

## **TAV a nord est : nebbia fitta e confusione. A chi giova?**

Ci siamo ripromessi di non entrare nel novero di coloro che emettono pareri senza possedere le competenze, e sentenze prima di vedere lo studio preliminare del tracciato Venezia – Trieste.

Ora è giunto il tempo di sottolineare alcuni rischi e incongruenze delle dichiarazioni che alimentano il dibattito sulla TAV veneta.

In premessa è bene ribadire che non c'è alcuna divisione tra il partito del fare e del partito del NO alle opere. Quindi questa etichetta lasciamola da parte in questo caso.

**Le opere infrastrutturali del settore trasporti sono per loro natura opere impattanti su ambiente e territorio.** Per questa ragione è assolutamente indispensabile che lo studio preliminare valuti con estremo rigore oggettivo l'impatto ambientale, sociale, economico delle tre possibili soluzioni di tracciato. Ripetiamo delle tre possibili soluzioni ( affiancamento alla autostrada A4, raddoppio tracciato esistente, litoranea). A maggior ragione, sentite le dichiarazioni, se ogni portatore istituzionale o di interessi, non ha affari immobiliari da tutelare, la ricerca preventiva dovrebbe ritenere tutte le ipotesi praticabili e da esaminare. Per quanto ci riguarda è del tutto evidente che è di gran lunga preferibile la soluzione più corta, diretta, economica, rispettosa del fragile territorio attraversato.

**Il finanziamento non può essere perso.** Lo abbiamo denunciato già 16 mesi fa in un comunicato che bisognava fare bene lo studio e rispettare i termini fissati dalla Unione Europea. Si è colpevolmente perso tanto tempo. Ora ci sarà messo a disposizione uno studio preliminare che non chiude la partita.

La realizzazione dell'opera sarà, ammesso che si trovino le risorse, fra parecchi anni. Questo a maggior ragione impone che si dia spazio a un esame tecnico approfondito delle tante criticità e che il percorso scelto sia il risultato della partecipazione democratica di tutti i portatori di interessi.

**L'alta velocità al servizio dei clienti.** Siamo per ribadire che devono essere attentamente valutate nelle scelte le indicazioni, già oggi disponibili, sulle richieste della clientela per evitare nei limiti del possibile di realizzare un'opera che non soddisfa gli utilizzatori e che realizza un pauroso deficit economico per la società ferroviaria FS e per il Ministero dell'Economia. Nelle attuali tratte realizzate c'è n'è una sola ( Firenze – Roma) che realizza la condizione di sostenibilità economica. La tratta attuale Venezia –

Trieste è di scarso afflusso di utenza e i clienti della alta velocità sono principalmente diretti, e ripartono da Venezia. Sarà bene quindi procedere tenendo in debito conto l'esigenza di attrarre nuova utenza con buone prestazioni di celerità, regolarità, affidabilità per evitare l'ennesima tratta assistita dalle risorse statali, e lontana da standard commerciali e dai bisogni dell'utenza.

**La fermata di Venezia.** La tratta Venezia - Trieste è di 150 chilometri e per garantire standard di servizio celere deve collegare le due città in meno di un ora. Non sarà possibile quindi illudere le persone, politici compresi, con più di una fermata nel territorio veneziano. Oggi il servizio si basa sul nodo di Mestre e su due fermate Mestre e Venezia S. Lucia che sono stati oggetto di importanti interventi strutturali di miglioramento da parte della società Rete Ferroviaria Italiana RFI SpA. La fermata TAV a Tesserà, e ancora a Passerella, a chi giova? Ogni fermata per un treno che viaggia a 300 Km/ora ha una notevole incidenza su regolarità, velocità media e costi d'esercizio e perde utenza se deve competere con il vettore aereo facendo più fermate sulle medie e lunghe distanze. Francamente è inammissibile che si dica alta velocità e si prometta un servizio locale. Pochi mesi fa si è esclusa, per ammissione delle Istituzioni e parti sociali, per necessità di rispetto dei criteri oggettivi e logici la fermata della TAV a Vicenza sulla tratta Milano - Venezia. Per analogia di comportamento logico bisogna scegliere pure la fermata di Venezia valorizzando le potenzialità esistenti senza voli, proprio il caso di dirlo, che esulano dalla realtà.

**La risposta al territorio.** L'incremento di alta capacità ferroviaria deve essere necessariamente speso a favore del territorio. Si tratta quindi di realizzare contestualmente sistemi affidabili e frequenti che colleghino gli aeroporti regionali ( Canova, Catullo, Marco Polo) ai centri città che consentano l'intermodalità; Vicenza alla rete della alta velocità attraverso un servizio di grande spessore ai nodi primari della rete di prossimità ( Padova, Verona); la gronda lagunare del Veneto orientale alla fermata della TAV. Questo sistema in Veneto si chiama SFMR. Progettato nel 1986 e inserito nel piano dei trasporti del 1990, ed in attesa dell'avvio della prima fase sul quadrilatero centrale Padova - Mestre - Castelfranco - Treviso. Le spiagge al pari di tutte le località della rete veneta hanno il diritto di godere del servizio ferroviario adeguato nella regolarità, frequenza, qualità a bordo e a terra. Si acceleri questa giusta risposta per i bisogni territoriali.

**Le risorse.** La discussione avviene senza considerare il capitolo risorse. Non ci sono i soldi per realizzare la TAV oltre Treviglio sino al 2017. Ma c'è pure di peggio. Il taglio della manovra correttiva

dei conti pubblici votata dalla maggioranza il 30 luglio 2010, lascia il servizio ferroviario con una forte riduzione della spesa in conto capitale. Il patto di stabilità votato alla Camera dei Deputati il 19 novembre 2010, passato ora all'esame del Senato della Repubblica per il voto finale del provvedimento finanziario, mette 425 milioni di euro, dei 500 tagliati a luglio 2010, ma solo in presenza di forti aumenti delle tariffe che gravano sull'utenza. Inoltre il taglio delle risorse alle autonomie locali pone drammaticamente nell'immediato il problema del servizio. Esisterà ancora l'anno prossimo un servizio ferroviario minimo universale che risponda ai 130.000 pendolari veneti? Potremo sperare che nell'attesa della TAV si offra un servizio con nuovi treni più dignitoso dell'attuale? Tra i sogni e la dura realtà meglio se i politici nostrani si impegnano per garantire le risorse indispensabili per la gestione corrente dei contratti di servizio. Altrimenti si costruisce un'opera che sarà l'ennesima cattedrale nel deserto perché si è progressivamente ridotto il finanziamento del servizio pubblico al sistema dei trasporti.

La segreteria FILT CGIL Veneto

Venezia, 26.11.2010