

La crisi attuale si preannuncia la più grave dai tempi della grande depressione del '29: secondo le stime della Commissione europea, nel 2020 il PIL della zona euro dovrebbe subire un calo del 7,7%, quello italiano addirittura del 9,5%.



Quelli che ora possono sembrare dei numeri astratti, presto si tradurranno in lesioni profonde del tessuto economico e sociale, in aziende che chiudono, più disoccupati e famiglie impoverite. Ma questo non sarà nulla in confronto agli effetti di una catastrofe climatica, destinata ad essere irreversibile se ad emergenza finita torneremo al “business as usual”, ricominciando a inquinare e distruggere l’ambiente quanto e più di prima.

Per questo è cruciale che le risorse di cui dispone l’Unione europea per far fronte alla crisi, già ridotte al minimo a causa degli egoismi e della miopia di taluni Stati membri, siano investite per favorire una ripresa rapida che segua la bussola della transizione ecologica. Non possiamo permetterci di sprecare un solo centesimo dei soldi dei cittadini europei in progetti inutili ed

opere che guardano al passato.

Ciononostante, poche settimane fa, nel bel mezzo dell'emergenza, la Commissione europea ha confermato la decisione di finanziare, con centinaia di milioni di euro di soldi pubblici, un progetto infrastrutturale inutile e dannoso all'ambiente: il TAV Torino-Lione. Un'opera che rappresenta non solo un inutile doppione, in quanto tra Francia e Italia esiste già una ferrovia elettrificata a doppio binario, continuamente ammodernata negli anni, ma anche un crimine ambientale: la costruzione del TAV aumenterà le emissioni di CO2 nei prossimi 15-20 anni e rischia di sconvolgere l'equilibrio idrogeologico della Val di Susa.

Nonostante i sostenitori dell'opera ne promuovano i benefici ambientali che deriverebbero dalla riduzione del trasporto delle merci su gomma in favore di quello su rotaia, se consideriamo l'impatto ambientale originato nella fase di costruzione dell'opera e in tutta la sua "value chain", il bilancio risulta ben diverso. Alcune previsioni dicono, infatti, che il primo chilo di CO2 tolto effettivamente dall'atmosfera non arriverà prima del 2040, quando sarà già troppo tardi per fermare l'emergenza climatica in corso.

La recente decisione della Commissione europea di prorogare il finanziamento all'opera, estendendo sino al 31 dicembre 2022 il Grant Agreement da ben 813 milioni in scadenza, risulta non solo in netta contraddizione con la nuova realtà determinata dalla pandemia e con gli impegni europei in materia di lotta ai cambiamenti climatici, ma anche con le stesse regole europee che dovrebbero regolare la contribuzione UE al progetto.

In base al principio “Use it or lose it” infatti l’incapacità di TELT, il promotore pubblico responsabile della realizzazione del TAV, di utilizzare i fondi UE entro la scadenza stabilita, avrebbe dovuto determinare la cessazione del finanziamento all’opera. Nello stesso Grant Agreement si parla di “notevoli ritardi” nell’attuazione dell’opera come causa della sospensione o revisione dell’accordo. La Commissione europea ha però deciso di chiudere un occhio e mantenere aperto il rubinetto dei finanziamenti pubblici al TAV.

Con un’interrogazione e un intervento in aula in occasione di un’audizione della Commissaria UE ai Trasporti, ho denunciato la condotta della Commissione europea e l’opacità che ha contraddistinto questa importante decisione. Nei prossimi giorni presenterò degli emendamenti alla Legge sul Clima dell’UE, che vedrà presto la luce, per dichiarare una volta per tutte l’incompatibilità del TAV Torino-Lione con gli obiettivi climatici europei.

Non è costruendo cattedrali nel deserto, concepite trent’anni fa, che usciremo più forti da questa crisi ma con progetti che guardano al futuro e alle vere esigenze dei cittadini.

Articolo di Eleonora Evi tratto dal TN 3/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



Venerdì 21 febbraio 2020 si terrà l'**inaugurazione** del viadotto "Madonna del Monte" sulla A6 Torino-Savona, con conseguente riapertura al traffico il giorno seguente.

