

INCIDENTE ALTA VELOCITA'

(Francesco Del Vecchio)

È successo. Dopo 15 anni. Ma questo non significa nulla. Non doveva succedere. Da quello che si è riusciti a sapere finora, poteva non succedere. La magistratura, con l'ausilio degli esperti, farà chiarezza. Comunque andrà, non sarà scalfita la tradizionale professionalità di maestranze e dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Professionalità che affonda le radici nel passato lontano di una tipologia di impresa che della sicurezza ha fatto, ha dovuto fare per ovvi motivi, un imperativo.

Nel tempo le tecnologie sempre più sofisticate in campo ferroviario hanno migliorato la sicurezza. Non che nel lontano passato non ci fosse la sicurezza. Cerano altri sistemi, non sofisticati, con al centro l'uomo (il bastone pilota, la chiave dello scambio...). Ma la sicurezza era comunque garantita. Diciamo che oggi le nuove sofisticate tecnologie consentono di mantenere i tradizionali elevati livelli di sicurezza in presenza di aumentate frequenze di treni e di nuove prestazioni e conseguenti superiori livelli di servizio (es. Alta Velocità), nonché di razionalizzazioni organizzative e produttive.

Quello che è successo a Lodi

consentirà di ripercorrere tutte le fasi dei processi produttivi, manutentivi, di collaudo, ecc., per verificare se, dove e come possono essere migliorati.

Ma una cosa è certa: l'obiettivo finale di tutto è il cittadino cliente. Questi deve sapere che quando prende un treno può stare tranquillo, deve sapere che c'è una macchina produttiva che funziona e che garantisce la sicurezza sempre. Va ricordato che vengono prodotti oltre 8.000 treni ogni giorno, treni con caratteristiche le più diverse, dalle frecce, agli interciti, ai regionali.

Veniamo all'incidente di Lodi. I cittadini, in occasione di eventi come questi vorrebbero sapere tante cose, vorrebbero sapere perché e come è successo. Leggono i giornali, ascoltano i notiziari e vengono all'improvviso bombardati da ricostruzioni, anche video (più o meno fedeli), del sinistro, vengono a conoscenza di termini tecnici specifici ferroviari, magari spiegati anche in maniera sommaria e imprecisa, di cui non sanno nulla per ovvi motivi (fonogramma, scambio, "posizione normale", attuatore). Le imprecisioni sono normali quando provenienti da fonti giornalistiche.

Poi ci sono le fonti giudiziarie. Queste ultime sono di regola frutto del contributo di esperti, di consulenti tecnici. Tuttavia i magistrati fanno le loro dichiarazioni in funzione del loro mestiere e delle loro finalità (individuare i responsabili).

È possibile che questo riversarsi di informazioni e notizie sulla collettività non contribuisca a darle certezze e fiducia; piuttosto è possibile che alla fine essa ne esca alquanto disorientata.

Sicuramente tra i soggetti che hanno titolo, competenza e autorità per dare alla collettività il giusto orientamento, cioè la fiducia nel servizio ferroviario, c'è innanzitutto l'azienda che lo produce, il Gruppo Ferrovie nelle sue rispettive componenti societarie.

In sintesi, una corretta informazione che spieghi brevemente con parole semplici

1. INCIDENTE ALTA VELOCITA'
2. IL PORTO DI VENEZIA E LA "VIA DELLA SETA"
3. TRASPORTO SU FERRO RAPPORTO PENDOLARIA 2019 DI LEGAMBIENTE
4. AIR ITALY - SI CERCANO SOLUZIONI
5. LA CURA DEL FERRO È NECESSARIA ANCHE PER IL SERVIZIO PASSEGGERI

come funziona il servizio ferroviario, quali sono le tecnologie adottate e a che cosa servono, quali sono le tecnologie per la sicurezza e come funzionano. Il cittadino capisce, apprezza e continua a viaggiare sereno a bordo dei treni.

