

## A PROPOSITO DEI “NOTAV A PRESCINDERE”

*Ugo Surace*

Non passa mese che non si verificano attentati alle linee ad alta velocità italiane: con gli incendi e con gli attentati agli impianti sulla tratta Bologna – Firenze o sulla Roma – Napoli, di cui alle notizie di stampa più o meno recenti, si perpetua l'azione di disturbo di irresponsabili che, proprio con queste azioni, dimostrano lo stato di degrado mentale in cui è piombato il gruppo dei contestatori che si muovono dietro lo slogan NOTAV. Si è passati dalla tutela degli interessi diretti delle popolazioni locali per la difesa del proprio territorio alla contestazione pura e semplice dell'intero sistema ferroviario moderno che va sviluppandosi in tutta Europa e nel Mondo. Puro oscurantismo di fatto, con buona pace dei De Luca di Turno, dei Grillo del trasporto delle mozzarelle e di tutti i soloni, i giornalisti e gli pseudo esperti che teorizzano l'inutilità del nuovo collegamento

ferroviario Torino-Lione.

Qualcuno dovrà spiegare agli irriducibili oppositori che ragionano a suon di bottiglie incendiarie e di attentati all'intero sistema che la Torino-Lione è il principale anello mancante del corridoio che collega l'Italia e l'Europa sud-occidentale con i Paesi dell'Europa centrale e orientale. La mancanza di tale collegamento ad alte prestazioni ostacola le relazioni di trasporto ferroviario tra la Spagna, la Francia, l'Italia e l'Europa centrale e orientale. Tenere fuori l'Italia dal sistema ferroviario europeo e intercontinentale del futuro è frutto di una visione miope e irresponsabile.

Sarà necessario anche spiegare ai professionisti del “NO a prescindere” che non ha senso sostenere che, in fondo, oggi non c'è traffico e che non è prevedibile che aumenti nel breve e medio termine, perché il ragionamento non vale per opere

che hanno durata centenaria. Se ai tempi di Cavour, nel lontano anno 1856, avesse preso piede un ragionamento del genere, oggi non avremmo né il tunnel ferroviario, né – men che mai – il tunnel stradale del Frejus.

Per quanto riguarda poi la teoria dei pericoli per la salute dei cittadini e per l'ambiente a causa della sbandierata presenza di materiale cancerogeno presente nei materiali di scavo del tunnel varrebbe la pena farsi spiegare dai soliti esperti perché lo stesso pericolo non viene sbandierato dagli Svizzeri per il tunnel del San Gottardo o dagli stessi Francesi nel cui territorio gravitano ben due terzi del tunnel di base che è lungo 57 km di cui ben 45 km si trovano nel territorio francese contro i 12 km che interessano il territorio italiano.

Ma tutto questo non interessa ai “NOTAV a prescindere” che ormai sono scesi in

1. A PROPOSITO DEI “NOTAV A PRESCINDERE”
2. NOTAV E SÌTIR CONTRO LA FERROVIA EUROPEA E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
3. IL TRAFORO DEL SAN GOTTARDO IN DIRITTURA D'ARRIVO
4. FS TENTA IL RILANCIO DEL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA
5. L'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA 25 ANNI DOPO
6. PRIVATIZZAZIONE — PROCEDE IL PROCESSO DI CESSIONE DELLA RETE ELETTRICA E DELLE ATTIVITÀ DI GRANDI STAZIONI
7. TPL: LA RIFORMA DEL SETTORE VERSO LA DIRITTURA D'ARRIVO

campo contro il sistema ferroviario ad Alta Velocità con gli attentati agli impianti di linea nel silenzio assordante dei politici e dei sostenitori ed esperti più o meno competenti che qualche elemento di competenza dovrebbero pure possederlo per far distinguere il sistema AV dalle opere destinate all'attraversamento delle Alpi.

La quota annuale di iscrizione a Dimensione Trasporti è di € 25,00

da versare

c/c postale n. 61369252 intestato a DIMENSIONE TRASPORTI

oppure

Codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

# NOTAV E SÌTIR

## CONTRO LA FERROVIA EUROPEA E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

L. Bianchi

La linea Torino-Lione sta ancora impegnando i media con l'interrogativo: "la linea è davvero utile?".

Sotto l'acronimo TAV va letto in realtà adeguamento dei corridoi paneuropei alle acquisizioni tecnologiche del terzo millennio (già realizzato in quelli a nord delle Alpi).

