



NOTIZIE DALL'ITE

Da martedì 4 novembre ITE è iscritta al registro per la trasparenza dell'UE. Registrandosi, "si manifesta pubblicamente di contribuire attivamente al processo decisionale dell'UE, assicurandosi che i responsabili politici dell'UE siano a conoscenza dei pareri o interessi di coloro che si rappresenta." Per ulteriori informazioni: <http://ec.europa.eu/transparencyregister/info/homePage.do?redir=false&locale=it>

Tra poche settimane, sarà on line il sito rinnovato di ITE. E nel frattempo, cliccate "mi piace" sulla nostra pagina Facebook, quasi quotidianamente aggiornata! [www.facebook.com/ITEeuropa/](http://www.facebook.com/ITEeuropa/)

NOTIZIE DALL'UNIONE EUROPEA



La Consultazione pubblica su EUSALP (la strategia dell'UE per la regione alpina), nel corso della quale tutti gli interessati al processo sono potuti intervenire sulla Bozza della strategia macro-regionale, si è conclusa il 15 ottobre. I risultati saranno presentati in una conferenza delle parti interessate (stakeholders) a Milano il 1 e 2 dicembre 2014. Idee innovative della consultazione e i risultati delle riunioni del Gruppo di lavoro verranno inseriti in un piano d'azione, che conterrà le priorità e le misure specifiche, così come esempi di "best practices". Una prima bozza di questo piano d'azione sarà disponibile a metà marzo 2015.

NOTIZIE DAI MEMBRI ITE

AUSTRIA

È stata di nuovo raggiunta la soglia di 2 milioni di camion al Brennero. Questa quantità era già stata raggiunta una volta. Dal 2008 il traffico di camion era calato, ma da due anni ha cominciato a crescere di nuovo in maniera consistente (fonte: Maria Hilber, Initiative für ein lebenswertes Wipptal)

FRANCIA



**Grave lutto per l'ambientalismo francese e non solo.** Nella notte tra il 25 e il 26 ottobre, l'attivista Rémi Fraisse, 21 anni, appassionato di botanica e impegnato nella rete associativa di France Nature Environnement (FNE) è morto durante una manifestazione contro il progetto di una diga a Sivens, per l'irrigazione del mais nella regione del Tarn. Si sta indagando sulle cause del decesso, che secondo alcune fonti sarebbe stato causato dall'esplosione di una granata lanciata dalla polizia. Diverse manifestazioni di solidarietà in tutta la Francia sono seguite a questo tragico evento (Fonte: FNE)

**"Silenzio!"**. Domenica 19 Ottobre, su iniziativa di Mountain Wilderness, giovani alpinisti e guide hanno portato in alto l'esigenza di porre fine al disturbo causato dai velivoli da diporto in questo paradiso di bellezza e di silenzio! Nel cuore del massiccio del Monte Bianco, a 3400m sul ghiacciaio del Colle del Gigante, hanno tracciato a grandi lettere effimere un'esigenza ampiamente condivisa "SILENZIO!" Nei nostri paesi europei altamente urbanizzati (e meccanizzati), i territori in cui gli uomini possono sperimentare il silenzio sono molto rari. È una ricchezza fondamentale dell'alta montagna che deve essere rispettata! Le istituzioni che fanno parte dell'Espace Mont-Blanc, che sta sviluppando una "strategia per il

futuro", dovrebbero dare prova di una vera e propria ambizione nel lottare contro l'inquinamento sonoro dei voli turistici, per il rispetto delle nostre belle montagne, del massiccio del Monte Bianco! (Fonte : <http://www.mountainwilderness.fr/>)



**L'alta velocità alla Corte dei Conti.** La Corte dei conti ha pubblicato il 23 ottobre 2014, una relazione sull'alta velocità. Dal rapporto emerge che il successo tecnico e commerciale del TGV è certo, almeno fino a poco tempo fa, e i viaggiatori che lo usano ne apprezzano la velocità. Oltre a ciò, tuttavia, è necessario valutare il suo reale contributo per la collettività nel suo insieme. Al termine dell'inchiesta, la Corte ritiene che la scelta di nuove linee dell'alta velocità ferroviaria per assicurare il trasporto dei viaggiatori per le lunghe distanze deve essere fondata su maggiori garanzie di pertinenza e di redditività. (Per visualizzare il rapporto: <https://www.ccomptes.fr/>)

