



LEGAMBIENTE

ANNO INTERNAZIONALE DELLE MONTAGNE



TARVISIO - TRASPORTI

DOSSIER

PREFAZIONE

La *Carovana delle Alpi* è la campagna nazionale di Legambiente per la salvaguardia e la valorizzazione della montagna italiana. La *Carovana delle Alpi*, quest'anno, nasce in concomitanza con all'Anno Internazionale delle Montagne, ma prevede degli sviluppi futuri con un appuntamento annuale.

L'Anno Internazionale delle Montagne rappresenta un'importante occasione per porre all'attenzione dell'opinione pubblica e dei decisori politici la questione del ruolo delle aree montane per lo sviluppo sostenibile del Sistema/Italia. Un ruolo importante che per essere svolto e mantenuto richiede che vengano messe in atto adeguate politiche in tutti i settori rilevanti (sviluppo economico, sanità, scuola, servizi, trasporti, ecc.) e serve al contempo una visione di insieme entro cui coordinare queste politiche.

Da Nord a Sud, anche nelle aree montane, L'Italia è costellata di migliaia di piccoli centri abitati, da secoli culla di un patrimonio straordinario fatto di beni culturali e ambientali, di tradizioni e abilità manifatturiere, di saperi e sapori. Questi territori offrono quel valore aggiunto in termini di turismo, produzioni tipiche, artigianali ed enogastronomiche, capace di trasformarli in un importante volano per l'economia italiana. Al tempo stesso però, la cosiddetta Italia minore, vive oggi una condizione di forte disagio dovuta alla preoccupante rarefazione dei servizi territoriali: scuole, presidi sanitari, uffici postali ed esercizi commerciali..

Nasce da queste due considerazioni "Piccola grande Italia" la campagna di Legambiente, Maurizio Costanzo Show, Sette - Corriere della Sera che insieme hanno deciso di impegnarsi per una grande iniziativa in favore dei piccoli Comuni, per dare un futuro all'Italia dei "talenti nascosti".

L'Anno Internazionale è anche un'occasione per riflettere sulla qualità degli strumenti legislativi e degli interventi che sono stati attivati, tra luci ed ombre, in questi anni, nel nostro Paese come in altre parti d'Europa (si pensi ai protocolli della Convenzione delle Alpi, alla L. 72 sulla montagna, alle Leggi regionali, ecc. ...).

La *Carovana delle Alpi* vuole divenire, al contempo, sia il punto di partenza che quello di arrivo; una riflessione sulla montagna che permetta di delineare e di far emergere gli aspetti differenti che coesistono:

- ◆ è fondamentale ricordare il **ruolo strategico che la montagna occupa per il nostro Paese**, non solo per le sue risorse naturali, per l'assetto idro-geomorfologico o perché rappresenta un'area di *loisir* per il tempo libero invernale ed estivo di chi vive in città. Ma anche, e forse soprattutto, perché evidenzia una produzione culturale e sociale specifica che la può caratterizzare come **laboratorio di sostenibilità**. Si tratta di coniugare cura della naturalità, dell'economia e della qualità sociale oltre che del vivere con attività produttive di terziario avanzato, attività che non devono necessariamente essere relegate alla città.

- ◆ inoltre non è possibile pensare ad uno **sviluppo sostenibile senza assunzione attiva del proprio futuro da parte delle popolazioni locali**. Allo stesso modo non è possibile pensare di articolare ed integrare i diversi livelli territoriali senza fare i conti con il globale. Solo in questo modo è possibile realizzare un'effettiva *dimensione globale*.

