



NOTIZIE DALL'ITE

È on line il sito rinnovato di ITE. E nel frattempo, cliccate “mi piace” sulla nostra pagina Facebook, quasi quotidianamente aggiornata! www.facebook.com/ITEeuropa/

NOTIZIE TRANS-NAZIONALI

Bilancio della presidenza italiana della Convenzione delle Alpi. Il 21 novembre scorso, con la XIII Conferenza delle Alpi svoltasi a Torino vi è stato il passaggio di consegne dalla Presidenza italiana della Convenzione delle Alpi a quella tedesca. La presidenza della Convenzione è assunta, a rotazione, per due anni, dai diversi stati alpini. Non è semplice dare una valutazione dell’operato della presidenza italiana nel corso del biennio 2013-2014. (...) Resta qualche perplessità su come anche la Presidenza italiana abbia gestito il nodo “trasporti”: le politiche di trasferimento modale sono del tutto assenti a vantaggio delle grandi opere; si progettano nuove linee ferroviarie con l’obiettivo di destinarle alle merci e nello stesso tempo si raddoppia il traforo autostradale del Fréjus; si penalizza il trasporto pubblico locale e si riduce il problema della mobilità a una mera questione tecnologica senza incidere sulla riduzione del traffico. Come si spiega il fatto che i buoni propositi contenuti nella Convenzione e ribaditi dagli atti della Presidenza italiana non trovino poi che pochi riscontri nella realtà? *(tratto da un contributo di Francesco Pastorelli per www.dislivelli.eu)*

La Germania e il futuro della Convenzione delle Alpi. Il programma della presidenza tedesca della Convenzione delle Alpi (2015-2016) per quel che riguarda i trasporti prevede che “nell’ambito del Gruppo di lavoro Trasporti della Convenzione delle Alpi continui il progetto INTERREG AlpInfoNet”, progetto mirante a fornire ai viaggiatori informazioni sui mezzi di trasporto sostenibili, al di là delle frontiere regionali e nazionali. La conferenza finale del progetto, probabilmente il 16 giugno 2015 a Prien, presenterà i risultati della messa in rete dei dati sulla mobilità e sul turismo. In occasione della Settimana alpina 2016 è prevista un’applicazione pratica nella regione pilota del Chiemgau. Si continuerà a sostenere l’introduzione della mobilità elettrica nelle Alpi. A tal fine proseguirà il progetto “Crossing Borders” sotto l’egida della Convenzione delle Alpi e verrà promosso un progetto transnazionale con l’Italia e l’Austria lungo il corridoio TEN-T Monaco di Baviera-Innsbruck-Bolzano-Verona”. (Per informazioni <http://www.alpconv.org/>)

Nasce Green Budget Europe. L’Europa ha bisogno di una strategia per spostare le tasse dal lavoro verso l’inquinamento e il consumo di risorse, al fine di promuovere innovazione e creare posti di lavoro. Questa la filosofia del nuovo gruppo di pressione in fase di realizzazione a Bruxelles da T&E e altre organizzazioni ambientaliste: “Green Budget Europe” è stato lanciato ai primi di novembre, e raccoglie accademici, ricercatori, politici, imprenditori e organizzazioni non governative. Esso si farà paladino presso le economie

nazionali e transnazionali europee del rispetto dell'ambiente in materia fiscale e nelle politiche tariffarie e della necessità di rendere la spesa pubblica coerente con gli obiettivi di sostenibilità. Direttore fondatore è James Nix, già membro di T&E. (fonte: <http://www.foes.de/>)

Petizione sulla tassazione delle compagnie aeree. Taming Aviation, una coalizione di 140 gruppi rappresentanti 250,000 cittadini di 10 paesi europei ha consegnato una petizione all'UE per chiedere di eliminare dal settore dell'aviazione le esenzioni fiscali e gli aiuti di Stato di cui gode attualmente, così come il divieto di voli durante la notte. I governi europei perdono ogni anno 40 miliardi di euro perché le compagnie aeree commerciali non pagano tasse sul carburante e sono esenti da IVA. Consegnando la richiesta al Comitato europeo per le petizioni la co-fondatrice della coalizione Susanne Heger ha evidenziato l'incongruenza per cui consumatori, piccole imprese e autotrasportatori pagano una media di 0,48 € di tasse per litro di carburante, mentre le compagnie aeree commerciali nell'Unione europea non pagano un centesimo di tasse per alimentare il carburante dei loro aerei. Inoltre si prevede un aumento del traffico aereo tale per cui le emissioni di gas a effetto serra del trasporto aereo aumenteranno del 300% entro il 2050. La coalizione chiede inoltre che per tutti gli aeroporti viga un divieto di otto ore sui voli: solo un divieto notturno a livello europeo sarebbe efficace per fermare le compagnie aeree (Fonte: <http://www.transportenvironment.org>)