**Una tassa che va male.** L'applicazione della tariffa eco-chilometrica, divenuta "eco-tassa" è stata continuamente rinviata ... 7 volte in totale dal 2009. Le federazioni dei trasportatori non si è più opposta a questo sistema, avendo ottenuto che l'imposta sia fatturata come costo aggiuntivo delle prestazioni. La grande distribuzione si è ribellata contro la tassa ambientale nell'autunno del 2013, con la manifestazione dei "berretti rossi", 30 mila a Quimper, in Bretagna, che indossavano copricapo rossi. L'arrivo di Ségolène Royal al Ministero dell'Ecologia e la sua avversione per l'eco-tassa farà affogare questa misura. Nella primavera del 2014, il Ministro ha annunciato l'istituzione di un pedaggio di transito, che sostituisce l'imposta ambientale, solo su 4000 km più importanti della rete stradale (invece di 15.000). Questo atto di debolezza ha risvegliato le aziende di trasporto. Gli autotrasportatori avevano solo accennato alla minaccia di bloccare le strade, che il ministro dell'Ecologia ha loro comunicato, il 9 ottobre, la

sospensione "a tempo indeterminato" della tassa ambientale. Le reazioni sono state molto forti . L'elenco delle giustificazioni fornite dal Ségolène Royal per aver ucciso la tassa ambientale non regge. Così Ségolène Royal: "Finché io sono al ministero, non ci sarà nessuna tassa falsamente ecologica. Io sono contro l'ecologia punitiva". Il messaggio è quindi chiaro: i contribuenti continueranno a pagare per gli autocarri e per essere inquinati... Secondo Le Monde, l'abbandono del tributo ambientale, avrà un costo di quasi 2 miliardi di euro (Fonte: <http://emontblanc.com>)



**Affrontare il problema del traffico del massiccio dei Vosgi.** Martedì, 4 novembre 2014 si è svolta una mobilitazione degli abitanti e dei rappresentanti politici del massiccio dei Vosgi, per chiedere "uno schema coerente per la circolazione del traffico pesante nel Massiccio". Le strade che attraversano i Vosgi sono

saturate da un enorme traffico di camion che genera grandi disagi per le persone. I problemi di sicurezza sono molti, il rumore, l'inquinamento atmosferico sono gravi in queste valli strette e urbanizzate. Più di 60 000 persone ne sono direttamente colpite. Da oltre dieci anni, l'Associazione della catena montuosa dei Vosgi propone un modello d'insieme a scala di massiccio che porterebbe a una migliore qualità di vita nelle valli, maggiore fluidità di circolazione delle persone, senza influenzare le imprese di trasporto attraverso un abbassamento del prezzo del tunnel. E tutto questo senza nuove spese. La riapertura del tunnel Sainte-Marie-aux-Mines nel 2008 aveva lo scopo di migliorare la situazione. Oggi, il passaggio di camion non è praticamente diminuito, con più di 1.000 camion al giorno e un tunnel rimasto quasi vuoto: il prezzo elevato di quest'ultimo e la mancanza di una regolamentazione generale ha portato ad una situazione assurda. È vero che la situazione è confusa, perché ci sono sei diverse autorità di trasporto che si devono coordinare: i quattro dipartimenti interessati, lo Stato, ma anche APRR, il gestore della galleria. Questo è il motivo per cui l'AMV ha di volta in volta sollecitato i ministri dei trasporti chiedendo uno schema coerente e sostenibile per la catena montuosa dei Vosgi. Nel 2011, il ministro Kosciusko-Morizet, ha prodotto una relazione di esperti che non ha avuto effetto. Nel 2013 il ministro Cuvillier ha promesso una soluzione completa simile a quella di AMV che contiene rigorose regolamentazioni dei colli e una forte riduzione del pedaggio del tunnel. Un anno dopo, nessuna novità. (Fonte: THUR ÉCOLOGIE & TRANSPORTS)

