

Le ferrovie nella metropoli diffusa veneta, tra forme innovative (la metropolitana di superficie) e pendolari al palo; tra aree di sviluppo ferroviario (il triangolo Padova–Mestre-Treviso) e tutti gli altri territori in difficoltà di mobilità

By sebastianomalamocco



la ramificazione in stralci successivi della metropolitana veneta di superficie (immagine ripresa dal progetto della Net-Engineering)

Appare contraddittorio il lento e faticoso sviluppo del trasporto su ferroviario (delle persone e delle merci) che vi è nella città-metropoli diffusa veneta. Regione emblematica del fatto che non esiste, istituzionalmente, una grande città, di milioni di persone, come Roma, Milano, Torino, Palermo, Napoli... ma vi sono tante medie e piccole realtà urbane che si connettono intensamente tra di solo: per motivi di lavoro, economici; ma anche per il tempo libero (lo sport, le iniziative culturali e i luoghi e le occasioni di ritrovo popolare domenicale, serale...).

In Veneto sono in corso i lavori del primo stralcio della SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale) un'idea sicuramente strepitosa, apparsa sul Piano Regionale dei Trasporti approvato dalla Regione nel lontano 1990, di utilizzo della rete ferroviaria "normale" per far transitare treni più moderni e veloci (e con scadenze più ristrette: in media ogni venti minuti o poco più), costruendo nuove "fermate" (non stazioni!) in luoghi di attrazione di passeggeri (qui sotto vi facciamo vedere quella del nuovo Ospedale di Mestre).



fermata SFMR di Venezia Mestre Ospedale

Tutto bene dunque? Non proprio. Sì, la situazione è in movimento, e questo è bene; ma come potete vedere negli articoli di seguito, la metropolitana di superficie interessa un'area limitata del Veneto, questo primo stralcio (il triangolo ferroviario tra **Venezia, Padova e Castelfranco Veneto** più le tratte da Venezia per **Mira Buse, Treviso e Quarto d'Altino**), lasciando di fatto fuori tutto il resto del Veneto (il secondo stralcio della metropolitana regionale comprende le tratte **Quarto d'Altino-Portogruaro, Treviso-Conegliano, Castelfranco Veneto-Vicenza e Padova-Monselice**, godeva di un finanziamento statale di 100 milioni di euro che è stato tolto nel luglio scorso a vantaggio delle zone terremotate dell'Abbruzzo). Ma se i soldi di questo secondo stralcio probabilmente riappariranno (non si sa quando...) è anche vero che i tempi di realizzazione si allungheranno, e in ogni caso, paradossalmente le aree con maggiori difficoltà di mobilità con trasporto pubblico (come l'alto Trevigiano, il Bellunese, la Pedemontana Vicentina...) resteranno al palo per chissà quanto... e, appunto, sono proprio le aree a minor presenza di trasporto pubblico...

Resta oggettivamente la condizione di una regione (il Veneto) che, con la sua urbanistica "sparsa", è difficile da organizzare in una mobilità alternativa all'uso dell'automobile: più facile e semplice è fare trasporto pubblico nei luoghi densamente abitati dove l'offerta di trasporto trova una domanda concentrata e consistente.

Il presidente della Provincia di Trento Dellai sta progettando una **MetroLand**, cioè un sistema di treni veloci per le località trentine medio-piccole verso i poli di attrazione, come Trento (è che in quella regione ci sono più soldi a disposizione, o è anche un progetto virtuoso?).

Sarà da capire che tipo di trasporto pubblico offrire a popolazioni che vivono lontane dalle maggiori città e con difficoltà, e che con mezzi collettivi spesso obsoleti, faticosamente si spostano. Il rischio è che alcune aree urbane si sviluppino virtuosamente sempre più (come nel Veneto il triangolo "Padova – Venezia – Treviso", ed altre aree già in difficoltà di mobilità e servizi essenziali, lo siano nel prossimo futuro (in difficoltà) ancor di più. E' un rischio per il mantenimento di un paritario "diritto di cittadinanza".

.....

Trenitalia, ultima fermata esasperazione. Pendolari veneti sul piede di guerra

Scali senza impiegati e biglietterie, sportelli chiusi da anni: il Movimento Consumatori avvia una causa collettiva

da "il Gazzettino" del 14/9/2009

VENEZIA – Trenitalia, gli utenti sono all'esplosione. I problemi sono ormai moltissimi, a partire dalle stazioni, quelle cosiddette minori, in cui non c'è più personale, non esistono nemmeno le "macchinette" obliterate e se ci sono spesso non funzionano. Per non parlare dei convogli, che su alcune linee sono vecchi, obsoleti e sempre sovrappollati.

L'elenco è lungo. Nel veneziano, i più fortunati sono sicuramente i pendolari della stazione di San Donà di Piave che possono acquistare il biglietto o l'abbonamento da quel signore in divisa, una tipologia ormai in via di estinzione, che si chiama bigliettaio. I più sfortunati sono invece quei pendolari di altre stazioni della provincia che devono fare i conti con biglietterie automatiche fuori uso e come se non bastasse di obliterate che non funzionano. E qui di esempi ce ne sono in abbondanza. Come nella stazione di Mira-Mirano dove il distributore di biglietti è da tempo fuori uso, lo stesso vale per Meolo dove il disagio dura "solo" da un anno. Nelle stazioni di Spinea, Gaggio Porta Est e Carpenedo per acquistare il biglietto ci si deve rivolgere agli esercizi commerciali che spesso non sono proprio vicini alle stazioni e non sempre aperti. A Quarto d'Altino invece, il distributore c'è, ma non accetta banconote, per cui una volta pieno il contenitore, le monete vengono respinte. A Padova sono soprattutto i materiali a suscitare le lamentele dei pendolari della linea Montagnana-Monselice, migliaia fra studenti e lavoratori che ogni giorno salgono sui convogli di Trenitalia diretti per

lo più a Padova. Gli orari delle corse, realisticamente, sono invece accettabili, con alcuni accorgimenti messi in opera anche di recente per le coincidenze alla stazione di Monselice. Le stazioni di Montagnana, Saletto, Ospedaletto ed Este sono da anni senza personale né biglietteria, spesso con le macchinette obliteratrici fuori servizio.

Ma sono soprattutto i convogli a creare frequenti malumori. Anche se la linea è da anni elettrificata, fra Montagnana e Padova corrono spesso vecchie motrici diesel che dimostrano tutti i chilometri percorsi, mentre raramente si vedono i moderni “treni ad alta frequentazione” che sono destinati ad altre linee. I convogli, così, sono quasi sempre vecchi e sporchi, fuori e soprattutto dentro, porte che non si aprono, condizionatori che, se funzionano, lo fanno in un vagone sì ed in uno no. L’altro grosso problema è quello del sovraffollamento di alcune corse; su tutte il “Regionale 11559” che parte da Padova alle 18.21: due vecchi vagoni chiaramente insufficienti per il più frequentato orario di ritorno a casa. Disagi sono stati più volte segnalati anche lungo la tratta ferroviaria tra Camposampiero e Padova e tra Camposampiero e Castelfranco. I pendolari hanno costituito un Comitato scrivendo più volte a Trenitalia.

Nel Bellunese quella che è stata definita dagli addetti ai lavori come una delle estati più tormentate della storia della ferrovia bellunese terminerà con una buona notizia. Proprio oggi, lunedì 14, infatti, riapre la linea Ponte nelle Alpi-Conegliano interrotta per due settimane per consentire l’esecuzione di interventi di miglioria. «Almeno qualcosa di buono – commenta ironico Lino Di Sano, segretario provinciale Uil Trasporti – in quest’ultimo lungo periodo in cui i problemi si sono sommati uno dopo l’altro».

A cominciare dalla carenza di personale che ha visto gli sportelli delle stazioni di Belluno e di Feltre rimanere con le serrande abbassate, nel complesso, per cinque volte. Per proseguire poi con i numerosi guasti registrati che hanno indotto gli utenti a dover ripiegare sugli autobus sostitutivi. E ancora, i distributori automatici di biglietti fuori uso ormai da un paio di anni. «Una situazione – sottolinea Di Sano – che più volte ci ha fatto lanciare un grido di allarme: “Basta continuare a perdere pezzi”. La linea ferrata nella nostra provincia è di circa 100 km e purtroppo rappresenta, sempre più spesso, un calvario per molti utenti.

Soppressione di treni, autocorse sostitutive (alcune “fantasma”), ritardi, mancanza di informazioni. Sarà la scarsa manutenzione o la veneranda età dei mezzi, sta di fatto che i problemi non mancano mai». Altra questione difficile è quella che riguarda la soppressione della figura del capostazione a Calalzo. «Ruolo – ricorda Di Sano – presente solo quando circola il treno Calalzo-Roma, e non sempre, con due turni quotidiani. Nella stazione cadorina esiste solo la biglietteria di Trenitalia che attua un turno spezzato con apertura alle 8 e chiusura alle 17; più pausa pranzo 12.30 alle 14.30». «Da gennaio 2007 il prezzo dei biglietti Trenitalia è aumentato, senza che sia migliorata la qualità del servizio e senza tener conto dell’assetto regolatorio vigente. Si tratta quindi di aumenti illegittimi». La denuncia è del Movimento Consumatori che, per questo, ha avviato una causa collettiva contro la società di Fs che gestisce le attività di trasporto passeggeri e di logistica allo scopo di ottenere un risarcimento per gli utenti.

(Hanno collaborato Raffaella Gabrieli, Riccardo Piva, Nicoletta Masetto, Lorenzo Baldoni)

.....

Pendolare chiede i danni a Trenitalia

di Daniele Quarello – da “la Tribuna di Treviso” del 13/10/2009

RESANA. Pendolare beffato fa causa a Trenitalia. L’iniziativa è di Nicola Mason, 27 anni, di Castelminio, laurea in Urbanistica allo Iuav di Venezia. Una causa civile per ottenere un rimborso per tutti i disservizi occorsi nei 7 anni di viaggi sulla tratta Castelfranco-Venezia.

Ha preso il treno per anni tutte le mattine tra il 2001 e il 2008 per recarsi all’Università di Venezia. Una tratta maledetta, dove i tempi di percorrenza sono tristemente noti per essere più lenti rispetto al 1933. Dopo anni di disagi, disservizi e ritardi ha deciso di presentare il conto a Trenitalia. Attraverso il

Movimento consumatori del Veneto, Nicola Mason ha intentato una causa civile contro Trenitalia, chiedendo un risarcimento di 1.500 euro per i disservizi subiti in 7 anni. «Ritardi cronici nelle ore di punta, interminabili attese nelle gelide sale delle stazioni d'inverno, treni sporchi e maleodoranti, climatizzazione senza controllo, treni eccessivamente sovraffollati, e assenza di personale a cui chiedere assistenza».

Questo scrive il Movimento consumatori che ha appoggiato il giovane di Castelminio nella sua battaglia legale. «I ritardi dei treni hanno avuto gravi conseguenze anche sulla mia carriera scolastica – racconta Nicola – spesso arrivavo in ritardo a lezione. Quando avevo un esame dovevo prendere il treno un'ora prima per potere essere sicuro di arrivare in tempo. La situazione è andata peggiorando nel tempo. Trenitalia, oramai è noto, ha trascurato i pendolari, dando priorità all'alta velocità. Un altro aspetto importante riguarda le obliterate. Alla stazione di Castelfranco sono quasi sempre tutte rotte. Se non si timbra il biglietto si rischia di prendere la multa». Nicola nelle prossime settimane si troverà di fronte al giudice di pace di Castelfranco per chiedere il risarcimento. – *(Daniele Quarello)*

.....

NICOLA MASON FA CAUSA A TRENITALIA: UN PO' IN RITARDO?

(da <http://stradeferrate.blogosfere.it/2009/10/pendolare-chiede-i-danni-a-trenitalia.html>)

Bassano del Grappa, 13 ottobre 2009 (brevi di cronaca). «Per andare all'università a Venezia ero solito prendere il treno nella stazione di Piombino Dese o Resana. Cambiavo spesso stazione per l'assenza della sala d'attesa o per impossibilità di fare il biglietto. La mia è un'epopea che è durata più di cinque anni». Racconta così il suo travagliato rapporto con Trenitalia Nicola Mason, il 27enne di Castelfranco che ha deciso di rivolgersi al Movimento dei Consumatori per raccontare la sua storia.

