenomeni di congestione, per incentivare-disincentivare l'uso delle diverse tipologie di strade; strumento di politica ambientale per il passaggio attraverso territori vulnerabili e per la re-internalizzazione dei costi sociali ed ambientali esternalizzati.

Nel caso della pedemontana veneta il lavoro sviluppato nel laboratorio IUAV accanto alla moltiplicazione e alla accurata progettazione degli accessi nonché alla introduzione del pedaggiamento automatico della nuova infrastruttura introduceva uno schema di pedaggiamento della SS 248. Sulla strada storica il pedaggio serve a scoraggiare le lunghe percorrenze; sulla strada nuova serve a incoraggiare le brevi percorrenze massimizzando in tal modo la quantità di traffico effettivamente sottratta alla viabilità attuale. Il risultato, calcolato attraverso l'applicazione di un modello di simulazione, dava risultati incoraggianti.

Anche Amministratori Locali, Associazioni Ambientaliste e comitati di cittadini hanno recentemente incaricato l'arch. Carlo Giacomini, dell'Ecoistituto del Veneto, che ha elaborato e presentato una proposta alternativa di tracciato e di sistema, che va nella direzione di realizzare una infrastruttura utile a servire il territorio e non ad attraversarlo. La forza delle cose porta necessariamente in questa direzione. Tuttavia per la pedemontana veneta, in attesa delle complesse innovazioni normative e istituzionali necessarie allo sviluppo di queste prospettive, sarebbe già una gran cosa fermarsi al primo passo dell'innovazione: costruire una strada che serve.

L'alternativa ferroviaria al progetto d'Alta Velocità Milano-Venezia

*Erasmus Venosi**

La struttura insediativa diffusa della pianura padana, la constatazione che l'Italia non ha linee dedicate alle merci, l'esistenza di rilevanti problemi di finanza pubblica (interessi sul debito intorno al 2,5% del PIL per almeno altri 20 anni), la scarsa propensione dei privati verso la finanza di progetto e infine l'esistenza di un reticolo di linee ferroviarie che avvilluppano, tutta la pianura padana, giustificano l'alternativa progettuale, che nel seguito definirà. È una proposta di valorizzazione, potenziamento e messa in rete, delle infrastrutture lineari e puntuali esistenti basata sul presupposto che nei prossimi anni il traffico marittimo dal Far East e dall'America latina si riverserà sui porti del mediterraneo. Sul Tirreno si concentra l'85% del traffico containerizzato e il 90% del traffico di cabotaggio nazionale. Sull'Adriatico si concentra quasi l'intero traffico di cabotaggio internazionale e buona parte del traffico di rinfuse liquide. Nel 2004, 650.000 veicoli si sono riversati sul sistema autostradale italiano e solo il 17% aveva come destinazione il territorio italiano. Rotterdam, Amburgo, Anversa si stanno attrezzando per concentrare container, casse mobili e semirimorchi e comporre treni completi in servizio shuttle per le principali destinazioni d'Europa utilizzando almeno 20.000 km di linee dedicate merci. Il progetto a.v. To-Ve ha come obiettivo la realizzazione di una linea a traffico misto passeggeri/merci. Nel quadro programmatico dello studio d'impatto ambientale accluso al progetto preliminare si legge che al 2015, ad infrastrutture completate (quindi con nodi e archi realizzati) il traffico intercettato sarà dello 0,8% ! Le caratteristiche geometriche del progetto alta velocità sono: raggi di curvatura orizzontali da 5,7 km che consentono una velocità di tracciato di 300 km/h, interbinario da 5 m, tensione d'alimentazione diversa da quella della rete convenzionale (25 kv in c.a.) elettrodotta dedicato (132 kv c.a.), sotto stazioni elettriche ogni 48 km e sistema di segnalamento

* *Consigliere Federale dei Verdi e Coordinatore Comitato Scientifico Sindaci del nordest*

GSM-R. Tali caratteristiche determinano una grande difficoltà d'inserimento della linea, nel territorio denso e fortemente antropizzato della pianura Padana. La diversità delle tensioni d'alimentazione, rendono altresì interoperabili linea vecchia e nuova, solo attraverso la modifica e sostituzione di tutto il parco locomotore attuale. I costi industriali della To-Ts ammontano a 28 mld d'euro comprensivo del costo dei nodi di Milano e Verona. A questo vanno aggiunti i costi di carri, carrozze, locomotori l'infrastrutturazione aerea e gli oneri finanziari. Da aggiungere infine, la mitigazione degli impatti acustici e vibrazionali e le compensazioni ambientali in un territorio ipersaturo: il costo unitario medio di un km a.v., è pari a 45 mln d'euro, enormemente superiori a quello medio francese di 13 e spagnolo 15. Costo complessivo stimato 45 mld d'euro (si tiene conto di almeno un 30% di scostamento tra progetto preliminare ed esecutivo). Dall'ultimo Piano di Priorità degli Investimenti di RFI non risultano finanziamenti per tratte e nodi posti sulla direttrice Mi-Ts e verosimile ipotesi realizzativi, tra almeno 15/20 anni.

Con tali presupposti appare ragionevole pensare, alla ottimizzazione delle "reti corte", a migliori collegamenti fra infrastrutture esistenti come i porti con i centri intermodali di scambio per rilanciare il combinato che interessa sia la modalità marittima sia quella terrestre. Le economie di costo sarebbero rilevantissime e la possibilità di realizzazione in tempi brevi sarebbe realistica. Contestualmente la differenziazione "tendenziale", del traffico merci rispetto a quel viaggiatore, consente di rispondere con un maggior numero di treni alla domanda proveniente dalle aree metropolitane. La nostra proposta si fonda sull'interconnessione dei porti dell'alto tirreno con quelli dell'adriatico, ammodernando e potenziando quell'asse parallelo alla trasversale To-Ve, costituito dalla linea pontremolese e dalla mediopadana e dall'uso della Gronda Nord. La costruzione di 20 km terminali di linea ad est della Mediopadana, consente la connessione alla linea Adria-Mestre-Venezia. Tutta la linea sarà prevalentemente dedicata al trasporto delle merci. Analogo intervento riguarderà la linea di gronda nord. Questi interventi consentono di dividere il traffico passeggeri, sulla To-Ve dal traffico merci, incrementando l'offerta per i servizi regionali e locali che rappresentano

l'88% della domanda di traffico sulla direttrice considerata. La Pontremolese, serve i porti di La Spezia, Carrara e Livorno e interconnette la Spezia con Parma; attraverso il collegamento con Suzzara si arriva a Mantova e da qui a Verona. L'itinerario mediopadana è un insieme di tratti e linee disomogenee con binari da ammodernare e duplicare per consentire una maggiore velocità di tracciato. Tra To e Novara-Milano il tracciato è composto dal tratto To-Chivasso, dal segmento Casale Valenza (linea Chiasso-Casale) e dal tratto Mortasa-Novara che appartiene all'Alessandria-Novara. Da Chiasso le linee verso il Veneto sono varie: Pavia-Casalpusterlengo, Cotogno-Mantova, Mantova-Legnago-Monselice-Padova. Altri percorsi sono ipotizzabili tra Torino e Venezia impegnando la tratta Chiasso-Casale-Alessandria-Voghera-Piacenza-Cremona-Mantova-Monselice-Padova, che però presenta il limite di impegnare tratte "cariche" come la Valenza-Alessandria e la Tortona-Voghera. Altro itinerario interessante tra Milano e Padova è il tratto Milano-Codogno che riguarda per 60 km, la Milano-Bologna ma che con l'entrata in funzione della linea a.v. non crea nessun'interferenza.. Da Cotogno i treni possono arrivare fino a Monselice e poi Padova interporto, oppure con l'ipotizzata costruzione di una bretella di 20 km "intersecare" la linea Mestre-Adria. Da notare che i treni per evitare la Padova-Mestre (che si sta quadruplicando), possono impegnare la Pd-Castelfranco-Treviso e via Pontebbana raggiungere il centro-Europa. Altri interventi riguardano la Gronda Nord, un itinerario che inizia a Novara e termina a Brescia. Il tratto iniziale Novara-Saronno è in concessione alla Ferrovia Nord Milano. Il successivo tratto Saronno-Seregno-Carnate-Bergamo-Rovato tutto a binario unico andrebbe duplicato. Tecnicamente rimuovibile è il problema da sempre frapposto per interventi sulla Gronda, e rappresentato dal ponte sull'Adda di Paterno e dai nodi di Seregno e Ponte S. Pietro. La tendenziale specializzazione delle linee, e l'uso di un regime omotachico (costanza della velocità di tratta) per fasce d'orario determinano grandi risultati in termini d'offerta trasportistica ma l'intera proposta necessita d'altri, doverosi interventi da attuarsi nei porti e nella logistica integrata di distretto. Nei porti gli interventi devono riguardare i pochi km ben piazzati per evitare che i treni

siano spezzati e si apra la costosa danza delle manovre che fanno crescere i tempi commerciali del rilascio dei treni ai clienti e si aumenta a dismisura il ciclo del carro. L'altro problema che rimanda alla logistica è che il 44% dei camion pesanti viaggiano vuoti. Anche nell'intermodale esiste il problema se solo si pensa che sono transitati nel 2005, nei tre porti di Livorno, La Spezia e Genova 800.000 T.E.U. vuoti. Queste clamorose inefficienze non sono riconducibili ad un presunto deficit infrastrutturale ma al modo in cui le aziende gestiscono la logistica. La logistica è informatica, perché organizza una rete. Dai dati di Banca Italia emerge invece che al capitolo "investimenti" la voce tecnologie di rete è quantitativamente inesistente. Allora la soluzione è correre non ottimizzare i carichi. Allora è importante l'incremento, la valorizzazione, il potenziamento e la messa in rete delle infrastrutture ma contestuali devono essere i provvedimenti che riguardano la catena logistica e gli investimenti in tecnologie di rete.

La proposta esposta, attraverso la funzionale interconnessione alle Autostrade del Mare e all'incompiuta asta idroviaria Ve-Pd, rappresenta un'ipotesi di mobilità sostenibile ambientalmente, socialmente, finanziariamente e soprattutto energeticamente.

Logistica ed Intermodalità per la scelta delle priorità negli investimenti infrastrutturali

*Marco Spinedi**

Secondo l'opinione di molti esperti e studiosi del settore, lo scenario più probabile che abbiamo di fronte per il nostro paese nei prossimi anni è rappresentato da un costante aumento della domanda interna di mobilità delle merci, che tende a manifestarsi anche in presenza di una ridotta crescita dell'economia, con conseguente moltiplicazione dei flussi trasportati a parità di prodotto interno lordo. Sulle lunghe distanze,

* *Italmondo srl ed Osservatorio Asia*

la crescita della domanda trova alimento dal continuo incremento dei traffici tra Europa ed Asia, dalla posizione geografica dell'Italia nel mezzo del Mediterraneo, dai processi di decentramento produttivo e dal conseguente allungamento delle catene logistiche e di supply chain dell'industria manifatturiera.

Tale aumento generalizzato di domanda comporta conseguenze negative gravi sull'ambiente, sulla qualità della vita e sulla salute stessa dei cittadini, a causa della congestione su strade ed autostrade, dell'inquinamento atmosferico ed acustico e dell'aumento dei gas serra; l'elevata incidentalità stradale costituisce un ulteriore preoccupante "segnale di malessere" del sistema.

Un tale quadro di riferimento sembrerebbe a prima vista giustificare qualsiasi tipo di investimento infrastrutturale, sia stradale che ferroviario, necessario per coniugare sviluppo economico e sostenibilità ambientale. In realtà, la semplice messa in cantiere di nuove opere consente una risposta molto parziale ai problemi sollevati, e soprattutto si scontra con un vincolo dato dalla scarsa disponibilità di risorse finanziarie pubbliche, che, come l'esperienza di altri paesi europei insegna, molto difficilmente può essere sostituito da capitali di rischio privati.

Con le risorse effettivamente disponibili, le opere concretamente realizzabili sono in realtà un numero molto limitato. Diventano strategici allora i criteri e le modalità con le quali si giunge a selezionare le opere infrastrutturali effettivamente necessarie.

Contemporaneamente, per aumentare la capacità del sistema infrastrutturale esistente, ci si deve affidare al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore efficienza delle imprese che li producono.

Come selezionare al meglio le opere prioritarie?

Quali servizi potenziare, in attesa che le opere selezionate siano terminate?

Nel selezionare le opere, un primo criterio è rappresentato dal tentativo di risolvere almeno alcune delle situazioni di effettiva emergenza, presenti su tutto il territorio nazionale con diversi gradi di urgenza e gravità. Per un governo realmente sensibile al problema, un esempio

potrebbe essere quello di impegnarsi a portare a termine entro una scadenza possibilmente pre-definita almeno 5-10? opere infrastrutturali di interesse nazionale e locale che per svariate ragioni (dalla mancanza di finanziamenti a problemi di carattere burocratico, ecc.) non sono mai state completate, pur essendo ad uno stadio molto avanzato di realizzazione. In molti casi, tali opere sono di piccole dimensioni (allargamento di una galleria, raddoppio di un breve tratto di un collegamento ferroviario in una linea particolarmente congestionata, completamento di una tratta autostradale, ecc.), ma possono essere di grande impatto sul sistema, potendo servire a “cucire” il nostro territorio, intervenendo nei colli di bottiglia della rete, nelle interconnessioni che costituiscono l’anello mancante per dare respiro al sistema logistico ed alle grandi correnti di traffico. In alcuni casi, sono opere che il paese attende da anni, ma per le quali è mancata quella convergenza di interessi atta a garantire le risorse finanziarie che erano necessarie per il loro completamento (gli esempi vanno dal raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona alla rete autostradale sicula).

Un secondo criterio è rappresentato dal fatto che un’opera in programma faccia parte di un sistema infrastrutturale, territoriale o logistico più ampio e ne costituisca il necessario completamento. Si pensi ad esempio all’adeguamento delle infrastrutture stradali e ferroviarie che collegano un porto o un aeroporto alla rete di collegamento terrestre, ad un interporto o ad una piattaforma logistica. Oggi, nel trasporto a destino dei container in arrivo dall’Asia o dalla Cina la ferrovia rappresenta, nei casi più virtuosi, il 23-24% dei TEU movimentati nei maggiori porti italiani, il resto viene trasportato su gomma. In molti casi basterebbe però un investimento di pochi milioni di € per modificare la situazione in modo significativo.