La *Carovana delle Alpi* si concentrerà in particolare su sette punti di attenzione. La **protezione della natura e la tutela del paesaggio** di un territorio che racchiude 13 parchi nazionali, 61 parchi regionali e 260 grandi riserve naturali; l'**agricoltura** che vede sul versante italiano delle Alpi, il suolo progressivamente ridotto a causa delle difficili condizioni orografiche, della frammentazione fondiaria, dell'emigrazione verso i centri urbani e industriali. Le **foreste montane**, che oltre a costituire l'habitat privilegiato di molte specie animali e vegetali, svolgono una molteplicità di funzioni vitali per il territorio alpino. **Il turismo** per lo sviluppo del quale occorre puntare sulla qualità ambientale, sulla valorizzazione delle tipicità locali, sulla destagionalizzazione, **l'energia**, la **difesa del suolo soprattutto in quelle zone** che presentano un accentuato dissesto idrogeologico, frutto spesso di uno sviluppo territoriale incontrollato e di un'urbanizzazione e un'industrializzazione intensive. I **trasporti**, uno dei problemi principali del sistema alpino considerando che oltre 4,6 milioni di mezzi pesanti sono transitati nel corso dell'ultimo anno sui valichi alpini, le **popolazioni e la cultura** per rispettare, conservare e promuovere l'identità culturale e sociale delle popolazioni locali ed assicurarne le risorse vitali di base.

IL TRAFFICO DI MERCI ATTRAVERSO LE ALPI IN AUMENTO: FINO A QUANDO?

In soli 20 anni, dal 1980 al 2000, i mezzi pesanti che hanno attraversato i valichi alpini sono passati da 1.600.000 a 4.600.000, un incremento di **mezzi pesanti** di 3.000.000 unità pari al **187,5%**. Per quanto riguarda il **trasporto merci** l'aumento annuo è stato del **5% su strada** e solo **dell'1%** su **ferro**: una tendenza sempre più insostenibile, a cui sono legati disagi nelle valli e gravi incidenti sulle strade, come quelli avvenuti nei tunnel del M. Bianco e del Gottardo.

Le trasformazioni del sistema produttivo mondiale (just in time) e l'aumento dell'interscambio europeo rendono vitale per le imprese italiane la possibilità di trasportare merci attraverso i valichi alpini, ma, a causa della frammentazione dell'autotrasporto italiano, che tiene artificialmente bassi i prezzi, del mancato pagamento dei costi esterni e delle carenze organizzative e strutturali del trasporto su ferrovia, **la domanda di trasporto di merci si riversa sulla strada** e chiede nuove infrastrutture stradali e ferroviarie (alta velocità/capacità), con l'esplicito appoggio del governo italiano, ignorando invece le **grandi capacità ancora disponibili sulle attuali linee ferroviarie** transalpine e la necessità di intervenire invece sui nodi urbani ferroviari e sul rilancio del trasporto intermodale. Al contrario, i paesi di transito

(soprattutto la Svizzera e l’Austria) devono tener conto delle pressioni delle popolazioni colpite dall’inquinamento da traffico (aria, rumore) nelle valli alpine e propongono delle **precise strategie di trasferimento del trasporto di merci dalla strada alla rotaia** (progetto Alptransit) che devono penalizzare il trasporto su strada.

D’altronde gran parte del **trasporto stradale di merci attraverso le Alpi è costituito da trasporti in transito, cioè tra l’Italia e l’Europa centrale e settentrionale, quindi un trasporto a lunga distanza che potrebbe essere trasferito al trasporto intermodale.**

All’interno del generale quadro di grandi incrementi del trasporto su strada, l’evoluzione del trasporto di merci attraverso le Alpi rivela delle **notevoli differenze nei traffici tra i singoli paesi** e quindi gli effetti più o meno rilevanti delle loro politiche dei trasporti.

◆ **ITALIA - FRANCIA**

Il trasporto di merci tra l’Italia e la Francia, privo di particolari vincoli tariffari, è salito da **5,9 milioni di tonn su ferrovia e 2,4 milioni di tonn su strada** nel 1970 fino a 9,9 milioni di tonn su ferrovia e a 8,3 milioni di tonn su strada nel 1980 e infine a **10,2 milioni di tonn su ferrovia e a 39,4 milioni di tonn su strada** nel 2000.