Studiante dello Iuav fino al 2007, Nicola si è servito quotidianamente dei treni della linea Bassano-Venezia. «I ritardi in quegli anni ci sono sempre stati e vedo che con il tempo la situazione non è migliorata. Nei treni delle ore di punta si viaggia in vagoni molto affollati, spesso anche in piedi. Anche la sporcizia è un tratto caratteristico dei mezzi».

Università finita, laurea presa, esperienza da studente pendolare conclusa. Ma Nicola non ha mai dimenticato i disservizi vissuti sui treni e ha sempre tenuto quegli abbonamenti, reliquie di una mobilità piena di intralci.

Fino allo scorso marzo, quando quegli abbonamenti sono finiti nelle mani del Movimento Consumatori: «A marzo ho letto in un quotidiano l'invito del Movimento Consumatori a raccontare la propria esperienza di pendolari presentando gli abbonamenti. Così ho fatto. Le multe verso Trenitalia c'erano già state da parte della Regione ma il tutto non si era rivelato sufficiente. Abbiamo deciso quindi di percorrere la via legale nei confronti di Trenitalia. Numerosissimi sono gli studenti che si trovano nelle condizioni che io ho vissuto qualche anno fa ed è giunto il momento di dire basta. Io mi sento portavoce di quanti tutti i giorni devono sprecare tempo ed energie per raggiungere l'università o il posto di lavoro. In particolare gli studenti veneziani sono sfavoriti da questa tratta perché spesso il treno viaggia su un binario unico. Un ritardo del mattino quindi si può protrarre per tutta la giornata, provocando i ritardi che tutti conosciamo».

Dopo aver ricevuto richieste di aiuto da molti pendolari, il **Movimento Consumatori** ha deciso di avviare alcune azioni pilota nei confronti di **Trenitalia** per chiedere il risarcimento dei danni subiti, per i disagi, dai passeggeri.

La prima azione legale riguarda il caso di uno studente pendolare che si è rivolto al Movimento Consumatori per chiedere la **tutela dei propri diritti di viaggiatore**. Per anni lo studente ha utilizzato il treno per recarsi all'università, subendo innumerevoli disservizi: **ritardi** cronici nelle ore di punta,

interminabili attese nelle gelide sale delle stazioni d'inverno, treni sporchi e maleodoranti, climatizzazione senza controllo, treni eccessivamente sovraffollati e assenza di personale cui chiedere assistenza. La linea in questione è la **Venezia-Bassano**, tristemente nota per la lentezza dei tempi di percorrenza dei treni che vi transitano.

*“I pendolari di questa linea, così come quelli di molte altre linee ferroviarie regionali - commenta **Monica Multari**, presidente regionale del Movimento Consumatori – sono costretti a viaggiare in condizioni insostenibili. Molti utenti ci inviano ogni settimana segnalazioni, lamentandosi dei disagi, spesso anche gravi, che sono costretti a subire sui treni. Un serio miglioramento del trasporto pubblico ferroviario non è più rinviabile, e pertanto, a questa prima azione risarcitoria ne seguiranno presto delle altre, sperando che in questa maniera Trenitalia si decida a fornire un servizio efficiente e di qualità ai propri utenti. Le azioni della Regione Veneto a tutela dei pendolari si sono rilevate finora poco efficaci - conclude la Multari – Non basta multare Trenitalia per il mancato rispetto dei contratti di servizio, ma è necessario introdurre forme di indennizzo diretto ai passeggeri nel caso in cui si verificano disservizi sui treni regionali, introducendo inoltre una procedura di conciliazione anche per queste situazioni”.*

C'è ancora tempo per aderire alle **azioni risarcitorie contro Trenitalia**: chi lavora o studia in una città diversa da quella di residenza, qualora avesse conservato gli abbonamenti degli ultimi due anni, potrà contattare gli sportelli territoriali del Movimento Consumatori situati a Verona (tel. 045 595210) e Venezia (tel. 041 5318393) per chiedere maggiori informazioni.

Le pagine dell'**area clienti** del sito di Trenitalia riportano tutte le indicazioni per i reclami e i rimborsi. Per il risarcimento danni occorre invece rivolgersi alle associazioni di tutela dei consumatori.

.....

ALCUNI NUMERI DEL SFMR:

- estensione della rete ferroviaria esistente da verificare: **970 km**
- estensione dei nuovi tratti di ferrovia in progetto: **150 km**
- numero degli interventi di soppressione Passaggi a Livello: **220**
- numero delle stazioni da ristrutturare: **85**
- numero delle nuove fermate: **18**
- numero dei nuovi treni da adibire al SFMR: **110**

IMPORTO OPERE

3.500 milioni di Euro + 600 milioni di Euro per il materiale rotabile

PERIODO DI ESECUZIONE

1998 – in corso

Il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) è un sistema integrato di trasporto ove la ferrovia rappresenta l'elemento portante e si pone l'obiettivo di soddisfare le esigenze di mobilità del Veneto, riducendo nel contempo l'inquinamento ambientale, la congestione e l'incidentalità sulla rete stradale. L'integrazione ferro-gomma (pubblico e privato) è una delle condizioni necessarie per raggiungere lo scopo.

La Regione Veneto attiverà il SFMR nell'intero territorio, interessando tutta la rete ferroviaria esistente e futura e la rete stradale di adduzione ai punti di interscambio.

Il SFMR è un significativo esempio di applicazione del concetto di progettazione di sistema. Definiti inizialmente gli obiettivi da raggiungere ed individuati i vincoli esistenti, è stata elaborata una prima proposta di modello di esercizio e si sono valutati gli impatti sul sistema di trasporto e sul territorio. Si è poi proceduto iterativamente identificato di volta in volta i modelli di esercizio che riducessero gli

impatti. Tale processo ha permesso di definire il modello di esercizio che massimizza i benefici attesi minimizzando gli impatti.

Si è poi passati alla fase di valutazione delle infrastrutture esistenti al fine di verificare la loro compatibilità con il servizio individuato.

Ciò ha permesso di individuare le zone critiche da potenziare. Infine è stata effettuata una simulazione di verifica dell'assetto infrastrutturale (potenziato) e del servizio individuato valutandone tutti gli effetti: sociale, economico, tecnico, finanziario, ambientale, gestionale, ecc.

Verificato il tutto, si procede alla progettazione delle opere.

ATTIVITÀ PRINCIPALI DEL PROGETTO SFMR:

1. Il modello ed il programma di esercizio integrato;
2. L'integrazione con la rete della grande viabilità;
3. Il materiale rotabile;
4. Gli interventi sulle infrastrutture;
5. L'integrazione tariffaria;
6. L'informazione all'utenza;
7. L'assetto gestionale.

La grande estensione territoriale del SFMR e la conseguente rilevanza dell'impegno economico richiesto hanno indotto la Regione Veneto a programmarne l'attuazione per fasi, correlate con i finanziamenti disponibili. Quindi allo stato attuale vi sono interventi realizzati, altri in fase di realizzazione o di appalto, altri ancora per cui sono stati sviluppati progetti con diversi stadi di approfondimento (preliminari, definitivi o esecutivi), altri infine per cui sono ancora in corso le valutazioni proprie dell'ingegneria di sistema.

.....

Il concetto del servizio ferroviario metropolitano (da

http://it.wikipedia.org/wiki/Sistema_Ferroviano_Metropolitano_Regionale#Gli_interventi)

L'idea di base si richiama chiaramente alle *S-Bahn* del mondo tedesco; una differenza importante rispetto alla maggior parte delle *S-Bahn* risiede nel fatto che la rete del SFMR sarà non imperniata su di un'unica città ma piuttosto su tre poli principali, ovvero *Venezia, Padova e Treviso* (ovvero la cosiddetta *Patreve*, il Triangolo Veneto), e da una serie di poli secondari. Per rendere quanto più facile e conveniente l'uso del SFMR è prevista l'organizzazione della rete in tre concetti base:

L'appuntamento: nelle stazioni di corrispondenza a due o più linee le corse arriveranno e partiranno in orari per quanto possibile vicini riducendo l'attesa dei passeggeri che devono cambiare treno.

Il cadenzamento: la frequenza delle corse per ogni linea dovrà essere assolutamente costante (per esempio ogni 15 o 30 minuti), ovviamente con una differenziazione in base alla fascia oraria (di punta o di morbida) o al giorno della settimana (lavorativo o festivo).

La mnemonicità: per aiutare il più possibile l'utenza a ricordare gli orari dei treni si cercherà di far partire gli stessi dalle stazioni principali ai minuti 0, 15, 30 e 45.

Complementare a tutto ciò sarà sia la **riorganizzazione delle autolinee**, che dovranno favorire l'interscambio gomma/rotaia, sia l'adozione di un sistema tariffario comune a tutte le aziende di trasporto interessate. A tal proposito è prevista da parte della Regione Veneto nel 2009 la pubblicazione del bando per l'assegnazione del trasporto pubblico su gomma integrato con le fermate del Servizio Metropolitano.

Le previsioni di variazione della ripartizione modale (cioè della percentuale di utenti che cambierà sistema di trasporto) prevede un aumento dei passeggeri su treno del 74.2%, una riduzione dei viaggiatori

su Auto del 7.7% e una riduzione dei viaggiatori su Bus del 32.3%. Altre previsioni prevedono che il 18% degli attuali spostamenti automobilistici privati avverrà con i treni dell'SFMR.

La prima fase

La prima fase di attuazione comprende il triangolo ferroviario tra **Venezia, Padova e Castelfranco Veneto** più le tratte da Venezia per **Mira Buse, Treviso e Quarto d'Altino**. Su tali ferrovie, per una lunghezza complessiva di 150 km circa, il servizio sarà articolato in sei diverse linee secondo lo schema seguente.

Rete del SFMR (prima fase)	
Linea	Fermate
1	Venezia Santa Lucia – Venezia Porto Marghera – Venezia Mestre – <i>Venezia Mestre Gazzera</i> – <i>Venezia Mestre Via Olimpia</i> – <i>Venezia Mestre Fradeletto-Carpenedo</i> – <i>Gaggio Porta Est</i> – Quarto d'Altino
2	Venezia Santa Lucia – Venezia Porto Marghera – Venezia Mestre – <i>Venezia Mestre Gazzera</i> – <i>Venezia Mestre Ospedale</i> – <i>Marocco</i> – Mogliano Veneto – Preganziol – <i>San Trovaso</i> – Treviso Centrale
3	Venezia Santa Lucia – Venezia Porto Marghera – Venezia Mestre – Mira-Mirano – Dolo – Vigonza-Pianiga – <i>Busa di Vigonza</i> – <i>Padova San Lazzaro</i> – Padova
4	Padova – Vigodarzere – Campodarsego – San Giorgio delle Pertiche – Camposampiero – Castelfranco Veneto
5	Venezia Mestre – <i>Venezia Mestre Porta Ovest</i> – Oriago – Mira Buse
6	Venezia Santa Lucia – Venezia Porto Marghera – Venezia Mestre – <i>Spinea</i> – Maerne di Martellago – Salzano-Robegano – Noale-Scorzè – <i>Trebaseleghe</i> – Piombino Dese – Resana – Castelfranco Veneto

Note In *corsivo* le nuove stazioni e fermate previste dal SFMR.

La prima linea SFMR ad entrare in funzione sarà la *linea 5* Venezia Mestre-Mira Buse all'inizio del 2010, anche se in via sperimentale.

Le altre linee saranno servite con orari cadenzati a partire dalla fine del 2010.

Gli interventi

Gli interventi previsti nella prima fase di attuazione del *Sistema ferroviario metropolitano regionale* del Veneto sono i seguenti:

interventi sulle stazioni/fermate:

22 stazioni/fermate ristrutturate;

12 fermate costruite;

parcheggi di scambio per una capienza complessiva di circa 6000 posti;

nuovi stalli per biciclette e ciclomotori per una capienza complessiva di 3000 posti.

Interventi sull'infrastruttura ferroviaria:

24 km da elettrificare;

11 km di binari nuovi/ripristinati/modificati.

Interventi stradali:

56 passaggi a livello soppressi;

10 nuovi attraversamenti ciclo-pedonali urbani;

40 nuovi sottopassi viari o misti;

3 nuovi cavalcaferrovia;

3 grandi interventi di viabilità (tra i quali il realizzato svincolo di Mira-Oriago).

http://it.wikipedia.org/wiki/Sistema_Ferroviario_Metropolitano_Regionale

<http://wapedia.mobi/it/SFMR>

.....