NOTIZIE DAI MEMBRI ITE

AUSTRIA

Iniziative popolari "mobili senza tunnel di città" e "al posto del tunnel". Il progetto "Tunnel cittadino di Feldkirch" a una valutazione complessiva risulta insostenibile, perché porta con sé pesanti impatti ambientali, che potrebbero essere ridotti a livelli accettabili mediante altre misure o modifiche del progetto. Con questo progetto, si viola inoltre il diritto delle persone a vivere in un ambiente sano e benefico alla salute. Le due iniziative popolari stanno raccogliendo firme nei comuni di Vorarlberg e Liechtenstein per presentare le osservazioni prima dell'udienza prevista il 16/17.12.2014 a Feldkirch (ohnetunnel.li e stattunnel.at).



Potenziare l'infrastruttura ferroviaria e le possibilità di trasferire il traffico merci su rotaia. Questi i due filoni nella politica del traffico delle regioni alpine, ribaditi il 26 novembre a Innsbruck nella Conferenza dei presidenti della Comunità di azione Ferrovia del Brennero, l'ultima riunione sotto la

presidenza del Tirolo, a cui succederà la Provincia di Trento. Il bilancio su quanto fatto è positivo e soprattutto mira a un obiettivo preciso: "Migliorare il traffico sull'esistente linea Monaco-Verona ma anche promuovere la realizzazione di nuove infrastrutture nello stesso corridoio", sottolinea l'assessore provinciale dell'Alto Adige Florian Mussner. Parallelamente vanno create le basi per un effettivo utilizzo dell'aumentata offerta di trasporto merci su ferrovia, "e per questo è necessaria la collaborazione tra il livello politico e i beneficiari del servizio potenziato, le imprese e l'economia dei territori lungo l'asse del Brennero". Prioritario, ha ribadito ancora Mussner, deve restare l'aumento della qualità della vita sulla linea del Brennero. Nella riunione di Innsbruck è stato fatto il punto anche sulla realizzazione del tunnel di base del Brennero (BBT), il progetto da tutti definito centrale per ammodernare il traffico ferroviario nelle Alpi. Riguardo alle misure per il trasferimento del traffico sulla rotaia, Mussner ha ricordato che queste possono essere efficaci "solo se non sono limitate a una provincia ma coinvolgono invece l'intero asse del Brennero". L'assessore ha citato a titolo di esempio

una borsa dei transiti o una specifica politica comune dei pedaggi. (Fonte: www.provincia.bz.it)

FRANCIA

Contro la riduzione dei pedaggi autostradali. I ministri per l'Ecologia e dell'Economia vogliono pedaggi autostradali più bassi, e il laboratorio di idee Terra Nova prefigura una riduzione del 50%: una tale prospettiva è incompatibile con l'indispensabile "transizione energetica". Dopo le relazioni della Corte dei conti e dell'Autorità garante della concorrenza, l'esistenza di rendite di cui godono i concessionari autostradali (ACS) dalla privatizzazione nel 2004 è ormai nota. Queste rendite non sono economicamente giustificate ed è legittimo che lo Stato le recuperi, ad esempio imponendo una speciale tassa ai gruppi azionari delle ACS. Una riduzione dei pedaggi, indipendentemente dalle dimensioni dei veicoli, darebbe un segnale deplorabile, incoraggiando le famiglie a spostarsi in auto nelle lunghe distanze e le aziende a spostarsi verso il trasporto su strada, cosa che il progetto dell'écotassa cercava di contrastare. L'aumento del traffico che ne risulterebbe diventerebbe un incentivo a potenziare le infrastrutture esistenti o

a costruire nuove autostrade. Pedaggi autostradali più bassi danno alla strada un nuovo vantaggio rispetto alle ferrovie, già indebolite dal cattivo stato delle infrastrutture e per condizioni di concorrenza sleale con altri modi di trasporto. La FNAUT chiede al governo di riscuotere le rendite autostradali e utilizzarle non per abbassare i pedaggi ma per investire nei settori del futuro - trasporto pubblico urbano e ferroviario - per ridurre la dipendenza dal petrolio e per lottare contro il cambiamento climatico. (Fonte : fnaut.fr)