Accanto a progetti che possono risultare di piccole dimensioni come quelli citati, vi sono anche interventi di grande respiro, come ad esempio la Torino-Lione, per i quali vanno applicati, anche con maggiore severità visti i livelli di investimento necessari, gli stessi criteri di analisi e valutazione della domanda potenziale citati in precedenza. Secondo le opinioni di diversi esperti ed operatori del settore, le valutazioni in

merito hanno portato a conclusioni a dir poco discutibili.

In questi casi, la sensazione che si ha, alla fine della (complicata) fiera, è sempre la stessa: superficialità e pressapochismo, interessi più o meno nascosti dietro, irresponsabilità finanziaria, tanto alla fine paga Pantalone, cioè le nuove generazioni, chissà per quanti anni, mancanza di metodo e trasparenza nelle decisioni, assenza di cultura economica ed industriale. Tutto ciò porta a programmare le infrastrutture con criteri che sono in primo luogo “fisici”, nel senso che rispondono più o meno correttamente alle leggi della scienza delle costruzioni, ma molto poco a quelle dell’economia ed ancora meno a quelle della ragioneria e dei bilanci. Il difetto non è solo italiano, il mondo è pieno di stime di domanda gonfiate più o meno ad arte.

Morale della favola: quando alcuni grandi progetti il cui concepimento solleva qualche elemento di dubbio, finiscono sotto le lenti di osservazione di studiosi ed esperti imparziali, cioè non direttamente interessati alla loro realizzazione (privi di vested interests, come dicono gli inglesi), emerge quasi sempre un dato poco confortante, la sistematica sopravvalutazione della domanda, e quindi dei ricavi, che ne dovrebbe giustificare la fattibilità, accompagnata da una altrettanto immancabile sottovalutazione dei costi. Il tutto ovviamente teso ad ottenere l’approvazione, e quindi il finanziamento parziale o totale, da parte dei pubblici poteri, ai quali viene scaricata buona parte della componente di rischio dell’investimento. Grandi progetti, quindi, ad alto rischio, ma dove il rischio è opportunamente nascosto ai contribuenti, ai politici onesti ed in buona fede (a quelli disonesti o in cattiva fede non ce n’è bisogno, perché sono d’accordo per definizione), agli stessi investitori privati che quando ci cascano si ritrovano alla fine della storia con il portafogli vuoto.

Oggi, in un clima di scarsità di risorse, elevatissimo costo/opportunità del denaro pubblico, bassa crescita dell’economia, conviene correre certi rischi? La domanda non è retorica, nel senso che la risposta non è necessariamente sempre negativa, come potrebbe sembrare. Ma è positiva se e solo se tutto ciò che sta a contorno del progetto, che ne valorizza le potenzialità ecc., viene programmato e realizzato, in modo

coerente, con i tempi giusti, tenendo conto delle dovute complementarietà con altre iniziative e programmi paralleli su fronti diversi. Modal-hor o intermodalità con container e casse mobili? Trasporto terrestre di lunga percorrenza o short sea shipping ed autostrade del mare? Una scelta non vale l'altra, perché a fronte di un percorso, vengono effettuati investimenti pubblici e privati che richiedono poi periodi di ammortamento più o meno lunghi, modifiche nell'organizzazione societaria di imprese importanti e significative sul mercato, ridefinizione di intere filiere produttive, ecc. Occorre allora indipendenza e trasparenza di chi fa le stime ed attenta analisi delle alternative (dove altro potrei mettere i soldi che potrei risparmiare, fra le tante cose che ci sono da fare?).

Niente di nuovo sotto il sole: la stessa cosa la si è vista per il ponte di Messina, che, come una volta ha forse ingenuamente detto un precedente presidente della regione Calabria, è "la nostra torre Eiffel"; il concetto potrebbe essere tradotto nel seguente modo: allo stato attuale delle priorità del Mezzogiorno, il ponte di Messina è qualcosa che non serve pressoché a niente dal punto di vista trasportistico, è però una splendida opera architettonica che senz'altro meriterà di essere visitata come sono stati i Bronzi di Riace al momento della loro scoperta e che sicuramente porterà frotte di turisti nella zona, come succede per la nota torre parigina. Basta questo per giustificare la realizzazione? Ai tempi della torre forse sì, oggi no.

Nel caso dei servizi per le merci, un settore chiave è rappresentato dallo sviluppo dell'intermodalità ferroviaria, legato all'uso di container e casse mobili.¹ Sviluppo reso necessario sia per contenere la continua crescita del trasporto su gomma, sia per favorire soluzioni di trasporto più razionali ed efficienti lungo la catena logistica delle merci trasportate in container.²

¹ Secondo la terminologia riconosciuta in sede europea, per trasporto multi-modale si intende il trasporto di merci con almeno due differenti modalità di trasporto e per trasporto inter-modale la movimentazione di merci attraverso un'unica unità di carico che utilizza diversi modi di trasporto (per unità di carico si intendono le casse mobili, i container nelle diverse dimensioni ISO, i trailer ed i semi-trailer).

² L'UE ha in programma un ambizioso progetto di standardizzazione delle dimensioni delle unità di carico che dovrebbe portare in tempi rapidi alla creazione di EILU (European Intermodal Loading

In Europa, il traffico internazionale intermodale è controllato da un ristretto numero di operatori di grandi dimensioni. Il mercato in questi ultimi anni ha registrato risultati altalenanti delle quantità trasportate e ciò si è riflesso sulla diversa performance delle stesse imprese, alcune delle quali ha considerevolmente aumentato il proprio fatturato, con tassi anche a 2 cifre in pochi anni, mentre altre hanno conseguito risultati molto più modesti o addirittura un calo in termini assoluti.

Lo sviluppo dell'intermodalità presenta diversi aspetti controversi, legati principalmente alla difesa di forti interessi di settore (l'auto-transporto), da un lato, ed alla pressione proveniente da alcuni comparti del mondo dell'industria ferroviaria (come ad esempio accade nel caso del modalor francese), dall'altro. Il sostegno pubblico a progetti di sviluppo del settore si confronta con diversi argomenti "caldi", rappresentati dalla regolamentazione dell'accesso di tutti gli operatori privati senza discriminazione alle piattaforme intermodali, ai nodi ferroviari ed alle infrastrutture portuali, l'applicazione di tariffe di accesso alle reti calcolate al costo marginale e l'assenza di discriminazioni nella disponibilità di materiale rotabile ed altro equipaggiamento industriale.

In sede europea, come noto, nel luglio del 2004 la Commissione ha presentato una proposta (COM 2004 478) tesa a stabilire un secondo, più ampio, programma "Marco Polo" (detto comunemente "Marco Polo II") per il periodo 2007 - 2013, dimostrando, in generale, un atteggiamento più aperto nei confronti dell'uso di aiuti pubblici (da parte dello Stato e di Enti locali) a progetti per il trasporto combinato. Fra gli elementi più rilevanti, è importante citare in questa sede come nel programma di sostegno siano presenti alcune proposte considerate nuove ed innovative, quali ad esempio le Autostrade del Mare per lo shipping a corto e medio raggio. La commissione stima che per ogni € speso, le ricadute sociali si possano aggirare intorno ad almeno 6€. Sono numerosi gli esempi di incentivi/disincentivi allo studio della Commissione che possono

Unit) con caratteristiche standard quali, ad esempio, la piena compatibilità tra strada, ferrovia, navigazione a corto raggio e navigazione interna, la possibilità di essere stoccato uno sull'altro fino a 4 livelli e di essere sollevato dall'alto ed infine l'ottimizzazione del numero di pallet che vi possono essere trasportati all'interno (tendenzialmente, 33 Europallet in ciascun container).

contribuire concretamente allo sviluppo dell'intermodalità, quali, ad esempio, le limitazioni temporali al transito dei camion durante il giorno, l'introduzione di eco-punti atti a ridurre il transito di veicoli pesanti in funzione del grado di inquinamento prodotto, o, al contrario, la riduzione o l'eliminazione del pedaggio autostradale per i viaggi effettuati nei collegamenti fra piattaforme intermodali e destinazioni finali e viceversa, ecc. Ma l'argomento che anche recentemente ha suscitato maggiore interesse per le sue implicazioni dirette ed indirette sull'effettivo sviluppo dell'intermodalità è rappresentato dalla mancata introduzione di una Direttiva sui servizi portuali. La Commissione Europea ha rinviato la sua introduzione, lasciando di fatto spazio direttamente ai governi nazionali. Il fallimento trova origine nella resistenza opposta da parte dei sindacati di categoria, dei governi nazionali e delle amministrazioni locali, oltre naturalmente delle stesse Autorità Portuali. Uno degli elementi più controversi in materia è rappresentato dall'autogestione dei servizi di carico e scarico delle merci in banchina, la cui liberalizzazione non è stata accettata e che resta quindi appannaggio dell'Autorità Portuale. Analogamente, resta aperta la questione delle dogane e del loro funzionamento "H24", come era stato proposto inizialmente e, non ultimo per importanza, la regolamentazione dei servizi ferroviari nelle aree portuali, fattore cruciale di efficienza/inefficienza della catena logistica.

Finora la maggior parte dei progetti innovativi tentati per lo sviluppo dell'intermodalità ha dato esiti incerti, poiché, in molti casi, è mancato un sufficiente coordinamento fra i diversi strumenti di politica del trasporto e della logistica, sia che riguardassero il mondo dell'autotrasporto, il settore ferroviario nelle sue varie componenti (imprese di servizi e gestori della rete), o quello dell'industria manifatturiera.

Che si tratti di nuove infrastrutture o di interventi di miglioramento dei servizi, il criterio di selezione delle priorità resta sempre lo stesso: approfondite analisi della domanda e del territorio oggetto di intervento e contenimento dei costi di realizzazione delle opere. Un tipo di esercizio che purtroppo fin dai tempi della fondazione del Nucleo di Valutazione degli investimenti del Ministero delle Finanze non ha riscosso molto entusiasmo fra i nostri politici.

Cinque corridoi prioritari per rilanciare il trasporto merci ferroviario

*Edoardo Zanchini**

La situazione del trasporto merci è uno specchio efficace dei ritardi della mobilità italiana rispetto agli altri Paesi Europei. Lo squilibrio nei confronti della gomma è tale - il 90% del trasporto merci nazionale avviene su strada - che sembra un dato acquisito come fisiologico, strutturale in un sistema produttivo e logistico che ha al centro l'autotrasporto e che non riesce in alcun modo a sviluppare una filiera alternativa intermodale.

Il dato più preoccupante riguarda proprio il trasporto ferroviario che ogni anno perde terreno sia rispetto alla gomma che in valori assoluti, ed è oramai ridotto a poche filiere industriali. Sta qui la questione più rilevante per il trasporto intermodale in Italia, perché un efficiente sistema merci ferroviario su medie-lunghe distanze rappresenta un tassello indispensabile per una efficace integrazione tra i nodi del sistemi logistico (porti e interporti, piattaforme logistiche urbane, aeroporti). Oggi continua a essere più semplice, affidabile, economico affidare a un Tir qualsiasi spedizione non riferibile alla siderurgia, ai carburanti o alle merci pericolose.

Un esempio racconta bene la paradossale situazione italiana: l'incidente nel tunnel stradale del Frejus del 4 Giugno 2005 che ha provocato la morte di due persone e diversi feriti. Il camion da cui è nato l'incendio portava pneumatici dal Belgio a Bari per una ditta di autotrasporti piemontese. Eppure nei traffici internazionali e su distanze superiori ai 100 chilometri il trasporto ferroviario rappresenta in tutta Europa una alternativa competitiva rispetto all'autotrasporto.

* *Segreteria nazionale Legambiente*

In Italia invece questo non succede, e la stessa significativa crescita del cabotaggio avvenuta in questi anni con la possibilità di intercettare i flussi che attraversano il Mediterraneo tra Rotterdam e l'Est asiatico rischia - in assenza di un forte rilancio del trasporto ferroviario - di determinare come conseguenza l'ulteriore aumento della congestione sulla rete autostradale italiana, degli incidenti e delle emissioni inquinanti e di CO₂.

Lo scenario e i ritardi

I problemi del trasporto ferroviario delle merci in Italia possono essere ricondotti a tre fattori principali: il ruolo "residuale" che viene assegnato nella gestione delle tratte ferroviarie ai treni merci, una inadeguata organizzazione del sistema logistico, l'assenza di una strategia dell'offerta con treni organizzati e competitivi rispetto alla gomma.

Malgrado il dibattito politico veda al centro dell'attenzione - anche per le merci - la necessità di nuove infrastrutture per rilanciare la ferrovia, nella realtà il problema sta nella non competitività in termini di costi, tempi e gestione rispetto alla gomma. Realizzare nuove linee ferroviarie non risolverebbe nulla, la gran parte della rete è ancora sottoutilizzata e in nessuna delle linee per le Alpi si supera il 40% delle potenzialità. L'entrata in funzione nei prossimi anni delle nuove tratte ad Alta velocità non porterà a modificare questo stato di cose perché sono stati rinviati tutti gli interventi nei nodi urbani, laddove le merci trovano più fatica a passare per la concorrenza dei treni eurostar, intercity, del trasporto regionale e metropolitano.

Una delle questioni più rilevanti sta nelle responsabilità di gestione delle linee e dei nodi oggi spezzettata tra RFI, Autorità portuali, gestori interportuali. Strutture che non dialogano anche per l'assenza di politiche nazionali (con precise responsabilità in questo senso da parte del Ministero dei Trasporti) di integrazione, risoluzione di problemi che sono spesso limitati e - forse proprio per questo - ignorati. La conseguenza è che risulta di fatto difficilissimo nella situazione attuale avere certezza sui tempi di trasporto delle merci, sapere se dai porti o interporti partono treni rispetto ai quali pensare di organizzare carichi. Proprio l'assenza di una politica nazionale che pro-

muova la logistica intermodale ha come conseguenza che gli interporti sono utilizzati principalmente come magazzini di stoccaggio¹. I porti sono invece troppo spesso governati secondo una logica che guarda unicamente ad obiettivi quantitativi (in termini di container movimentate) invece che al ruolo di nodo del sistema dei trasporti. Le Autorità portuali privilegiano investimenti per realizzare nuovi dragaggi e sovradimensionate aree di stoccaggio invece che in tecnologie capaci di migliorare la gestione e le connessioni, capaci di valorizzare le specifiche vocazioni all'interno del sistema dei trasporti internazionale. Sono infatti differenti le potenzialità dei porti italiani, dipendono dalle specializzazioni - porti transhipment (come Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), container o materie prime, crociere, ecc. -, dal rapporto con il territorio e dalla presenza di spazi retroportuali per la movimentazione e lavorazione delle merci, dalle relazioni regionali, nazionali e internazionali a cui possono guardare.