A tre mesi dal crollo

parziale, verificatosi il 24 novembre 2019 per via di una frana causata dal maltempo e dalla successiva riapertura alla circolazione con doppio senso di marcia sulla carreggiata "superstite", l'autostrada che collega Liguria e Piemonte tornerà percorribile in entrambe le direzioni con quasi due settimane di anticipo sul termine dei lavori previsto.

"Accogliamo con favore questa buona notizia, che rappresenta un ulteriore esempio di intervento puntuale e risolutivo per il **ripristino della viabilità**" afferma Secondo Sandiano, Presidente di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove, auspicando che si possa procedere con questa celerità anche per gli altri lavori previsti sulla rete italiana, ad esempio come nel caso del **viadotto**

Cerrano sulla A14

Riaperto a inizio mese, seppur con talune limitazioni, nella notte di oggi lunedì 17 e di martedì 18 febbraio 2020 il tratto compreso tra Atri Pineto e Pescara nord che comprende il viadotto Cerrano verrà **completamente chiuso al traffico** in direzione nord dalle 22:00 alle 6:00 per consentire le **attività di verifica** sulle cerniere del viadotto. Nelle notti seguenti, di mercoledì 19 e giovedì 20 febbraio 2020, sarà chiuso il tratto tra Pescara nord e Atri Pineto in direzione sud dalle 22:00 alle 6:00.

Buone notizie anche dal fronte Anas per la **SS 20 del Colle di Tenda** in Piemonte, per la quale è prevista a breve la ripresa dei lavori per il **raddoppio del tunnel**

che mette in comunicazione la provincia di Cuneo e la Francia, **dopo quasi tre anni di fermo del cantiere**

. Il colle rappresenta un importante collegamento tra Piemonte e Liguria, attualmente penalizzato dall'esistenza di una sola galleria percorribile a senso alternato di marcia e dai divieti di transito per i veicoli pesanti italiani.

Nonostante il plauso per il completamento di un'opera e l'avvio dei lavori di altri cantieri, non bisogna dimenticare dell'**emergenza in corso** che interessa ponti, strade, gallerie e ferrovie del resto d'Italia.

"L'attenzione sullo stato di salute delle infrastrutture italiane deve restare alta" continua Sandiano. "La situazione è ancora molto delicata, **non si è ancora fatto abbastanza** per garantire la sicurezza di chi viaggia su strade e ferrovie".

Se l'Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, non è ancora pienamente operativa, viene da chiedersi chi si stia occupando di **ve**

rificare l'integrità delle infrastrutture

per garantire gli standard minimi di sicurezza.

Per cercare di rispondere a queste domande **Assotrasporti** sta richiedendo alla **Prefetture italiane** di conoscere la situazione nel loro territorio di competenza.

In seguito alla lettera inviata al Governo il 17 gennaio scorso, contenente la **richiesta di emanazione dello stato di emergenza**

per far fronte alla precarietà del sistema viario e ferroviario italiano, Assotrasporti ed Eumove, rappresentante da Secondo Sandiano, hanno raccolto il sostegno di altre associazioni.

Pertanto, insieme a Berlino Tazza, Presidente di Confederazione delle imprese e dei professionisti Sistema Impresa, Alfonso Riva, Presidente di FAI Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone, Tommaso Cerciello, Presidente di Confederazione Nazionale Piccole e Medie Imprese, Giovanni Cicero, Presidente di Valore Impresa, Alessandro Franco, direttore di Federterziario Genova e Renzo Erbisti, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano e CTLE Confederazione del Trasporto e della Logistica in Europa, si ribadisce l

'invito rivolto a tutti

i cittadini, politici, associazioni, enti e imprese a partecipare attivamente alla campagna "Salva Vite" e dare il proprio contributo per trovare una soluzione efficace a questa grave emergenza:

iscrivetevi al nuovo gruppo Facebook

“

[Stato emergenza strade e ferrovie per prevenire crolli e morti](#)

” per dare i vostri suggerimenti e inviare segnalazioni.

Non dimenticate di seguire gli sviluppi della proposta [sulla pagina dedicata](#) , sui social, [Facebook](#)

e

[Twitter](#)

, e sulle riviste

[TN TrasportoNotizie](#)

e

[GM GenteinMovimento](#)

.