

Niente navi sulle Alpi

Il problema dei trasporti, in Italia, non riguarda solo le ferrovie...

di **Alessandra Zendron**

Quando i lettori di *QT* leggeranno questo articolo, la accenda sarà già decisa o comunque avrà superato in un modo o nell'altro un momento cruciale. Il 17 marzo infatti i ministri dell'Unione Europea definiranno gli Accordi sui trasporti con l'Austria e la Svizzera. Il fatto è che sulle Alpi non c'è il mare e oggi in Italia abbiamo un ministro dei Trasporti che concentra il suo impegno, oltre che a far andare in rovina le ferrovie, a incentivare il cabotaggio (trasporto merci su acqua). Niente di male, anzi: è necessaria riparazione alla follia, che, pur possedendo l'Italia due "canali" naturali come i mari Adriatico e Tirreno, ha fatto sì che si sviluppassero esclusivamente autostrade e ferrovie come modalità di trasporto delle merci, con tutte le conseguenze di inquinamento e distruzione del territorio.

Però il rilancio dei porti non aiuta a risolvere il problema, sempre più grave per l'ambiente e la qualità della vita delle popolazioni alpine, dal transito attraverso le Alpi. E neppure i governanti locali sembrano più consapevoli dei ministri genovesi che sulle Alpi le navi non arrivano.

A Roma, in un convegno organizzato da Lega ambiente, WWF Italia e dai gruppi parlamentari dei Verdi, con la partecipazione dei ministri ed esperti di Ambiente, Trasporti, Lavori Pubblici, nel corso di tre giorni (29-31 gennaio), di Alpi non ha parlato che Gianni Tamino, parlamentare europeo. A margine del convegno, i rappresentanti del Comitato trentino e veneto anti-Valdastico insieme a chi scrive, hanno incontrato il Ministro Ronchi e ottenuto da lui un impegno a ragionare sulla politica italiana dei trasporti in riferimento alla questione alpina. Molto da parte sua, ma non molto, considerato che le posizioni dei ministeri dei Trasporti e dei Lavori Pubblici sono ancora quelle della tradizione cementizia italiana.

Subito dopo (1° febbraio), in un importante incontro a Lindau, sul lago di Costanza, esperti, parlamentari e consiglieri verdi delle regioni alpine di Svizzera, Austria, Francia, Germania e Italia hanno rilanciato la questione, proprio alla luce della situazione nuova che si è venuta a creare recentemente. Un ulteriore passo degli ambientalisti è stato fatto a Torino, in un convegno organizzato dalla CIFRA.

Quali sono le novità? 1. La Svizzera ha approvato in dicembre l'introduzione di un costo sul trasporto merci su strada che corrisponde circa a 1.350 lire a chilometro. Il ricavato dovrebbe contribuire a finanziare (in minima parte) la realizzazione delle nuove linee ferroviarie transalpine, che in seguito all'approvazione del referendum proposto dall'Iniziativa delle Alpi, dovranno permettere entro il 2010 di trasferire tutto il trasporto merci attraverso la Svizzera su ferrovia.

2. Anche l'Austria (e in particolare il Tirolo) insistono a chiedere che il transito del trasporto merci su gomma venga sottoposto a pedaggio (circa 1.900 lire a chilometro per un tratto meno lungo di quello svizzero, cioè i 110 chilometri fra Brennero e Kufstein).

Svizzera e Austria dunque hanno preso sul serio il libro verde dell'Unione Europea, che indica nello squilibrio dei costi del trasporto su strada e ferrovia il problema da affrontare. In Italia il costo del trasporto su strada è di 175 lire a chilometro, un cifra ridicola, che non solo non comprende il costo della realizzazione delle infrastrutture (sempre a carico della mano pubblica, nonostante i vaneggiamenti delle partecipazioni dei privati che sono state sempre smentite dai fatti, dalla TAV al tunnel della Manica, sulla base dei quali si può giudicare anche il vero valore dello specchio per le allodole inventato per l'Autobrennero dai deputati della Svp), ma neppure i costi reali dell'uso delle infrastrutture per non parlare dei costi ambientali e sanitari. Dunque è ben chiaro che attualmente esiste una vera e propria incentivazione al traffico su gomma.

3. Nel convegno di Torino è stato presentato uno studio che dimostra che le linee ferroviarie italiane sui valichi alpini vengono usate per un massimo del trenta per cento della loro capacità. Questo studio dimostra che chi in Italia propone di affrontare il problema attraverso la costruzione di nuove grandi vie di comunicazione su rotaia, non ha fatto i conti, o ha fatto conti diversi da quello di una corretta amministrazione, e si appresta ad un colossale spreco di denaro pubblico (niente di nuovo solo per chi pensa che Tangentopoli non sia sempre in piena attività in questo settore).

E poiché non è neppure pensabile che si costruiscano altre strade, l'unica via intelligente che rimane è quella del riequilibrio dei costi fra gomma e rotaia.

Risultato del ragionamento: la Svizzera, che ha quantificato ragionevolmente questo riequilibrio, con l'introduzione della nuova tassa sul trasporto (che applica anche al traffico interno, tagliando l'erba ai furboni che da noi hanno sempre trasformato la questione da ambientale ed economica in una battaglia fra nazioni), ha indicato una via giusta e deve essere quindi sostenuta da chi ha a cuore le Alpi, le sue popolazioni e una corretta e utile politica dei trasporti; a

partire dall'incontro del 17 marzo prossimo e dagli altri appuntamenti che riguarderanno invece il Protocollo sui Trasporti

della Convenzione delle Alpi (in cui sono in discussione temi analoghi fra tutti i Paesi firmatari, e che ha già dato origine ad una campagna da parte di associazioni ambientaliste e iniziative civiche alpine che si oppongono a nuove strade attraverso le Alpi), cui l'Italia non può presentarsi solo come portavoce delle lobbies dei cementificatori e degli autotrasportatori.

In particolare si chiede l'introduzione di un pedaggio per il trasporto su gomma che riduca almeno un po' il privilegio enorme di cui questo modo di trasporto gode rispetto alla rotaia; l'introduzione in tutta Europa, a partire dalle zone ecosensibili come le Alpi, del divieto di transito notturno, a tutela dell'ambiente, della salute dei cittadini e della sicurezza delle strade; l'appoggio alla richiesta austriaca del diritto di veto a nuove strade internazionali attraverso le Alpi; investimenti significativi nel miglioramento delle linee ferroviarie esistenti, sia dal punto di vista della capacità che da quello della protezione dell'inquinamento acustico. Una mozione dei Verdi in parlamento chiede al Governo di modificare in questa direzione la sua posizione.