METROPOLITANA DI SUPERFICIE, NO AL TAGLIO DEI FONDI

da "Oggi Treviso" del 9/7/2009

L'onorevole Rubinato del Pd ha presentato un'interrogazione. Anche il consigliere regionale Zabotti chiede al Governo di non dimenticare il Veneto

Treviso – Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale Veneto, l'onorevole del Pd nonché sindaco di Roncade **Simonetta Rubinato** ha presentato stamani al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un'interrogazione sottoscritta da tutti i deputati veneti del Partito Democratico. «E' una vergogna che i 100 milioni destinati al sistema ferroviario metropolitano regionale del Veneto siano stati cancellati, il Governo restituisca subito al Veneto le risorse per il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale – afferma la Rubinato -. Il contributo di 100 milioni di euro previsto dalla finanziaria del 2008 del Governo Prodi è stato azzerato con la legge di bilancio 2009-2011 approvata a dicembre scorso. Impossibile quindi il completamento in tempi ragionevoli del **2° stralcio** della metropolitana regionale che comprende le tratte **Quarto d'Altino-Portogruaro, Treviso-Conegliano, Castelfranco Veneto-Vicenza e Padova-Monselice**».

La deputata che con un suo emendamento alla Finanziaria per il 2008 aveva ottenuto dal Governo Prodi i fondi necessari per l'opera. «Nel novembre scorso – ricorda la Rubinato – il Governo aveva accolto un ordine del giorno del Partito Democratico affinché fossero ripristinate queste risorse, ma a quella raccomandazione nulla è seguito. Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) il 6 marzo scorso ha confermato il finanziamento per un importo complessivo di 1.500 milioni di euro per i sistemi metropolitani di Palermo, Catania, della regione Campania, di Bari, di Cagliari, di Roma e di Milano, ma nessuna risorsa risulta destinata al sistema ferroviario metropolitano regionale del Veneto!».

Il deputato sottolinea che quest'opera è "fondamentale e strategica" per la mobilità in Veneto e che dunque serve una forte pressione sul Governo. «Mi auguro che anche il Presidente Galan voglia alzare la voce, dato che avere ben tre ministri veneti non è servito a sventare questa rapina da 100 milioni di euro ai danni della nostra regione». «Ancora una volta il Veneto viene penalizzato da una scelta del governo nazionale: non è possibile che le giuste motivazioni legate alla ricostruzione nel terremoto Abruzzo possano portare all'utilizzo dei fondi nazionali già destinati al secondo stralcio del sistema ferroviario metropolitano regionale.

Mi auguro che la Giunta Galan intervenga nelle sedi competenti in sinergia con i ministri e parlamentari veneti per impedire questa manovra finanziaria che farebbe slittare per un tempo indeterminato un'opera essenziale per la nostra Regione».

Sulla questione interviene anche il consigliere regionale, il trevigiano **Marco Zabotti**, capogruppo della lista civica “Per il Veneto con Carraro”. Zabotti – che fin dall’inizio di questa ottava legislatura si è occupato dei problemi del trasporto ferroviario regionale – aveva già presentato un’interrogazione a risposta immediata alla Giunta Galan proprio chiedendo tempi brevi e risorse certe per la realizzazione del secondo e terzo stralcio.

“Dopo il taglio del fondo statale per la non autosufficienza previsto nella bozza della prossima legge finanziaria, che decreterebbe di fatto la fine del sistema di sostegno alla non autosufficienza in Veneto – aggiunge Zabotti – il Governo Berlusconi assume un’altra decisione a danno della nostra regione: i nostri rappresentanti istituzionali veneti a Roma approvano tutto questo?”. “Esorto la Giunta Galan ad intervenire – conclude il consigliere – per bloccare questa decisione e far valere le ragioni di un’opera tanto attesa dai veneti come la metropolitana di superficie. Sono più che mai necessari questi investimenti per rilanciare il trasporto ferroviario e le stazioni locali nella nostra regione, creando davvero una valida alternativa per i pendolari al traffico su gomma”.

.....

Ferrovie, privatizzare i servizi

di Marco Ponti, pubblicato il 13/11/2009 su “Il Fatto Quotidiano”

Gli inganni dell’Alta Velocità: pochissimi vantaggi per i cittadini, altissime le spese per la collettività.

Si andrà presto da Roma a Milano in 3 ore con l’Alta velocità. Evviva. Questa linea è la spina dorsale del paese, rende più vicino il nord al sud, e sarà ragionevolmente ben utilizzata. Però non ci saranno miracoli: per le merci non servirà a nulla, nonostante che il termine Alta Capacità, fatto aggiungere per far piacere ai verdi, alludesse a un traffico merci che non ci sarà. I trasporti-merci ferroviari in Italia di tutto hanno bisogno, esclusa nuova capacità (e velocità). Manca la domanda e l’offerta è di bassa qualità, ma non per scarsità di infrastrutture. Le merci che viaggiano in ferrovia non hanno particolare fretta, come dimostra la scelta francese (i pionieri dell’Av) di non consentirne affatto il passaggio, per risparmiare sui costi di costruzione delle nuove linee. Noi siamo riusciti a far aumentare i costi dell’Av anche per questa via. Ma anche per i passeggeri non c’è da aspettarsi grandi numeri. L’aereo avrà una concorrenza vincente sulla Milano-Napoli, ma tutto il traffico aereo su questa tratta riempirebbe circa 6 treni al giorno, su una capacità aggiuntiva della nuova linea di 300 treni al giorno (e costi di costruzione proporzionali, tutti pagati dai contribuenti). Anche in Spagna e su diverse linee francesi i risultati sono stati quantitativamente modesti.

E gli italiani che hanno molta fretta non avrebbero potuto continuare a pagarsi loro l’aereo?

È un dubbio superato, ma una traccia rimane, dati anche i costi esorbitanti dell’opera rispetto al resto d’Europa. Infine, l’affermazione che l’Av gioverebbe ai pendolari liberando capacità sulle linee ordinarie, stravagante in sé, è poi risultata clamorosamente smentita dai fatti. Il vero problema è che si vogliono costruire dappertutto nuove linee che saranno ancor meno utilizzate di questa, ma avranno costi non inferiori. E due in particolare sono state citate come essenziali contemporaneamente dal ministro Matteoli, e un po’ incautamente, nell’ottima trasmissione della Gabanelli, “Report”.

Le due linee sono parallele, e vicine tra loro: sono il “terzo valico”, Av tra Milano e Genova, in gran parte in galleria, e il raddoppio, con galleria nuova, delle linee Pontremolese tra Parma e La Spezia.

Ma il traffico merci ferroviario trova giustificazione funzionale solo sulle lunghe distanze (altrimenti le “rotture di carico” rendono il camion invincibile anche tenendo conto dell’ambiente). Quindi sulle distanze lunghe quelle due linee servono la stessa domanda. La linea Pontremolese è poi pesantemente sottoutilizzata, e non certo perché non è veloce, come si è detto. Stesso quadro per le due linee già esistenti da Genova alla pianura padana: sono ancor più sottoutilizzate, al punto che lo stesso ad di Fs ha dichiarato più volte pubblicamente che l’Av su quella direttrice non serve (la forma ufficiale in questi casi

è “non prioritaria...”), tanto da dover essere richiamato all’ordine, con lettera pubblica al Sole 24 Ore, dal ministro Lunardi.

In “Report” inoltre si è affermato, certo con le migliori intenzioni data la qualità complessiva della trasmissione, che in Italia si è fatta una politica in favore del trasporto stradale, e ciò nel paese che da 40 anni presenta i maggiori sussidi ai trasporti pubblici, ferrovie incluse, e la maggior tassazione su quelli su gomma. Ma se si vuole conoscere di più sulla “galassia ferroviaria”, il libro appena uscito di Claudio Gatti (“Fuori orario”, edizioni Chiarelettere) è una fonte ricca e illuminante. Sei miliardi di euro pubblici all’anno, erogati da decenni, ovviamente generano interessi molto intrecciati, protezioni politiche, e appetiti, legittimi o meno, diffusi e radicati.

Che fare? La ricetta è semplice da dire, ma incontra formidabili resistenze: privatizzare i servizi (non la rete!), ma solo a patto di avere per i servizi una reale concorrenza, sussidiare quelli sociali mettendoli in gara, e creare come per l’energia e le telecomunicazioni, una autorità indipendente per tutelare utenti e contribuenti. Certo l’intreccio di interessi illustrati da Gatti reagirebbe furiosamente. L’alternativa però è continuare a pagare in silenzio.

.....

La città diffusa avrà il suo metrò

Di Paolo Possamai, da “la Repubblica” del 15/9/2008)

Sfmr è l’ acronimo di **Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale**. La metropoli veneta per definizione è una metropoli diffusa e quindi l’ Sfmr unirà tra loro, con treni navetta a orari cadenzati, i “quartieri” chiamati Mestre, Treviso, Castelfranco e Padova.

Una rivoluzione annunciata ormai tre lustri or sono, con un accordo di cofinanziamento tra Stato e Regione Veneto per complessivi 660 miliardi di lire. Ma la rivoluzione è ormai alle porte, i lavori sono quasi completati. Lavori importanti, perché hanno implicato l’ elettrificazione di linee, l’ eliminazione dei passaggi a livello, la ristrutturazione radicale di tutte le stazioni – una trentina solo nella prima fase – interessate al progetto, la costruzione di parcheggi scambiatori nei pressi delle stazioni.

Tutto bene, perché ne dovrebbe derivare un copernicano cambio di prospettiva per i collegamenti interni all’ area metropolitana, unita da treni navetta ogni 10-15 minuti nelle fasce di punta. “Stiamo lavorando per bandire la gara entro la fine dell’ anno, per poi passare all’ assegnazione nel corso del 2009”, dice Renato Chisso, assessore regionale veneto alla Mobilità. Il bando prevede la gestione integrata del servizio ferroviario e del trasporto pubblico extraurbano su gomma, che sarà concepito in funzione del “caricamento” dei passeggeri sui treni in corsa sulle direttrici che si dipartono da Mestre.

Un business interessante, tanto che pure dirigenti di Deutsche Bahn hanno assunto informazioni in vista della partecipazione alla gara. Tutto bene. Se non fosse che la Regione Veneto bene avrebbe fatto a bandire la gara durante i cantieri: ora che i lavori sono finiti occorrerà attendere 2448 mesi per la fornitura di locomotive e carrozze. Ci saranno le linee nuove ma niente treni in più. Dice Chisso che “il sistema potrebbe entrare in funzione nel 2010, ma già nel 2009 contiamo di far partire alcune tratte”. Resta da capire che fine faranno le tante, e anzi troppe, aziende pubbliche di trasporto su gomma attive spesso in concorrenza tra loro e finanziate dalla Regione sulla base del chilometraggio percorso ogni anno dai pullman.

Nel frattempo, procede la progettazione della fase 2, che estende il modello Sfmr alla linea Vicenza-Treviso, da Mestre a Portogruaro, da Padova a Monselice, da Treviso a Conegliano. Di sicuro il servizio cambierà le abitudini dei veneti: basti pensare che una stazione è stata dedicata al nuovo ospedale di Mestre o che una bretella ferroviaria condurrà direttamente all’ aeroporto intercontinentale Marco Polo di Venezia. (p.pos.)

.....

“NELLA UE TRENI LIBERALIZZATI ENTRO IL GENNAIO DEL 2011”

da “LA STAMPA” di giovedì 8 ottobre 2009 di Marco Zatterin

“Chiedo che l’Europa si impegni perché il mercato del trasporto ferroviario continentale sia completamente liberalizzato dal primo gennaio 2011”. L’ad delle Fs, Mauro Moretti, invita Bruxelles a abbattere completamente i limiti che impediscono ai collegamenti su rotaia di svilupparsi senza frontiere come è successo per gli aeroporti.

«Noi siamo pronti – afferma il top manager : tre anni fa avevamo un passivo da due miliardi, adesso siamo in attivo e abbiamo migliorato il risultato operativo del 20%, in controtendenza rispetto ai nostri concorrenti francesi e tedeschi, che perdono. Quello che ci occorre è la possibilità di crescere oltreconfine con norme chiare e piena reciprocità di azione». Sulla terra le liberalizzazioni non vanno come in cielo.