◆ **ITALIA - AUSTRIA**

Un andamento simile è registrato dal trasporto tra **Italia e Austria**: da **5,4 milioni di tonn su ferrovia e 2,8 milioni di tonn su strada** nel 1970, a 11,1 milioni di tonn su ferrovia e 4,5 milioni di tonn su strada nel 1980, e infine a **13,5 milioni di tonn su ferrovia e 41,6 milioni di tonn su strada** nel 2000. Come nel traffico tra Italia e Francia, anche nel trasporto tra l’Italia e l’Austria la ferrovia è stata sopraffatta dal trasporto stradale, in barba agli ecopunti ed ai pedaggi.

◆ **ITALIA - SVIZZERA**

Ben diversa l’evoluzione del trasporto di merci tra **Italia e Svizzera**: nel 1980 esso ammontava a **15,6 milioni di tonnellate per ferrovia** e a solo **1,3 milioni di tonn su strada**. Nel 2000 queste cifre erano salite a **20,6 milioni per ferrovia** e a **8,9 milioni di tonn su strada**. Questo rapporto è ancora largamente favorevole alla ferrovia (anche se la quota della ferrovia è scesa dal 93% al 70%) perché la Svizzera ha mantenuto una serie di rigidi **vincoli al transito dei camion**: divieto di circolazione notturna per tutelare i residenti lungo gli assi di transito, e prima il limite di 28 tonnellate per non sovraccaricare le infrastrutture, ora la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPLP) concordata con l’Unione Europea. Comunque, nel 2000, con tutti i divieti e i limiti svizzeri, **1.187.000 camion** hanno attraversato il valico del Gottardo, e di questi ben 672.000 erano in transito (tra l’Italia e la Germania).

I flussi di merci su strada sono concentrati (tunnel permettendo) su pochi grandi assi di

trasporto e pochissimi grandi valichi di confine.

Su un totale di **6.700.000 camion** che hanno attraversato l'arco alpino tra Ventimiglia e Tarvisio nel 2000 (con il tunnel del Monte Bianco ancora chiuso), questi erano i dati dei principali valichi: 1.560.000 di camion al Brennero, 1.050.000 a Tarvisio, 1.187.000 al Gottardo, 1.153.000 al Frejus, 1.061.000 a Ventimiglia. Da questi totali, per lo stesso anno, si può selezionare il numero di camion **in transito** (cioè diretti verso la Germania, il Benelux, la penisola iberica, l'Europa settentrionale e centro-orientale) cioè circa **3.600.000 camion**, di cui 672.000 al Gottardo, 545.000 a Ventimiglia, 453.000 al Frejus, 1.390.000 al Brennero e 420.000 a Tarvisio. E' evidente che gran parte del traffico al Frejus si svolge tra Italia e Francia (circa 700.000 camion), mentre la gran parte del traffico al Brennero si svolge tra Italia e Germania e si limita a transitare attraverso l'Austria.

◆ **VALICO DI TARVISIO**

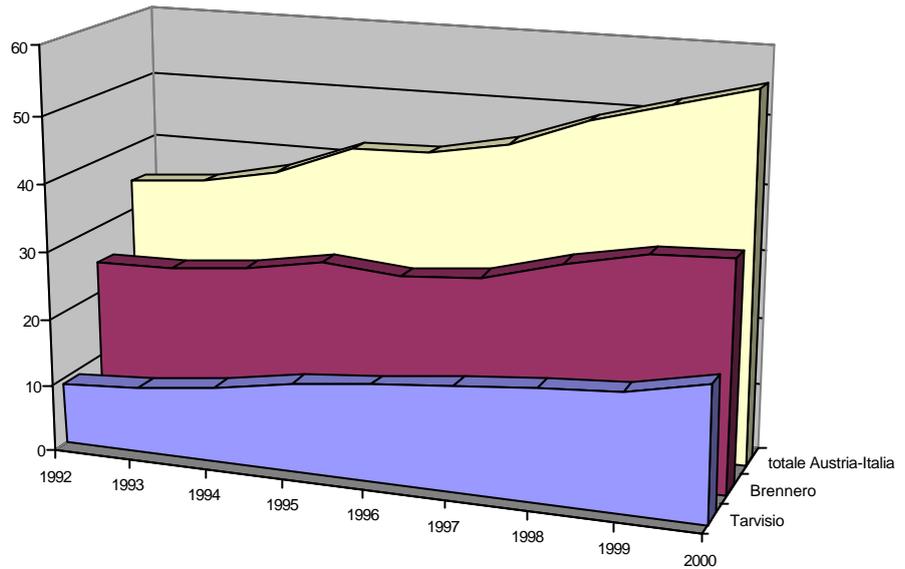
Il ruolo del Valico di Tarvisio e la Superstrada Pedemontana Sequals-Gemona:

