

A.F.A.

Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente a fianco dei pendolari

- **Si vuole costruire il Terzo Valico per l'Alta Velocità Ferroviaria ma i dati dei traffici non giustificano affatto l'opera**
- **Si punta sull'Alta Velocità e vengono abbandonate sistematicamente e progressivamente le linee storiche e il trasporto dei pendolari**

I dati sui traffici si commentano da soli.

Il numero di containers movimentati nel 2004 è di **1.628.594** unità, **con un incremento dell'1,4% rispetto all'anno precedente**. Secondo alcune stime ottimistiche che qualche politico rampante sfoderava i primi anni della trasformazione da Alta Velocità in Alta Capacità, stime usate a giustificazione della linea, nel 2005 il porto avrebbe dovuto già sfiorare i 5 milioni di teus.

Come tonnellate di merce trasportata l'incremento è stato certamente migliore (del 5,4%), tuttavia la differenza fra numero di teus e tonnellate di merce si può attribuire a due fattori:

- senz'altro una miglior razionalizzazione dei trasporti: oggi i containers partono carichi e per lo più ritornano carichi (mentre prima erano molti i viaggi di ritorno vuoti);
- ma in particolare non trasportano più solamente merci di peso ridotto rispetto al loro valore, ma anche merci pesanti strappate al traffico complessivo, il cui incremento in tonnellate, infatti, come si può osservare dai risultati forniti dall'Autorità Portuale, è stato inferiore (3,8%) rispetto a quello dei containers. Dalle fotocamere si passa ai sacchi di cemento.

Inoltre è decisamente calato, rispetto al 2003, **il trasporto su carri ferroviari: un 3,3% in meno**.

Qualcuno può far osservare che il valore del dato è un valore relativo, che non determina la mancata vocazione alla crescita del porto, che significa poco per le previsioni future dell'andamento dei trasporti, ma che è il risultato di politiche sbagliate.

Ma queste politiche sono ben 34 anni che sbagliano !!

Infatti, nel 1970 il porto di Genova movimentava 51.051.000 tonnellate di merce, nel 2004 ne ha movimentate 57.006.000, con una crescita in 34 anni pari a 5.955.000 tonnellate: **un incremento in 34 anni dell'11,66%, all'incirca lo 0,3% di crescita annua**.

In 34 anni Genova, la sua provincia e la sua regione sono stati governati da diverse coalizioni politiche e nessuna è riuscita a dare al porto di Genova l'impulso preteso e auspicato in questi ultimi anni di grandi trasformazioni.

L'abbandono delle linee esistenti e l'indifferenza nei confronti dei pendolari

Non ci dilunghiamo sui recenti gravi incidenti avvenuti in ferrovia, non vogliamo speculare sui morti e, d'altro canto, le cause sono ormai così lampanti che non vale più la pena ripetere le stesse cose.

Dai più recenti provvedimenti finanziari risulta che poco meno del 60% delle risorse sono destinate alle linee ad Alta Velocità che rappresentano poco più di un decimo della rete ferroviaria nazionale e il 40% delle risorse sono destinate alle linee ordinarie che rappresentano quasi i nove decimi della rete FS.

Si può dire che in ogni Legge Finanziaria il governo ha sistematicamente tagliato le risorse da destinare al potenziamento e all'ammodernamento della rete esistente, (per non parlare della politica di rilancio del settore

autostradale che aumenterà lo squilibrio nel sistema dei trasporti nazionale verso la gomma e assorbirà risorse ed energie dal trasporto ferroviario). Nel piano di investimenti delle Ferrovie 2001-2005, infatti, si allunga la lista delle grandi opere, ma si tagliano le risorse.

Si punta con decisione su nuove e grandi opere (e fra queste l'Alta Velocità Milano-Genova) senza incrementare ed accelerare in misura significativa gli investimenti sui nodi metropolitani, sull'adeguamento della rete esistente, sugli investimenti tecnologici e sul materiale rotabile.

Se si sommano gli investimenti già previsti per l'Alta Velocità (42,9 miliardi di euro) alle nuove tratte AV previste dalla Legge Obiettivo (42,6 miliardi di euro) si ottiene una somma totale di 85,5 miliardi di euro da destinare alle grandi opere.

Quindi ben il 57,6 % degli investimenti previsti dal nuovo Contratto di Programma è dedicato all'Alta velocità ferroviaria.

E così, mentre il Governo allunga la lista delle grandi e costose opere in realtà in ogni Legge Finanziaria taglia le risorse da destinare agli investimenti delle Ferrovie dello Stato per la rete esistente.

Se valutiamo le risorse assegnate dalle diverse Leggi Finanziarie di questi ultimi anni, emerge chiaramente come il flusso dei finanziamenti tenda sostanzialmente a ridursi anno dopo anno:

- 4,2 mld di euro per il 1998,
 - 3,8 mld di euro per il 1999,
 - 3,1 mld di euro per il 2000,
 - 3,7 mld di euro per il 2001,
 - 4,3 mld nel 2002, i quali includevano però anche la quota per l'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli),
 - 3,8 mld nel 2003,
 - 2,7 mld nel 2004,
 - 2,9 mld nel 2005.
- Da sottolineare infine che di questi finanziamenti, ogni anno, una quota consistente è destinata agli interessi intercalari dell'AV: per esempio nel 2004 la quota per le sole tratte Torino-Milano-Napoli, è stata di 560,6 milioni di euro che su di un totale di risorse assegnate dalla Legge Finanziaria di 2,7 mld di euro riduce la quota destinata a migliorare le linee esistenti a 2.140 milioni di euro.

Dulcis in fundo, si osserva come la legge finanziaria 2004 abbia ridotto i finanziamenti effettivi sulle linee storiche alle briciole. Si trattava di investimenti di adeguamento della rete esistente, di ammodernamento tecnologico della rete e degli impianti al fine di garantire l'incremento della sicurezza, ma che non potranno essere realizzati. Tra questi investimenti vi è anche il famoso ed avanzato sistema di controllo della circolazione dei treni che potrà essere realizzato solo per un terzo.

E così, a fronte delle squallide scelte del nostro governo, assistiamo oggi ad una serie di gravi incidenti che dal punto di vista della sicurezza ci stanno allineando ai nostri peggiori partners europei: non dimentichiamo che potevamo vantarci delle ferrovie più sicure d'Europa.

Assistiamo ad una esasperazione della logica che vorrebbe giustificare quanto sta accadendo non solo con un confronto con le peggiori ferrovie europee (dove i morti sono effettivamente di più) ma addirittura con un confronto con gli incidenti mortali che avvengono sulle strade (dove i morti sono circa 6.000 all'anno). Quasi a significare che c'è ancora un buon margine di morti prima di criticare le scelte di governo !!

Assistiamo ad una vera e propria rivolta dei pendolari, emarginati su treni fatiscenti, che non arrivano mai, stracarichi come i carri dei deportati dei campi di concentramento nazisti, che non sanno quando arriveranno a destinazione.

Non possiamo che solidarizzare con i pendolari e informarli che le loro pene dipendono da scelte politiche sciagurate che destinano tutto a treni per managers e lasciano per impiegati, studenti ed operai treni e linee da macero.

Novi Ligure 22.2.2005

Amici delle Ferrovie e dell'Ambiente