Le nuove linee non possono ricalcare le ferrovie ottocentesche, così come le autostrade non possono essere realizzate secondo i criteri delle strade

ordinarie, progettate per carri e carrozze a trazione animale.

Mettere in dubbio l'utilità della TAV (che non ha una dimensione provinciale, ma è un segmento del Corridoio europeo n.2 - Mediterraneo) significa rinunciare alla riconversione modale a favore della rotaia (obiettivo prioritario del Piano generale dei trasporti), scelta decisiva per riportare la competitività della logistica italiana a livello europeo: il *tutto gomma* dell'Italia incide pesantemente

sul costo totale del trasporto intermodale, con risvolti negativi sulla competitività di tutte le imprese e quindi dell'economia nazionale.

La mancata riconversione modale è inoltre il primo nemico della mobilità sostenibile: i Tir stranieri che intasano le autostrade italiane pongono seri problemi in tema di ecologia e di sicurezza. Nessun dubbio quindi: l'economia nazionale avverte l'urgenza di avere al più presto la rotaia del terzo millen-

nio con una moderna ferrovia che consenta all'Italia di rientrare nella rete ferroviaria europea, portando un sensibile miglioramento del servizio internazionale - merci e viaggiatori - settore da tempo trascurato dalle FS Italiane, in contrasto con le esigenze dell'economia nazionale e della promozione turistica.

## IL TRAFORO DEL SAN GOTTARDO IN DIRITTURA D'ARRIVO

La Redazione

L'apertura del traforo del San Gottardo è ormai in dirittura d'arrivo. E' già fissata la data dell'inaugurazione per il 2 giugno 2016 e c'è da scommettere che in Svizzera la data sarà rispettata.

Si tratta della più lunga galleria ferroviaria del mondo (57 km.) che consentirà di migliorare il collegamento tra la Germania e la Pianura Padana sul corridoio Italia, Svizzera, Germania,

Olanda per unire due dei principali porti europei: Rotterdam e Genova. Il tunnel di 57 km consentirà la circolazione al suo interno di treni di 750 metri con velocità massima di 160 km/h.

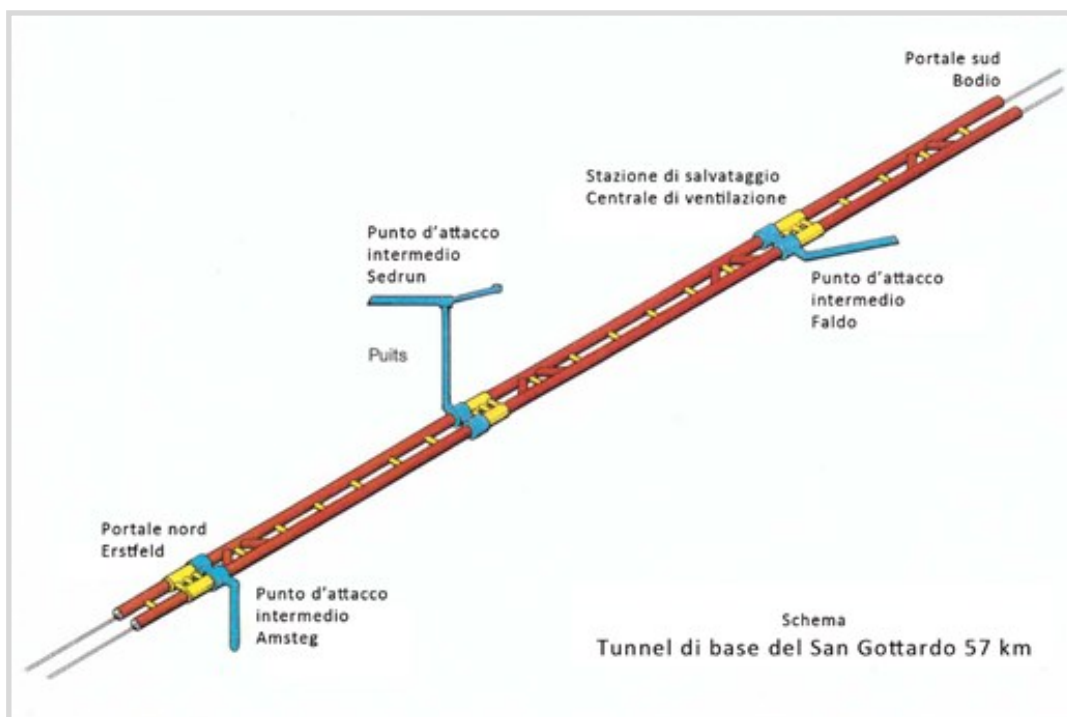
La realizzazione della nuova infrastruttura consentirà alla Svizzera di raggiungere il suo obiettivo da sempre dichiarato di trasferire dalla strada alla rotaia una rilevante quantità dei