Moretti è intervenuto alla presentazione di un rapporto Ambrosetti sulle infrastrutture in Europa, documento secondo cui «gli sforzi dell’Unione per creare uno spazio unico del trasporto ferroviario hanno dato risultati parziali». Questo si è visto «sia in termini di accesso e regolamentazione delle infrastrutture, che in quelli di effettiva concorrenza sui mercati nazionali». Invece, si legge nel testo, bisognerebbe che ogni paese «potesse aderire a una sola e inequivocabile interpretazione delle direttive comuni».

Antonio Tajani, responsabile Ue per i Trasporti, accetta la sfida: «La liberalizzazione e la concorrenza devono essere realizzate in ogni stato al più presto possibile». La Commissione, pertanto, vigilerà perché le regole siano rispettate. Moretti segnala che fra i grandi «il mercato è aperto in Germania, Regno Unito e Italia». Lo è meno, rileva, altrove, «soprattutto in Francia». A proposito ricorda che da mesi le Fs hanno presentato richiesta per avere accesso ai collegamenti verso Parigi, senza successo. «Hanno sollevato ostacoli notevoli. Non ci hanno detto dove possiamo fermarci e non ci hanno nemmeno attribuito i certificati di sicurezza, strano visto che siamo l’azienda più sicura d’Europa». Non vi vogliono in casa? «Diciamo che non fanno nulla per tirarci dentro», replica il manager.

Oggi, argomenta il rapporto Ambrosetti, l’Italia «è la piazza più liberalizzata e competitiva d’Europa». I vantaggi del caso sono evidenti, afferma Moretti, per il quale «nel trasporto aereo si è visto come l’eliminazione delle barriere abbia reso il servizio più capillare, migliorando il rapporto qualità-prezzo».

Questo, incalza l’uomo delle Fs, va fatto anche coi treni.

In tre passi: con la piena concorrenza dal 2011; stabilendo condizioni trasparenti per i certificati di qualità; varando un’agenzia Ue per la sicurezza.

E’ una questione di qualità, oltre che di prezzo. Ora che l’Europa vuole la leadership nella lotta al cambiamento climatico, Moretti invita a ragionare sul fatto che l’insieme dei trasporti produce il 30% del biossido di carbonio, ma un treno emette un sesto del Co2 di un aeroplano. Senza dimenticare che, tariffa piena contro tariffa piena, il costo per il passeggero più arrivare a un quarto. Morale: «Più ferrovie diminuiscono i costi complessivi del sistema», insiste Moretti, per il quale il ricorso a finanziamenti europei, gli Eurobond cari a Tremonti, sarebbe un’ottima soluzione.

In Italia, invece, l’Ambrosetti rimarca «l’assenza di un piano strategico a lungo termine per l’intero comparto dei trasporti». Senza, a quanto pare, non si può sperare di spingersi troppo lontano.

.....

I treni più vecchi d' Europa

da "La Repubblica" del 2/7/2009, di Ettore Livini

MILANO. LE STATISTICHE (positive) da una parte. La cronaca (tragica) dall' altra. Lo stato di salute della sicurezza dei treni italiani è una foto in chiaroscuro.

Quattro deragliamenti da fine maggio a oggi e le immagini della tragedia di Viareggio sembrano dare ragione a Ezio Gallori. «Le Fs? Un colabrodo – dice tranchant il leader storico dei macchinisti tricolori -. Hanno tagliato personale, levato i verificatori, tolto i guardalinea, imposto il macchinista unico. Risultato: un bilancio in pareggio, forse. Ma anche otto guasti seri in quattro settimane».

Di più: il parco di locomotive e carrozze made in Italy – penalizzato da un rinnovo che procede con il contagocce – è uno tra i più vecchi d' Europa, con un età media oltre i 20 anni. E, come possono testimoniare ogni mattina migliaia di pendolari, è afflitto da tutti gli acciacchi legati al dato anagrafico. I numeri però – per la fortuna delle coronarie dei passeggeri tricolori – raccontano (almeno fino ad oggi) anche un' altra storia: **i treni italiani sono tra i più sicuri d' Europa**. Il numero di incidenti gravi sulle rotaie di casa nostra è sceso dai 202 del '93 ai 19 nel 2008.

«Le Ferrovie negli ultimi anni hanno speso tanti soldi per la sicurezza», conferma Marco Ponti, professore di Economia dei trasporti al Politecnico di Milano, mai tenerissimo con l' ex-monopolio della rotaia. E i risultati, in effetti, ci sono: il “tasso di incidentalità” dei binari del Belpaese è tra i più bassi d' Europa. Appena peggio della Gran Bretagna, sui livelli d' eccellenza di Francia e Germania.

I campanelli d' allarme, tuttavia, suonano lo stesso. La cronaca in questo caso – oltre a Viareggio ci sono i guasti degli Eurostar e la quotidiana via crucis di milioni di pendolari – è solo una faccia della medaglia. Il rischio vero è che la crisi economica, la liberalizzazione e i problemi di bilancio del socio di riferimento Fs (quello Stato che «ogni anno versa nelle casse del gruppo circa 7 miliardi», calcola Andrea Giuricin, economista dell' Istituto Bruno Leoni) costringano le Ferrovie ad abbassare la guardia. E che il massiccio dirottamento di mezzi e risorse verso il futuro dell' Alta velocità – mille chilometri di rete (sui 16mila in servizio) che inghiottiranno 85 miliardi di investimenti sui 189 previsti dal contratto di programma Fs-Tesoro – finisca per penalizzare la “rete di serie B” – quella degli interregionali – e gli stanziamenti per la sicurezza.

«La manutenzione per noi è sacra», assicura l' ad Mauro Moretti. Gli investimenti del gruppo però sono calati dagli 8,5 miliardi del 2005 ai 6,8 del 2007. E nell' ultimo bilancio di Trenitalia si giustificano i 209 milioni di tagli dei costi (-7,1%) «in particolare con una riduzione che ha riguardato i costi di manutenzione, che sono stati internalizzati, e quelli di pulizia». Il numero dei dipendenti tra dicembre 2006 e fine 2007 (ultimo dato disponibile) è stato ridotto da 98mila a poco più di 93mila. E la stessa Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria, nata sotto l' ombrello del ministero dei Trasporti per vegliare sullo stato di salute del settore, soffre sotto il peso dell' austerità: doveva avere 300 superispettori indipendenti. In realtà arranca con 100, effettuando controlli documentali o a campione.

Le cifre – spiega Barbara Morgante, direttore Strategie e pianificazione Fs – vanno lette in controluce: il colpo di forbice agli investimenti, calati del 20% in due anni, si spiega con il completamento di tratte dell' alta velocità. O di progetti come il sistema di blocco automatico dei treni, innovazione che ha portato all' avanguardia continentale l' Italia su questo fronte: il 90% della rete è “monitorato” da un cervello informatico in teoria infallibile, in grado di bloccare i convogli in remoto in caso di anomalia.

«Va bene, siamo tra i migliori d' Europa – ammette Alessandro Rocchi, segretario della Filt trasporti Cgil -. Ma è in corso una transizione verso il libero mercato che va governata con attenzione. Negli ultimi 78 anni Fs ha avuto la possibilità di spendere molto. Ma ha privilegiato le reti più redditizie economicamente». I “professori” – come li bolla con un po' di sarcasmo Gallori – hanno però cifre diverse: «La rete tradizionale fa ancora la parte del leone negli investimenti – rassicura Carlo Vaghi,

docente Certet-Università Bocconi -. Gli ultimi adeguamenti informatici sono andati di pari passo sulle tratte superveloci e su quelle dei pendolari».

Tutto, in ogni caso, è foraggiato dai contribuenti. Certo, l'alta velocità potrebbe camminare con le sue gambe e chiudere i conti in utile già l'anno prossimo, dicono gli esperti. Ma il resto dei treni tricolori viaggia a spese dello Stato: le vendite di biglietti coprono appena il 40% dei costi complessivi (a Londra siamo al 70%). Anche perché malgrado gli aumenti degli ultimi anni – più 9% nel 2006, più 15% per Eurostar e Tav nel 2008 – le tariffe restano tra le più basse del continente.

A far le spese di questi limiti finanziari, più che la sicurezza, paiono essere stati fino ad oggi la qualità e la puntualità del servizio e il rinnovo del materiale rotabile. Fermi al palo e penalizzati (-52 milioni d'acquisto materiali e - 42 milioni per la manutenzione dei beni mobili) anche nell'ultimo bilancio Trenitalia. E i guasti dei mezzi in servizio sono un punto dolente (senza segnali di miglioramento) della quotidianità delle ferrovie tricolori dove molti convogli regionali hanno un'età media vicina ai trent'anni. I servizi di pulizia, oggetto di una radicale riorganizzazione negli ultimi mesi («per la quale abbiamo privilegiato la qualità delle offerte all'economicità», sottolinea Morgante), sono in testa alle lamentele dei passeggeri.

«Preferisco non cambiare i sedili e non pulire i graffiti piuttosto che rinunciare alla sicurezza», si è giustificato Moretti. Avere treni puliti, puntuali e pure sicuri – malgrado i miliardi pagati ogni anno dal contribuente – è evidentemente per ora ancora un'utopia. – *ETTORE LIVINI*

.....

Sui treni partono le Mille miglia verdi

di Ettore Livi, da "la Repubblica" del 10/10/2009

MILANO. PRIMA la Frecciarossa, ora i biglietti verdi. Dopo il successo dell'alta velocità – che sulla Milano-Roma ha ormai conquistato il 50% del mercato – le Ferrovie dello Stato provano a strappare altri passeggeri ad aereo e auto giocando il jolly del viaggio ecologico.

Tutti i tagliandi d'accesso sui treni italiani, compresi quelli emessi online, riporteranno in tempi brevi – oltre a tratta, classe e prezzo – anche il bilancio ambientale del percorso: *vale a dire i numeri che quantificano quante emissioni (in kg. di CO consumati energetici (in grammi di petrolio equivalenti) si sono evitati rispetto all'uso sullo stesso percorso di auto ed aereo.*

Non solo: ogni passeggero avrà una sorta di tessera personale su cui, viaggio dopo viaggio, verranno contabilizzati l'anidride carbonica e il gasolio "risparmiati". Una sorta di Mille miglia su rotaia che – come la cugina dei cieli – accumulerà questi "punti verdi" facendo scattare un articolato meccanismo di premi.

L'elenco, ancora allo studio, dovrebbero comprendere biglietti gratuiti, sconti e "upgrading" di classe. E più avanti, se si riusciranno a superare gli scogli tecnici, persino la possibilità di detrarre fiscalmente parte delle spese di viaggio. La sfida del treno ad aereo ed auto, perlomeno sul fronte ecologico, non ha storia.

Per ogni passeggero/chilometro – l'unità di misura su cui si calcola il bilancio ambientale di un mezzo di trasporto – scegliendo i convogli delle Fs si producono 44 grammi di CO₂, contro i 118 dell'auto, i 140 dell'aereo e i 158 del camion.

Stesso discorso sul fronte del risparmio energetico. Utilizzando la strada ferrata si consuma il 91% in meno rispetto al volo, il 77% in meno dei camion e il 68% di una vettura. L'avvento degli eco-biglietti Fs e delle loro promozioni ha l'obiettivo commerciale di consolidare il lento ma costante recupero di quote di mercato del treno nel nostro paese. Un fenomeno che ha già garantito, cifre alla mano, benefici

importanti: nel 2008, sui convogli Trenitalia sono saliti 100mila pendolari in più al giorno. Un aumento del 6% che si traduce nel risparmio di 65mila viaggi al dì in auto, con 27mila tonnellate in meno di anidride carbonica scaricate in aria.

I 1.600 passeggeri al giorno che sono passati dalla navetta Roma-Milano di Alitalia-Air One all' alta velocità dal lancio della Frecciarossa garantiranno a fine 2008 (magari senza rendersene conto) un risparmio di altre 30mila tonnellate. E quando a dicembre 2009 entrerà in esercizio il treno superveloce Torino-Milano-Roma-Salerno, l' intero sistema dei trasporti italiano dovrebbe produrre – secondo la stima delle Fs – 2,5 milioni di tonnellate di CO in meno ogni dodici mesi. L a s c o m messa ecologica della società guidata da Mauro Moretti rientra in un piano continentale per la riduzione dell' effetto-serra che giocherà molte delle sue possibilità di successo proprio sul taglio drastico delle emissioni nel settore dei trasporti, aumentate del 27% tra 1990 e 2006 mentre quasi tutto il resto dell' industria riusciva a tagliarle. Oggi auto, camion, aerei e treni contano circa per il 20% del totale di anidride carbonica scaricato nei cieli europei. E L' Agenzia ambientale di Bruxelles prevede che, ai trend attuali, l' inquinamento prodotto dal sistema della mobilità sarà superiore nel 2050 a quello di tutti gli altri comparti industriali messi assieme. *ETTORE LIVINI*

.....