## **FRANCIA / ITALIA**

**Cattive notizie da Bologna sulla Cuneo-Nizza.** Le ferrovie francesi (RFF) hanno detto alle omologhe italiane che 39 milioni di euro non bastano, che ce ne vogliono 80. Strano, perché nel 2010 la stessa RFF diceva che i milioni necessari per la manutenzione erano 27. Inoltre hanno dichiarato che i tempi per progettazione e appalti sono lunghi almeno due anni. Sono tutte scuse penose! Il meccanismo decisionale si è inceppato da qualche parte, ma non capiamo dove. Eppure la politica si era espressa chiaramente a favore della ferrovia (si ricordi la dichiarazione Letta-Hollande del 2013). Compito degli organi tecnici subordinati era mettere in atto questa decisione politica. Così non è

stato. Inoltre, finora, a poco è servita la buona volontà delle Regioni interessate, finalmente impegnate all'unisono per il salvataggio della linea. Le Regioni non possono intervenire sui binari, ma sul numero di treni sì. A loro chiediamo di aumentare il numero di corse, altrimenti la linea muore d'inedia. Ai governi nazionali chiediamo di sbloccare la situazione con le rispettive Ferrovie. Che facciano quello per cui sono state create: far viaggiare i treni. Qui e adesso. Per sollecitare l'intervento e attirare l'attenzione sulla Cuneo Nizza, diverse iniziative si sono svolte e si svolgeranno. Ha riscosso grande successo la "musica in treno", con la partecipazione dei Lou Dalfin, gruppo di musica occitana, che hanno suonato sulla corsa ferroviaria partita da Cuneo per Nizza alle 7.51 del 18 ottobre, così come il festival musicale Ouvernada del 31 ottobre a Borgo San Dalmazzo, a cui si è unito anche il gruppo musicale nizzardo Nux vomica. Durante il concerto i membri del comitato "La Cuneo-Nizza unisce" sono stati chiamati sul palco. (Fonte : Comitato ferrovie locali Cuneo)



## **GERMANIA**

**Dall'Europa "nulla osta" per l'introduzione del pedaggio autostradale.** Il Vice Presidente Kallas in risposta alle domande dei giornalisti sulla compatibilità con le leggi dell'UE dell'introduzione del pedaggio autostradale in Germania ha risposto: "Sosteniamo fortemente il principio per cui chi utilizza le strade dovrebbe pagare per le strade su cui viaggia. Ritengo anche che il finanziamento delle infrastrutture sia un

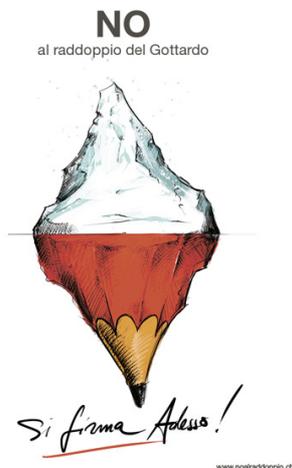
impegno a lungo termine che necessita di un regolare flusso di risorse. La Germania ha bisogno di circa €5 miliardi l'anno per stabilizzare la condizione delle sue infrastrutture stradali. Molti dei nostri stati membri hanno simili problemi di sotto-investimenti cronici. Crediamo inoltre che gli automobilisti europei dovrebbero essere trattati tutti allo stesso modo. In terzo luogo, questa questione è sotto la piena responsabilità della Germania, nel senso della sussidiarietà. Spetta agli Stati membri decidere se e come far pagare i conducenti di autovetture, nelle città e sulle autostrade. Non è compito della Commissione europea gestire la politica tedesca dei trasporti o fiscale. Il ruolo della Commissione è garantire che una così importante iniziativa di uno Stato membro sia in linea con la giurisprudenza e la politica dell'Unione europea. Questa iniziativa audace e innovativa, in un paese in cui l'automobile svolge un ruolo così importante per l'economia, invia un segnale importante per il resto d'Europa. Sono molto contento di vedere che la Germania garantisce il finanziamento sostenibile delle infrastrutture riservando il reddito proveniente dai pedaggi per i trasporti (Fonte: Commissione europea, 27.10.2014)