Infine uno dei problemi più rilevanti sta nell'adeguatezza del servizio ferroviario merci, dove la liberalizzazione ha prodotto risultati estremamente deludenti. La crisi di FS cargo non sembra avere sblocchi malgrado il ruolo di vantaggio che ancora detiene rispetto agli altri operatori nel rapporto con RFI, nei treni in dotazione e nella possibilità di usufruire di sali merci e interporti. La liberalizzazione è stata gestita senza un progetto industriale alle spalle - che per esempio aiutasse i nuovi operatori con l'acquisto di moderni treni e con terminali a disposizione nei centri più importanti - o una politica delle tariffe. In alcuni dei più importanti interporti del Nord Italia iniziano a funzionare treni giornalieri verso i più importanti nodi europei e verso alcu-

¹ *Gli interporti rappresentano un nodo fondamentale del sistema merci che ha bisogno di una politica che individui priorità e scelte di intervento, in modo da garantire per i diversi operatori le condizioni di accesso al servizio e di organizzazione del trasporto. Invece in questi anni si è scelta una logica di finanziamenti a pioggia che ha portato anche a speculazioni ed errori, per cui ci sono interporti in aree non strategiche e non collegate alla rete ferroviaria, e invece in aree urbane fondamentali interporti localizzati fuori dagli assi strategici (come Torino, dove l'interporto di Orbassano è fuori dal corridoio 5), più interporti senza una politica (come a Milano) o a troppa breve distanza (come in Campania, Nola e Marcianise), nessun interporto ma una situazione ancora legata ai vecchi scali merci ferroviari (come a Roma).*

ni porti italiani². Ma i numeri sono ancora limitatissimi e nulla sta succedendo nei collegamenti tra Nord e Sud del Paese e tra le grandi città, dove l'autotrasporto non ha sostanzialmente alternative.

A differenza che negli altri Paesi europei il trasporto merci in Italia ha operatori specializzati in una modalità di trasporto, non esistono grandi operatori della logistica che organizzano il trasporto delle diverse merci scegliendo il sistema più competitivo nelle diverse tratte e quindi utilizzando secondo le specifiche esigenze il cabotaggio o l'aereo, il treno o l'autotrasporto. Ma in questi anni invece di recuperare questi ritardi e promuovere politiche industriali si sono continuati a dare miliardi di euro in sovvenzioni a pioggia all'autotrasporto, in trasferimenti alle ferrovie e dato vita ad investimenti sbagliati, come quelli che promuovono le cosiddette "autostrade viaggianti", con treni che portano Tir e autisti ma non casse mobili (come si sta realizzando sulla Torino-Lione). Una soluzione sbagliata e inutile, perché non competitiva nei confronti della gomma e con limitati vantaggi ambientali e trasportistici, incapace di dare prospettiva a una filiera intermodale alternativa ma anzi coltivando proprio l'egemonia dell'autotrasporto. Il trasporto di casse mobili invece che di autotreni e autisti (il ragionamento vale sia per i treni che per le navi) al contrario può produrre effetti positivi anche sulla qualità del lavoro degli autotrasportatori, che si può concentrare laddove non ha alternative competitive, come in ambito urbano, nei distretti, nelle aree marginali.

Quale direzione: un progetto di sistema

Per invertire la tendenza occorre partire dall'organizzare un servizio ferroviario merci efficiente in alcune tratte nazionali selezionate, dove più forte è la domanda potenziale e gli interventi di tipo infrastrutturali necessari sono limitati. Per rendere competitivo il trasporto ferroviario occorre intervenire in due diverse direzioni che riguardano da un lato la gestione delle infrastrutture (tratte e nodi), e dall'altro l'organizzazione del servizio (con moderni e efficienti treni ad orari

² I collegamenti riguardano in particolare la linea da Verona verso Monaco e Vienna, da Trieste verso Salisburgo, dal Milano (Busto-Gallarate e Melzo) verso Amburgo e Anversa.

cadenzati). Prima di realizzare nuove linee ferroviarie specializzate per le merci - come si sta facendo tra Rotterdam e l'hinterland renano - dobbiamo utilizzare meglio la rete esistente e dunque rendere possibile avere tratte libere per i treni sulla base di obiettivi di percorrenza minimi. La prospettiva è quella di avere ogni giorno più treni organizzati ad orari fissati che viaggiano su percorsi medi-lunghi tali da rendere la ferrovia concorrenziale nei confronti della gomma perché si sono ridotti i limiti dovuti alla scarsa flessibilità. In questo modo si possono aprire prospettive significative di integrazione logistica, le merci e i treni possono continuare lungo le direttrici internazionali o italiane, e ragionare rispetto agli interventi lungo gli altri assi in un'ottica complessiva di sistema dei trasporti.

La proposta: 5 corridoi prioritari per il trasporto merci ferroviario

Le direttrici nazionali su cui intervenire sono quelle che collegano in direzione Nord-Sud i principali porti italiani con gli interporti dei nodi urbani più importanti, dove dunque esiste una forte domanda di trasporto merci che attualmente utilizza l'autotrasporto. Lungo questi corridoi si deve garantire un servizio giornaliero con moderni treni e velocità medie competitive, nodi organizzati per la movimentazione delle merci. Diventa così possibile intorno a porti e interporti organizzare il servizio di smistamento delle merci entro un raggio di 50 km attraverso i sistemi su gomma più efficienti e meno inquinanti.

Dove intervenire

1) La gestione dei corridoi

Nei cinque corridoi prioritari selezionati sono limitati gli interventi che consentono di migliorare l'utilizzo delle linee esistenti, la continuità del servizio e garantire così velocità medie competitive (con investimenti per completare l'elettrificazione e le tecnologie di controllo, il collegamento ai porti e il passaggio nelle stazioni) e una efficiente gestione delle merci nei nodi (dove trovare veloci sistemi di movimentazione capaci di comporre treni lunghi e avere spazio per il carico e lo scarico). Una politica di interventi che deve essere coordinata nelle diverse responsabilità da parte di RFI, gestori portuali e interportuali, che può produrre in poco tempo risultati significativi.



2) Il servizio ferroviario

Il modello da seguire è quello dei programmi europei³, ossia di mettere a gara il trasporto ferroviario merci su alcune tratte sulla base di obiettivi precisi che riguardino competitività e qualità del servizio. In questo modo si potrà aumentare l'offerta di treni organizzati sulla rete e la presenza di operatori nel settore ferroviario, legando gli investimenti nel settore alla

³ Come il programma "Marco Polo 1" che punta a trasferire merci dalla strada ad altre modalità più sostenibili. Il primo servizio intermodale finanziato dal programma (il progetto Maris) riguarda il trasporto di container tra Spagna e Nord Italia, collega via nave i porti di Valencia e Livorno, e in treno Livorno, Modena, Bologna e Padova

capacità di realizzare risultati sui cinque corridoi individuati in termini di più treni ogni giorno ad orari cadenzati. Questa direzione di intervento permette di riorganizzare lungo alcune tratte e nei nodi la filiera logistica per la distribuzione dei container tra navi, treni e autotrasporto. Gli operatori avranno anche il compito di promuovere il servizio, mettendo a disposizione un efficiente servizio di informazione e comunicazione, di prenotazione dei container e delle aree di carico e sosta.

I corridoi prioritari:

1) Genova - Novara

Dove organizzare treni che colleghino il Porto di Voltri con l'interporto di Novara, da lì le merci possono continuare lungo la direttrice Rotterdam-Anversa o essere smistate lungo il "Corridoio 5" verso Milano, Verona, Padova. Per rendere competitivo il servizio occorre intervenire sulla continuità della linea esistente a 2 binari con investimenti di tipo tecnologico, nella tratta ferroviaria in uscita dal porto, negli spazi per la movimentazione delle merci.

2) Livorno - Padova

Dove organizzare treni per le merci che arrivano via nave nel Tirreno e l'interporto di Padova, per aprire nuove opportunità per traffici internazionali e nazionali su ferrovia. Gli interventi necessari sono di tipo tecnologico sulla linea esistente a 2 binari e nell'adeguamento del passaggio delle merci nelle stazioni, lavorando sull'integrazione con gli interporti di Livorno, Firenze, Bologna.

3) Ancona - Milano

Dove organizzare treni che mettano in collegamento i traffici dall'Adriatico, attraverso il Porto di Ancona, a Milano. Le merci possono continuare lungo gli assi internazionali verso il Nord Europa o essere smistate verso altre direttrici nazionali. Gli interventi necessari sono di tipo tecnologico per migliorare la gestione della linea esistente a 2 binari, in particolare nel passaggio nelle stazioni, e lavorando sull'integrazione con gli interporti di Bologna e Piacenza.

4) Gioia Tauro - Napoli

Dove organizzare treni per i carichi che attraversano il mediterraneo e fermano nel Porto di Gioia Tauro. I treni collegherebbero il più impor-

tante Hub del mediterraneo con l'interporto di Marcanise, da dove possono essere smistati verso Nord lungo la linea per Roma e Bologna. Gli interventi infrastrutturali riguardano alcuni chilometri di collegamento al Porto di Gioia Tauro (elettrificazione e realizzazione di binari con raggi di curvatura adatti a treni lunghi), il miglioramento tecnologico della linea Tirrenica e l'adeguamento nel passaggio nelle stazioni.

5) Taranto - Verona

Dove organizzare treni capaci di offrire un servizio efficiente dal Porto di Taranto (in forte crescita come porto transhipment) verso Nord, utilizzando il corridoio ferroviario adriatico e l'integrazione con il sistema di porti e interporti. Gli interventi infrastrutturali riguardano: i collegamenti con il Porto di Taranto e gli spazi di movimentazione delle merci, l'adeguamento tecnologico della linea in attesa che si realizzi il raddoppio dei binari in corso nelle tratte mancanti (tra Verona-Bologna, tra Taranto e Bari, in Abruzzo), l'integrazione con gli interporti e i porti di Bari, Pescara, Ancona, Rimini, Bologna.

Intervenendo su questi cinque assi si creerebbero le condizioni per avere un primo sistema di gestione delle merci su ferrovia con tempi di percorrenza stabiliti. In poco tempo diventerebbe possibile potenziare il servizio lungo altre tratte ma anche organizzare la continuazione verso le direttrici internazionali più importanti (Brennero, Sempione, Frejus) e soste programmate negli interporti più importanti.

Per quanto riguarda gli interventi infrastrutturali capaci di dare una prospettiva al trasporto ferroviario merci un tema strategico riguarda lo sfruttamento delle grandi potenzialità di tratte libere che si verranno a determinare con il completamento della nuova linea ad Alta Velocità. Lungo l'asse Napoli-Milano e nelle direttrici nazionali prioritarie gli investimenti prioritari devono riguardare le aree urbane, dove il rallentamento dei treni merci è dovuto all'assenza di binari liberi e occorre dunque realizzare linee di aggiramento, ma dove intanto è possibile da subito migliorare l'utilizzo delle linee e aumentare il numero di treni con interventi sulle tecnologie di gestione. Inoltre lungo il tratto padano del cosiddetto "Corridoio 5" - quello con più domanda di traffico che incrocia le linee internazionali - si dovrebbe organizzare un servizio ferroviario innovativo che riguardi almeno i cinque prin-

cipali interporti (Torino, Novara, Milano, Verona, Padova). Gli interventi riguarderebbero la realizzazione di binari attrezzati negli interporti con un servizio veloce di carico e scarico con casse mobili in parallelo dai treni. Diventa così possibile organizzare treni con fermate intermedie organizzate, dove non si separano i carri ma in tempi stabiliti si riorganizza il carico e il treno riparte. Per quanto riguarda gli altri assi nazionali e i collegamenti con i Porti è necessario intervenire nella prospettiva di miglioramento del servizio con adeguamenti tecnologici e risoluzione dei problemi che riguardano le connessioni e i passaggi nelle stazioni. In alcuni collegamenti ferroviari se si vuole rafforzare il servizio è però necessario anche mettere in cantiere interventi infrastrutturali di raddoppio dei binari come in alcuni tratti della linea Adriatica o della linea Napoli-Bari, lungo l'intero percorso della linea Ancona-Orte, della "Pontremolese" (La Spezia-Parma), della Roma-Pescara, della direttrice Palermo-Messina-Catania e di quella Cagliari-Olbia (che non è neanche elettrificata), mentre manca un collegamento ferroviario merci strategico che metta in connessione il Porto di Civitavecchia con Orte, invece nel Mezzogiorno diventa fondamentale potenziare il collegamento tra il Porto di Gioia Tauro e l'asse Taranto-Bari (che oggi passa per linee non elettrificate e a binario unico).

Le Autostrade del Mare: l'analisi costi benefici estesa alle componenti ambientali

Andrea Molocchi*

L'indirizzo delle Autostrade del Mare, fatto proprio in Italia dal Piano Generale dei Trasporti del 2000 e nell'Unione Europea dal libro Bianco sui Trasporti del 2001, trae fondamento dall'opportunità di ridurre, attraverso l'alternativa marittima a corto raggio, sia i costi crescenti dell'autotrasporto che i suoi impatti ambientali.