2020

sono aperte le iscrizioni a

DT



*la quota è di
almeno € 30.00 da versare*

c/c postale **61369252** o

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

IL PORTO DI VENEZIA E LA “VIA DELLA SETA”

(Giovanni Saccà)

A partire da aprile 2020 la Ocean Alliance (alleanza tra alcune delle principali compagnie portacontainer del mondo) ha deciso di «tagliare» lo scalo a Venezia della propria linea diretta con la Cina – mantenendo invece Genova, La Spezia e Trieste, che con il loro potenziamento diverrebbero i nuovi terminali italiani della *Via della Seta*. Se nel 2019 l'Autorità portuale di Venezia ipotizzava la possibilità di fare arrivare in laguna navi da 8.500 TEU, lunghe al massimo sino a 335 m e con pescaggio sino a 11,5 m, da quest'anno non arriveranno più le navi da 6.500 teu, che facevano una toccata settimanale e che portavano un fatturato di un milione di euro ogni volta. Di fatto lo scalo veneziano dal 2020 verrà declassato in quanto verrà servito solo da navi *feeder* da Trieste e da Atene. Ciò comporterà un aggravio di costi e tempi rispetto a una linea diretta. Tutto ciò è dovuto sia all'evoluzione del gigantismo navale determinato dalla globalizzazione, sia al blocco dello scavo di canali nella laguna veneziana ed in particolare di quello dei Petroli, che collega la bocca di Malamocco (da cui entrano le navi commerciali) a Marghera. Il canale, anche a causa di ripetute «frane», si è interrato e il pescaggio è stato più volte ridotto dalla Capitaneria di Porto: si

è passati dagli 11,50 m del piano regolatore portuale a oltre un metro in meno per le navi più grandi. Da un lato c'è infatti il problema dei siti di conferimento dei fanghi scavati, dall'altra incombe il M.O.S.E. e l'eventuale innalzamento delle paratoie che metterebbe in seria difficoltà l'operatività del Porto. Tali problematiche sono dibattute vivacemente da anni tra i sostenitori della prosecuzione delle attività commerciali del porto di Venezia e della zona industriale di Marghera e coloro che immaginano un futuro diverso per l'intera area della laguna veneziana e per le aree circostanti.

Se dal 2010 sino all'inizio del 2017 l'Autorità portuale di Venezia aveva portato avanti il progetto di un porto offshore per risolvere tali problematiche, con la nomina del nuovo Presidente dell'Autorità portuale di Venezia tale progetto è stato messo da parte, anche per la contrarietà dei governi nazionali a finanziare nuove opere.

Alcuni agenti marittimi del Veneto, rendendosi conto dell'urgenza di contrastare tale linea di tendenza, hanno fondato la società VGate Srl, che ha depositato il 27 novembre 2018 al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare istanza per la definizione dei contenuti dello studio di impatto ambienta-

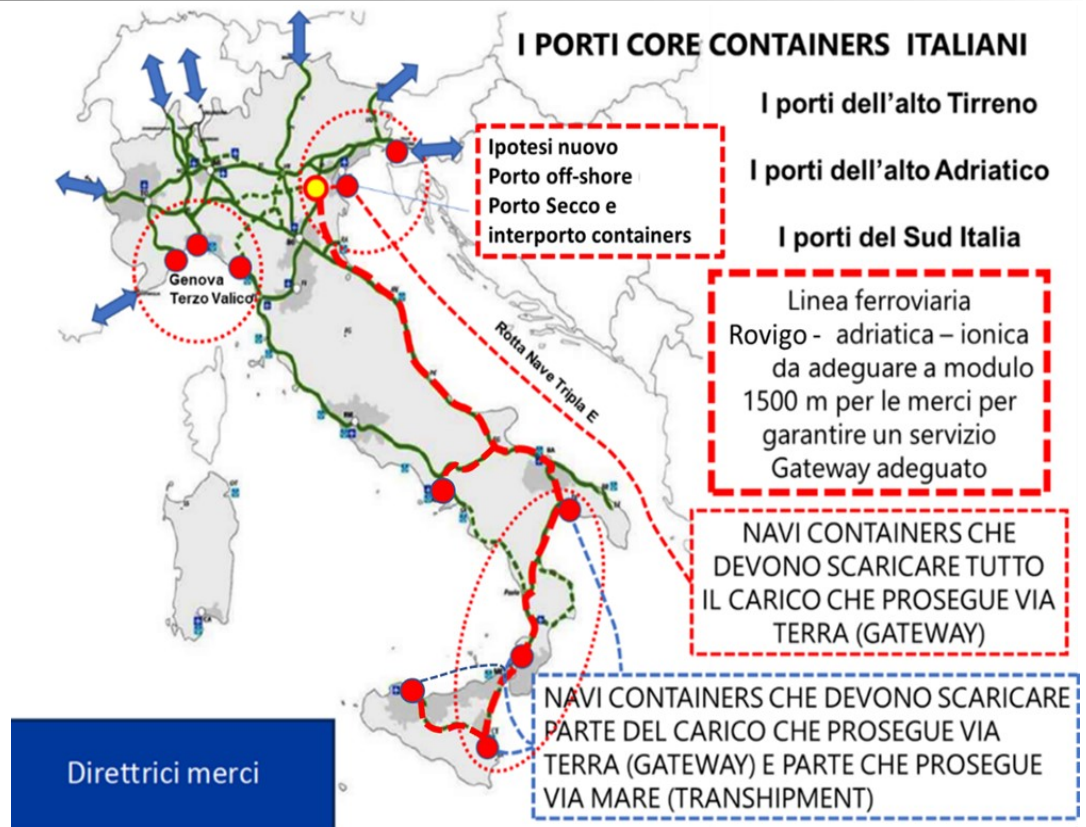
le (scoping) del progetto TPAV-C Terminal Plurimodale D'Altura VGATE per la realizzazione a Chioggia di un terminal “alti fondali” le cui caratteristiche ricordano in parte quelle del porto d'altura presentato nel 2010 dall'Autorità Portuale di Venezia. A differenza del precedente sarà posizionato a 2,3 km al largo dalla costa (di fronte a Isola Verde, frazione di Chioggia), anziché a 14,8 km dalla Bocca di Malamocco e dal Lido di Venezia. Tale progetto, prendendo spunto da analoghi progetti già realizzati e in via di realizzazione in molte altre parti del mondo a seguito dell'evoluzione del gigantismo navale, prevede il collegamento diretto con la terraferma sia stradale che ferroviario, senza la necessità di dover realizzare grandi opere come nel caso dei porti liguri e di Trieste, che hanno alle spalle sia le montagne sia città densamente abitate e con pochi spazi disponibili. Il nuovo porto è stato progettato per ospitare contemporaneamente due navi portacontainer di ultima generazione con capacità fino a 18mila teu.