**Monaco – Amburgo – Berlino: insieme contro la megalomania olimpionica:** il 24 novembre Axel Doering e Wolfgang Zangl del movimento NOlympia dalla Baviera daranno informazioni circa l'impatto devastante dei Giochi Olimpici per le città ospitanti, a livello ambientale, economico e sociale. Il ruolo del CIO e i retroscena degli accordi contrattuali saranno esaminati e verrà riferito circa la resistenza contro la candidatura olimpica

bavarese, che ha portato al successo: la popolazione ha respinto con una decisione popolare la candidatura olimpica! Nell'incontro si farà il punto su quali insegnamenti se ne possono trarre per la campagna di Berlino NOlympia e quali sinergie creare tra le città nella campagna "NOlympia" (Moderazione Heike Aghte, NOlympia-Berlino).

## SVIZZERA



**„No al raddoppio del Gottardo“.** Sono già quasi 50 le organizzazioni riunite nell'associazione „No al raddoppio del Gottardo“, campagna lanciata il 7 ottobre per raccogliere 50'000 firme per permettere una votazione popolare sul 2° tubo stradale al Gottardo. L'Iniziativa delle Alpi ne fa parte con un ruolo di guida. L'opposizione al progetto del Consiglio

federale e del Parlamento di un secondo tubo stradale al Gottardo, nasce da una serie di valutazioni: lo spazio alpino è un ecosistema fragile. In montagna il traffico ha effetti nocivi maggiori, a scapito delle persone e dell'ambiente. Nelle strette valli uno stesso veicolo causa una concentrazione di sostanze nocive tre volte superiore rispetto all'Altipiano svizzero, ancora molto di più se le condizioni meteo sono sfavorevoli; il Ticino subisce già fortemente le conseguenze del traffico sull'asse del Gottardo e il raddoppio finirebbe inesorabilmente per attirare ancora più traffico, in particolare traffico pesante. La salute delle persone che vivono lungo l'asse nord-sud ne soffrirebbe ancora di più. Inoltre, con la costruzione di una seconda canna stradale al Gottardo, il Ticino sarebbe completamente isolato dal resto della Svizzera per 140 giorni, poiché sarebbe necessario risanare d'urgenza la galleria esistente senza un'offerta alternativa su treni-navetta. Il raddoppio del Gottardo sarebbe però anche in concorrenza con numerosi programmi d'agglomerato, che non avrebbero una base finanziaria sicura. Al Gottardo circolano in media circa 17'000 veicoli al giorno – molti di meno che negli agglomerati urbani. Perciò chi costruisce una quinta galleria al Gottardo, butta i soldi nel buco sbagliato. Vi sarebbe inoltre una concorrenza con la nuova trasversale ferroviaria alpina, che sarà inaugurata nei prossimi anni. L'Alptransit è un progetto costato più di 20 miliardi di franchi. Con il raddoppio del Gottardo, il Consiglio federale, i partiti borghesi e la lobby stradale corrono coscientemente il rischio di sabotare l'effetto positivo della trasversale ferroviaria. Non è così che s'invoglia l'economia a trasportare maggiormente le merci con la ferrovia. A lungo termine

ciò significa che sono in pericolo posti di lavoro alle FFS, alla BLS, all'Hupac, alla RAlpin e in altre società. Infine un secondo tubo stradale al

Gottardo mette in pericolo pure la politica di trasferimento e complica le relazioni con l'UE che spesso loda la Svizzera per la sua politica di trasferimento strada/ferrovia. E per buone ragioni: in nessun altro paese così tante merci transitano dalle Alpi sulle rotaie. (Fonte: [www.noalraddoppio.ch](http://www.noalraddoppio.ch))