* *Economista e consulente di valutazione, gestione e comunicazione ambientale*
(www.costiesterni.it)

Numerosi segnali hanno confermato una sempre maggiore competitività del trasporto marittimo sul corto raggio: con la crescita dei volumi di traffico su strada e dei livelli di congestione nei corridoi costieri lungo la nostra penisola (si pensi alla Salerno-Reggio Calabria e all'Aurelia nel tratto toscano) e con l'intensificarsi dei requisiti e delle sanzioni per la sicurezza stradale, i nostri porti storici hanno assistito ad un vero e proprio decollo del cabotaggio Ro-Ro verso la Sicilia, che fra il 2000 e il 2004 è raddoppiato in termini di offerta e più che raddoppiato in termini di domanda fino a superare le 600.000 unità di carico (il tasso medio di carico nel 2004 ha raggiunto il 53%).

Non altrettanto fondata si può dire la motivazione ambientale alle Autostrade del Mare, che si è basata su studi superati, o su analisi riguardanti categorie di navi (cisterne e portacontainer) che non c'entrano nulla con l'indirizzo politico delle Autostrade del mare (che riguarda invece le sole navi Ro Ro, ivi incluse quelle polivalenti, comunque navi idonee a imbarcare veicoli pesanti e/o semirimorchi sulle loro stesse ruote), o addirittura su confronti indebiti con l'intero settore del trasporto merci su strada (ivi inclusa la stragrande maggioranza costituita dai trasporti sulle cortissime distanze, effettuati con veicoli di piccola portata e a bassa efficienza ambientale). Nonostante l'affermarsi in tutta l'Unione Europea della metodologia e degli studi di valutazione dei costi esterni dei trasporti in ambito terrestre (per essa la Commissione intende una valutazione integrata dei danni associati ai gas serra, all'inquinamento atmosferico, al rumore, agli incidenti e alla congestione dovuti alla mobilità), nel caso del programma di Autostrade del Mare nessuna indagine di questo tipo è stata promossa per valutare la convenienza sociale del combinato strada-mare sulle specifiche rotte, né in accompagnamento alle politiche comunitarie, né a supporto di quelle italiane, che ne avrebbero maggior interesse (stentiamo a crederci: quella penisola a forma di stivale protesa verso il baricentro del Mediterraneo... è davvero proprio l'Italia!). In sintesi, la motivazione iniziale del vantaggio ambientale delle autostrade del mare, che in realtà era tutta da verificare, indirizzare e accompagnare, è stata data per assodata e qualsiasi intervento ambientale nel settore è stato completamente accantonato.

Peccato che la tendenza delle Autostrade del Mare sia verso navi sempre più veloci e meno efficienti sul piano dei consumi specifici (è sempre più difficile competere con i 15-20 gep/tkm del trasporto pesante sulle lunghe distanze!). Peccato che il door to door stradale non ha generalmente bisogno di diversioni del percorso e di attraversare centri urbani “intermedi” e, quindi, il confronto ambientale dovrebbe essere attentamente studiato negli specifici corridoi logistici. Peccato che mentre l'autotrasporto era soggetto alle direttive EURO II (1996), EURO III (2001) e EURO IV (2006) che stanno portando ad una forte riduzione delle emissioni stradali, l'assetto internazionale del trasporto marittimo ci metteva 8 anni per fare entrare in vigore la prima normativa per il controllo dell'inquinamento (Annesso VI alla Marpol, varato dall'IMO nel 1997 ma entrato in vigore nel 2005), peraltro considerato una normativa assai blanda quando posta a confronto con quella comunitaria.

Il governo di centro destra si è impegnato nel favorire la competitività economica delle Autostrade del Mare, ma dimenticandosi dell'importanza del fattore ambientale ha involontariamente favorito il suo svantaggio competitivo. E quali misure sono state individuate? Sostanzialmente due: incentivi e investimenti in infrastrutture. Nulla da obiettare, se non sul come.

Gli armatori hanno detto subito che non avevano bisogno di incentivi. Non era un problema di navi, di mancanza di offerta. Molte linee c'erano già ed altre si stavano potenziando, ma le navi faticavano a riempire le stive. Il problema era semmai la domanda, cioè coinvolgere gli autotrasportatori -possibilmente stimolandone l'aggregazione. Con queste motivazioni nasce lo strumento dell'ecobonus, introdotto per legge nel 2002, il cui regolamento è stato varato col DPR 11 aprile 2006: in sostanza uno sconto tariffario (con un limite massimo del 20-30% della tariffa), coperto dallo Stato, a beneficio delle imprese di autotrasporto che scelgono la via del mare, modulato in funzione di obiettivi-soglie di traffico. Per rispettare la disciplina comunitaria sugli aiuti di Stato, formalmente l'incentivo prevede che l'importo massimo del contributo per ogni viaggio effettuato debba tener conto “della differenza esistente, in ognuna delle medesime tratte, tra i costi esterni originati dal traspor-

to stradale e quelli del trasporto via mare” (art. 3, c. 3), ma subito dopo si affretta a precisare che ciò avverrà “sulla base dell’apposito studio già approvato dalla Commissione europea, al punto 13 della decisione in data 20 aprile 2005 sull’aiuto di Stato n. 496 del 2003”: uno studio realizzato dall’associazione Amici della Terra (di cui io stesso sono stato coautore insieme a P.L. Lombard: “Navigazione e Ambiente”, Franco Angeli 2001) che non solo si riferisce alle tecnologie motoristiche usate nell’ormai lontano 1997, ma che non ha mai avuto la finalità di confrontare i costi esterni del trasporto combinato Ro Ro sui corridoi nazionali. Peraltro, l’ecobonus non tiene conto della varietà delle prestazioni ambientali delle navi impiegate sulle linee, non premia il trasporto non accompagnato di semirimorchi (capace di ridurre i costi esterni marittimi del 15-20%) e rischia di trasformarsi in un incentivo all’intasamento indifferenziato di tutti i porti nazionali. Insomma, un provvedimento partito con buone motivazioni ma che, per la latitanza della politica ambientale, è ben lontano dal perseguire quei criteri di massimizzazione del benessere che continuamente richiama. Siccome le tratte marittime beneficiarie del contributo devono ancora essere individuate (Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti) sembrerebbe esserci ancora qualche margine per una valutazione più accurata degli effettivi benefici delle singole linee, capace di risparmiare congestione e ridurre i rischi sanitari per le collettività coinvolte. In base a mie valutazioni preliminari, che tengono conto in maniera solo approssimativa del grado di congestionamento effettivo dei corridoi autostradali Nord Sud (questi studi dovrebbero essere svolti con tempi e risorse adeguate), non tutte le linee di autostrade del mare portano un beneficio netto per la collettività e il break even point è molto sensibile alle tipologie di navi impiegate, alle velocità di servizio e ai nodi portuali toccati.

L’altro grande problema, sempre più sentito da porti e realtà locali preoccupate da uno sviluppo incontrollato dei traffici Ro Ro, è stato individuato nella carenza di infrastrutture, sia nell’ambito portuale (banchine, accosti, spazi per la movimentazione dei carichi, etc.) sia a livello urbanistico generale. La ricognizione effettuata nel 2005 da Rete Autostrade Mediterranee in collaborazione con le Autorità Portuali,

nell'ambito del Master Plan nazionale delle Autostrade del Mare, ha portato alla luce una realtà di forte carenza infrastrutturale ai fini di un'adeguata accessibilità stradale ai porti nazionali: con rare eccezioni, nella maggior parte delle città portuali le autostrade non sono state concepite per collegarsi ai terminali traghetti, con la conseguenza che il flusso pesante è costretto a confluire nella viabilità ordinaria urbana per tratte più o meno lunghe. Le criticità maggiori riguardano i porti di Napoli, Palermo, Bari, Venezia, Ancona, Savona, Civitavecchia, La Spezia. In altri casi, benché vi sia una bretella autostradale, essa immette in una tratta già fortemente congestionata, come a Genova e a Salerno. Dunque i porti, insieme ai Comuni e alle Regioni, si sono attivati per programmare gli interventi infrastrutturali necessari per assicurare il miglioramento dell'accessibilità alle banchine e -soprattutto- per mitigare gli effetti di congestionamento della crescita attesa del traffico pesante di transito. Il programma di investimenti, noto come Master Plan delle Autostrade del Mare, che dovrà essere approvato dal CIPE, stila una lunga lista di interventi per il triennio 2006-2008 che coinvolge ben 19 Autorità Portuali e 8 porti "minori" ma con alto potenziale di sviluppo dei traffici, per un fabbisogno finanziario di 1.120 milioni di euro (cifra ancora parziale, in quanto mancano le valutazioni di alcuni porti). Gli investimenti maggiori sono previsti in ordine decrescente ad Ancona (connessione del porto con l'A14), Napoli (tunnel a doppia canna per l'allacciamento all'A3), Salerno (completamento lavori viabilità urbana e portuale), Venezia (ristrutturazione viabilità Marghera) e così via. In soli tre casi (Trieste, Bari e Milazzo) il finanziamento è effettuato esclusivamente dall'Autorità Portuale, mentre negli altri casi è richiesto l'intervento di altri soggetti, quasi sempre ancora "da individuare". Salvo Gioia Tauro, non c'è porto italiano che non stia partecipando a questo importante e meritorio lavoro di programmazione. Peccato che anche in questo caso -così come per l'ecobonus- la logica sinora seguita sia stata quella tradizionale del prospettare interventi a pioggia, tali da accontentare un po' tutti, ma purtroppo al di fuori di un quadro strategico rispondente agli effettivi interessi dell'intero paese.

In una situazione ormai endemica di scarsità di risorse pubbli-

che e di crescenti costi esterni dei trasporti, l'Italia si può ancora permettere di non adoperare criteri di valutazione costi benefici a supporto delle decisioni politiche? È evidente che occorre reintrodurre la motivazione ambientale scomparsa dal programma di autostrade del mare, e occorre farlo in una maniera che possa essere utile per selezionare gli interventi e massimizzare il loro beneficio nell'interesse di tutti. Lo strumento c'è, e si chiama valutazione integrata economico-ambientale. I soggetti tecnici anche: abbiamo un'Unità di Valutazione degli Investimenti pubblici (ora sotto il Ministero dello Sviluppo), abbiamo Rete Autostrade Mediterranee (società pubblica controllata da Sviluppo Italia, con compiti di supporto operativo al Ministero dei Trasporti), abbiamo l'esperienza del centro studi Amici della Terra, un'associazione che nel campo della valutazione dei costi esterni vanta un decennio di studi nei trasporti e nell'energia... all'appello manca solo quella politica ambientale rimasta silenziosa e consenziente nel passato governo. Che fare, ora?

Nell'immediato, occorre promuovere la domanda lungo le rotte che determinano un beneficio effettivo (costi esterni evitati) rispetto al tuttostrada, scremando in questo modo i transiti in eccesso nelle città portuali molto popolate o urbanisticamente inadeguate. Vogliamo davvero che Venezia diventi un noto delle Autostrade del Mare? Non solo per ragioni di compatibilità turistica, ma anche per il collo di bottiglia di Mestre in cui il traffico pesante andrebbe ad immettersi. Oppure, tanto per fare un altro esempio: per servire la Sicilia, il traffico pesante attraverso il porto di Termini Imprese comporterebbe rischi sanitari da inquinamento pari a circa un decimo rispetto a quelli di Palermo (per ovvie considerazioni di popolazione esposta a parità di emissioni nocive), dove per giunta sarebbe necessario utilizzare risorse pubbliche per allacciare il porto all'Autostrada? Gli operatori potranno continuare a fare le loro scelte di destinazione in piena libertà, ma lo Stato può modulare gli incentivi per dischiudere nuovi spazi di efficienza.

In secondo luogo la politica ambientale dovrebbe guadagnare maggior capacità di indirizzo propositivo: oltre a rafforzare la sua capacità di monitoraggio e di valutazione integrata, sono a portata di mano misure quali l'estensione del limite dell'1,5% del tenore di zolfo a tutte le

categorie di navi Ro Ro impiegate in cabotaggio, accordi volontari con gli operatori per anticipare i limiti comunitari nei porti, tecnologie di abbattimento degli inquinanti che potrebbero essere facilmente ammortizzate, ad esempio mediante l'introduzione di un sistema di tasse portuali almeno in parte indicizzate alle prestazioni ambientali delle navi (con effetti virtuosi per la finanza pubblica e per l'innovazione tecnologica in un campo, quello delle costruzioni di navi Ro Ro, in cui l'Italia ha un poco noto primato). Misure integrate di riduzione degli NOx e del tenore di zolfo del combustibile delle navi Ro Ro avrebbero l'effetto di ridurre in maniera significativa il livello del fattore di carico delle navi necessario per un'effettiva convenienza "pubblica" del trasporto combinato rispetto al tuttostrada. Al contrario, in assenza di qualsiasi tipo di intervento di ambientalizzazione dei combustibili e delle navi è difficile continuare a scommettere sul primato ambientale del settore.

Anche per quanto riguarda gli investimenti di infrastrutturazione nei porti per migliorare l'accessibilità stradale, è possibile rafforzare la loro utilità pubblica con un maggior ricorso alla valutazione ex-ante. Ciò può avvenire allocando le disponibilità di co-finanziamento statale e regionale a quegli investimenti che a regime soddisfino i seguenti requisiti: a) siano tali da ridurre i costi esterni dei transiti pesanti previsti rispetto ad uno scenario senza infrastrutturazione (qualcosa in più di quanto richiesto dalla valutazione d'impatto ambientale); b) consentano comunque al nodo portuale che li ha programmati di evitare che i necessari confronti delle sue linee di Autostrade del Mare col tuttostrada portino a benefici attesi negativi; c) consentano di massimizzare questi benefici (bonus ai più efficienti). Con altre parole, è dannoso andare a co-finanziare interventi in situazioni irrisolvibili, mentre è utile favorire gli investimenti nei porti la cui collocazione logistica e territoriale sia ottimizzata. Anche in questo caso, lo spazio di autonomia finanziaria delle autorità portuali non verrebbe intaccato (ovviamente i relativi investimenti dovrebbero continuare a rispondere ad autonomi criteri di redditività), ma solo integrato in una logica di sistema per quanto di competenza finanziaria pubblica. Cantieri utili per le Vie del Mare a patto di mettere in moto non il compromesso, ma la nostra capacità di valutazione.