Il cronoprogramma del progetto presentato da VGate Srl prevede che nel triennio 2019-2021 vengano espletate le fasi di autorizzazione dell'opera, nel quinquennio 2022-2026 venga portata a termine la costruzione del terminal plurimodale d'altura e delle opere accessorie e che venga realizzata la procedura di gara per la gestione del nuovo porto. Nel 2027 diverrebbe operativa la prima fase del progetto, che a pieno regime avrebbe una capacità di traffico annua pari a 500mi-

la TEU, flusso di traffico di cui il 59% verrebbe movimentato con camion, il 28% per via ferroviaria, il 3% su chiatte e il 10% verrebbe inoltrato verso altri porti con modalità di transhipment. Nel 2032 entrerebbe in esercizio la seconda fase, con cui la capacità arriverebbe sino a 1,1 milioni di TEU all'anno, traffico movimentato per il 55% con camion, per il 32,3% con treni, per il 5% con chiatte e per il 7,7% con modalità di transhipment. Nel 2037 diverrebbe operativa la terza e ultima fase con la quale la capacità verrebbe elevata a due milioni di teu, con una quota di transhipment che scenderebbe al 6,75% del totale, mentre ai camion verrebbe affidato il 48,25% del traffico, ai treni il 40,0% e alle chiatte il 5%.

Tale progetto ha la potenzialità, se opportunamente rivisto e finanziato anche dallo stato italiano e possibilmente anche dall'Europa, di trasformarsi nel più grande porto containers del Mediterraneo in grado di movimentare più di 10 Milioni di TEU/anno e di servire contemporaneamente tutti i quattro corridoi europei che attraversano la pianura padana. Se venisse rivisto il dimensionamento del nuovo porto e il suo collegamento con i corridoi TEN-T, sarebbe possibile generare un traffico tale da poter fare concorrenza ai porti del mare del Nord e servire una quota significativa dell'Europa centrale e orientale. Tale progetto, insieme a quelli di potenziamento dei porti liguri e di Trieste, potrebbe creare in Italia centinaia di migliaia di nuovi posti di lavoro e incrementare in modo signifi-

cativo gli introiti da parte dello stato italiano giustificando ampiamente la realizzazione dei nuovi trafori, che altrimenti rischierebbero di essere sovradimensionati. Se poi si prendesse in considerazione la possibilità di realizzare un nuovo interporto a servizio del nuovo porto Core di Venezia e si ipotizzasse di collegarlo con la linea ferroviaria adriatica, che diverrebbe la principale linea a servizio dei porti del centro e del sud Italia, si darebbe la possibilità ai porti italiani di attrarre nuovi traffici, trasformando gradualmente l'Italia nella più grande piattaforma logistica del Mediterraneo, così come si ipotizza da anni.