In questo quadro, sta cambiando visibilmente **il ruolo del valico di Tarvisio**. Sul totale del traffico merci tra Italia e Austria (cioè su strada e su ferrovia, espresso in tonnellate) nel 1984 il valico del Brennero aveva una quota del 74% e quello di Tarvisio una quota del 26%. Nello stesso anno, sul totale del traffico merci su strada il valico del Brennero deteneva l'82%, quello di Tarvisio il 18%.

Nel 2000, sia per il traffico merci complessivo tra Italia e Austria che per il solo traffico merci su strada abbiamo invece i seguenti valori: 63% al Brennero e 37% a Tarvisio. Come si vede, nel generale aumento del traffico merci, la quota di Tarvisio è salita grazie all'aumento del traffico su strada, mentre il traffico merci su ferrovia è "stabile".

Tab.1

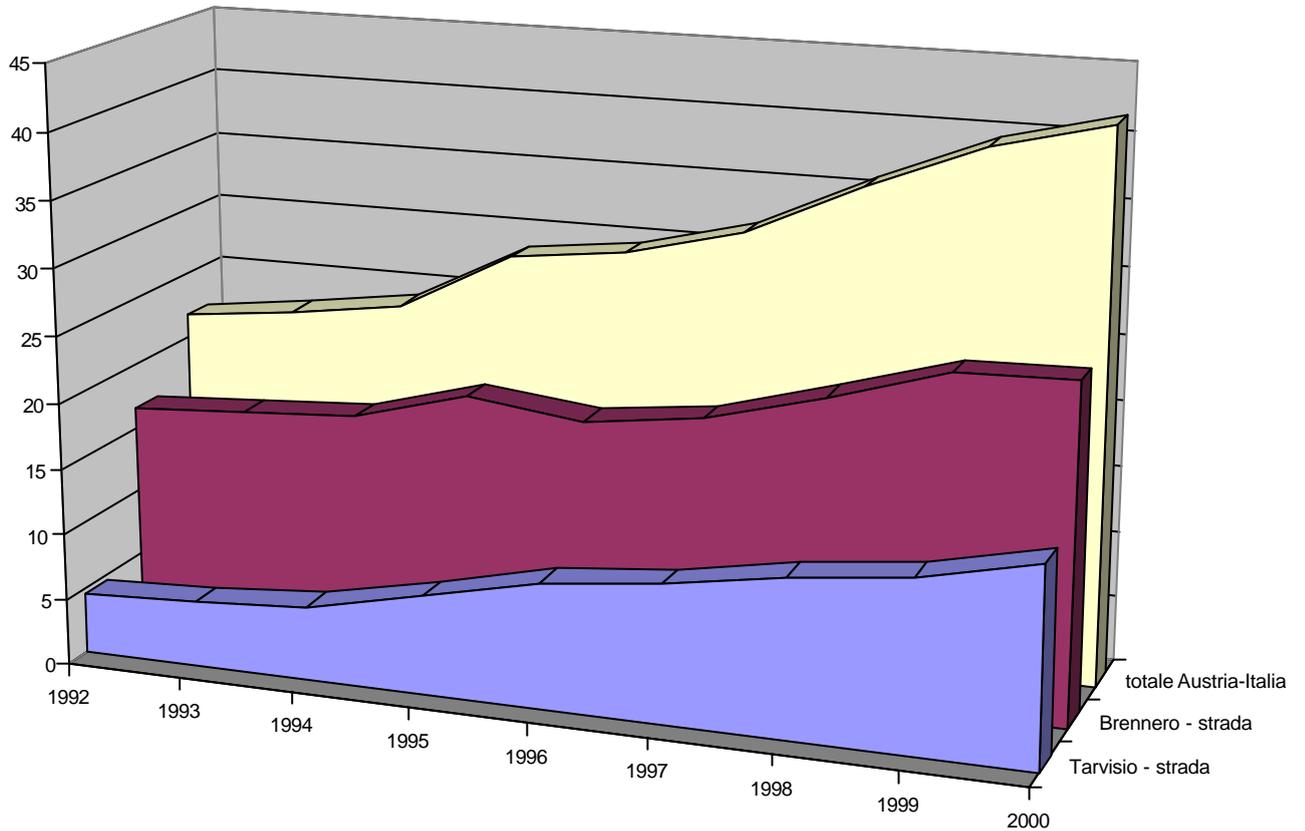
Traffico merci strada + ferrovia Austria-Italia (milioni di tonn)