La sfida del trasporto pubblico locale in Campania

Ennio Cascetta*

È ampiamente riconosciuto che il trasporto pubblico delle persone sia un settore a rilevanza economica e una componente essenziale per le attività produttive, e che rappresenti anche l'unica soluzione reale ai problemi di congestione del traffico, di inquinamento ambientale, di incidentalità, di occupazione di spazio urbano, che oggi più che mai stanno rendendo invivibili le nostre città, compromettendo l'ambiente, la salute dei cittadini e penalizzando seriamente il nostro sviluppo economico.

In Campania, dal 2000, abbiamo avviato un intenso programma di interventi che hanno l'obiettivo di raggiungere una mobilità "sostenibile", un sistema, cioè, di servizi integrati di trasporto:

- efficienti, grazie all'aumento della qualità dei servizi offerti
- moderni, attraverso l'impiego delle nuove tecnologie
- confortevoli, grazie all'adeguamento del parco mezzi
- ecocompatibili, con benefici sulla riduzione dell'inquinamento
- accessibili a tutti, con interventi mirati alla tutela delle fasce "deboli".

Il progetto cardine del programma è quello della prevalenza del ferro per la mobilità della Campania: i trasporti su binari infatti consentono di ridurre i problemi di congestione da traffico e inquinamento atmosferico, soprattutto nelle grandi città. Ecco perché abbiamo puntato sulla metropolitana regionale che prevede la costituzione di un grande e complesso sistema di reti ferroviarie (urbane e regionali) - da ammodernare o da costruire - che si integrano tra di loro grazie a una serie di nodi di interscambio e si collegano a loro volta con quelle nazionali. In particolare, il

* *Assessore ai Trasporti della Regione Campania*

progetto prevede lavori sulle linee già esistenti (come Circumvesuviana, Alifana, Circumflegrea, Cumana e linee FS regionali), e su quelle nuove (come le linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli, la metropolitana di Salerno e il sistema di trasporto urbano su ferro di Avellino).

Un progetto da oltre 7,5 miliardi di euro di cui circa 2 già spesi dal 2001 al 2005 tra fondi europei, statali e regionali, e che ci ha consentito fino a oggi di aprire al pubblico 25 stazioni e 40 km e mezzo di nuove linee: nella sola città di Napoli sono stati aperti dal 1995 ad oggi più di 17 km di binari (+32%), 12 nuove stazioni (+30%) e 6 stazioni riqualificate, mentre in tutta la Campania sono attualmente aperti circa 40 cantieri (15 dei quali sono a Napoli, dove lavorano dai 400 ai 500 operai).

A completamento del progetto, nel 2015, avremo 1.400 km di linee (170 km in più, +14% rispetto al 2000), 423 stazioni (83 in più, +24%, 28 parcheggi e 21 nodi di interscambio treno-bus).

Grazie alla metropolitana regionale, aumenterà notevolmente la sostenibilità ambientale del trasporto, sia perché si tratta di mezzi non inquinanti, sia perché contribuirà a ridurre traffico e smog. Rispetto al 2000, infatti, avremo un aumento del 36% della popolazione servita e del 38% dei passeggeri del trasporto pubblico che passerà dal 33 al 40 per cento del totale degli spostamenti (quota modale), con una conseguente riduzione del traffico di auto private.

Il sistema avrà impatti positivi sull'inquinamento atmosferico. Si prevedono infatti 340mila tonnellate in meno di anidride carbonica, 7mila di monossido di carbonio, 2.600 di idrocarburi, 621 di ossidi d'azoto, 98 di ossidi di zolfo e 77 di polveri.

Impatti positivi, infine, anche sulla sicurezza: ogni anno, infatti, si avranno oltre 2mila feriti in meno da incidenti stradali.

Oltre a potenziare le infrastrutture, dal 2000 al 2005 in Campania abbiamo anche aumentato i servizi di trasporto pubblico locale (tpl) su ferro (2.396.785 treni-km, che rappresentano un incremento complessivo del 12,6%).

Un'altra importante iniziativa è stata l'istituzione del sistema di tariffazione integrata "Unicocampania": dal 2003 con un solo tipo di

biglietto è possibile viaggiare in tutti i 551 Comuni della Campania utilizzando i mezzi delle 13 aziende di tpl, per un'offerta di 1.500 treni, 27.500 corse di bus e 1,7 milioni di passeggeri al giorno.

Un sistema che ha incontrato il favore dei viaggiatori, tanto che i clienti abituali - tra abbonati mensili e annuali - e fruitori di ticket giornalieri e week-end - hanno raggiunto circa il 70% degli utenti totali, mentre solo il 30% continua ancora ad utilizzare di volta in volta il biglietto orario. Prima dell'integrazione, invece, gli abituali erano appena il 49%.

Abbiamo quindi introdotto per la prima volta nel 2002 un unico orario integrato di tutti i servizi ferroviari regionali ("Metrocampania") e avviate (e in alcuni casi già concluse) procedure per l'acquisto di oltre 70 treni per circa 300 milioni di euro e 1.250 bus ecocompatibili per altri 290 milioni.

Molta attenzione è stata dedicata anche alle nuove tecnologie, sia per il controllo e l'informazione agli utenti che per la sicurezza: tra le principali iniziative attivate per l'informazione voglio ricordare il sistema di infomobilità integrato "Muoversincampania", che fornisce news su tutti i trasporti via internet, radio, tv e televideo, e le paline informative elettroniche sugli orari delle corse alle fermate dei bus a Napoli e a Ischia. Tra i progetti per la sicurezza, invece, forse il più significativo è quello che prevede l'installazione a bordo di tutti i 118 treni della Circumvesuviana di 992 telecamere a circuito chiuso (da 7 a 9 telecamere per ogni treno), 118 impianti di videoregistrazione (uno per ogni treno) e 472 citofoni di emergenza (4 citofoni per ogni treno) vicino a ogni porta: interventi finanziati dalla Regione con circa 2 milioni di euro.

I risultati di tutte queste iniziative non si sono fatti attendere: in 4 anni, + 35% di passeggeri (+ 433.192 al giorno), contro un incremento di circa il 12% degli utenti del tpl a livello nazionale. A Napoli, addirittura - dove sono avvenute le principali inaugurazioni di binari e stazioni della metropolitana - si è registrato un aumento del 326% in dieci anni degli utenti del tpl (da 250.000 a 1.066.306 passeggeri/giorno), e stiamo lentamente ma significativamente riequilibrando la ripartizione modale tra auto privata e trasporto pubblico, passando dal binomio 61% di

auto e 39% di tpl del 1996, al 42,5% di auto e 57,5% di tpl del 2005 per tutti gli spostamenti interni a Napoli nella fascia oraria 7-9,30.

Sempre in 4 anni, abbiamo ridotto le auto in circolazione di oltre 234mila al giorno in tutta la Campania e, rispettivamente, del 60% e del 40% i valori massimi delle concentrazioni medie annue di NO₂ e di PM₁₀.

Un Piano, insomma, impegnativo, che stiamo continuando a portare avanti, nella consapevolezza che c'è ancora tanto da migliorare ma che la strada intrapresa è quella giusta per poterci finalmente muoverci tutti meglio, in sintonia con l'ambiente e con le nostre città finalmente restituite a una nuova vivibilità.

Per le città occorrono grinta e fantasia

*Paolo Hutter**

L'aspirazione a una mobilità sostenibile nelle città, a poterci vivere e a potersi spostare senza congestione e senza (troppo) smog è ormai largamente condivisa ed è presente in tutti i documenti ufficiali, dalle strategie tematiche dell'unione europea ai fondamenti costitutivi dei piani urbani della mobilità. Ormai persino l'Automobil Club ammette che l'automobile non può più essere la stradominante modalità di trasporto in ambito cittadino. Si sono anche registrati incrementi nell'uso della bicicletta, la discesa del trasporto pubblico locale è stata arrestata o almeno frenata, alcune nuove limitazioni al traffico privato sono state accettate ma complessivamente siamo ben lontani dall'aver raggiunto livelli accettabili e sul traffico si vivono spesso conflitti pratici e di idee acutissimi, incrementati anche da una certa tendenza alla chiusura localistica che porta ogni volta a far ripartire il dibattito da zero o poco più.

I cantieri più utili di opere pubbliche in Italia dovrebbero essere quelli funzionali alla mobilità sostenibile a livello locale e non è un caso che siano stati proprio quelli depressi dal governo Berlusconi.

* *Giornalista ambientalista*

Detto in termini generali è ancora troppo forte la spinta conservatrice a mantenere le abitudini acquisite negli anni in cui la motorizzazione di massa era ancora crescente, sono ancora molto forti gli interessi legati a servizi e infrastrutture funzionali al traffico automobilistico in città, è ancora molto forte l'ideologia secondo la quale il problema del traffico si risolve fluidificandolo e inseguendo continuamente la "domanda" di traffico privato con sempre nuove "offerte" di infrastrutture ad esso dedicate. Per noi invece la "domanda" va governata e razionalizzata, la mobilità non è un bene in se, la sua crescita non coincide col progresso, si tratta di trasferirla il più possibile su mezzi collettivi o almeno non inquinanti.

Il trasporto pubblico locale è generalmente sottosviluppato in Italia e ad esso, alle linee e ai veicoli, andrebbero dedicate la maggior parte delle risorse complessive pubbliche previste per i trasporti. Questo resta sicuramente un punto centrale e qualificante dell'impegno ambientalista per le città. Non si può pensare di far rinunciare alle auto (e alle moto) senza che vi siano molte linee di trasporto pubblico su gomma e su ferro e senza che vi siano alte frequenze di passaggio, anche scontando un passivo delle aziende di trasporto pubblico locale. D'altra parte il problema del trasporto pubblico non è solo di risorse e non è solo quantitativo. Fermo restando che esistono i diritti dei lavoratori e che vanno rispettati, una gestione più efficiente e motivata delle aziende di trasporto pubblico locale è assolutamente necessaria, anche attraverso le gare come imposto dalle norme europee. Dal punto di vista ambientalista è importante sottolineare che il trasporto pubblico nelle aree urbane dev'essere contemporaneamente prepotente e flessibile. Ovvero deve poter procedere spedito su corsie riservate e protette e con precedenza semaforica, cioè coi semafori predisposti a dare la precedenza ai tram e agli autobus rispetto alle auto. Ma non ci sono solo le "linee di forza", ci sono gli orari di "morbida", i tracciati con meno utenza, le ore notturne: per tutto ciò occorrono piccole e diverse soluzioni come i piccoli autobus a chiamata o i taxi collettivi.

Per quanto riguarda le infrastrutture vere e proprie si tratta di non mitizzare né demonizzare le metropolitane sotterranee. In ogni con-

testo specifico bisogna far calcolare da soggetti preparati e indipendenti il rapporto tra costi e benefici delle scelte in sotterranea o superficie, senza dimenticare che molto spesso la soluzione migliore è già a portata di mano nella funzionalizzazione delle tratte ferroviarie che attraversano le aree urbane.

La limitazione del traffico privato nelle aree urbane può essere ottenuta con strumenti diversi ed è importante, anzi indispensabile, per dare spazio ai mezzi pubblici, ai taxi (metano, ibridi, elettrici) alle biciclette e agli stessi pedoni. Le modalità di limitazione del traffico privato vanno valutate nel contesto di ogni situazione, anche queste senza mitizzazioni né demonizzazioni nella scelta tra road pricing (pedaggio) o divieto-permesso.

È certo che vanno impiantati i sistemi più moderni possibile per controllare il passaggio dei veicoli e per sanzionare le violazioni del divieto di ingresso o il mancato pagamento del pedaggio. Questi sistemi potrebbero permettere di rendere semplici e rapidissime le operazioni di controllo di una articolazione complessa di condizioni. Ad esempio il pagamento di un pedaggio differenziato a seconda dell'orario, del tipo di veicolo, della sua appartenenza a un residente o meno, delle zone da attraversare, di particolari motivi operativi per facilitarne la circolazione.

La preoccupazione che con un sistema di road pricing si dia ai ricchi il diritto di inquinare non è rilevante da un punto di vista ambientale, mentre può essere più significativa la preoccupazione che in un sistema a pagamento dopo un po' la tariffa non costituisca più un deterrente efficace. (In tal caso occorre alzarla.) È difficile determinare con esattezza chi sta abusando dell'automobile rispetto alle sue effettive esigenze di mobilità. Ma si può dire con certezza che in Italia c'è abuso di auto (e moto, come diremo tra poco). Le domeniche a piedi non sono solo una festa ma anche una dimostrazione che un'altra mobilità è possibile (oltre che uno strumento per evitare gli sforamenti domenicali del Pm10).

La bicicletta torna a essere il mezzo di trasporto ideale e idealizzato per le percorrenze più brevi, che sono poi la maggior parte degli

spostamenti urbani. Ciò significa che anche nelle più grandi città italiane, almeno per le parti in pianura, l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano potrebbe crescere decisamente, se accompagnato e favorito da politiche pubbliche per la mobilità ciclistica. La più importante e innovativa di queste politiche è la intermodalità tra auto o mezzo pubblico e bicicletta. In alcune città straniere, con un discreto ma non pesante investimento pubblico, si sta sperimentando l'uso della cosiddetta bici condivisa. Con un abbonamento, e/o con piccole caparre, si possono prelevare e restituire bici in vari punti della città, in coincidenza con fermate significative dei mezzi pubblici. La stessa cosa si può fare ai parcheggi di interscambio periferici delle auto.

Ben diverso è il punto di vista ambientalista sulla motocicletta. Per anni si è pensato che tutto sommato le due ruote motorizzate fossero un vantaggio, perché occupano meno spazio e non formano ingorghi. E invece ora stiamo vivendo il problema, tipico dell'Europa mediterranea, del dilagare di moto e motorini come veicolo urbano privilegiato. Sono più pesanti che in passato, sono rumorosi, pericolosi e inquinanti. Non ha più senso esonerarli dalle misure di limitazione selettiva del traffico e persino dal pagamento del road pricing qualora venisse introdotto.