NELLE CITTA' SI FA STRADA L'ECOBUS

da "IL SOLE 24 ORE" di lunedì 5 ottobre 2009 di Francesca Maffini

Trasporto pubblico. Dal 2003 lo Stato ha erogato fondi e incentivi a favore di mezzi più ecologici e «risparmiosi»

Un miliardo di euro per un trasporto pubblico locale sostenibile. È quanto ha erogato lo Stato in favore delle regioni dal 2003 a oggi. Autobus, filobus, tram, radiobus. Tutto per tagliare le emissioni di anidride carbonica, rendere i servizi più efficienti e risparmiare, nel medio periodo, sulle casse comunali.

Inseriti nelle leggi finanziarie e in decreti ministeriali, gli incentivi sono andati a ruba. L'ultimo, in ordine di tempo, è il decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dell'8 maggio 2009 che istituisce il "Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale": 176,5 milioni da distribuire in tre anni. Solo una parte, però, per l'acquisto di autobus a basso impatto ambientale.

Si punta a ridurre l'inquinamento atmosferico, quello acustico, la congestione del traffico. Tanti gli interventi che cadono sotto la voce "mobilità sostenibile": domeniche ecologiche, zone a traffico limitato, biciclette in affitto.

E, fetta importante, i progetti per migliorare il trasporto pubblico locale. Avere mezzi a zero emissioni è l'obiettivo per i prossimi anni, ma i comuni da soli difficilmente lo potranno raggiungere. Lo sforzo deve essere corale.

Roma lo scorso martedì, ha annunciato il nuovo "Piano strategico per la mobilità sostenibile" che sostituisce quello di dieci anni fa: uno degli impegni è favorire gli investimenti in tecnologie meno inquinanti. Al momento, nel centro storico della capitale circolano 51 minibus elettrici e il comune sta investendo in un servizio di trasporto per disabili a zero emissioni: 130 veicoli.

A Milano, prima città in Italia per estensione della rete metropolitana, nel 2008, il 65,4% dei chilometri in ambito urbano sono stati percorsi con energia pulita. Ora la sfida è avere anche tutti gli altri mezzi di superficie a "emissioni zero": riduzione entro il 2010 del 50% di monossido di carbonio e del 90% di idrocarburi incombusti e PM10. Per questo sono stati investiti 592milioni di euro per 693 nuovi mezzi: tra questi, 450 autobus "ecologicamente avanzati", (tra cui quelli elettrici), 90 radiobus ibridi gasolio/energia elettrica, 60 filobus (alcuni dotati di dispositivi per il recupero dell'energia), 57 tram. Dal 21 aprile dello

scorso anno, nel centro, circolano anche 7 bus da 12 metri con una larga banda arancione e il “bollino verde”: nessun impatto ambientale.

Non solo le grandi città sono attente all'ambiente. Dall'inizio di agosto a Ventotene, dopo anni di progetti, circolano i primi sette pullmini elettrici. A Sorrento sono ormai diciotto i bus che fanno la spola dagli alberghi al porto e anche nel cuore di Matera ci si muove con veicoli di gruppo senza emissioni inquinanti. In altre città, come Rovigo, Vicenza, Parma, Modena sono stati ridotti i singoli corrieri e i pacchi, raggruppati, vengono consegnati con mezzi elettrici.

Anche le regioni investono. La Campania, nel 2008, ha indetto una gara europea per l'acquisto di 1.250 bus ecologici. Cinque aziende vincitrici, tre italiane e due tedesche: la regione ha comprato direttamente i mezzi attraverso l'Eav e li ha poi concessi alle aziende di trasporto pubblico in usufrutto oneroso, con un canone annuo del 5% sul valore di ogni mezzo. Con le riscossioni, la regione può alimentare nuovi programmi di svecchiamento dei 1.959 mezzi su gomma entro il 2010. Grazie all'investimento iniziale di circa 230 milioni di euro, oggi ne circolano già 798. Sul totale dei bus, però, solo 15 sono elettrici. Costi troppo elevati, anche con fondi consistenti.

La giunta regionale dell'Umbria ha approvato, il 24 marzo 2009, la concessione di un finanziamento di 3.756.888 euro alle aziende del trasporto pubblico locale per l'ammodernamento del parco autobus: nuovi mezzi a basso impatto ambientale, alimentati da metano, biocarburanti o ecologici.

È del 7 agosto il bando della regione Lombardia per gli enti locali che mette a disposizione 3,6 milioni di euro per la sostituzione dei veicoli inquinanti: acquisto o noleggio a lungo termine di veicoli elettrici, ibridi, gpl, metano bifuel.

Il Piemonte ha definito le “Linee guida per l'attuazione del programma di sostituzione degli autobus non ecologicamente compatibili impiegati nel trasporto pubblico” il 7 settembre. Quando saranno approvati i bilanci di previsione per il 2010 e il 2011, 52,6 milioni di euro all'anno andranno alla mobilità sostenibile. Ma il primo obiettivo è stato fissato per l'estate 2010: gli 890 autobus più vecchi e inquinanti ancora in circolazione (oggi in Piemonte ci sono circa 3mila mezzi) saranno sostituiti, grazie a un finanziamento di 100 milioni di euro a cui si aggiungono altri 70 milioni stanziati dagli operatori privati, da quelli a zero o basse emissioni.

Tutti i mezzi elettrici, ibridi, a metano o intermedi entro il 2015: questa l'ambizione dell'Emilia Romagna. I progetti ci sono. L'impegno di tutti, cittadini, aziende, comuni, regioni e governo anche. Il futuro verde, forse, si può realizzare.

.....

Autostrade vicine al collasso e le ferrovie latitano

di Francesco Jori, da “la Repubblica” del 25/5/2009

I romani (quelli di una volta, s' intende) ci hanno messo di meno: 44 anni, tra il 175 e il 131 avanti Cristo, per realizzare la via di Lepido e quella di Annio, dotando così la X Regio Venetia et Histria (più o meno l' odierno Nordest) di un grande triangolo infrastrutturale con vertici a Rimini, Piacenza e Aquileia, più un asse pedemontano tra Verona, Vicenza, Oderzo e Altino.

Ce ne sono voluti sette di più (1958-2009 dopo Cristo, con una lodevole accelerazione negli ultimi quattro) per arrivare all' entrata in funzione dei 32 chilometri di asfalto che hanno consentito finalmente al famigerato nodo di Mestre di trasformarsi da valico a passante. «Ma la conclusione dell' opera mette in evidenza tutti i vuoti esistenti», avverte Paolo Costa, già ministro dei Lavori Pubblici e sindaco di Venezia.

Soprattutto perché le decine di migliaia di automezzi sfuggiti alla tagliola mestrina vanno ora a infilarci più a nord in un micidiale imbuto a due corsie lungo un centinaio di chilometri, sulla A4 fino a Palmanova. E così sarà ancora a lungo, visto che i cantieri per la terza corsia nel primo tratto tra Quarto d'Altino e San Donà, bene che vada, non apriranno prima della fine del 2010, e che ci vorranno almeno tre anni per concluderli.

Intanto, negli ultimi dieci anni, i transiti sono passati da 31 a 40 milioni di veicoli l'anno, con un incremento del 27 per cento; che riferito ai soli mezzi pesanti (la stragrande maggioranza provenienti dall'Est europeo, vecchi e altamente inquinanti) supera il 56. Con gli inevitabili incidenti e relativi blocchi: lo scorso anno, un giorno su tre chi viaggiava in autostrada si è trovato fermo, spesso per ore.

«Se continua questo trend, nell'arco di 67 anni sull'A4 avremo un raddoppio dei camion, il che significherebbe la paralisi quotidiana», segnala Giorgio Santuz, presidente di Autovie Venete, la società che ha in concessione l'autostrada. Il vuoto principale tra quelli indicati da Costa riguarda senza alcun dubbio la parte ferroviaria del corridoio 5, uno dei grandi assi europei destinato a garantire il collegamento est-ovest dell'Europa, passando per la Pianura Padana, e al quale è affidato soprattutto il compito di spostare quote significative di merci su binario per disintasare una rete stradale prossima al collasso.

Un corposo studio fatto elaborare dalla Commissione Europea segnala che se il corridoio non sarà completato in tempi utili, nel 2028 il trasporto merci andrà in tilt lungo l'intero arco alpino, dal Fréjus a Tarvisio, perché la domanda nel 2030 dovrebbe arrivare a 293 milioni di tonnellate (con una crescita del 103 per cento rispetto a oggi).

Per quanto riguarda il Nordest in modo specifico, nell'ultimo decennio il traffico stradale è cresciuto dell'84 per cento, quello ferroviario del 26; e la quota di mercato di quest'ultimo è scesa dal 31 al 23 per cento. In un simile contesto, il passante di Mestre è come un'aspirina per una broncopolmonite; anche perché l'ultimo rapporto statistico della Regione Veneto segnala che ad ogni aumento di Pil corrisponde la crescita di due punti nel traffico medio giornaliero.

E ci sono da tenere presenti pure i costi da congestione, valutati sulla sola rete stradale principale veneta al 2,8 per cento della produzione industriale: tradotto, una taxa impropria pari a 1 miliardo 700 milioni l'anno. Ne sanno qualcosa le aziende di autotrasporto, per le quali le sole code hanno fin qui comportato un aggravio del 10 per cento: sulla tangenziale di Mestre, prima dell'apertura del passante, si "bruciava" letteralmente 1 milione al giorno.

Ecco perché l'alternativa ferroviaria diventa vitale. Ma se nei tratti piemontese e lombardo della Valle Padana il corridoio 5 sia pure faticosamente procede, appena ci si addentra nella zona est diventa una sorta di "corridoio interruptus", un autentico buco nero tra Verona e Trieste. Solo tra Padova e Mestre c'è un moncherino di alta velocità/alta capacità ferroviaria; prima, tra Verona e Padova, c'è il progetto preliminare ma mancano i soldi; dopo, tra Mestre e Trieste, c'è il vuoto totale. Servono 16 miliardi di euro, avverte Innocenzo Cipolletta, numero uno di Ferrovie dello Stato; ma dove trovarli è un mistero doloroso. In compenso, si sono persi anni a litigare sulle fermate, specie per la pretesa di Vicenza di averne una tutta per sé (inclusa la nuova stazione), dimenticando che da Padova la separano poco più di una ventina di km di binario, e che a un treno che viaggia ai ritmi dell'alta velocità ne servono 12 per fermarsi; e solo di recente la voce coraggiosa di Roberto Zuccato, da poco presidente di Unindustria Vicenza, ha suggerito che se ne può fare tranquillamente a meno.

Ma intanto il calendario sta diventando impietoso, perché gli impegni assunti al riguardo con l'Europa erano chiarissimi: avvio dei lavori entro il 2010, conclusione entro il 2020. Solo che dal 2004 le cose si sono praticamente bloccate, con il rischio di perdere la priorità a suo tempo acquisita a Bruxelles, facendo dirottare altrove i finanziamenti, a favore di soggetti più svegli ed efficienti: per esempio, quelli che stanno lavorando con impegno al corridoio 10, sull'asse "Atene - Sofia - Budapest - Vienna - Praga - Norimberga - Dresda", poco al di là del nostro confine orientale. Sta di fatto che il corridoio 5 sembra

uscito dall' agenda del Nordest. Col risultato di far finire una tra le aree più produttive del Paese in un vicolo cieco. – *FRANCESCO JORI*

.....