TIR che attualmente attraversano il territorio alpino e che, in vista del raddoppio del Canale di Suez, è prevedibile un forte aumento del traffico merci perché viene riaffermata la centralità del ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti per i collegamenti con il retroterra verso il Nord e Centro Europa oltre che verso l'area continentale dell'Est.

In uno scenario del genere il

problema del superamento della dorsale appenninica costituisce un ostacolo rilevante per il trasporto ferroviario perché i treni oggi non possono eccedere la lunghezza di 450 metri e le pendenze delle linee attuali impongono il ricorso alla doppia trazione mentre, con la nuova infrastruttura potranno circolare treni più lunghi, in tempi più ridotti e minori costi. Ne va dunque del futuro del ruolo dei porti italiani ed ecco perché un'opera come la galleria di base del San Gottardo può rappresentare una grande opportunità per i nostri porti a condizione però che la rete ferroviaria di retroterra, i terminali e gli impianti risultino adeguati alla nuova realtà.

Il nuovo tunnel e le opere previste sulla rete costituiscono un elemento importante della politica svizzera diretta al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia alla luce anche del crescente impiego di semirimorchi con altezza di quattro metri. Non sembra che da noi si registri una medesima attenzione ai benefici che il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia produce all'ambiente.



# FS TENTA IL RILANCIO DEL TRASPORTO DELLE MERCI PER FERROVIA

La Redazione

Le Ferrovie dello Stato tentano il rilancio di FS Cargo con un piano triennale di investimenti.

Da alcune notizie che circolano nell'ambiente si tratta di un piano che prevede la costituzione di una nuova società nell'ambito del gruppo dedicando un investimento di 573 milioni di euro nel prossimo

triennio. Un piano di rilancio del trasporto merci di cui si parla da tempo che coinvolge tutte le competenti strutture aziendali per realizzare un progetto che consenta il riposizionamento del Gruppo nel segmento del trasporto merci ferroviario e della logistica, sia a livello nazionale che europeo.

2018 del trasporto merci su ferro.

Il piano di rilancio del settore prevede una ampia riorganizzazione delle attività del Gruppo finalizzata a far diventare Trenitalia Cargo una delle società che faranno capo alla Holding FS.

La documentazione riguardante il progetto è già stata

consegnata ai Sindacati e sarà interessante conoscerne il parere. Il progetto prevede una prima fase con un orizzonte temporale di tre anni dedicato soprattutto al rinnovo del parco rotabili con l'acquisto di locomotori e carri. E' anche previsto nel piano l'avvio di processi diretti a realizzare un incremento di produttività di almeno il 15 %: argomento questo che investe direttamente i Sindacati che ovviamente dovranno verificare il grado di coinvolgimento degli interessi dei lavoratori.

## L'ANELLO FERROVIARIO DI ROMA 25 ANNI DOPO

A. Castellucci

Il Comune di Roma e le Ferrovie dello Stato hanno sottoscritto un accordo per il recupero, entro il mese di giugno del prossimo anno, di un importante tratto del cosiddetto "anello ferroviario di Roma": quello tra le stazioni di Valle Aurelia e Vigna Clara.

Si tratta dello stesso percorso inaugurato a suo tempo per i Mondiali di calcio del 1990 che fu utilizzato per il transito di solo 7/8 treni e subito chiuso per una serie di gravi problemi. La tratta ferroviaria ha una estensione di circa 7

km di cui 4,5 in galleria tra la stazione di Valle Aurelia verso la stazione S. Pietro per raggiungere le nuove stazioni Olimpica Farnesina e Vigna Clara lasciate poi abbandonate.

Il costo dell'opera ammonta a circa 100 milioni di euro. E anche questa volta, purtroppo, l'anello si fermerà a Vigna Clara. Il progetto prevede la creazione di una nuova stazione, Tor di Quinto, e la realizzazione di due ponti per l'attraversamento del Tevere e dell'Aniene.

