Questotrentino.it

Rubriche: Lettera dal Sudtirolo - QT n. 5, 4 marzo 2000

Traffico e ambiente

Terza corsia, ferrovie e territorio alpino: perché è urgente cambiar musica.

di **Alessandra Zendron**

Nell'area alpina centrale, Tirolo e Sudtirolo, il traffico ha costituito un fattore di sviluppo economico e culturale per molti secoli. Ma oggi il traffico ha assunto uno sviluppo svincolato dal benessere della popolazione locale e ne mette in forse la salute e la sopravvivenza economica a lungo termine.

Alcuni dati. Dal 1970 al 1996 si è passati da 28 milioni di tonnellate trasportate attraverso le Alpi a circa 110 milioni di tonnellate. Il rapporto fra strada/ferrovia si è rovesciato: ¼ strada e ¾ ferrovia nel 1970, oggi 2/3 strada e 1/3 ferrovia.

Sul Brennero oggi passano 33 milioni di tonnellate di merci, di cui 25 milioni su strada.

Questo aumento, il cui andamento viene pronosticato anche per il futuro (secondo i dati della Camera di Commercio di Bolzano si prevedono 50 milioni di tonnellate nel 2010 e 80 nel 2020), è giustificato dalla necessità di garantire posti di lavoro e benessere in Europa?

In Europa dal 1992 al 1996 il traffico pesante è aumentato del 32%, e il PIL del 7%, mentre l'occupazione è diminuita.

In uno studio specifico di Stephan Brückl di Augsburg si fanno ipotesi sui collegamenti espliciti fra sviluppo del traffico oltre un certo volume e l'aumento della disoccupazione. Ad esempio il bassissimo costo dei trasporti fa sì che sia conveniente lo spostamento di aziende a grandi distanze. Le aziende risparmiano sul costo del lavoro e la collettività paga in salute, infrastrutture e danni ambientali.

Una parte di questi trasporti sono inutili, pericolosi e dannosi: migliaia di tonnellate di rifiuti, 2 milioni di tonnellate di ferro vecchio che ritornano in Germania come acciaio, per non parlare dei pomodori importati dall'Olanda e riesportati in Germania.

Secondo i rilievi del Land Tirolo l'87% dell'inquinamento dell'area alpina è effetto del traffico. Un recente studio commissionato dalla Provincia di Bolzano sugli effetti inquinanti del tratto di autostrada che attraversa la città di Bolzano ha dato risultati inquietanti, rilevando livelli di CO_2, di ossido e di biossido di azoto, di metalli pesanti (nichel e piombo), di fuliggine e di ozono sopra i limiti di allarme. I limiti dell'ozono sono invece sempre sfiorati o superati dalla stazione posta a 1570 metri (Renon) di altitudine. Poiché l'ozono attacca le vie respiratorie e la retina sia nei picchi alti che nella costante esposizione a livelli meno elevati, il risultato è che è altamente sconsigliato soprattutto a bambini e anziani fare sforzi e passeggiare dal primo pomeriggio fino a mezzanotte. In un'area turistica come le Alpi, si possono immaginare le conseguenze.

Il professor Felix Walz dell'Istituto di medicina legale dell'Università di Zurigo scrive: *"I vari agenti inquinanti colpiscono organi distinti: i gas irritanti come l'anidride solforosa, il biossido di azoto e l'ozono colpiscono le vie respiratorie e i polmoni; l'ossido di carbonio, il cuore e il cervello"*. Studi epidemiologici sulla popolazione di Schönberg, lungo l'Autobrennero, hanno dimostrato la presenza di alte quantità di piombo nel latte materno e la nascita in seguito a questo di un alto numero di bambini con ritardi mentali. Ora al piombo si è aggiunto il benzene, causa di cancro e il pericolosissimo particolato cui si fissano le sostanze inquinanti.

A questo si aggiunga l'inquinamento acustico: *"Un livello di rumorosità continua fra i 55 e i 75 decibel provoca disturbi circolatori, alta pressione, disturbi nervosi aspecifici e sintomi da stress."* Nelle valli a imbuto inquinanti atmosferici e rumore rimangono prigionieri e spesso sono spinti verso terra dal fenomeno dell'inversione termica.

