

## Progetto preliminare autostrada Valdastico A31 Nord Aspetti riguardanti la mobilità

Perché si progettano nuove infrastrutture per il trasporto? Evidentemente perché si ritiene che quelle esistenti non siano sufficienti o non adeguate per rispondere alla futura domanda di trasporto. Come in passato, anche oggi le decisioni riguardanti il potenziamento della rete di trasporti vengono prese in base alle ipotesi che i trasporti continueranno ad aumentare illimitatamente. Ciò, nonostante le condizioni al contorno sono cambiate e in prospettiva cambieranno ancora di più.

Già da più di 20 anni sono stati riconosciuti gli effetti negativi del trasporto stradale sull'ambiente e sulla salute. Infatti, così nel 1991 gli otto Paesi alpini e l'Unione Europea firmarono e poi ratificarono la Convenzione per la Protezione delle Alpi che tra l'altro all'art. 2, comma 2 lett. j, prevede che le Parti contraenti adotteranno misure al fine di "ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e i loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci ...".

Il Protocollo di attuazione della stessa Convenzione inerente ai trasporti all' art. 11 stabilisce con grande chiarezza che:

1. Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino.

2. Dei progetti stradali di grande comunicazione per il trasporto intraalpino possono essere realizzati solo a condizione che:

- a) gli obiettivi stabiliti all'articolo 2, comma 2, lettera j della Convenzione delle Alpi possano essere raggiunti tramite appropriati interventi di precauzione o di compensazione realizzati in base ai risultati di una valutazione dell'impatto ambientale, e
- b) le esigenze di capacità di trasporto non possano essere soddisfatte né tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, né potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e di navigazione, né migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti, e
- c) dalla verifica di opportunità risulti che il progetto è economico, che i rischi sono controllabili e che l'esito della valutazione dell'impatto ambientale è positivo,
- d) si tenga conto dei piani/programmi di assetto territoriale e dello sviluppo sostenibile.

È vero che il Parlamento italiano non ha ancora ratificato il Protocollo trasporti; d'altra parte va tenuto conto che esso è stato firmato da tutti i paesi alpini (inclusa l'Italia) e ratificato da Austria, Germania, Francia, Slovenia e Liechtenstein per cui è difficile, se non addirittura imbarazzante, che l'Italia segua altre strade.

Ci si potrebbe fermare qui per motivare perché la Valdastico non può e non deve essere costruita. L'hanno spiegato benissimo i governi dei Paesi alpini scrivendo la Convenzione delle Alpi ed i Protocolli attuativi. Va aggiunto che gli altri paesi alpini stanno rispettando quanto hanno deciso in comune

accordo; al momento è solo l'Italia che fa finta di non ricordarsi degli accordi presi in passato.

Per evitare di evocare solo trattati internazionali - seppur impegnativi per l'Italia - vale la pena aggiungere alcune riflessioni a sostegno di queste decisioni lungimiranti prese a suo tempo dai nostri governi:

- motivazioni ambientali: in seguito a diffuse analisi, negli anni '80 e '90 si poté stabilire che gli effetti del traffico stradale lungo le strette vallate alpine sono particolarmente nocivi. A causa della morfologia e di particolari condizioni atmosferiche (inversioni termiche) le concentrazioni di inquinanti possono raggiungere livelli molto alti (in molti casi superiori a quelli consentiti dalla legge) mentre il rumore prodotto dai tir lungo le autostrade viene sentito fino a qualche km di distanza. Che ciò producesse inevitabilmente effetti negativi sulla salute degli abitanti, della fauna e della flora e che compromettesse l'attrattività turistica di certe zone fu solo una logica conseguenza. Da qui la necessità di reagire con provvedimenti concreti. Va sottolineato che queste decisioni vennero prese agli inizi degli anni '90, quando la fiducia in un'economia in continua crescita era ancora intatta per cui c'era una diffusa convinzione che anche i trasporti avrebbero continuato a crescere come in passato. Il compromesso tra il crescente fabbisogno di capacità di trasporto e le esigenze di protezione dell'ambiente era stato trovato nel favorire il potenziamento del trasporto ferroviario, sia dei passeggeri che delle merci. Sono gli anni in cui con maggiore convinzione si è proceduto alla progettazione e, in parte, alla costruzione di nuovi collegamenti ferroviari transalpini (gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo, completamento del raddoppio della Pontebbana, potenziamento della ferrovia del Brennero e linea di accesso Nord da Kufstein a Innsbruck). La TEN, la rete transeuropea di infrastrutture di trasporto, concordata tra i

Paesi dell'UE è figlia di quegli anni. Essa prevede prevalentemente il potenziamento o la costruzione di nuove linee ferroviarie per collegare i principali poli economici della comunità.

- recenti sviluppi economici: oltre a risentire della congiuntura internazionale, in Europa sta accadendo ciò che molti economisti avevano già previsto 20 anni fa. Ossia, l'Europa sta raggiungendo un livello di maturità economica: a fronte di una situazione demografica più o meno stabile, di alti livelli di consumo procapite, di difficile ulteriore crescita di PIL, anche i volumi di merce trasportata tendono a stabilizzarsi. Sono finiti i tempi in cui si registravano crescite annue di almeno il 3%. Al contrario, dal 2008 ad oggi su tutti i valichi alpini il traffico è diminuito. Questa sostanziale stabilità dei volumi di traffico mette in difficoltà qualsiasi investimento per il potenziamento infrastrutturale, sia stradale che ferroviario. Chi continua a progettare i quadruplicamenti ferroviari lo motiva oggi solamente con argomenti ambientali, ossia per favorire il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Nessuno però pensa più che siano necessari per fare fronte alla futura crescita dei trasporti.