TRASPORTO SU FERRO RAPPORTO PENDOLARIA 2019 DI LEGAMBIENTE

(Antonio Castellucci)

Il 3 febbraio scorso, a Palermo, il Vicepresidente di Legambiente Edoardo Zanchini ha presentato il Rapporto Pendolaria 2019 alla presenza del Ministro per il Sud Giuseppe Provenzano e del Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti Giancarlo Cancellieri. Il Rapporto inizia con questa frase: "Il 2019 non è stato un anno qualsiasi per il trasporto ferroviario. Si sono festeggiati i dieci anni dell'entrata in funzione delle linee ad alta velocità..."

Purtroppo, tre giorni dopo si è passati dalla festa al lutto per un grave tragico incidente ferroviario. Il 6 febbraio un Frecciarossa 1000, treno di ultima generazione, partito da Milano alle 5 e 10 è deragliato alla velocità di 290 Km

orari nella stazione di Ospedaletto Lodigiani alle 5 e 34 dove, in nottata, erano stati eseguiti interventi di manutenzione dei binari. I due macchinisti, Mario Dacuonzo e Giuseppe Cicciù sono morti, i pochi viaggiatori, una ventina, ed altri tre dipendenti delle FS in servizio che non erano nelle prime carrozze, hanno riportato ferite non gravi. Sono in corso indagini tecniche e giudiziarie e c'è da augurarsi vengano individuate e con certezza le cause di questa tragedia.

Il Rapporto evidenzia il positivo impegno della nuova Commissione Europea che ha posto al centro dell'agenda politica un piano di investimenti di oltre mille miliardi di euro per poter rispondere

all'emergenza climatica e migliorare la qualità della vita. In questo scenario di cambiamento bisogna accelerare il rilancio del trasporto su ferro. La mobilità è molto cambiata e ci sono forti segnali per uscire dal modello di trasporto incentrato sull'auto privata.

Legambiente, attraverso la campagna "pendolaria", avviata nel 2008, cerca di dare un valido contributo per rendere il Paese "più moderno, giusto e sostenibile". Ogni giorno oltre 5 milioni e settecentomila persone utilizzano i treni regionali, per Legambiente il numero potrebbe quasi raddoppiare, si potrebbe arrivare a 10 milioni con le stesse strutture se meglio organizzate, nel 2018 rispetto al 2017 c'è stato un incremento di circa 45 mila persone. In questa tipologia di trasporto persistono differenze enormi nella qualità ed offerta del servizio. Il collegamento Bologna Firenze, con 164 treni al giorno, non ha paragoni in Europa, è una metro-

politana ad alta velocità. C'è stato un forte aumento in Lombardia, da 650 mila viaggiatori al giorno del 2011 si è passato a circa 802 mila, in Emilia-Romagna i viaggiatori sono quasi raddoppiati da 114 mila a 215 mila, una certa ripresa c'è stata anche in Veneto e Piemonte, in Campania invece c'è un continuo calo, da circa 467 mila passeggeri del 2011 si è passato a 262 mila, dati negativi si riscontrano anche in Umbria, Molise e Basilicata. Circa 2 milioni e 800 mila persone prendono le scarse metropolitane presenti in solo sette città; circa 50 mila utilizzano i treni intercity, meno 46% rispetto al 2010 e questi treni sono fondamentali nelle direttrici fuori dell'alta velocità, specie al Sud e nei collegamenti tra i capoluoghi di provincia. Ben 170 mila persone utilizzano i treni ad alta velocità (144 mila di FS e 26 mila di NTV- Italo), nel 2008 erano 74 mila, solo FS. Il successo dell'alta velocità riguarda però solo il 6% della rete ferro-

viaria, circa 1000 km su poco più di 16000 km.

Gli investimenti di alcune Regioni hanno consentito l'acquisto di nuovi treni e l'età dei treni regionali è passata da 18,6 anni del 2016 a meno di 15 anni, ma il miglioramento ha riguardato maggiormente il Nord ed il Centro del Paese.

Legambiente evidenzia che tanti viaggiatori non si servono più del treno perché molte stazioni sono impreziate e mancano i servizi essenziali e ciò crea disagi e paure reali, occorrerebbero

iniziative adeguate da parte di Regioni, Comuni e Ferrovie dello Stato.