Dopo tanti anni si sperava che la ripresa dell'importante opera potesse riguardare l'intero anello e quindi anche la tratta tra Vigna Clara e gli impianti ferroviari di Roma Tiburtina e Roma Smistamento per chiudere finalmente l'anello con circa 5 km di nuova linea.

L'iniziativa è più che apprezzabile, ma è necessaria una precisa e puntuale programmazione per dare continuità ai lavori perché il completamento dell'opera è di vitale importanza per la mobilità, non solo per Roma, ma per l'intera area della Città Metropolitana e ben oltre perché l'anello ha una grande validità se completo, va perciò fatto ogni sforzo perché ciò si realizzi.

Questo problema l'abbiamo già trattato altre volte e, tenuto conto della sua importanza, riteniamo sia opportuno riprenderlo e riepilogarne la complessa e lunga storia.

Negli anni '30 del secolo scorso furono avviati

i lavori per dotare Roma di una struttura circolare su ferro che abbracciasse una vasta area della città. I lavori, sospesi, per la seconda guerra mondiale, furono ripresi per le olimpiadi del 1960, ma con una diversa destinazione d'uso.

Le strutture ferroviarie avviate, comprese due gallerie, furono utilizzate per l'assetto stradale finalizzato al collegamento con il costruendo stadio Olimpico e con gli altri impianti sportivi dando così la precedenza al traffico stradale per soddisfare la nascente motorizzazione di massa.

Il problema "anello" fu ripreso in occasione di un altro avvenimento sportivo, il campionato mondiale di calcio del 1990, questa volta per collegare lo stadio Olimpico con una struttura su ferro e si diede avvio all'anello ferroviario.

Il primo tratto, tra Valle Aurelia e Vigna Clara, fu realizzato sotto la spinta di una scadenza obbligata con effetti negativi che hanno pregiudicato tutta l'opera. Per dare una idea del pressapochismo dei lavori va ricordato che per permettere il passaggio dei viaggiatori dalla stazione allo stadio fu necessario l'intervento del Genio Militare che costruì un ponte provvisorio, Bailey, di quelli che le forze anglo-americane utilizzavano,





durante la guerra, per l'attraversamento dei fiumi per aggirare ponti minati.

I lavori si svolsero in piena tangente, i costi aumentarono a dismisura, come avvenne anche per lo Stadio ed altri lavori. Intervenne la Magistratura. Gli impianti furono sottoposti a sequestro con gli immancabili processi durati anni. In occasione del Giubi-

leo del 2000 e, successivamente, con la candidatura di Roma alle Olimpiadi del 2020, annullata dal Governo Monti per la crisi economica, ci sono state numerose iniziative e, sempre, riappariva quest'opera necessaria ed incompiuta.

Nel 1990, in coincidenza con l'approvazione della legge per "Roma Capitale" la Direzione generale POC Programmazio-

ne Organizzazione e Coordinamento) del Ministero dei Trasporti, Direzione soppressa con la riforma del Ministero, senza salvarne le funzioni, elaborò uno studio monografico denominato "L'anello ferroviario per Roma Capitale" in cui si evidenziava, in particolare, lo stato del trasporto su ferro di Roma e della sua cintura e sviluppi eventuali".

Anche adesso, per rafforzare l'iniziativa si fa riferimento ad un evento straordinario, al prossimo "Giubileo straordinario" ed ai benefici per i tanti pellegrini. Ci auguriamo che questa coincidenza porti migliori risultati, ma sarebbe ora che problemi di questo genere siano considerati fatti ordinari e non di emergenza.

## PRIVATIZZAZIONE PROCEDE IL PROCESSO DI CESSIONE DELLA RETE ELETTRICA E DELLE ATTIVITÀ DI GRANDI STAZIONI

*La Redazione*

L'Ing. Elia ha rilasciato recentemente una lunga intervista a un settimanale economico in cui fa il punto sul processo di privatizzazione avviato dal Governo e sullo stato della Holding da lui guidata da più di un anno.

La collocazione in borsa, ha dichiarato l'Ad di FSI, consentirà alla Holding di uscire dalla posizione ambigua in cui viene a trovarsi oggi e darà stimoli nuovi e un'ulteriore angolazione da cui guardare i processi industriali e i servizi da fornire agli utenti.