La distribuzione delle merci in città è uno dei fattori rilevanti di congestione e di inquinamento, sia per il tipo di mezzi di trasporto usati (furgoncini diesel) sia per la loro quantità, dato che spesso viaggiano vuoti o semivuoti. Mobilità sostenibile in città significa anche piani organici di razionalizzazione del trasporto e della consegna delle merci, attraverso consorziamenti obbligatori a piattaforme di distribuzione, o attraverso un sistema forte di incentivi e disincentivi. Tra i temi da affrontare nella riorganizzazione della vita cittadina c'è anche quello della mobilità da casa a scuola. È uno degli indicatori di sostenibilità cittadina elaborati a livello europeo dalla Iclei. Più scolari vengono trasportati a scuola con l'auto individuale e peggio viene qualificata la città. La alternativa migliore è la autoorganizzazione dei genitori in collaborazione con la scuola in modo che almeno l'ultimo tratto del percorso per entrare a scuola venga fatto a piedi. A volte anche tratti più lunghi, come nelle espe-

rienze del Pedibus.

L'azione di disinquinamento attraverso l'uso di motori ecocompatibili avanzati, possibilmente ibridi, e l'uso di carburanti alternativi al petrolio, a cominciare dal metano, non è al centro di queste nostre note semplicemente perché non si tratta di soluzioni alla mobilità urbana, ma valide su tutto il territorio: Di precisamente urbano, oltre a tutto quello che abbiamo detto, c'è lo sforzo che i nuovi piani della mobilità dovrebbero fare per ridurla e non solo per razionalizzarla e per spostarla su mezzi collettivi e/o non inquinanti.

Una parte significativa degli spostamenti che si fanno è ripetitiva, alienata, dovuta alla difficoltà o impossibilità di rintracciare attorno a casa le opportunità che si cercano. La riprogettazione urbanistica delle città dovrebbe avere proprio lo scopo di ridurre la necessità di spostarsi in continuazione per molti chilometri.

Contributi europei

TAV e fondi UE

Monica Frassoni*

I promotori della Torino-Lione tornano alla carica con tattiche nuove, come in Italia con la variante della Val Sangone tesa a creare divisioni tra i sindaci, o riformulando argomentazioni vecchie, come a Bruxelles con la questione dei fondi europei. Un “anonimo” funzionario della Commissione, riflettendo certamente anche il pensiero del Commissario francese ai Trasporti, è giunto addirittura al punto di dichiarare a *La Stampa* che “gli italiani sono pazzi” e che “l’Italia deve fare in fretta”, sottintendendo che se non si fosse partiti al più presto con il progetto del tunnel così come è, si sarebbero perduti i contributi europei. Il commissario Barrot ha invece pensato bene di dichiarare, nel corso di una riunione a Udine sul progetto TEN (Reti TransEuropee di Trasporto) n. 6, che la Commissione finanzia il tunnel del Moncenisio con un miliardo e mezzo di euro. Si tratta in entrambi i casi di dichiarazioni scorrette nel merito e inopportune da parte di rappresentanti di un’istituzione che dovrebbe essere la garante delle regole e dei trattati e che dovrebbe vegliare a che i soldi dei contribuenti europei siano spesi in modo sostenibile e soprattutto per opere utili e necessarie.

Sono dichiarazioni che ingenerano confusione, sono irrispettose delle leggi italiane e delle regole europee e come un anno fa ricreano un’inneccessaria tensione in Valle e nel governo. Insomma, Barrot ripete un grave errore del passato, esercitando una pressione ideologica con cui si mina seriamente, e senza motivi veri, il dialogo paziente avviatosi mesi fa tra governo ed enti locali. È dunque necessario ribadire per l’ennesima volta che al momento non è stata presa ancora alcuna decisione definitiva sull’allocazione dei contributi europei rispetto

* *Presidente gruppo Verdi/ALE al Parlamento europeo.*

ai 30 progetti prioritari definiti nel 2004. La ragione è semplice: siamo nel bel mezzo della definizione delle regole del gioco per l'attribuzione dei 7 miliardi di euro destinati alle TEN nel periodo 2007/2013. Parlamento europeo e Consiglio stanno decidendo sulla proposta di regolamento (legge) che fissa le norme per la concessione dei contributi finanziari per la rete transeuropea di trasporti, cosa che avverrà presumibilmente all'inizio del 2007. Successivamente la Commissione europea dovrà fissare a sua volta i regolamenti di attuazione e presenterà i relativi bandi: la decisione finale è prevista per l'autunno del prossimo anno e sarà presa sulla base delle richieste degli Stati membri e dei criteri fissati nei regolamenti.

Tutto ciò non rappresenta affatto un aspetto formale e secondario; regole e criteri di sostenibilità ambientale, finanziaria, trasportistica sono cose serie, e il commissario Barrot, che pure dovrebbe esserne consapevole, non ha quindi alcun potere per poter affermare che i fondi per la Torino-Lione ci saranno sicuramente, né tantomeno fissarne addirittura l'importo.

Nonostante le dichiarazioni rumorose del Ministro Di Pietro (secondo il quale ammodernare la linea storica equivarrebbe a voler far viaggiare le merci "con un trenino di montagna") e di Barrot, l'UE non potrà peraltro finanziare un'opera rifiutata dalle popolazioni che dovrebbero ospitarla, piena di incertezze quanto alla sua sostenibilità ambientale (una vera VIA non è mai stata fatta), al suo reale carattere prioritario (nei prossimi 7 anni, è meglio spendere nel tunnel del Moncenisio, in quello del Brennero, nei trasporti urbani o nel miglioramento di treni e strade esistenti?) e al cofinanziamento italiano (dove troveremo i 5 miliardi di euro necessari?).

È su queste cose che il governo italiano, e il ministro Di Pietro in particolare, si giocano davvero la faccia! Da questo punto vale la pena di ricordare quanto accaduto con Malpensa 2000: mentre per qualche anonimo funzionario della Commissione la discussione che c'è ancora oggi su quella infrastruttura testimonia dell'eccessiva lentezza con cui gli italiani prenderebbero le decisioni, per noi la stessa discussione invece nasce proprio dalla cieca volontà impostasi a suo

tempo di realizzare quell'aeroporto, in quel modo, a tutti i costi, senza tenere conto di chi come noi segnalava la problematicità di un'infrastruttura di quel calibro inserita in un contesto come quello. Come si vede, anche a Bruxelles non si impara niente dagli errori del passato e si è sempre pronti a commetterne di nuovi.

Quanto alla presunta immutabilità del progetto ed al rischio di perdere i fondi qualora esso subisse delle modifiche sarebbe opportuno che la Commissione si mettesse d'accordo con sé stessa. Nei dibattiti sul bilancio delle TEN ci viene detto che tutto dipende da ciò che gli Stati membri richiedono. Per esempio, un tratto previsto ad alta velocità in Germania è stato tranquillamente ridefinito come finanziabile come semplice linea ferroviaria. Sono gli Stati membri ad inviare i progetti, conformemente ai corridoi decisi nel 2004. Se Francia e Italia decidessero che l'obiettivo di 20 milioni di tonnellate di merci all'anno (oggi sono 6) è più che sufficiente per i prossimi anni e che quindi riammodernare la linea attuale è perfettamente adeguato, la Commissione non potrebbe che prenderne atto.

Il ruolo della Commissione è semmai quello di verificare la compatibilità dei progetti (nella versione originale o in quella modificata) con le decisioni del 2004 e con i criteri che saranno fissati nel regolamento di cui sopra, vegliando a che il denaro europeo sia ben speso. Ma non è questo che Jacques Barrot sembra fare. Spingere a tutti i costi un'opera estremamente controversa nel contesto di un corridoio strategico per l'Italia, dare informazioni scorrette, fare pressioni basate sull'ideologia e non sui fatti uscendo dal ruolo di garante delle regole è una sconfitta soprattutto per la Commissione e per l'Europa. Un altro triste segno di come la Commissione Barroso rappresenti in pieno un'Europa burocratica e in preda alle lobbies industriali ormai lontana dai suoi cittadini.

Cento cantieri - non pochi per pochi! Il traforo del Brennero

*Sepp Kusstatscher**

Analizzando fatti e sviluppi le conclusioni sono chiare: La ferrovia del Brennero ha bisogno di interventi infrastrutturali, ammodernamenti, progetti di riorganizzazione, nuovo materiale rotabile, stazioni funzionali, barriere antirumore efficaci, circonvallazioni locali e sistemi di gestione innovativi. Misure che richiedono investimenti notevoli. Ma se si procede sulla pista sbagliata verso pochi megaprogetti inutili, i soldi non ci saranno.

Il valico dei record (negativi...)

Il valico del Brennero è al top in Europa per quanto riguarda le quantità di merci trasportate su camion attraverso le Alpi. Con 31,3 milioni di tonnellate trasportate in 2,7 milioni di viaggi nel 2004, il Brennero “smaltisce” più merci di tutti i valichi elvetici e specificatamente tre volte tanto del San Gottardo e del Tauern, che vedono rispettivamente 9,6 milioni di tonnellate e 12,1 milioni di tonnellate all’anno.

Se la quantità di beni trasportati crescerà al ritmo degli ultimi anni, nel 2013 si raggiungerà la quota di 4,7 milioni di viaggi effettuati da 13.000 camion al giorno, i quali intaseranno l’autostrade del Brennero, rendendola inagibile per molti giorni all’anno.

L’impatto ambientale, già oggi inaccettabile e particolarmente devastante nel periodo invernale a causa del fenomeno dell’inversione termica nelle strette valli a V, raggiungerà livelli orrendi, largamente al di sopra di qualsiasi soglia dei valori. Questo succederà in particolare per l’ossido di azoto e le famigerate polveri sottili PM10 e, cosa ancora più preoccupante, le PM2, la vera sfida del futuro. Negli ultimi anni anche l’inquinamento acustico provocato dai TIR è stato identificato come grave minaccia per la salute delle popolazioni colpite.

Con queste cifre alla mano, un intervento su quel tratto sembra urgente. Appare logico che gli investimenti atti a cambiare la modalità

* *Europarlamentare, Gruppo Verdi/ALE al Parlamento europeo.*

di trasporto, dalla gomma alla rotaia, siano allocati proprio in quelle flagellate valli nel cuore delle Alpi. Invece, i conti non tornano.

In giro per l'Europa

Il Brennero, in una fetta nutrita dei casi, non costituisce il collegamento più breve tra i diversi centri dell'economia a Nord e a Sud delle Alpi. Ciononostante quest'asse alpina attrae i camion come il letame le mosche. Le condizioni di dumping riferite al costo del pedaggio e l'assenza di qualsiasi tipo di limitazione alla circolazione (a parte il divieto di transito notturno nel Bundesland del Tirolo che allieva l'impatto anche nelle valli a Sud del Tirolo) in combinazione con un prezzo del gasolio molto vantaggioso in Austria dirotta i camion letteralmente sul valico e i camionisti e trasportatori accettano percorsi più lunghi fino a 250-300 chilometri per recarsi ai loro luoghi di destinazione. Esperti della Camera di commercio di Innsbruck stimano che circa un terzo dei camion che intasano l'Autobrennero evitano i percorsi più brevi attraverso la Svizzera. Recandosi per esempio da Stoccarda a Milano attraverso il Brennero, fanno un percorso aggiuntivo di 223 km.

Il rilancio della ferrovia

Le fortissime lobby degli autotrasportatori in Europa, assieme ai Signori del petrolio e del cemento, in combinazione con i loro complici nella politica, negli ultimi anni hanno mancato per poco il loro obiettivo di sgozzare la ferrovia. Ora, che si intravede il sempre più frequente intasamento e blocco totale delle infrastrutture stradali tramite un numero sempre maggiore di camion e, essendo confrontati i politici con un'aumentata sensibilità della cittadinanza nei confronti dell'impatto ambientale delle modalità di trasporto attuali, la politica torna a scoprire il buon vecchio binario come una delle soluzioni possibili.

Allora, cosa aspettiamo a potenziare la rete ferroviaria, a creare le infrastrutture, i terminal e le stazioni di intercambio? Perché non tiriamo fuori dal cassetto i progetti di sviluppo della rete ferroviaria che gli esperti delle ferrovie da decenni ci propongono senza aver trovato la grazia dell'ascolto del mondo politico?

Tutto questo non succede per un semplice motivo: altri "esperti" ci dicono che prima dobbiamo realizzare una serie di megaproget-

ti. Ci vogliono gallerie enormi, quadruplicamenti di rete, tratte TAV e ponti giganteschi che richiedono investimenti da capogiro. Non costituisce un problema, sembra, che le richieste di costruzione di megastrutture non partano dagli esperti dei trasporti ma da consorzi di imprenditori e finanziari che - guarda caso - hanno anche l'astuzia di farsi finanziare i loro studi dai contribuenti. È proprio così che è nato il progetto del traforo di base del Brennero (TBB) che su una lunghezza di 56 chilometri dovrebbe collegare Fortezza (vicino a Bressanone) con Innsbruck (Austria). I costi dell'opera attualmente possono solo essere stimati, le indicazioni variano fra i 4,5 e i 9 miliardi di Euro. Il megaprogetto rischia di riservarci la bella sorpresa di diventare una cattedrale nel deserto.

Il futuro assetto della rete ferroviaria europea renderà meno importante il Brennero

L'assetto della rete ferroviaria in Europa sta cambiando marcatamente: Verso il 2015 entrerà in funzione la nuova galleria del San Gottardo, che costituirà un notevole salto di qualità e di capacità della già potente rete ferroviaria svizzera. Il traforo di base del Lötschberg che collega la Svizzera francofona e la Francia con l'Italia entrerà in funzione già nel 2007.

Gli Svizzeri, consci del fatto che devono acquisire traffico per potersi pagare gli enormi investimenti effettuati, già oggi si occupano concretamente dell'organizzazione delle tratte di adduzione e hanno offerto una partecipazione finanziaria per elettrificare il tratto esistente Monaco-Memmingen-Lindau (sul lago di Costanza) per collegare la capitale bavarese al nuovo asse.

Se questo intento va in porto, e tutte le informazioni che trapevano dagli uffici competenti della Deutsche Bundesbahn e del Ministero dei Trasporti della Baviera e di Berlino sembrano confermarlo, il trasporto merci verso il Nordovest italiano avrà a disposizione una validissima alternativa all'asse del Brennero. E questo vale non solo per le spedizioni che arrivano a Milano, Genova e Livorno dalla regione di Stoccarda e dal Reno ma anche da e per l'intera Baviera.