In merito ai piani di mobilità e sviluppo urbano della regione Veneto riportiamo qui di seguito l'interessante documento di cittadini, urbanisti e comitati ambientalisti di analisi, osservazioni e critiche al Piano Territoriale di Coordinamento da poco adottato:

VERSO UN ALTRO VENETO

Data di pubblicazione: 27.07.2009 *Decine di migliaia di cittadini hanno partecipato alla critica del Piano territoriale regionale della giunta Galan e propongono un altro Veneto. Oltre 15 mila osservazioni presentate, 121 associazioni e comitati aderiscono. Inseriamo di seguito la prima parte, "Valutazione d'insieme", del documento che fornisce il quadro generale alle migliaia di osservazioni al Piano territoriale regionale di coordinamento del Veneto, che decine di comitati, associazioni e gruppi di cittadinanza attiva hanno raccolto in numerose e affollate assemblee. Il documento è stato composto nel corso di numerose riunioni di un "tavolo di lavoro", promosso da Cantieri sociali Carta, Cgil Veneto ed eddyburg.it, al quale hanno partecipato i rappresentanti di comitati e associazioni e un gruppo di esperti, tra i quali: Stefano Boato, Walter Bonan, Lorenzo Bonometto, Paolo Cacciari, Luisa Calimani, Eliana Caramelli, Carlo Costantini, Andrea Dapporto, Cristiano Gasparetto, Carlo Giacomini, Salvatore Lihard, Sergio Lironi, Oscar Mancini, Roberta Manzi, Edoardo Salzano, Gianni Tamino, Mariarosa Vittadini. Il coordinamento dei contributi e la redazione del testo sono di Edoardo Salzano. La seconda parte del testo ("Approfondimenti specifici") raccoglie i contributi su una serie di aspetti: Gli aspetti naturalistici (Lorenzo Bonometto), L'agricoltura e il territorio agricolo (Gianni Tamino), Le aree produttive (Oscar Mancini), Dinamiche demografiche, politiche abitative e trasformazioni urbane (Sergio Lironi), Gli strumenti tecnico-giuridici (Carlo Costantini), Mobilità e infrastrutture per il trasporto (Carlo Giacomini), Verona: Un'anticipazione dello scempio veneto (gruppo eddyburg di Verona). L'intero documento è scaricabile in .pdf qui sotto. Le osservazioni redatte a norma di disposizioni regionali, su cui si sono raccolte le firme dei cittadini, sono scaricabili dal sito www.estnord.it, insieme a numerosi altri materiali e documenti. In calce anche l'elenco delle associazioni, comitati e gruppi che hanno sottoscritto il documento.*

Tutto ciò nel silenzio della stampa locale e delle televisioni. Un altro insegnamento sulla realtà dei nostri tempi.

PARTE PRIMA:

VALUTAZIONE GENERALE

PREMESSA

Un piano atteso

Il Ptrc della Regione Veneto era un prodotto atteso, per molte ragioni. Dalla data del precedente piano molti anni sono passati e molti eventi accaduti. Basti pensare alle novità introdotte nel campo della tutela del paesaggio e dei beni culturali con il recepimento della direttiva europea e con il Codice dei beni culturali e del paesaggio. Basti pensare alla critica che in ogni paese d'Europa e in tante città e regioni italiane denuncia il crescente consumo di suolo. Basta pensare alle drammatiche conseguenze della mutazione del clima. Basti pensare alle difficoltà, poste da tempo e accentuate con la crisi economica in atto, alla riconversione dell'apparato produttivo e al consolidamento delle attività lavorative nei settori innovativi..

La lettura della legge urbanistica regionale 11/2004 induceva a formulare, al tempo stesso, speranze e preoccupazioni. Essa infatti, se elenca puntualmente i campi e i settori cui il Ptrc deve riferirsi, non precisa che genere di indicazione la regione dovrà fornire per ciascuno di essi: se solo auspicie e

raccomandazioni, o se indicazioni più penetranti, capaci di indurre davvero le azioni che vengono nei fatti definite.

L'articolo 24 della legge infatti recita:

"Il piano territoriale regionale di coordinamento (Ptrc), in coerenza con il programma regionale di sviluppo (PRS) di cui alla legge regionale 29 novembre 2001, n. 35 "Nuove norme sulla programmazione", indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare:

- acquisisce i dati e le informazioni necessari alla costituzione del quadro conoscitivo territoriale regionale;

- indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici e monumentali nonché recepisce i siti interessati da habitat naturali e da specie floristiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;

- indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela delle identità storico-culturali dei luoghi, disciplinando le forme di tutela, valorizzazione e riqualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;

- indica il sistema delle aree naturali protette di interesse regionale;

definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di rilevanza nazionale e regionale;

- individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, da definire mediante la redazione di progetti strategici di cui all'articolo 26;

- formula i criteri per la individuazione delle aree per insediamenti industriali e artigianali, delle grandi strutture di vendita e degli insediamenti turistico-ricettivi;

- individua gli eventuali ambiti per la pianificazione coordinata tra comuni che interessano il territorio di più province ai sensi dell'articolo 16.

Il punto delicato dei contenuti sopra elencati sta nel verbo che inizia ciascun alinea: "indica", "individua", "definisce", "formula". In che modo? Con raccomandazioni, indirizzi, suggerimenti, direttive, oppure anche con specifiche prescrizioni? Nel primo caso il messaggio trasmesso dalla Regione con il suo piano sarà *futile*, e potrà essere seguito o non seguito dalle province, dai comuni e dagli altri soggetti che operano sul territorio. Nel secondo caso esso sarà *efficace*, cioè indirizzerà davvero le trasformazioni nella direzione desiderata.

È necessario ricordare che comunque, *nel merito* delle azioni da compiere, a tutti i contenuti del Ptrc le decisioni relative alle trasformazioni (ai progetti, agli interventi, ai finanziamenti, alle autorizzazioni) *spettano di fatto alla Regione*. Se questa non avrà definito le scelte con precise regole chiaramente espresse, potrà agire in modo estremamente discrezionale: consentire a un comune ciò che nega a un altro, e così via. *Meno il piano è preciso, più è discrezionale l'azione dell'autorità che pianifica e che in ultima istanza ha il potere decisionale.*

La maggiore o minore efficacia di un piano va quindi cercata nell'analisi delle sue componenti che hanno efficacia precettiva: le norme tecniche d'attuazione, e le tavole cui esse esplicitamente e formalmente si riferiscono. Gli altri elaborati sono utili per comprendere la realtà cui il piano si riferisce e per argomentarne le scelte se tra essi e i precetti c'è coerenza e consequenzialità. Possono poi servire a comprendere la strategia che si intende seguire: il gioco di potere che si nasconde dietro al piano e a cui il piano serve.

I documenti di analisi, gli obiettivi dichiarati, le intenzioni espresse

Il lavoro preparatorio del Ptrc è stato ampio sia nel senso della ricchezza del materiale informativo e valutativo raccolto sia in quello della quantità e della qualità delle competenze, interne ed esterne all'amministrazione regionale, che sono state impiegate.

Ci si limita in questo paragrafo ad accennare ad alcuni elementi, che verranno poi ripresi e sviluppati nella parte successiva del documento.

Ricche e complete appaiono in primo luogo le analisi relative agli aspetti ambientali e naturalistici riassunte in vari capitoli della *Relazione generale*, *esposte* nella *Relazione ambientale* e raccolte in apposite componenti del *Quadro conoscitivo*. Ciò che ancor più interessante è il fatto che da tali analisi si ricavano, nel testo stesso delle relazioni fatte proprie dall'amministrazione regionale, indicazioni operative che spesso, più che volte a indirizzare, guidare, suggerire, sottolineano l'urgenza di prescrivere tutele e salvaguardie di immediata operatività. Così come interessante e positivo appare il fatto che vi si sottolinea

la necessità di appositi istituti e provvedimenti, come ad esempio l'Osservatorio regionale del paesaggio e la Rete ecologica.

Molto positivo appare ancora l'insieme delle schede contenute nell'*Atlante degli ambiti di paesaggio*. Se si prescinde da qualche valutazione critica e qualche proposta correttiva che si può formulare sull'una o sull'altra scheda, il lavoro avrebbe potuto costituire una delle due componenti (l'altra deve consistere nella individuazione dei beni appartenenti a ciascuna delle "categorie di beni" tutelati dalla legislazione nazionale e implementabili dalla pianificazione regionale) di un vero e proprio piano paesaggistico.

Del tutto condivisibili appaiono poi le valutazioni che si formulano, in più capitoli della *Relazione generale*, sull'entità dei danni provocati dall'abnorme consumo di suolo già avvenuto, in corso e programmato dalle previsioni degli strumenti urbanistici vigenti. Lo sprawl (la disordinata espansione a bassissima densità dei centri urbani, la disseminazione di costruzioni d'ogni tipo e la proliferazione di strade di tutte le dimensioni) appare correttamente indicato come una delle principali cause del degrado progressivo dei paesaggi e dell'ambiente del Veneto. I dati raccolti e la capacità di analisi precisamente territorializzata del fenomeno che essi rivelano appare come una base sufficiente a definire politiche mirate, immediatamente agibili e suscettibili di arrestare senza indugio il progresso della distruzione del territorio.

L'insieme delle analisi specifiche (di cui abbiamo qui sottolineato solo alcuni degli aspetti positivi) trovano una buona sintesi pre-operativa nel *Quadro sinottico del sistema degli obiettivi*. Tuttavia questo documento, più che indicare i traguardi raggiungibili con il Ptrc, potrebbe costituire l'utile sommario di una critica distruttiva.

Quattro elementi critici

Analizzando il Ptrc nella sua struttura complessiva emergono quattro versanti di critica:

- critica all'efficacia del piano, nel senso della mancata coerenza tra le analisi e gli obiettivi positivi espressi nella parte illustrativa del piano e le scelte formulate nella parte precettiva;
- critica, in particolare, al modo in cui la Giunta regionale tenta con il Ptrc di eludere le responsabilità che l'articolo 9 della Costituzione e i conseguenti provvedimenti normativi pongono a tutte le istituzioni della Repubblica (e in primis alle regioni) in ordine alla tutela del paesaggio;
- critica allo forte riduzione dei poteri degli enti locali nell'esercizio delle loro competenze in merito al governo del territorio e alle conseguenti scelte territoriali;
- critica alla strategia sottesa al Ptrc, dichiarata esplicitamente in alcuni documenti e convalidata dai contenuti precettivi del Ptrc.

In sintesi, mentre il piano afferma di voler tutelare l'ambiente e il paesaggio, contrastare il consumo di suolo, migliorare la vivibilità, rafforzare l'identità dei luoghi, migliorare la vivibilità, nella sostanza la giunta regionale attribuisce a se stesso il potere di decidere i grandi interventi di trasformazione edilizia e urbanistica del territorio e lascia mano libera ai piccoli, medi e grandi poteri immobiliari di trasformare a loro piacimento il resto del territorio, con una sostanziale finalizzazione al mero sviluppo immobiliare.

L'INEFFICACIA

Nessun vincolo

Il prologo delle norme tecniche d'attuazione rivela una cosa interessante. Si parla dei "vincoli giuridici gravanti sul territorio veneto". A questo proposito va detto innanzitutto che quando si parla di "vincoli" sembra che si parli unicamente di utilizzazioni del suolo che non comprendono l'edificabilità. Dal linguaggio adoperato dai pianificatori regionali sembra che destinare un'area a un bosco, a un alveo fluviale o a un'attività agricola, alla fruizione di un'area archeologica o alla difesa dalle frane o delle falde idriche, significa porre un "vincoli": meno si "vincola", cioè meno si sottrae all'urbanizzazione del territorio, meglio è.

Nei documenti del piano si afferma del resto esplicitamente l'inefficacia del piano. Sempre nel Prologo alle norme, quando si definisce "Il Ptrc di seconda generazione", si dichiara che è un piano "di idee e scelte, piuttosto che di regole, un piano di strategie e progetti, piuttosto che di prescrizioni". Si precisa che "il Ptrc persegue gli obiettivi non mediante prescrizioni imposte ai cittadini e limitative dei loro diritti".

Di quali diritti si preoccupa il piano appare evidente dal contesto: i “cittadini” cui ci si rivolge sono i proprietari immobiliari, interessati a uno “sviluppo del territorio”, senza fastidiosi “vincoli”.

Che c'è dietro l'inefficacia: alcuni esempi

La rinuncia all'efficacia nasconde la possibilità dell'attività edilizia di procedere indisturbata su tutte le aree, anche in quelle per le quali a parole si esprime una intenzione di più adeguata utilizzazione. Facciamo alcuni esempi.

Le zone agricole

La valorizzazione del territorio agricolo e dei paesaggi rurali sono obiettivi più volte dichiarati. Nel merito, tutto il territorio rurale è suddiviso in quattro tipi di aree: “agricoltura periurbana”, “agropolitane in pianura”, “ad elevata utilizzazione agricola”, “ad agricoltura mista a naturalità diffusa”. Queste aree sono definite su di una cartografia a piccolissima scala e sono del tutto indeterminate nei loro confini.