La privatizzazione del Gruppo renderà più chiaro che FSI è un soggetto privato che fornisce servizi e per questi viene remunerato. Oltre ad alcuni dati economici sulla situazione industria-

le del Gruppo, Elia ha riferito su due importanti processi di dismissione in corso: quello relativo alla rete elettrica da cedere a Terna di cui sarà l'Autorità per l'Energia a fissare i parametri per la definizione dei valori di cessione, e quello relativo alle attività commerciali di Grandi Stazioni di cui ha confermato il grande interesse dimostrato da parte di operatori specializzati. Inoltre si è soffermato a sottolineare l'enorme capacità di spesa del Gruppo mirata ad aumentare le potenzialità delle linee, la velocizzazione dei percorsi, la frequenza dei treni e la qualità del servizio

Il processo di privatizzazione ha di fatto avuto inizio con le decisioni del Consiglio di Ammini-

strazione che ha ormai avviato il processo di cessione della rete elettrica FS e delle attività dei Grandi Stazioni.

Il Consiglio di amministrazione di FS ha dato il via al processo di dismissione della rete elettrica che sarà trasferita a Terna. La decisione prevede il trasferimento dell'infrastruttura elettrica ad una nuova società denominata Self (Società Elettrica Ferroviaria) strumento necessario per dare il via all'operazione di dismissione. La chiusura dell'operazione però avverrà probabilmente solo verso la fine dell'anno dopo che l'Authority per l'Energia e il Gas porterà a termine gli accertamenti e le procedure per definire l'esatto valore

dell'asset.

Per quanto riguarda Grandi Stazioni, il Consiglio ha dato il via libera alla scissione degli asset più importanti. L'Amministratore delegato di FS è autorizzato a costituire tre società: GS Rail, GS Real Estate e GS Retail.

In GS Rail, in cui confluiranno le infrastrutture, FS sarà proprietaria del 100% delle azioni, in GS Real Estate confluiranno gli immobili e in GS Retail le attività commerciali. Si tratta di un processo che avrà maggiore durata perché saranno necessarie ulteriori decisioni del Consiglio d'Amministrazione che dovrà approvare la costituzione delle tre società per poi investire il Consiglio di Grandi Stazioni che dovrà formalizzare e approvare definitivamente l'operazione. Al termine della complessa operazione dovrà essere emanato il bando internazionale per cedere le due attività di cui è prevista la cessione.

FS stima di ricavare dalla operazione di cessione delle due attività cedibili, almeno 1 miliardo e 800 milioni.

## TPL LA RIFORMA DEL SETTORE VERSO LA DIRITTURA D'ARRIVO

*La Redazione*

Stando alle notizie del vice ministro dei trasporti Riccardo Nencini espresse in occasione di un recente convegno a Torino, entro il mese di giugno il disegno di legge delega per il riordino del sistema del trasporto pubblico locale in Italia sarà portato al Consiglio dei ministri. Si tratta di un provvedimento già atteso da diverso tempo che ha subito qualche

ulteriore ritardo dovuto al cambio di guida fra Lupi e Delrio al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Al convegno hanno partecipato gli amministratori delegati di Rfi e Trenitalia, Maurizio Gentile e Vincenzo Soprano, personalità politiche regionali, parlamentari e assessori regionali e comunali

A proposito del ddl di riforma

del TPL, il senatore Esposito ha annunciato la novità dell'introduzione della facoltà per le Regioni di reinserire il biglietto a bordo dei mezzi per contrastare il mancato pagamento del biglietto. Il viceministro Nencini ha osservato che "con imprese come le Ryanair del trasporto su gomma già arrivate in Italia, dobbiamo per forza rivedere il nostro trasporto

pubblico locale. L'Italia era carente sul fronte delle lunghe percorrenze, ma ora lo è molto meno. Ora è tempo di riorganizzare il trasporto su ferro nelle Regioni e dentro le città, e nel provvedimento va inserito tutto ciò che serve per rivitalizzare il servizio, anche attraverso la collaborazione fra pubblico e privato".

L'amministratore delegato di Trenitalia, Vincenzo Soprano, riferendosi alla decisione della giunta regionale piemontese di dividere in tre lotti i servizi Tpl, ha osservato che, nel campo dei trasporti, "mettere a gara lotti troppi piccoli provoca un aumento dei costi".