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tarvisio	9,1	10	11,1	13,2	14,4	15,6	16,7	17,4	19,8
Brennero	24,7	24,7	25,9	28	26,9	27,9	31,1	33,5	34,1
totale Austria-Italia	34,5	35,4	37,8	42,2	42,4	44,7	49,1	52,1	55,1

Tab. 2

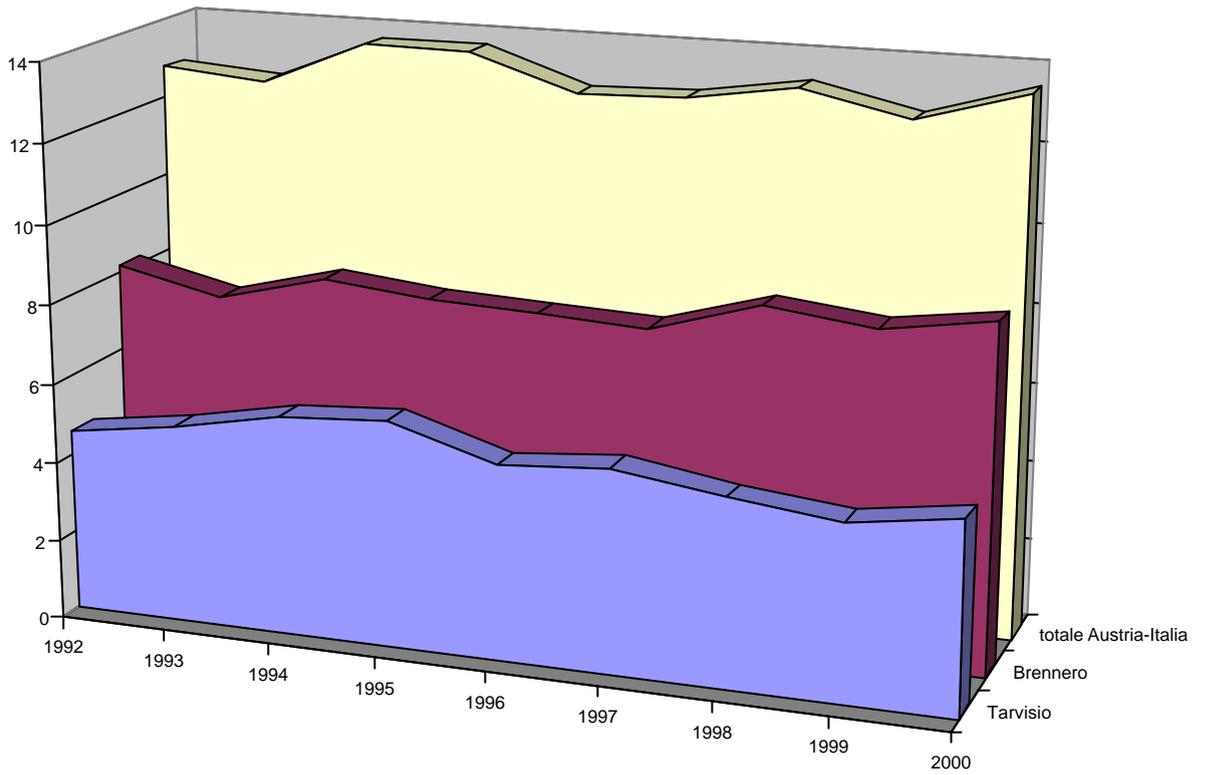
Traffico merci su strada Austria-Italia (milioni di tonn)