Gli effetti sulle piante sono ormai patrimonio di un'ampia letteratura e si possono sintetizzare in due generi: primo, l'indebolimento delle piante, e quindi delle radici, che portano a fenomeni erosivi con i conseguenti disastri (frane, smottamenti, ecc.) e, secondo, degenerazioni del patrimonio genetico delle piante, sia alimentari che no, con conseguenze imprevedibili. Il centro studi di agricoltura di Laimburg ha rilevato come l'inquinamento da metalli pesanti colpisca in modo uniforme le coltivazioni di mele fino a 50 metri dal ciglio della strada.

Questa la situazione per grandi linee. Che fare?

Anzitutto non aumentare la capacità del trasporto su strada. E' insostenibile e inaccettabile per la popolazione l'ampliamento dell'Autobrennero con la realizzazione della terza corsia, chiamata per non destare allarme *"messa a norma della corsia d'emergenza"*, benché si intenda chiedere l'autorizzazione ad usarla come corsia di marcia.

Poi spostare le merci dalla strada alla rotaia. Attualmente sulla linea del Brennero viaggiano un'ottantina di treni al giorno,

che trasportano un carico di 320 tonnellate l'uno. Ne potrebbero portare 850 con il materiale rotabile attualmente in uso.

Perché così pochi e così vuoti? In altri paesi le linee sono ben più utilizzate: fra Innsbruck e Wörgl viaggiano 284 treni al giorno, e vicino a Zurigo si raggiungono punte oltre i 400 treni. Più realisticamente, data la situazione attuale delle ferrovie italiane, sulla linea del Brennero, oggi rinnovata con il completamento del tunnel di Fleres e quello di Ponte Gardena, potrebbero passare almeno 300 treni: 80 passeggeri e 220 merci (studio della CIPRA, la Commissione internazionale per la protezione delle Alpi).

L'utilizzo attuale è del 30%: non per mancanza di capacità, ma perché le ferrovie , come dicono i trasportatori, non sono affidabili. Qualcosa di muove: il proprietario della Fercam, una delle aziende di autotrasporto più grandi, ha annunciato la creazione di una propria agenzia per il trasporto su rotaia.

E' necessario dunque migliorare la linea, realizzando anche passanti in tunnel intorno ad alcuni centri abitati, e puntare ad un aumento dell'utilizzo subito, non fra venti o trent'anni.

Il progetto del traforo del Brennero e la linea ad alta velocità sembrano avere presente più l'interesse dei progettisti ed eventualmente dei costruttori che non quello del trasporto merci.

Si sono spesi già 60 miliardi, e con il GEIE ne verranno spesi altri, senza che esista uno studio approfondito che dimostri quali problemi verrebbero risolti e in quanto tempo. L'Autobrennero cerca di ottenere la proroga della concessione promettendo di investire nel traforo: errore gravissimo e tradimento delle aspettative della popolazione (proprietaria attraverso gli investimenti degli enti pubblici locali e delle banche locali), che avrebbe invece vantaggi se gli investimenti fossero fatti nel miglioramento della linea ferroviaria attuale.

Infine, tuttavia, la leva infrastrutturale non è sufficiente a risolvere i problemi ambientali.

Lo riconosce apertamente anche l'Unione Europea, per la prima volta nel 1998, la cui commissione per i trasporti ha commissionato lo studio per lo sviluppo del traffico transalpino "Horizon 2010".

In esso si legge: *"E' assai dubbio che nuove infrastrutture che non tengano conto dei costi e di una più elevata qualità del servizio sarebbe in grado di aumentare la quota di mercato delle ferrovie."* E si legge anche: *" Una politica dei trasporti adeguata è un importante elemento per la creazione di uno sviluppo giusto dei costi del trasporto, specialmente nelle regioni sensibili"*.

La Convenzione delle Alpi, firmata da tutti i paesi in cui le Alpi si trovano, riconosce che l'area alpina è un'area particolarmente sensibile, e quindi è il primo luogo in cui la politica dei trasporti usa la leva dei costi. Il Protocollo sui trasporti, che viene ratificato in questi giorni anche dall'Italia, costituirà presto un nuovo punto a favore di una politica dei trasporti sostenibile. L'articolo 14 ribadisce la necessità di coprire i costi tramite tasse e tariffe specifiche per i trasporti. Al fine, si legge nel testo, di introdurre *"sistemi fiscali che favoriscano il ricorso a modalità e mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente."*