L'agenzia di informazione dei Trasporti Ferpress ha dato particolare rilievo ad un accordo di programma sottoscritto il 12 febbraio scorso da Regione Campania, Comune di Benevento e Ferrovie dello Stato in merito alla riqualificazione della stazione FS di Benevento relativo ai lavori per l'alta velocità. Si sperava che l'accordo prevedesse anche il ripristino dei servizi di intermodalità, scambio trasporto su gomma ferro abolito con

la costruzione di una fontana inopportuna nel piazzale antistante la stazione dove in precedenza autobus e taxi sostavano sotto una comoda pensilina. Benevento ha uno scalo ferroviario piuttosto importante, assicura i collegamenti con tutti gli altri Capoluoghi della Campania nonché direttamente con Roma, con la Puglia ed il Molise, inoltre, è anche sede principale della linea Benevento-Cancello-Napoli della concessionaria regionale EAV (Ente Autonomo Volturno). L'atrio della stazione è diventata un'area deserta, le

sale d'aspetto sono chiuse, sono spariti gli esercizi commerciali, bar, ristorante, negozi nonché i servizi di assistenza alla clientela. Inoltre, agli autobus pubblici che collegano i paesi della Provincia con il Capoluogo e che passano per la stazione è fatto divieto di fermarsi, devono proseguire fino al Terminal bus abbastanza lontano dalla stazione. Sembra quasi una scelta per allontanare i viaggiatori dal treno e, purtroppo, non è un caso isolato.

AIR ITALY SI CERCANO SOLUZIONI

(la Redazione)

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, nel corso del Question Time alla Camera.

ha risposto ad una serie di interrogazioni sulla situazione relativa alla compagnia aerea Air Italy.

La De Micheli ha innanzitutto sottolineato il disappunto del governo per aver appreso, solo dalla stampa

la decisione degli azionisti di liquidare la società. ed ha sottolineato che – non appena appresa la notizia – sono subito partite tutte le iniziative per la ricerca di soluzioni, malgrado che la situazione rimane difficile. La ministra ha confermato di aver immediatamente convocato i liquidatori e l'Enac per esaminare le conseguen-

ze di una scelta che ha riflessi notevolissimi sia sul piano occupazionale e trasportistico.

Il Governo, d'accordo con il Ministero, ha chiesto di individuare percorsi alternativi rispetto alla liquidazione, al fine di assicurare soprattutto la tutela dei lavoratori e la continuità dei voli non solo dalla Sardegna

La De Micheli ha comunicato di aver fissato un incontro con le organizzazioni sindacali e con i rappresentanti delle Regioni Lombardia e Sardegna, per l'esame e la

ricerca delle possibili soluzioni

Inoltre, la ministra ha spiegato di aver chiesto un incontro urgente con l'ambasciatore del Qatar.

L'impegno del Governo rimane comunque finalizzato alla tutela dei dipendenti della società Air Italy,

E nell'incontro avuto con i liquidatori è stata indicata la necessità di verificare la possibilità di trovare soluzioni alternative alla liquidazione della compagnia aerea.

LA CURA DEL FERRO È NECESSARIA ANCHE PER IL SERVIZIO PASSEGGERI

(Luigi Bianchi)

"Clienti cresciuti del 20%. Passeggeri Flixbus in aumento. La meta preferita? Lubiana." Il positivo bilancio di Flixbus in partenza da Trieste, in evidenza sul Piccolo di oggi, è il contraltare del disimpegno di Trenitalia che, dopo la caduta di muri e confini, ha ridotto Trieste Centrale al rango di impianto regionale, con l'eliminazione di tutte le relazioni internazionali. Solo il 10 Settembre 2018, il Piccolo

poteva annunciare: "Trieste - Lubiana in treno. Riaperta la storica linea. Il viaggio? Due ore e 26' ". La regressione culturale di Trenitalia, che arrivò a non considerare strategiche le storiche linee del Nord-Est (Meridionale, Transalpina e Pontebbana), ha prodotto l'inevitabile effetto: ulteriore favore della strada, già vincente, in contrasto con l'esigenza della riconversione modale a favore della rotaia, obiettivo

del Progetto '80 e del Piano generale dei trasporti (dal coordinamento all'integrazione per mobilità e logistica di livello europeo). Il Porto di Trieste, invece, con la "cura del ferro", ha dimostrato che è proprio la rotaia alla base del successo nello sviluppo dei traffici, europei e nazionali. Solo la "cura del ferro" può consentire a Trenitalia di recuperare il terreno perduto, naturalmente con un'offerta competitiva anche nel servizio passeggeri a Trieste e nel Friuli-Venezia Giulia. Che cosa impedisce di attestare a Villaco e a Lubiana le Frecce

(che attualmente si fermano a Udine e a Trieste) per realizzare la saldatura con la rete ferroviaria europea? Sarebbe il primo passo per legare la "Metropolitana d'Italia" alla "Metropolitana d'Europa", portando a livello continentale il grande successo dell'alta velocità italiana nel quadro dell'integrazione ferroviaria europea. Anche per i passeggeri, avanti con "la cura del Ferro"!