Finito il perforamento al tunnel autostradale del Fréjus. La galleria di sicurezza che è stata scavata sarà un secondo tubo di circolazione. La motivazione della sicurezza è stata un alibi per fare accettare la costruzione di un secondo tubo che di fatto aumenterà la capacità dell'infrastruttura, denunciano una serie di associazioni francesi (FNA, Frapna, Cipra, Mountainwilderness..) L'esigenza di avere un tubo detto di sicurezza parallelo a un monotubo di flusso bidirezionale può essere giustificato. Il tubo di sicurezza (e di servizio) dovrebbe consentire il passaggio dei veicoli di emergenza, avendo quindi un diametro massimo utile di 4,80 m come quello tra i due tubi del tunnel della Manica. Tuttavia, il nuovo tubo del Fréjus ha un diametro di 8m! La Società Francese del Traforo stradale del Fréjus (SFTRF) ha anche annunciato la trasformazione del presunto tunnel di sicurezza in un secondo tubo di flusso a una corsia entro il 2019. Certamente, in un primo tempo ci sarà una sola corsia nel tubo storico invece di due, ma per quanto tempo? Con uno sforzo minimo i tubi saranno sfruttati ciascuno con due corsie pochi anni più tardi. La messa in servizio del secondo tubo causerà un aumento del traffico stradale, cosa che è contraria al protocollo "Trasporti" della Convenzione delle Alpi. Contemporaneamente, il trasferimento di merci sulla storica linea ferroviaria Ambérieu-Modane-Torino è stagnante mentre l'AFA (Autostrada ferroviaria alpina) è in attesa da molti anni, di passare alla fase operativa garantendo un aumento di dieci volte della sua capacità e del suo sviluppo. Mentre siamo sotto la minaccia di stravolgimenti climatici e della necessità assoluta della transizione energetica, come possiamo ancora continuare a realizzare strutture stradali che favoriscono l'aumento delle emissioni di gas serra e d'inquinanti atmosferici nocivi per la salute umana? (Fonte: <http://www.mountainwilderness.fr/>)



Nuove pressioni sull'ambiente montano. Il Senato ha appena approvato una disposizione relativa alla circolazione dei mezzi motorizzati di ricreazione che autorizza il loro uso, anche in ore serali e notturne, per trasportare clienti verso strutture turistiche che offrono un servizio di ristorazione in alta quota. Associazioni per la tutela della natura e degli amanti della montagna (CIPRA, FNE, FFCAM e MW) si erano mobilitate in autunno per far cadere questa proposta. Non è bastato. Gli impatti ambientali sono stati sottovalutati (inquinamento, centinaia di chilometri che potrebbero essere aperti alle motoslitte, disturbo per gli animali). Le associazioni hanno intenzione di studiare le possibilità per far cadere questo articolo di legge. (Fonte: <http://www.mountainwilderness.fr>)

FRANCIA / ITALIA

Raddoppio del tunnel transalpino di Tenda: utilizzo non sostenibile del territorio . A seguito della riunione pubblica organizzata dalla Prefettura delle Alpi Marittime il 15 novembre, l'associazione Roya Expansion Nature ha pubblicato una risposta argomentata riguardo "il raddoppio del tunnel transalpino di Tenda o sull'utilizzo non sostenibile del territorio" esprimendo la non soddisfazione delle associazioni del collettivo Roya/Vermenagna per diversi motivi. Nel corso della riunione non c'è stata nessuna risposta circa problemi di fondo del raddoppio né rispetto alla sicurezza né in relazione all'aumento del traffico; risposte vaghe alle domande hanno indicato chiaramente che non c'è nessuna strategia per ridurre il futuro passaggio di camion. Si ritrovano qui i gravi limiti della legge sulla transizione energetica in cui il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia è totalmente assente. Inoltre, la strada del colle di Tenda è una piccola strada di montagna che non potrebbe sopportare un aumento del traffico senza conseguenze per le carreggiate e l'insicurezza permanente per tutti gli utenti. Si tratterebbe inoltre di un reale degrado programmato dell'aria, con altissimi rischi di avvelenamento. "Crediamo sia giunto il momento in cui lo Stato francese e il Consiglio Generale delle Alpi Marittime decidano di rivedere l'attuale progetto, che favorendo il movimento di camion su un nuovo asse a Tenda, contribuirebbe all'aumento d'inquinanti. (Per il testo completo di questa presa di posizione: <http://ren.roya.org/>)



Continua la ricerca di soluzioni positive per la Linea Cuneo-Nizza. Lo sfiorato incidente, il 9 dicembre, quando due convogli sulla linea Cuneo-Nizza si sono ritrovati sullo stesso binario, a poche centinaia di metri di distanza l'uno dall'altro, appena fuori dalla galleria di Bossegia, conferma l'urgenza dei lavori di messa in sicurezza della linea. All'indomani di una serie incalzante d'incontri, lo *status quaestionis* per la linea Cuneo-Nizza è il seguente: i 29 milioni stanziati dal governo nel decreto "Sblocca Italia" per i lavori di messa in sicurezza della Cuneo-Ventimiglia-Nizza sono stati assegnati alla Regione Piemonte. RFF e RFI stanno lavorando alla stesura della convenzione tecnica, prevista entro fine anno. Il Governo francese, attraverso il piano-contratto Stato-Regioni, ha previsto altri 62 milioni, da erogare nell'arco di 5 anni (di cui 31 sono appena stati assegnati), per la "perennizzazione" della Linea. Le notizie, pur positive, contrastano con un generale disinteresse sia dello Stato francese che italiano sulle linee secondarie (come la Clermont