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tarvisio - strada	4,5	5	5,6	7,5	9,5	10,5	12	13	15
Brennero - strada	16,5	17,1	17,6	20	19	20,1	22,5	25,2	25,4
totale Austria-Italia	21,7	22,8	24	28,5	29,6	31,8	35,9	39,4	41,6

Tab.3

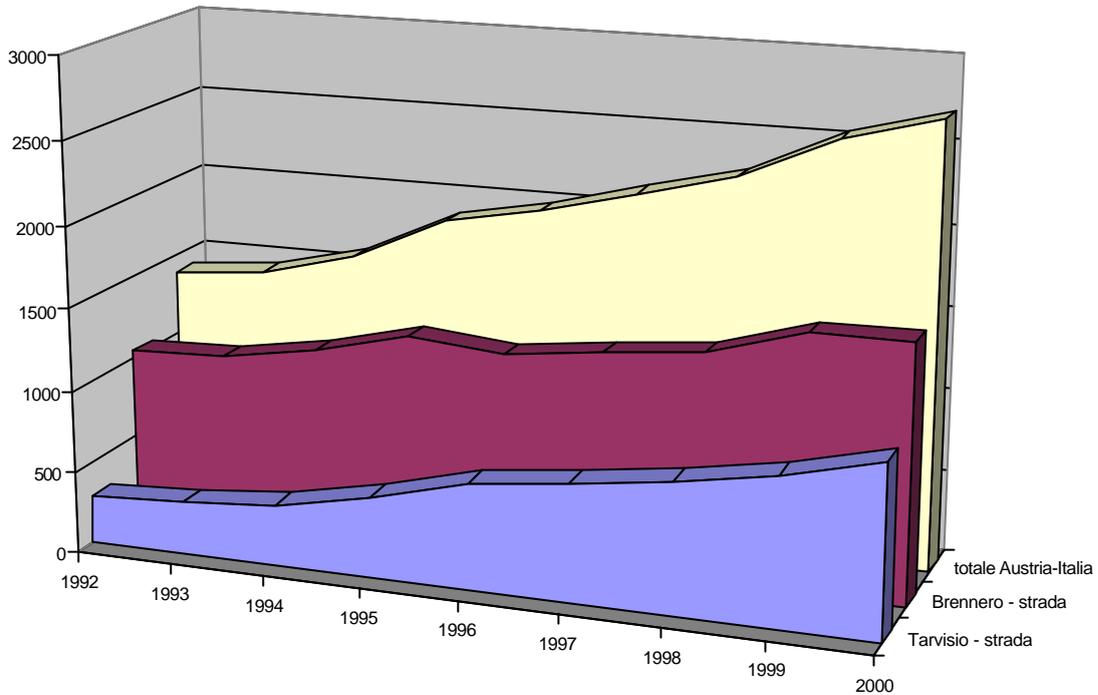
Traffico merci su ferrovia Italia-Austria (milioni tonn)