Ragionevolmente, per contrastare il consumo di suolo e difendere naturalità e agricoltura, da tali aree dovrebbe comunque essere esclusa l'urbanizzazione. Ma non è così.

Nelle aree ad “agricoltura periurbana”, e in quelle “agropolitane in pianura” bisogna “localizzare prioritariamente lo sviluppo insediativo”. Inoltre, in quelle ad “agricoltura periurbana” bisogna “garantire l'esercizio non conflittuale delle attività agricole rispetto alla residenzialità”, e in quelle “agropolitane” bisogna addirittura “garantire lo sviluppo urbanistico attraverso l'esercizio non conflittuale delle attività agricole”.

Nelle stesse aree ad “elevata utilizzazione agricola” bisogna “limitare”, non vietare, “la penetrazione in tali aree di attività in contrasto con l'obiettivo della conservazione delle attività agricole e del paesaggio rurale”

Le norme, insomma, non solo non forniscono cartografie definite, criteri certi, limiti, indici, parametri oggettivi, metodi per salvaguardare le risorse naturali, ma addirittura sollecitano a non creare conflitti alla tranquilla crescita dell'edilizia nelle residue zone rurali del Veneto.

La continua preoccupazione di tutelare la possibilità dei proprietari di edificare sul loro terreno traspare in ogni norma. Perfino nel definire la “rete ecologica”, per la quale il piano non dà nessuna prescrizione tassativa, l'unica preoccupazione è nella direzione dell'edificabilità: bisogna ispirarsi “al principio dell'equilibrio tra la finalità ambientale e lo sviluppo economico” e bisogna evitare “per quanto possibile la compressione del diritto di iniziativa privata”!

Il sistema produttivo

Per il sistema produttivo il piano definisce numerose tipologie territoriali. Vi sono i “territori urbani complessi”, i “territori geograficamente strutturati”, quelli che sono invece “strutturalmente conformati”, e poi le “piattaforme produttive complesse regionali”, le “aree produttive con tipologia prevalentemente commerciali”, nonché le “strade mercato”.

Accanto a queste, che sembrano occupare, nell'indeterminatezza della cartografia, quasi tutto il territorio di pianura e di collina, il piano individua le “eccellenze produttive”, definite in termini settoriali e non territoriali, che attraversano orizzontalmente tutte le aree predette e che “la Regione valorizza mediante appositi interventi e progetti che ne assicurino lo sviluppo”.

In tutte queste aree (che non sono né perimetrare nelle cartografie né caratterizzate da regole definite) bisogna “contrastare il fenomeno della dispersione insediativa” individuando “linee di espansione delle aree produttive”, definendo “modalità di densificazione edificatoria sia in altezza che in accorpamento”. Meri suggerimenti, che peraltro invitano ad aumentare l'estensione e la quantità dei volumi destinati alle attività produttive.

Aree urbane

Molto simili sono le indicazioni del piano per le aree urbane. Dietro il titolo accattivante “Città, motore del futuro” si rivela il medesimo criterio. Nessun vincolo allo *sprawl*, al consumo di suolo, alla continua

espansione disordinata e frammentata della città sul territorio rurale: guai a porre “vincoli”! In aggiunta alla prosecuzione e all’intensificazione dello “svillettamento” (del resto ulteriormente stimolato dalla recentissima legge per lo sviluppo dell’edilizia, impropriamente chiamato “piano casa”), si sospingono comuni, province, costruttori, proprietari a densificare le aree urbane esistenti, compattare, riempire, annaffiare il terreno di mattoni, cemento e asfalto per far crescere grattacieli.

Nelle relazioni si fornisce la giustificazione: c’è un drammatico problema della casa, un grande fabbisogno insoddisfatto di abitazioni. Ma si trascura il fatto che chi ha bisogno di un alloggio è il giovane o l’immigrato, il quale non ha le risorse per accedere a un mercato caratterizzato da prezzi sempre più alti: un mercato nel quale, come spiegano seri studi di economia, l’accrescimento delle costruzioni non porta a una riduzione e dei costi, ma anzi ad un loro aumento.

L’ELUSIONE DELLA RESPONSABILITÀ DI CONTRIBUIRE ALLA TUTELA DEL PAESAGGIO

Premessa

Come è noto, la Regione Veneto dispone di un piano paesaggistico ai sensi delle leggi vigenti a partire dal 1992. Esso è costituito dal Ptrc adottato nel 1986 e approvato il 13.12.1991, cui è stata conferita la caratteristica di “piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici e ambientali” ai sensi della legge 431/1985 (legge Galasso). Si tratta di un’analisi e una disciplina del paesaggio che risale a vent’anni fa, e che quindi meriterebbe certamente di essere aggiornata, specificata, integrata, sia per tener conto di elementi significativi che in quelli anni potevano non sembrare rilevanti e oggi invece lo sono, sia delle estese situazioni di degrado sopravvenute nel frattempo e che meriterebbero di essere segnalate e cui si dovrebbero attribuire specifiche azioni di restauro ambientale e paesaggistico, sia infine della sopravvenuta disciplina, ben più matura e incisiva, definita con le successive versioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2002 e successive modifiche).

Del resto, nella formazione del Ptrc ora in corso di discussione la Regione ha svolto una serie ampia e significativa di analisi sul paesaggio e l’ambiente, di qualità complessivamente notevole. I suoi risultati sono ulteriormente elaborati e rappresentati in alcuni dei documenti che compongono l’ampio pacco del Ptrc, e in particolare nell’Atlante ricognitivo degli ambiti del paesaggio, il quale definisce almeno alcuni degli elementi di tutela richiesti dal citato Codice.

Va considerata quindi una prima grave carenza del Ptrc, a proposito della tutela del paesaggio, la rinuncia ad aver costruito il nuovo piano conferendogli la qualità di “piano paesaggistico”, e quindi di non aver proceduto – per quanto riguarda la tutela – all’intesa con gli organi del Mibac (Ministero per i beni e le attività culturali), come la legge dispone. Una carenza indubbiamente d’ordine culturale, politico e sociale, se è vero che il paesaggio è un relevantissimo patrimonio della collettività, cui è affidato il benessere attuale e futuro dell’intera popolazione.

È quindi molto grave l’affermazione che si formula nel “preambolo” dove, disattendendo sia la Convenzione europea sul paesaggio sia il Codice dei beni culturali e del paesaggio, la Giunta dichiara che provvederà solo successivamente (senza neppure precisare la data) a redigere il piano paesaggistico, e quindi a integrare il paesaggio nella pianificazione territoriale e urbanistica” – come richiede la Convenzione europea. Con questa decisione la regione rinuncia ad applicare l’unico strumento legislativo che richieda di porre vincoli di tutela del paesaggio, l’ambiente, i beni culturali. Rinuncia cioè all’unico strumento che avrebbe la forza di dare efficacia al piano e a tradurre le intenzioni proclamate in fatti. Ciò è particolarmente grave in una situazione nella quale, per effetto della legge regionale sull’edilizia, minaccia di scatenarsi l’edificazione senza remore né ostacoli. La tutela del paesaggio, seppure arriverà, lo farà troppo tardi.

Il tentativo di eludere la vigente tutela del paesaggio

La legge dispone che le previsioni dei piani paesaggistici “sono cogenti per gli strumenti urbanistici dei comuni, delle città metropolitane e delle provincie, sono immediatamente prevalenti sulle disposizioni difformi eventualmente contenute negli strumenti urbanistici, stabiliscono norme di salvaguardia applicabili in attesa dell’adeguamento degli strumenti urbanistici e sono altresì vincolanti per gli interventi settoriali. Per quanto attiene alla tutela del paesaggio, le disposizioni dei piani paesaggistici sono comunque prevalenti sulle disposizioni contenute negli atti di pianificazione” (Codice dei beni culturali e del paesaggio, articolo 145, comma 3).

La medesima legge dispone altresì che, per le regioni, come il Veneto, già dotate di un piano paesaggistico, questo venga adeguato alle nuove disposizioni entro una data, che è stata portata con successive proroghe al 31 dicembre 2009. Ovviamente, fino all’entrata in vigore della nuove disposizioni vigono le precedenti tutele, quindi la disciplina di cui al Ptrc1986/1991.

Viceversa la Giunta regionale tenta una pericolosissima violazione della legge. Si vorrebbe infatti disporre che le aree e gli ambiti di particolare tutela del Ptrc1986/1991 sopra citati, ancora sotto la tutela di competenza statale definita da quel piano, “possono essere disciplinati, fatto salvo il Piano Faunistico Venatorio regionale di cui alla legge regionale 5 gennaio 2007, n. 1, mediante i Piani di Area dell’art. 48 della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11, oppure attraverso PAT o PATI” (articolo 72, comma 1, lettera b).

In altri termini un singolo comune, o un gruppo di comuni, è lasciato arbitro di una tutela che la Costituzione mette in capo alla Repubblica e che la stessa Costituzione, per quanto riguarda la tutela, attribuisce alla competenza esclusiva della legislazione statale. La tutela diviene “possibile” e non cogente, ed è comunque lasciata alla buona volontà di questo o quel comune, disomogenea e a pelle di leopardo.

Questo tentativo è particolarmente grave anche perché ingenera nel fruitore del Ptrc la convinzione che le disposizioni di tutela dei beni paesaggistici del Ptrc1986/1991 siano decadute. Si potrebbe pensare che esse vengano disattese dalla stessa Regione, per esempio nell’attivazione di “progetti strategici” di cui all’articolo 5 delle Norme. Molti di tali progetti ricadono su aree opportunamente tutelate dal previgente Ptrc e dai suoi strumenti attuativi.

Una specifica osservazione presentata propone di conseguenza di eliminare, dall’articolo 72, l’intera lettera b), e di precisare con un apposito comma aggiunto che le tutele del Ptrc previgente esplicano ancora tutta la loro efficacia.

LA RIDUZIONE DEL POTERE DEGLI ENTI LOCALI

La tendenza generale

In Italia è già in corso da anni un trasferimento di poteri dal basso verso l’alto e dall’ampio al ristretto. Mentre da un lato si predica la partecipazione, dall’altro lato, e nei fatti, si trasferiscono competenze (e perfino conoscenze) dagli organi collegiali a quelli ristretti, da quelli che rappresentano la pluralità delle posizioni e l’insieme degli elettori a quelli che esprimono “chi ha vinto”: dai consigli ai sindaci e ai presidenti. In nome della governabilità si minano le radici della democrazia.

Alcune delle scelte più rilevanti del Ptrc si inseriscono perfettamente in questa linea. Ci riferiamo soprattutto a due elementi: il ricorso ai “progetti strategici” e il ruolo della rete infrastrutturale e delle sue connessioni col territorio. Ma si potrebbe aggiungere che la stessa genericità delle norme consente alla Regione il massimo di discrezionalità nelle procedure di approvazione degli atti degli enti locali, e quindi il massimo di potere nelle mani del Presidente e della Giunta regionale.

Ciò vale per i piani comunali come per quelli provinciali; l'approvazione di questi ultimi, del resto, è stata sempre rinviata dalla giunta regionale, in modo da ritardare il trasferimento delle competenze di approvazione dei PAT comunali.

Progetti strategici

Secondo la legge regionale 11/2004, articolo 26, “per l’attuazione dei progetti strategici l’amministrazione, che ha la competenza primaria o prevalente sull’opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, ai sensi dell’articolo 7, che assicuri il coordinamento delle azioni e determini i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento”.

L’accordo di programma è uno strumento che consente di accordarsi tra i capi delle amministrazioni interessate, di tagliar via tutte le fasi di conoscenza allargata delle decisioni che si stanno assumendo anche in variante agli strumenti urbanistici, senza seguire la procedura di consultazione democratica che le procedure urbanistiche normali consentono. Il Consiglio comunale o provinciale, cioè l’organo collegiale eletto da tutti i cittadini e nel quale sono presenti le rappresentanze di tutte le posizioni politiche, culturali, sociali, viene informato solo all’ultimo momento, ed è competente per la mera ratifica di decisioni già prese.