### **Cessato allarme: non vi sarà alcuna seconda candidatura olimpica.**

Il Comitato Olimpico Critico dei Grigioni ritiene inconsistente la proposta del comitato olimpico dei Grigioni per una seconda candidatura olimpica per il 2022. In base alle norme del CIO solo Almaty e Pechino sono le città in corsa per le Olimpiadi Invernali del 2022. I due candidati entro il 7 gennaio 2015 potranno sviluppare le loro candidature e sottoporre le necessarie garanzie finanziarie da parte dei loro governi, cosa che non dovrebbe essere un problema per le due dittature. A causa della mancanza di queste garanzie il governo norvegese, dopo la discussione in Parlamento, ha ritirato la candidatura. Secondo NZZ (Sport, 10.03.14) un motivo per il ritiro della candidatura di Oslo per i Giochi Olimpici Invernali nel 2022 è stato il dossier di 7000 pagine con la descrizione delle richieste formulate dal CIO agli organizzatori. Molte disposizioni sono essenziali per il buon funzionamento dei Giochi Olimpici, ma alcune richieste autocratiche confermano piuttosto l'accusa che il CIO così come l'associazione calcistica FIFA si comportano in modo megalomane. Per le candidature olimpiche della Svizzera ai giochi olimpici del 2026, 2030, in tutta la Svizzera e attraverso le Alpi noi del comitato d'opposizione siamo armati contro il gigantismo. La discutibilità delle macchine da soldi CIO e FIFA con il loro diritto esclusivo di commercializzazione dei Giochi Olimpici e dei mondiali di calcio, ha raggiunto la coscienza pubblica, dopo Sochi e il Brasile. Per ora, ci sono democrazie europee che rifiutano i contratti-bavaglio del CIO, in particolare con l'intuizione che tali grandi eventi portano al paese ospitante grandi debiti e grandi profitti al CIO. Questo denaro manca poi per l'istruzione, la salute e le infrastrutture nei propri paesi. Prima che la Svizzera con la sua democrazia diretta, senza una

città come Zurigo, Berna o Ginevra e, insieme all'Ufficio federale dello sport e Swiss Olympic si candidi di nuovo per OWS, altri problemi prendono potentemente il sopravvento: Il riscaldamento globale è uno di loro. (Fonte: Comitato Olimpico Critical Grigioni, <http://www.olympia-nein.ch>)



## EVENTI

- Annecy, 13 - 15 novembre 2014. Convegno annuale della CIPRA: "Vivere bene nelle Alpi! Le soluzioni creative per far fronte alla scarsità delle risorse" (per info: [www.cipra.org](http://www.cipra.org))
- Tenda, 15 novembre: riunione pubblica sul progetto di tunnel stradale del colle di Tenda e sull'avvenire della linea ferroviaria Cuneo-Nizza.
- Nantes 15-16 novembre 2014: 19° congresso FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports). Il programma prevede la discussione di una mozione generale riguardo la politica dei trasporti del governo francese e un dibattito sull'avvenire dei treni intercity.
- Torino, 21 novembre 2014: XIII Conferenza delle Alpi nell'ambito della Presidenza Italiana della Convenzione delle Alpi 2013 - 2014.

- Milano, 1-2 dicembre 2014. Conferenza dei portatori d'interesse (*stakeholder*) sulla strategia UE per la regione alpina (EUSALP) . Per informazioni:  
[ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/alpine\\_region/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/alpine_region/index_en.cfm)
- Annemasse (Alta Savoia), sabato 6 dicembre 2014 Il « Comité d'établissement régional des Cheminots » (CER) e « Entreprise SNCF » della regione di Chambéry organizzano un dibattito pubblico: Il C.E.V.A. et le R.E.R. Franco-Valdo-Ginevrino: quale opportunità per il servizio pubblico ferroviario e per i nostri territori transfrontalieri?

---

### **Novità o eventi per l'agenda ?**

Care lettrici e lettori di ITEnews, se volete far conoscere le vostre informazioni o eventi, che possono interessare gli altri lettori e lettrici di ITEnews, vi preghiamo di inviarci un email a [info@ite-euro.com](mailto:info@ite-euro.com).

#### **ITE - Iniziativa di trasporto europeo**

E-mail: [info@ite-euro.com](mailto:info@ite-euro.com).

[www.ite-euro.com](http://www.ite-euro.com)

Skype: nuova.ite

Facebook: [www.facebook.com/ITEeuropa](http://www.facebook.com/ITEeuropa)