Questo fatto spiega anche l'isteria sviluppata da Ministri austria-

ci ed italiani (Gorbach e Lunardi, per la precisione, entrambi nel frattempo sollevati dal peso delle loro cariche da parte dell'elettore...) mirante ad accelerare la progettazione per poter partire immediatamente con i lavori per il traforo di base del Brennero. Un'isteria che ha spinto questi visionari ad annunciare la messa in funzione dell'opera per il 2015, sottolineando con ciò la particolare serietà del progetto.

Il progetto del traforo poggia su basi a dire poco discutibili

Due studi presentati ultimamente dal gruppo Vieregg-Rössler e dall'Istituto per l'Economia dei Trasporti presso la Wirtschaftsuniversität Vienna (Prof. Kummer) provano la scarsa attendibilità e l'eccessiva fretta degli studi che stanno alla base delle decisioni per la costruzione del nuovo traforo del Brennero.

Vieregg-Rössler traccia scenari abbastanza concreti del futuro assetto ferroviario nelle Alpi, analizzando gli effetti della disponibilità delle nuove tratte elvetiche dal 2007 (Lötschberg) e dal 2015 (San Gottardo) ed elenca una serie di interventi minori per ottimizzare le tratte di adduzione alle rotte citate, prospettando un'eventuale disponibilità del traforo di base del Brennero non prima del 2030. Il Prof. Kummer invece analizza criticamente gli scenari di crescita alla base del megaprogetto per l'asse del Brennero e traccia soluzioni di carattere organizzativo-gestionale, basandosi sulla tratta esistente e dimostrando che la struttura esistente in linea di principio sarebbe in grado di smaltire i traffici prospettati. Kummer sfata anche il mito dell'Alta Velocità, dimostrando che per motivi di topografia e delle distanze che ne risultano, un TAV nelle Alpi non potrà mai competere con l'aereo. I costi esagerati per infrastrutture potrebbero avere ripercussioni sgradevoli sui prezzi dei biglietti, traducendosi in un'ulteriore perdita di competitività economica per il treno.

È assurdo immaginare una tratta TAV che rimarrebbe riservata solo ai treni ad alta velocità, imponendo comunque una seconda tratta per il trasporto merci ed il traffico regionale. Ci vuole una tratta flessibile e versatile, utilizzabile per il trasporto sia delle persone che delle merci. Se la velocità fosse vista come criterio decisivo, già oggi si potrebbe guadagnare parecchio tempo. Per esempio, le soste del cambio di

locomotrice al Brennero (dovute al fatto che i sistemi di alimentazione italiani sono diversi da quelli austriaci) potrebbero essere evitate con l'utilizzo di locomotrici multifrequenza. Tali locomotrici sono state acquistate, ma vengono inespugnabilmente usate in tratte a frequenza unica, come per esempio fra Roma e Napoli. Se fossero utilizzate fra Bolzano e Innsbruck, in combinazione con pendolini, il tempo di viaggio si ridurrebbe dalle attuali due ore a 60-70 minuti!

Torniamo al trasporto merci. Rimarrebbe, per l'asse del Brennero, la funzione di collegare l'Europa centrale con il Veneto e, almeno in parte, con l'Italia Centrale. È certo che anche lì i flussi di merci e persone sono notevoli. Ma questo comunque non giustifica un investimento così gravoso, che dovrebbe essere ripagato attraverso pedaggi ed affitti derivanti dall'esercizio dei servizi di trasporto e dai concessionari operanti sulla tratta. Non è accettabile accollare ai contribuenti le spese risultanti da un enorme errore progettuale come risulta essere il traforo del Brennero!

Pensare in reti, non in singole tratte!

Mentre un ingente quantitativo di merci e persone potrà essere smaltito dalle nuove strutture elvetiche, anche il tratto del Tauern che collega la zona di Salisburgo con Villach, la Slovenia, il Nordest d'Italia e quindi con il porto di Trieste, dispone ancora di capacità di trasporto. Capacità che si potrebbe aumentare notevolmente, completando un piccolo tratto che al momento ha soltanto un unico binario. Per avere un'idea dei potenziali della rotta descritta basta pensare al fatto che il 78% della capacità della ferrovia Pontebbana che collega Tarvisio e Udine oggi giorno non viene utilizzata.

Concludendo: già oggi le Alpi dispongono di una rete ferroviaria abbastanza capiente da riuscire a spostare su rotaia una nutrita fetta delle merci trasportate sui camion inquinanti e rumorosi. Quello che manca e la volontà politica di creare la cornice legislativa ed economica, applicando seriamente il neo introdotto principio della "verità dei costi" che porterebbe, secondo Greenpeace Austria, ad un pedaggio di ca. 0,70 € per chilometro per i TIR, considerando non solo i costi per le strutture ma anche i danni ambientali provocati dai mezzi pesanti.

Cantieri? Ben vengano. Ma ne servono tanti.

Abbiamo bisogno di cantieri? Eccome! Ma invece di creare qualche cantiere mastodontico che concentra tutti gli sforzi e tutti gli investimenti in pochi punti e nelle mani di pochi, la rete ferroviaria nelle Alpi ha bisogno di centinaia di cantieri, interventi di riqualificazione e di miglioramento infrastrutturale, nuove stazioni, strutture intermodali, terminali, circonvallazioni locali, barriere antirumore e nutriti investimenti nel materiale rotabile. Il sistema ferroviario delle Alpi non deve essere visto come una serie di collegamenti ad alta capacità a se stanti ma piuttosto come un'unica rete con collegamenti trasversali, che permettono di sfruttare i potenziali delle singole rotte e di reagire in maniera flessibile a situazioni particolari che possono capitare nella vita di tutti i giorni. Invece di spendere miliardi per un megabuco nelle montagne bisognerebbe piuttosto pensare ad ammodernare e potenziare la linea esistente e a completare la tratta Chur/Coira (CH) - Malles (Venosta) e di integrare nella rete la ferrovia della Pusteria (a sua volta completata dalla Venezia - Cortina - Dobbiaco).

Tanti cantieri ed interventi su tutta la rete, l'acquisto di materiale rotabile moderno, investimenti nella qualità di gestione della rete con posti di lavoro altamente qualificati: tutto questo produrrebbe sull'economia regionale e sull'occupazione effetti molto più positivi che pochi cantieri mastodontici altamente meccanizzati e con impiego di capitali enormi.

I ferrovieri svizzeri non fanno miracoli. Ma lavorano come si deve e sono in grado di gestire, su un binario doppio, più di 400 treni al giorno. Far funzionare la ferrovia non è solo ed esclusivamente una questione di investimenti mastodontici, ma la giusta combinazione fra know how gestionale ed interventi sulle infrastrutture. Alla base, però, ci deve essere la volontà politica di puntare su questa modalità.

Ed è lì che riscontriamo il primo cantiere veramente utile da aprire e da gestire dai Verdi!

Approfondimenti in rete

Associazioni ambientaliste

Amici della Terra
www.amicidellaterra.it

Associazione Ambiente e Lavoro (AMBLAV)
www.amblav.it

Associazione Verdi Ambiente e società (VAS) **www.vasonline.it**

FAI - Fondo per l'ambiente italiano **www.fondoambiente.it**

Greenpeace
www.greenpeace.it

Italia Nostra
www.italianostra.org

Legambiente
www.legambiente.com

Patrimonio SOS in difesa dei Beni culturali e ambientali
www.patrimoniosos.it

WWF Italia **www.wwf.it**

Comitati per la mobilità sostenibile e contro le infrastrutture inutili

Assemblea permanente No MOSE **www.nomose.org**

Comitato No Tangenziale Parco Ticino **www.notangenziale.it**

Comitato contro il collegamento autostradale di Torricelle
www.traforo.it

Comitato "Emergenza Difesa Terra" **www.difesaterra.org**

Coordinamento No Autostrade (Tibre e CR-MN)
<http://xoomer.alice.it/noautostrade>

Cantiere della rete delle alternative Val d'Aosta - No TIR Monte Bianco
www.retealternative.org

Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc
www.arsmb.com

Eddiburg **<http://eddyburg.it>**

Gruppo Ecologico Terra Nostra Bariano - l'alternativa alla

BREBEMI

www.terranostrabariano.it/tracciato.htm

Legambiente Val Susa

www.legambientevalsusa.it

Comitato No Tav Spinta dal

Bass **www.spintadalbass.org**

Comitato No-Tav Torino

www.notavtorino.org

Difendiamo il futuro No TAV

www.notav.it/index.php

Associazione volontaria No

Ponte **www.nopontestretto**

www.nopontestretto

Messina senza Ponte

www.messinasenzaponte.it/site/index.asp

Osservatorio No Ponte sullo

Stretto - Terre Libere

www.terrelibere.it/noponte

Comitato No al Terzo Valico

www.geocities.com/noaltacapacita/index.html

Comitati Scrivia

www.comitatiscrivita.it

Alta Voracità - Contro questo

Terzo Valico **<http://digilander.iol/altavoracita>**

<http://digilander.iol/altavoracita>

Terra di Lomellina

www.terradilomellina.it

Passante nord di Bologna

www.passante-autostrada-bologna.org

Comitato Oltreserchio e colline

luchesi **www.oltreserchio**

www.oltreserchio

Comitato della Costa etrusca

contro Autostrada Tirrenica

www.comitatonoautostrada.it

Esperienze, soggetti e ricerche per la mobilità sostenibile

Agende 21 locali italiane

www.a21italy.it

AILOG **www.aiolog.it**

Ambiente Diritto

www.ambientediritto.it

Ambiente Italia srl

www.ambienteitalia.it/index.htm

Area Azzurra Elettrica - veicoli

elettrici **www.aae.it**

Associazione Italiana Città

ciclabili **www.cittaciclabili.it**

Associazione città italiane per la

mobilità sostenibile

www.cittamobile.it

Associazione City Logistics

<http://www.aclonline.it/>

Associazione dei Comuni virtuosi

www.comunivirtuosi.org

Associazione Treni & Ferrovie

www.trenierferrovie.it

Associazione Utenti del

Trasporto Pubblico

www.associazioneutp.eu (in
allestimento)

Assologica

www.assologica.it

ASSTRA **www.asstra.it**

Azzeroco2 **www.azzeroco2.it**

Clickmobility

www.clickmobility.it

CIPRA **www.cipra.org**

Città amiche dell'infanzia e

dell'adolescenza **www.camina.it**

Convenzione delle Alpi

www.convenzionedellealpi.org

Costi esterni, valutazione
integrata economico-ambientale

www.costiesterni.it

Eco dalle Città

www.ecodallecitta.it

Eco Trasporti

www.ecotrasporti.it

Euromobility - associazione

Mobility manager **www.euromobility.org**

European Car Sharing

www.carsharing.org

European platform on mobility

management **www.epommweb.org**

Federambiente

www.federambiente.it

Federmobilità **www.federmobilita.it**

FIAB Federazione Italiana

Amici della Bicicletta **www.fiab-onlus.it**

Kyotoclub **www.kyotoclub.org**

Iniziativa Car Sharing Italia

www.icscarsharing.it

ISSI - Istituto Sviluppo

Sostenibile Italia **www.issi.it**

Italia Mondo **<http://www.italiamondo.org/index.asp>**

www.italiamondo.org/index.asp

LaVoce.info **www.lavoce.info**

Mobility Management

Measures in Companies

www.mobilitymanagement.be/italiano/index.htm

Mobilitylab - bimestrale

www.mobilitylab.it

O.M.S. **www.who.int**

Qualenergia

www.qualenergia.it

Rete Ambiente

www.reteambiente.it

Ruote per Aria

www.ruoteperaria.it

T&E European Federation
for Transport and Environment

www.transportenvironment.org

T.E.R.R.A. **www.terrasrl.com**

Trasporti Ambiente

www.trasportiambiente.it

TRT Territorio e Trasporti

www.trttrasportieterritorio.it

Ricerche Trasporti

www.ricerchetrasporti.it

Webstrade e-magazine

www.webstrade.it

Sicurezza stradale

Associazione La strada

siamo noi - portale

sull'educazione e la sicurezza

stradale **www.lastra**

[dasiamonoi.it](http://www.dasiamonoi.it)

Associazione Italiana Familiari e

Vittime della strada - ONLUS

www.vittimestrada.org

Le istituzioni on line

Ministero dell'Ambiente e della
tutela del Territorio e del Mare

www.minambiente.it

Ministero dei Beni Culturali

www.beniculturali.it

Ministero delle Infrastrutture

www.infrastrutturetrasporti.it

Ministero dei Trasporti

www.infrastrutturetrasporti.it

Cipe (Comitato per la

Programmazione Economica)

www.cipecomitato.it

Conferenza Unificata Stato-

Regioni **www.regioni.it**

Associazione Città

Metropolitane

www.cittamobile.it

APAT **www.apat.gov.it**

In Europa

Commissione europea -

Ambiente **<http://ec.europa.eu>**

[/environment/index_it.htm](http://ec.europa.eu/environment/index_it.htm)

Commissione Europea -

Trasporti **<http://ec.europa.eu>**

[/transport/index_it.html](http://ec.europa.eu/transport/index_it.html)

Agenzia europea per l'Ambiente

<http://www.eea.europa.eu>

International Council for Local
Environmental Initiatives
www.iclei.org

Nel mondo

United Nations Environment
Programme **www.unep.org**

OMS Organizzazione mondiale
della Sanità **www.who.int**

UNFCCC - United Nations
Framework Convention
on Climate Change
<http://unfccc.int>

World Conservation Monitoring
Centre **www.wcmc.org**

IPCC - Intergovernmental Panel
on Climate Change **www.ipcc.ch**

E-LAW - Environmental Law
Alliance Worldwide **www.elaw.org**

WEC - World Environment
Center **www.wec.org**

Organizzazioni internazionali per la mobilità sostenibile:

European Platform
of Mobility Management
www.epommweb.org

T&E European Federation for
Transport and Environment
<http://www.transportenvironment.org>

International Association of
Public Transport
<http://www.uitp.com>

Toolbox - for Mobility
Management Measures in
Companies **www.mobilitymanagement.be**