- molti trasporti sarebbero evitabili: è ormai risaputo che molti trasporti non verrebbero effettuati se non costassero così poco. Nel suo libro bianco sui trasporti l'UE ha stimato che i costi non coperti dai trasporti corrispondono a circa il 5% del PIL dell'UE e la maggior parte di questi sono causati dal trasporto merci su strada. Si tratta di una cifra immensa che sottolinea il fatto che il principio europeo del libero mercato e della libera circolazione delle merci è stato attuato alla perfezione con enormi sovvenzioni pubbliche, seppur nascoste. Infatti, tutti i costi diretti e indiretti non pagati da chi trasporta, sono socializzati, quindi li paga il contribuente. Questa circostanza

giustifica perché certa merce viene trasportata per migliaia di km senza ragionevole motivo. Vediamone alcuni esempi:

- \* l'Italia importa ogni anno dalla Germania 2 milioni di tonnellate di ferro vecchio e ne esporta altrettanto in forma di acciai da costruzione dopo essere stato lavorato nelle fonderie del bresciano;
- \* a causa dell'incapacità di gestire il ciclo dei rifiuti, l'Italia esporta ogni anno oltre ad un milione di tonnellate di rifiuti, destinati gli inceneritori in Germania;
- \* la Grecia è uno dei maggiori produttori di yogurt, ma lo fa con il latte prodotto in Germania, dove esporta una buona quantità di yogurt - in questo modo il latte si fa due volte circa 2000 km; anche buona parte delle mozzarelle pugliesi sono prodotte con latte proveniente dal Nord, grande consumatore di mozzarelle pugliesi - anche in questo caso il latte percorre due volte lo stivale, la prima allo stato liquido e la seconda in forma di mozzarella.
- \* il basso costo dei trasporti ha fatto sì che le imprese abbiano eliminato i magazzini e trasferito su strada - attraverso i servizi *just in time* - le loro necessità di stoccaggio; costa meno fare viaggiare un tir mezzo vuoto che gestire un magazzino.
- \* le grandi differenze del costo del lavoro hanno favorito la dislocazioni di molte produzioni nei paesi a basso reddito contribuendo così a fare aumentare sensibilmente i volumi dei trasporti. La forbice del costo del lavoro si sta via, via chiudendo ed è assai probabile che entro i prossimi 20 anni le produzioni si avvicineranno di nuovo ai luoghi dove i prodotti saranno

consumati e di conseguenza una quota parte importante dei trasporti odierni verrà a mancare.

\* molta merce che potrebbe raggiungere i luoghi di destinazione assai meglio via mare, viene trasportate via terra; ciò anche in seguito alle spietata concorrenza tra i porti di mare. Basta pensare che oltre il 60% della merce che raggiunge l'Europa via mare viene scaricata nei porti situati tra Rotterdam e Amburgo.

\* da un'analisi origine/destinazione delle merci trasportate via terra risulta che circa il 40% della merce che attraversa le Alpi potrebbe essere trasferita sul trasporto marittimo poiché sia le origine che le destinazioni sarebbero agevolmente servite da porti di mare.

- il ruolo della ferrovia: diversi studi dimostrano che le ferrovie transalpine esistenti sono oggi utilizzate solo per una parte - meno della metà delle loro effettive capacità. Per cui, sfruttando al meglio il potenziale ferroviario oggi esistente, potremmo già da subito liberare molto traffico dalla autostrade. Fino a quando però il trasporto stradale costerà così poco, sarà difficile che il potenziale ferroviario sarà effettivamente sfruttato.

Questo è il contesto economico, ambientale e tecnico in cui si inserisce la costruzione della Valdastico Nord, un tratto di autostrada di 40 km dal costo di 2 miliardi di Euro, il cui unico scopo è quello di ridurre di 30 minuti i tempi di percorrenza tra Trento e Vicenza.

Leggendo la *"Relazione Studio Trasportistico"* del "Progetto preliminare Autostrada Valdastico A31 Nord" non è possibile ricavare un altro argomento che possa anche solo lontanamente giustificare un investimento di 2 miliardi

di Euro. Da questo punto di vista non vi dovrebbero per cui esserci particolari preoccupazioni o paure che il governo possa autorizzare un'opera del genere, poiché essa può senza dubbio essere inclusa nell'elenco delle opere più inutili del nostro paese. Infatti, con le stesse motivazioni usate per questo progetto, si potrebbe giustificare la costruzione di almeno una dozzina di bretelle autostradali in Italia.

Proprio per questo vale la pena da ultimo soffermarsi sul perché oggi una società come la "Autostrada Padova - Brescia" investa milioni di Euro per progettare una delle bretelle autostradali più inutili d'Europa e che in questo momento di crisi economica e finanziaria dovrebbe essere addirittura imbarazzante proporre.

È risaputo che con questa proposta "Autostrade Padova - Brescia" spera di ottenere una proroga della concessione autostradale. Stupisce però che tutt'oggi - nella situazione generale sopra descritta - un concessionario autostradale possa ancora credere che questi siano gli interventi strutturali necessari al nostro paese. Vi sono però ragionevoli motivi per ritenere che l'ente concedente non si lascerà impressionare da un progetto insensato, devastante e inutile come la bretella autostradale della Valdastico Nord.

Helmuth Moroder  
Vicepresidente di CIPRA - Internazionale



CIPRA = Commissione internazionale per la protezione delle Alpi.

Bolzano, 6 luglio 2012