L’accordo di programma è quindi lo strumento ideale per chi vuole decidere in fretta senza che nessuna sappia che cosa, a favore di chi e con quali conseguenze. È lo strumento adoperato con larghezza negli ultimi anni proprio per scardinare quel tanto di procedure democratiche e di decisioni sistemiche che la pianificazione urbanistica e territoriale consente.

La parte del leone nell’accordo di programma lo fa chi promuove l’azione e ne controlla materiali e tempi; nel caso specifico dei “progetti strategici” e delle grandi infrastrutture è la Giunta regionale che propone e, in ultima istanza, decide.

Guardiamo gli argomenti di alcuni dei “progetti strategici” (ma la Regione si autorizza a inserirne altri): l’attività diportistica (se vuole, di darsene e porti turistici ne progetta quanti ne vuole e li pianifica in barba ai comuni); l’ambito portuale veneziano; le neonate “cittadelle aeroportuali” (accanto agli aeroporti può autorizzare i comuni a “introdurre forme di valorizzazione delle aree sottoposte a vincolo [...] attraverso misure di perequazione e compensazione che interessano aree contigue”, cioè regali di cubature); le aree circostanti le stazioni ferroviarie della rete metropolitana regionale e i caselli autostradali; quelli che il piano definisce “hub principali della logistica” (Verona Quadrante Europa, un analogo sistema policentrico tra Padova, Venezia e Treviso), e una serie di altri “terminal intermodali”. Ciascuno, ovviamente, col suo contorno di cemento, mattoni, asfalto, e soprattutto affari.

I caselli autostradali (e le stazioni del sistema ferroviario)

Il disegno complessivo della Giunta regionale per il territorio diventa chiaro via via che si procede alla sua lettura. È un sistema centrato sulla rete autostradale e sulla utilizzazione intensiva delle aree circostanti i caselli. Là devono addensarsi le attività direzionali nuove da promuovere, la ricettività alberghiera, i centri commerciali, tutti i centri d’interesse. Poco importa che non esista alcuna seria dimostrazione dell’esigenza di aumentare le sedi per tali attività senza verificare la possibilità di ospitarle nelle strutture edilizie esistenti o nelle aree dismesse. Poco importa che con questa operazione si svuotino le città e si condannino al deperimento i centri storici.

Ciò che conta è che le decisioni relative a questi nodi li assuma tutti la Giunta regionale. Le norme infatti stabiliscono (articolo 38) che “le aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alla rete primaria ed al Sfmr per un raggio di 2 Km dalla barriera stradale sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale. Dette aree sono da pianificare sulla base di appositi progetti strategici regionali”.

Le aree dove si prevede di concentrare lo sviluppo immobiliare e finanziario, e insieme con esse i cuori delle aree urbane (poiché tali sono spesso le stazioni ferroviarie) sono sottratte al potere dei poteri locali: sono affidati alla Giunta regionale.

I grandi assi infrastrutturali

Un'attenzione particolare il Ptrc pone agli assi infrastrutturali, e in particolare quello costituito dal Corridoio intermodale europeo V. Il piano definisce “territori strutturalmente conformati le aree e le macroaree produttive connesse” a tale corridoio, “nel tratto compreso tra Verona e Portogruaro, per una profondità non inferiore a km. 2,00 dalle infrastrutture”. Le province “determinano i criteri per il funzionale posizionamento degli ambiti produttivi rispetto al fascio infrastrutturale” articolo 43), “favoriscono la razionalizzazione della rete distributiva esistente attraverso la localizzazione di macroaree prioritariamente collocate in prossimità delle grandi vie di comunicazione”.

Benchè l'apparato grafico del Ptrc sia costituito da disegni ideogrammatici, del tutto indeterminati nell'individuazione delle aree specificamente interessate dai diversi tipi di insediamento, è facile comprendere che il Ptrc fornisce la base per rilanciare i grandi progetti di trasformazione del territorio avanzati da gruppi d'interesse che assumono come obiettivo della loro azione la valorizzazione economica (cioè la speculazione immobiliare) delle aree di cui sono venuti in possesso. Si tratta in particolare delle iniziative denominate in altra sede Veneto City e Città della Moda lungo la direttrice tra Padova e Venezia, e Marco Polo City sul bordo Nord-Est della Laguna di Venezia, in corrispondenza all'aeroporto di Tessera, ribattezzato “cittadella aeroportuale”, e per ciò stesso dotato di cubature da perequare (articolo 40).

LA STRATEGIA

Una “seconda modernità” preoccupante

La strategia della Giunta del Veneto emerge con chiarezza dall'esame dei documenti che abbiamo riassunto nei precedenti paragrafi. Ma essa è ben descritta in un documento preliminare al piano: quello scritto da Paolo Feltrin, esperto di politiche amministrative, dedicato a “La seconda modernità veneta e il territorio”. Esso trova preciso riscontro nelle scelte contenute nella normativa, mentre vengono del tutto ignorati i contributi di altri esperti, tra cui i compianti Eugenio Turri e Mario Rigoni Stern.

In quello scritto l'analisi della situazione territoriale del Veneto è precisa, nella sua efficace sinteticità. Tutti i fenomeni più rilevanti vi sono descritti: dalla prevalenza dei modelli abitativi unifamiliari e sparpagliati (lo “svillettamento”, lo sprawl), l'inefficienza del sistema della mobilità (addebitato all'insufficienza della rete stradale), il ruolo assunto dai caselli autostradali (sempre più caratterizzati dalla presenza di strutture del terziario) la desertificazione della rete dei centri storici (addebitata all'alto livello dei canoni di locazione e alla concorrenza delle nuove strutture commerciali). Il fatto è che questi elementi, che vanno letti tutti come elementi di crisi da correggere o rimuovere, vengono visti come dati ineliminabili, segni di vitalità di un sistema che deve essere assecondato (e razionalizzato) nel suo trend.

Su questa linea si arriva ad affermazioni francamente aberranti.

Come quando si afferma (p. 36) che c'è ancora tanta campagna nel Veneto sicché il consumo di suolo non è un problema reale, poiché la percentuale di terreno rurale è di molto superiore a quella delle terre coltivate: come se l'attività economica del settore primario fosse l'unica ragione della salvaguardia del suolo dall'urbanizzazione, se l'obiettivo non dovesse essere quello della difesa del territorio rurale nel suo complesso, e se non fosse già gigantesca l'area laterizzata e sottratta al ciclo della natura.

O quando si assume come “una prima spinta per il futuro” il fatto che la domanda abitativa “continuerà a essere rivolta prevalentemente verso una casa individuale, una bifamiliare o una villetta a schiera”, senza domandarsi da quali ceti sociali questa domanda proviene, che cosa comporti in termini economici e territoriali soddisfarla e quali ne siano le ricadute sul prezzo che la collettività presente e futura deve pagare per un simile lusso.

Oppure quando si afferma che si devono assumere decisamente i caselli autostradali come le nuove polarità da incentivare. Anche qui, si assume come guida il comportamento spontaneo di un sistema sregolato, quale quello attuale, o regolato da un sistema di deroghe e “accordi di programma” a loro volta derogatori, e si individua come modello dell’auspicato futuro ciò che è accaduto attorno al casello di Padova est.

Si ribadisce così, per un verso (la prosecuzione dello svillettamento) e per l’altro (l’enfatizzazione delle autostrade), il cancro della tendenziale esclusività della motorizzazione individuale.

Aumentare, intensificare, estendere l’urbanizzato

È abbastanza singolare, e a suo modo rivelatore, il rapporto che si stabilisce tra la spinta verso la realizzazione di nuovi volumi per ospitare attività produttive, commerciali, ricettive, ricreative e sportive e la contemporanea tutela della vitalità dei centri urbani, e in particolare dei centri storici.

Si raccoglie in anticipo l’obiezione che prevedere nuovi insediamenti omnibus in corrispondenza dei caselli autostradali, ove tali operazioni avessero successo non solo in termini di valorizzazione patrimoniale ma i volumi realizzati si riempissero effettivamente di funzioni, queste verrebbero sottratte ai centri urbani esistenti. Ciò è avvenuto dovunque centri commerciali, direzionali e altri simili “non luoghi” hanno sottratto attività, in particolare al commercio e ai servizi urbani.

Si corre subito al riparo raddoppiando. Feltrin suggerisce di incentivare “uno sviluppo edilizio verticalizzato, in modo da trasferire all’interno del centro urbano il centro commerciale tout-court” (p. 41). E le Norme raccolgono il suggerimento: si invitano i comuni a individuare anche nei centri urbani e in quelli storici “aree ed edifici che consentano l’insediamento di grandi strutture di vendita” (articolo 47).

Nella stessa direzione spingono le scelte che la Giunta regionale compie per quanto riguarda la residenza. Si afferma categoricamente che l’incremento demografico registrato negli ultimi anni, che si prevede possa continuare, “rende inevitabile un ulteriore aumento dell’edificato. Inevitabile, non c’è scelta” (*Relazione dei proto*, p. 94). Si trascura del tutto la presenza di una enorme quantità di volumi inutilizzati, e una quantità ancora maggiore di volumi previsti dagli strumenti urbanistici vigenti. Si trascura del tutto di domandarsi per quali ceti, in quali luoghi, in relazione a quali redditi esiste un problema di accesso all’alloggio. E, nel concreto, non si fornisce alcuna indicazione, alcun programma, alcuna ipotesi di finanziamento, se non la sollecitazione a costruire, intensificare, proseguire e “governare” l’espansione delle villette.

Questa spinta all’espansione dell’urbanizzazione si sposa, da un lato, al disegno delle grandi infrastrutture, dall’altro, al proliferare delle iniziative di bricolage immobiliare.

Sul primo versante la citata *Relazione dei proto* suggerisce immagini significative: “Il passante di Mestre e il GRA di Padova lasciano prefigurare diversi possibili scenari di sviluppo per le due città. Se guardiamo a Mestre, il Passante potrebbe essere interpretato come una nuova, più ampia cinta muraria, il nuovo confine di una diversa città con ambizioni di capitale regionale. In questa prospettiva, la convergenza delle strategie di densificazione con la capacità di dare soddisfazione alla domanda di capitale andrebbero nella direzione di processi di densificazione degli spazi compresi tra il nuovo passante e la vecchia tangenziale di Mestre. Secondo i criteri prima proposti: incrementare l’offerta abitativa e realizzare zone produttive e direzionali di dimensioni e caratteristiche tali da indirizzare qui la domanda”. Non è necessario lanciare una sfida ai politici, come il “proto” fa. L’hanno già raccolta in anticipo: si tratta dei progetti Veneto City e Marco Polo City, componenti della Città del Passante che ha già i suoi robusti sponsor, i suoi politici di supporto, e le sue proprietà immobiliari.

Sull’altro versante, quello del bricolage immobiliare, ecco la legge “veneta” che segue e raddoppia il “decreto casa” di Berlusconi, sbugiardando l’accordo stato-regioni che, grazie all’intervento moderatore

delle regioni più responsabili, sembra prevedere misure molto più contenute e meno devastanti di quelle inizialmente prospettate. Una legge regionale, in attesa di approvazione all'indomani delle elezioni, che consente la moltiplicazione di tutte le cubature esistenti, residenziali e non residenziali, in deroga a qualsiasi strumento di pianificazione, perfino senza adeguare le aree a standards destinate ai Servizi.

La saldatura delle componenti del blocco edilizio

Appare ormai chiaro che dagli atti di politica del territorio dell'amministrazione regionale emerge una strategia che vede l'abile confluenza di due linee complementari.

Da un lato si programma l'ulteriore intensificazione della rete autostradale, in alcuni casi sostituendo strade statali e regionali oggi gratuite, l'utilizzazione dei caselli (e delle stazioni ferroviarie), dei passanti e dei raccordi autostradali, come sedi di nuove concentrazioni immobiliari e la sottrazione ai poteri comunali delle grandi trasformazioni del territorio.

Dall'altro lato, una normativa che lascia briglia sciolta a livello locale a tutti i piccoli (e meno piccoli) interessi immobiliari, rafforzata da una legge per l'edilizia che incentiva l'aumento indiscriminato di tutte le volumetrie disponibili sul martoriato territorio veneto. Le affermazioni virtuose di tutela della natura e dell'ambiente, dell'agricoltura e della montagna, sono vanificate da una normativa che proclama il buono senza negare il cattivo, utilizza termini accattivanti ma privilegia la libertà della proprietà di costruire senza vincoli; e premia con ulteriori volumi chi vuole continuare ad allargare la già gigantesca impronta ecologica del Veneto.