Ferrand - Ussel o la Thionville - Apach, recentemente chiuse). Il Comitato invita ancora una volta a non abbassare la guardia sul futuro della Cuneo - Nizza e del trasporto ferroviario in generale. Quanto alla quotidianità della linea, restano irrisolti altri due grossi problemi: la mancata eliminazione dei rallentamenti sulla Linea dalla Frontiera a Breil; il mancato potenziamento del numero delle corse, ridotte lo scorso anno da 16 a 4. Fra le questioni critiche anche il mancato coordinamento fra la programmazione ferroviaria e quella stradale, che, in presenza dei lavori del raddoppio del Tunnel stradale del Tenda che causa lunghi periodi di chiusura del valico, sta determinando condizioni di vita veramente pesanti per la popolazione e l'economia della Valle Roya. (Fonte: Comitato franco-italiano per la difesa e lo sviluppo della linea ferroviaria Cuneo-Nizza).

GERMANIA

La qualità dell'aria in sei grandi città bavaresi è ancora nociva. Per proteggere i cittadini, l'associazione BUND per la difesa della natura chiede misure rapide ed efficaci per ridurre il biossido di azoto (NO2) in Baviera. Questo inquinante deriva principalmente dal traffico. L'Unione europea attende in questi giorni la risposta alla domanda, con quali misure s'intenda in futuro stare nei limiti previsti. Come dichiara Jens Hilgenberg, esperto BUND per il traffico: "Se l'autorità europea competente non è convinta che le misure proposte siano promettenti, avvieranno una procedura d'infrazione e annunceranno sanzioni. Evitare le sanzioni ma soprattutto tutelare la salute dei cittadini, dovrebbero essere delle priorità per il governo bavarese. Misure per l'uso combinato di mezzi di trasporto come bicicletta e trasporto pubblico possono essere implementate in modo rapido, trattenendo i soldi in Baviera". (Fonte: <http://www.bund-naturschutz.de/>)

SVIZZERA



Un altro successo per il trasporto urbano sostenibile. Le autorità di Biel si sono impegnate nel rispondere concretamente alla richiesta di "Iniziativa delle città", affinché il traffico in città non aumenti più. Così, la municipalità darà un importante contributo al miglioramento della qualità della vita e alla riduzione dell'impatto negativo dei trasporti sull'ambiente e sulla salute. L'iniziativa è stata lanciata il 31 luglio 2012 e depositata il 18 dicembre dello stesso anno, con 2.500 firme. È sostenuta da una decina di partiti e organizzazioni della regione, da umverkehrR, che aveva lanciato già con successo l'iniziativa in altre sei città e cantoni, nonché da Greenpeace e Medici per l'Ambiente (AEFU). (Fonte: <http://www.umverkehr.ch/>)

5

PUBBLICAZIONI

Bent Flyvbjerg, What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview, *Project Management Journal*, April/May 2014. Scaricabile da: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2424835
"Questo documento fa il punto sulla gestione di megaprogetti, un settore emergente ed estremamente costoso. In primo luogo, si risponde alla domanda di quanto siano grandi i megaprogetti misurandoli nelle unità mega, giga, e tera, concludendo che attualmente stiamo entrando in una nuova "era tera" di progetti di trilioni di dollari. In secondo luogo, la spesa totale globale in megaprogetti è valutata in 6-9 trilioni di dollari ogni anno, o l'8 per cento del PIL mondiale totale, il che denota il più grande boom di investimenti nella storia umana. In terzo luogo, quattro "sublimi" - politico, tecnologico, economico ed estetico - sono identificati per spiegare l'aumento delle dimensioni e della frequenza dei megaprogetti. In quarto luogo, la "legge ferrea dei megaprogetti" è stabilita e documentata: il superamento del budget, con il tempo, più e

più volte. Inoltre, il "break-fix model" di gestione del megaprogetto è presentato come una spiegazione della legge ferrea.”

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.

ITE - Iniziativa di trasporto europeo

E-mail: info@ite-euro.com.

www.ite-euro.com

Skype: nuova.ite

Facebook: www.facebook.com/ITEeuropa