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tarvisio	4,6	5	5,5	5,7	4,9	5,1	4,7	4,4	4,8
Brennero	8,2	7,6	8,3	8	7,9	7,8	8,6	8,3	8,7
totale Austria-Italia	12,8	12,6	13,7	13,7	12,8	12,9	13,3	12,7	13,5

Tab.4

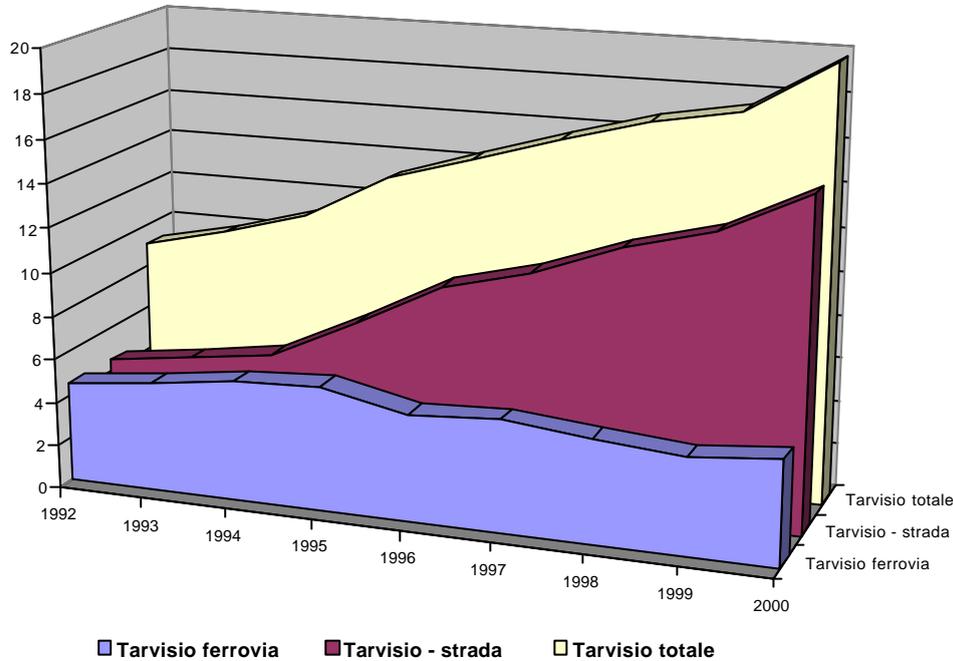
**Traffico di veicoli merci pesanti (peso superiore a 3,5 t)
Italia-Austria (in migliaia)**



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Tarvisio - strada	300	330	380	500	650	720	800	900	1050
Brennero - strada	1047	1065	1159	1300	1250	1320	1380	1550	1560
totale Austria-Italia	1394	1445	1595	1869	1980	2130	2278	2539	2703

Ci troviamo infatti di fronte a un'incessante crescita del traffico di camion: a Tarvisio sono aumentati da 190.000 nel 1984 a **1.050.000 nel 2000**, con un **aumento di circa 5 volte** delle **quantità trasportate su strada** (da 3 milioni di tonnellate nel 1984 a 15 milioni nel 2000) e, invece, con una crescita limitata delle quantità trasportate per ferrovia (da 3,4 milioni di tonnellate nel 1984 a 4,8 milioni nel 2000); di conseguenza la **quota della strada sul traffico totale di merci a Tarvisio è salita dal 47% nel 1984 al 76% nel 2000**, mentre quella della ferrovia è calata dal 53% nel 1984 al 24% nel 2000.

Tab.5

Traffico merci a Tarvisio 1992-2000 (milioni di tonn)

Questo è accaduto (e questa tendenza continua) mentre è ormai stata completata la **nuova linea ferroviaria pontebbana**, per cui a un grande aumento delle capacità ferroviarie corrisponde una stagnazione nel trasporto merci su ferrovia: un'assurdità dal punto di vista economico ed ambientale. Infatti, mentre sulla nuova linea si potrebbero trasportare agevolmente **da 20 a 25 milioni di tonn** di merci all'anno, attualmente la ferrovia ne trasporta solo 5-6 milioni all'anno.