Association for Commuter
Transport **www.act-uk.com**

TravelWise Association
www.travelwise.org.uk

Alternative Transportation
Management **www.commuterlink.com**

Carfree Cities **www.carfree.com**

CarSharing
www.carsharing.org

CarSharing Network
www.carsharing.net

CarPooling
www.carpooling.com

International Union of Public
Transport **www.uitp.com**

ACCESS - EUROCITIES for a
new mobility culture
www.access-eurocities.org

Blog e siti personali

Blog del ministro Antonio Di
Pietro **www.antoniodipietro.it**

Sito di Anna Donati
www.annadonati.it

Blog di Beppe Grillo
www.beppegrillo.it

Sito di Monica Frassoni
www.monicafrassoni.it

Sito di Sepp Kusstatscher
www.kusstatscher.net

Sito del ministro Alfonso
Pecoraro Scanio
www.pecoraroscanio.it

I Verdi

La comunità internettuale dei
Verdi **www.ecquologia.it**

La Federazione dei Verdi Italiani
www.verdi.it

Gruppo Verdi al Parlamento
europeo **[www.greens-efa.org
/index.htm](http://www.greens-efa.org/index.htm)**

Riferimenti normativi:
mobilità sostenibile, trasporti, infrastrutture
a cura dell'ufficio legislativo
gruppo "Insieme con l'Unione" al Senato

INQUINAMENTO DELL'ARIA E MOBILITÀ SOSTENIBILE

Legislazione nazionale

Legge 27 dicembre 2006, n. 296, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007).
Per la parte relativa al nuovo fondo sulla mobilità sostenibile

Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152, "Norme in materia ambientale", Parte V - Qualità dell'aria. In attesa dei decreti attuativi

Decreto 20 febbraio 2003 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per il recepimento della direttiva 2002/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 luglio 2002 per la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli a motore a due e a tre ruote

Decreto 5 novembre 2002 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Recepimento della direttiva n. 2001/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 dicembre 2001 che modifica la direttiva n. 70/220/CEE del Consiglio, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore

Legge 01 giugno 2002, n. 120, Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997

Decreto 2 aprile 2002, n. 60 del Ministero dell'Ambiente, Recepimento della direttiva 1999/30/CE del 22 aprile 1999 del Consiglio concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio

Decreto 20 dicembre 2000 del Ministero dell'ambiente, Finanziamenti ai comuni per il governo della domanda di mobilità (mobility management)

Legge 14 ottobre 1999, n. 403, Ratifica ed esecuzione della convenzione per la protezione delle Alpi, con allegati e processo verbale di modifica del 6 aprile 1993, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991. In attesa di ratifica dei Protocolli firmati il 31 ottobre 2000

Legge 9 dicembre 1998, n. 426, Nuovi interventi in campo ambientale

Legge 19 ottobre 1998, n. 366, Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica

Decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'ambiente, Mobilità sostenibile nelle aree urbane, cosiddetto Decreto "Ronchi"

D. Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della L. 15

marzo 1997, n. 59

Legge 15 gennaio 1994, n. 65, Ratifica ed esecuzione della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, con allegati, fatta a New York il 9 maggio 1992

D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo codice della strada e successive modifiche e integrazioni. Per la parte relativa ai Piani urbani del traffico

Direttive e regolamenti comunitari

DIRETTIVA 2003/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO dell'8 maggio 2003 sulla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti

DIRETTIVA 2001/27/CE DELLA COMMISSIONE del 10 aprile 2001 che adegua al progresso tecnico la direttiva 88/77/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli

DIRETTIVA 2000/69/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 16 novembre 2000 concernente i valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente

DIRETTIVA 1999/96/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 dicembre 1999 che adegua al progresso tecnico la direttiva 88/77/CEE del Consiglio

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli

DIRETTIVA 1999/30/CE DEL CONSIGLIO del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo

DIRETTIVA 98/70/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 ottobre 1998 relativa alla qualità della benzina e del combustibile diesel e recante modificazione della direttiva 93/12/CEE del Consiglio

DIRETTIVA 98/69/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 13 ottobre 1998 relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore e recante modificazione della direttiva 70/220/CEE del Consiglio

DIRETTIVA 96/62/CE del 27 settembre 1996 Consiglio - in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente

TRASPORTI

Legislazione nazionale

Legge 1 agosto 2002, n. 166, Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti

D.P.R. 14 marzo 2001, Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica

Legge 7 dicembre 1999, n. 472, Interventi nel settore dei trasporti

Legge 18 giugno 1998 n. 194, Interventi nel settore dei trasporti

Legge 4 dicembre 1996, n. 611 Conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 4 ottobre 1996, n. 517, recante interventi nel settore dei trasporti

Legge 28 gennaio 1994, n. 84, Riordino della legislazione in materia portuale

Legge 26 febbraio 1992, n. 211, Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa

Direttive e regolamenti comunitari

REGOLAMENTO (CE) N. 1365/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 6 settembre 2006 relativo alle statistiche sui trasporti di merci per vie navigabili interne e recante abrogazione della direttiva 80/1119/CEE del Consiglio

DIRETTIVA 2006/38/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 maggio 2006 che modifica la Direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture

REGOLAMENTO (CE) N. 1382/2003 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 22 luglio 2003 relativo alla concessione di contributi finanziari comunitari destinati a migliorare le prestazioni ambientali del sistema di trasporto merci («programma Marco Polo»)

RISOLUZIONE 2000/C 56/01 del CONSIGLIO del 14 febbraio

2000 sulla promozione dell'intermodalità e del trasporto merci intermodale nell'Unione europea

RETTIFICA DELLA DECISIONE N. 1346/2001/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, del 22 maggio 2001, che modifica la decisione n. 1692/96/CE relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali, nonché al progetto n. 8 dell'allegato III (GU L 185 del 6.7.2001)

Documentazione

Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo: Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti del 2001 dalla Commissione europea, 22 giugno 2006

Libro bianco sulla revisione del regolamento n. 4056/86, relativo all'applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi COM(2004) 675, ottobre 2004

Libro bianco sulla revisione del regolamento n. 4056/86, relativo all'applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi COM(2004) 675, ottobre 2004

Libro bianco: La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte COM(2001) 370, settembre 2001

Libro bianco - Pagamento commisurato all'uso dell'infrastruttura: Approccio graduale a un quadro comune di fissazione degli oneri per l'infrastruttura di trasporto nell'UE - COM(98) 466, luglio 1998

Libro verde sui porti e sulle infrastrutture marittime COM(97)

678, dicembre 1997

Libro bianco - Strategia di rilancio delle ferrovie comunitarie
COM(96) 421, luglio 1996

Libro verde - Verso una corretta ed efficace determinazione dei
prezzi nel settore dei trasporti - Strategie d'intervento per
l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti nell'Unione
europea COM(95) 691, dicembre 1995

INFRASTRUTTURE

Legislazione nazionale

Legge 27 dicembre 2006, n. 296, Disposizioni per la formazione del
bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007).
Per la parte relativa all'Anas, Ferrovie, autonomia finanziaria delle
Autorità portuali e al completamento dei sistemi portuali

D. L. 3 ottobre 2006, n. 262, Disposizioni urgenti in materia
tributaria e finanziaria. Per la parte relativa alla nuova disciplina
degli aggiornamenti tariffari del settore autostradale, al
rafforzamento dei poteri regolamentari dell'ANAS e alle
disposizioni di sospensione dell'iter del Ponte sullo Stretto di
Messina e per il potenziamento infrastrutturale del territorio della
Sicilia e Calabria

D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, Codice dei contratti pubblici relativi
a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE
e 2004/18/CE. Riordina le norme di cui ai D. Lgs 190/2002 e D.
Lgs. 189/2003 di attuazione della Legge 443/2001

Legge 1 agosto 2002, n. 166, Disposizioni in materia di
infrastrutture e trasporti

Deliberazione 21 dicembre 2001 n. 121 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE), Legge obiettivo: 1° Programma delle infrastrutture strategiche. (Delibera n. 121/2001)

Legge 21 dicembre 2001, n. 443, Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive, e successive modifiche e integrazioni. Cosiddetta "Legge Obiettivo"

Legge 24 novembre 2000, n. 340, Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999. Per la parte relativa a rete autostradale e stradale

D Lgs. 26 febbraio 1994, n. 143, Istituzione dell'Ente nazionale per le strade, e successive modifiche e integrazioni

Legge 17 dicembre 1971, n. 1158, Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente, e successive modifiche e integrazioni

Direttive e regolamenti comunitari

RETTIFICA DELLA DECISIONE N. 884/2004/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti L201 comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (GU L 167 del 30.4.2004) (G.U.U.E. del 7.6.2004)

DECISIONE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DECISIONE N. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Contiene le conclusioni del gruppo

di lavoro Van Miert

Documentazione

Libro bianco - Spazio: una nuova frontiera europea per un'Unione in espansione Piano di azione per attuare una politica spaziale europea COM(2003) 673, novembre 2003

Libro verde Politica spaziale europea, COM(2003) 21 gennaio 2003

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Legislazione nazionale

D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE. Riordina le norme di cui ai D. Lgs 190/2002 e D. Lgs. 189/2003 di attuazione della Legge 443/2001

D. Lgs. 3 aprile 2006 n. 152, Norme in materia ambientale. Parte II - Valutazione di Impatto Ambientale (parte sospesa in attesa di decreto legislativo correttivo del Ministero dell'Ambiente)

D.P.R. 3 luglio 1998, Termini e modalità dello svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale per gli interporti di rilevanza nazionale

D.P.R. 11 febbraio 1998, Disposizioni integrative al D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, in materia di disciplina delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui alla L. 8 luglio 1986, n. 349, art. 6

D.P.R. 12 aprile 1996, atto di indirizzo e coordinamento per l'attuazione dell'articolo 40, comma 1, legge 146/1994. Stabilisce Compiti delle Regioni in materia di VIA

D.P.C.M. 27 dicembre 1988, Norme tecniche per la redazione degli

studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6, L. 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377

D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377, Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della L. 8 luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale

Legge 8 luglio 1986, n. 349, Istituzione del Ministero dell'ambiente e norme in materia di danno ambientale. Per la parte relativa alla Valutazione di impatto ambientale

Normative e documentazione europea

DIRETTIVA (CE) 97/11 DEL CONSIGLIO, 3 marzo 1997, Modifica alla direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

APPALTI PUBBLICI

Legislazione nazionale

D. Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (alcune parti sospese in attesa di Decreti Legislativi correttivi del Ministero per le Infrastrutture)

D.P.R. 21 dicembre 1999 n. 554, Regolamento di attuazione della L. 11 febbraio 1994, n. 109 legge quadro in materia di lavori pubblici, e successive modificazioni

Legge 11 febbraio 1994, n. 109, Legge quadro in materia di lavori pubblici

Direttive e regolamenti comunitari

DIRETTIVA 2005/75/CE DEL 16 NOVEMBRE 2005 - PARLAMENTO EUROPEO E CONSIGLIO - che rettifica la direttiva 2004/18/CE relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi

DIRETTIVA 2004/18/CE del 31 marzo 2004 relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi

DIRETTIVA 2004/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 31 marzo 2004 che coordina le procedure di appalto degli enti erogatori di acqua e di energia, degli enti che forniscono servizi di trasporto e servizi postali

DIRETTIVA 37/1993/CE del 14 GIUGNO 1993, n. 37 del Consiglio che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori

Documentazione

Libro verde relativo ai partenariati pubblico-privati ed al diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni, COM(04), aprile 2004

Libro verde - Gli appalti pubblici nell'Unione europea - Spunti di riflessione per il futuro COM(96) 583, novembre 1996

**Anna Donati**

Presidente della Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato e responsabile nazionale Mobilità sostenibile ed Infrastrutture dei Verdi.

Nei primi anni '80 è fra i fondatori del movimento ecologista italiano e delle Università Verdi; membro della prima Federazione nazionale dei Verdi. Eletta alla Camera dei Deputati con il primo Gruppo dei Verdi in Parlamento (1987 - 1992): ha condotto battaglie per la legalità nella gestione degli appalti pubblici, facendo aprire l'inchiesta TangentAnas. Ha lavorato per il rilancio ed il risanamento delle ferrovie e del trasporto collettivo urbano; l'istituzione della VIA.

Assessore alla Mobilità del Comune di Bologna (1993-1995) ha portato a soluzione il progetto per la nuova ferrovia veloce, ha ottenuto il finanziamento della nuova rete tramviaria e promosso l'introduzione del sistema telematico (Sirio) di controllo degli accessi al centro storico. Nel 1994 ha fondato il network Car Free Cities, alleanza di 60 città europee per promuovere la mobilità sostenibile.

Responsabile nazionale Trasporti del WWF Italia (1995-2001): ha lavorato per politiche innovative a favore del trasporto collettivo,

contro le infrastrutture ad elevato impatto ambientale e per l'adozione del protocollo di Kyoto. Ha promosso la 1° Conferenza nazionale per una mobilità sostenibile degli ambientalisti italiani che ha dato impulso al nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001).

Consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato (febbraio 1998-febbraio 2001) si è impegnata per il miglioramento della qualità dei servizi ai passeggeri, l'incremento del trasporto merci, l'accelerazione degli investimenti, il risanamento dell'azienda.

Alle politiche del 2001 è stata eletta al Senato vincendo per la coalizione dell'Ulivo nel collegio Lombardia 27 Mantova e provincia; alle politiche del 2006 è stata rieletta al Senato in Veneto con lista per Insieme con l'Unione (Verdi-Pdci).



UTENSILI n2

Cantieri utili.

I Si dei Verdi per la mobilità sostenibile

• Supplemento al numero odierno di **"Notizie verdi"**, organo ufficiale di informazione della **Federazione dei Verdi**

• Direttore della collana: **Gianpaolo Silvestri**

• Direttore responsabile: **Enrico Fontana**

• Comitato editoriale:

Roberto Poletti, Giuseppe Trepiccione, Gianpaolo Silvestri (inserti Mappe e Utensili)

Editore **Undicidue** srl, via R. Fiore, 8 - Roma

• Progetto grafico e impaginazione: **Sagg** - Roma

• Reg. Trib. di Roma n. 34 del 7/2/2005

• Stampato il mese di febbraio 2007, da **Spedalgraf Stampa**, via Cupra, 23 - Roma

• Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 DCB - Roma