Il caso di Tarvisio è il più eclatante per dimostrare che non basta costruire nuove infrastrutture per spostare i traffici, ma occorre anche (come dimostra l'esempio svizzero) una politica di incentivi e penalizzazioni, oltre ad una serie di interventi apparentemente minori nel sistema di trasporto merci su ferrovia (ad esempio, la disponibilità di locomotori bitensione per passare dalla rete italiana a quella austriaca).

Infatti anche le altre linee ferroviarie di valico esistenti dispongono di capacità inutilizzate, e con interventi limitati (e senza dover costruire nuovi tunnel di base) si potrebbe assorbire gran parte degli aumenti di traffico previsti, oltre a dirottare parte del traffico stradale attuale.

Tab. 6

	Direttrice	Merchi Trasportate* 2001	Capacità Potenziale linea *	Sfruttamento capacità
Ventimiglia	Marsiglia Barcellona	1,083	25	4 %
Frejus	Lione-Parigi	9,613	25	38 %
Sempione	Berna-Ginevra	7,654	25	30 %
Luino (Gottardo)	Zurigo- Stoccarda	5,054	25	66 %
Chiasso (Gottardo)	Zurigo- Stoccarda	11,657		
Brennero	Monaco	10,098	25	40 %
Tarvisio	Vienna	5,479	25	21 %
Gorizia	Lubiana- Budapest	1,423	25	11 %
Villa Opicina (Trieste)	Lubiana- Budapest	1,376		
TOTALE		53,437	175	30 %

*In milioni di tonnellate/anno

Le condizioni però, come sappiamo, sono anche di natura politica ed economica: occorre cambiare radicalmente la politica attuale dei trasporti, introdurre l'internalizzazione dei costi esterni ed integrare le imprese di autotrasporto (profondamente riformate) in un sistema di trasporto intermodale.

Anche i grandi investimenti effettuati nella nostra regione con l'interporto di Cervignano e gli altri interporti "minori" rischiano di essere vanificati da una politica nazionale e regionale che vede ancora le infrastrutture stradali come unica soluzione trasportistica "per lo sviluppo".

Questa atroce miopia, che ignora la necessità di investimenti diffusi e mirati sul territorio e punta – con estrema semplificazione – sulle "grandi opere", tende a trasformare un'opera come la superstrada Sequals-Gemona, inizialmente concepita al servizio delle comunità locali, in un nuovo grande asse di collegamento, forse autostradale, tra la pianura padana e l'Austria, tesa ad evitare il nodo di Mestre, e quindi soprattutto al servizio del trasporto di merci. E' chiaro che verrebbe ancora più rafforzata la tendenza prima ricordata allo spostamento di notevoli flussi di traffico di merci tra Italia e Austria dal Brennero verso Tarvisio, fino a raggiungere e forse superare quelle quantità.

Questo spostamento verrebbe a incidere su tutto il territorio attraversato, sia con l'impatto iniziale della costruzione (da ricordare l'impatto sul paesaggio e l'effetto barriera), sia in seguito con i noti effetti ambientali e sanitari (emissioni di rumore, polveri, metalli, gas inquinanti) a danno delle popolazioni residenti lungo l'asse, che ora godono di ambienti di grande qualità naturalistica e paesaggistica. I danni dell'inquinamento poi sarebbero più forti proprio nelle valli alpine e prealpine (maggiore diffusione del rumore, inversione termica e concentrazione degli inquinanti), come dimostra la triste esperienza delle valli alpine attraversate dai grandi assi di transito (la valle dell'Inn in Tirolo, le valli svizzere a sud e a nord del Gottardo, la valle della Maurienne in Francia, le valli del Monte Bianco (Chamonix e Courmayeur, che hanno toccato con mano la differenza tra il "prima" e il "dopo" la chiusura del tunnel in seguito al tragico incendio).