

Legambiente: sui trasporti troppa “gomma” sulle Alpi

Pubblicato: Venerdì 20 Maggio 2016



Legambiente e CIPRA Italia fanno il punto sulla situazione dei trasporti nelle Alpi in vista dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo

Attraverso le Alpi transitano ogni anno milioni di persone e vengono trasportate altrettante tonnellate di merci. Sebbene in questi ultimi anni in molte situazioni si vada affermando un trend positivo nel passaggio verso l'intermodalità per il trasporto merci, **nelle Alpi predomina ancora nettamente il trasporto su gomma** sia di passeggeri sia di merci. L'unico aumento sul ferro è rilevabile nei collegamenti con la Svizzera, per il resto non si osserva alcuna variazione a vantaggio della ferrovia. L'andamento viene evidenziato in modo emblematico dal rapporto annuale per il 2014 del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni svizzero (DATEC), dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero. Addirittura per quanto concerne gli scambi con la Francia (segmenti alpini Ventimiglia- Tarvisio e Ventimiglia-Vienna) siamo scesi da un 19.9% del 1999 a un 9.1% nel 2014, tanto che la strada rappresenta più del 91% del traffico.

Sempre secondo i dati del DATEC il traffico merci per l'arco alpino compreso tra Ventimiglia e Tarvisio nel 2014 è pari a 196,1 milioni di tonnellate. Si rileva solo un modesto aumento: nel 2013 erano 191,5 milioni di tonnellate (nel 2006 nelle Alpi transitarono 199,8 milioni di tonnellate) tanto da far supporre una progressiva stabilizzazione dei flussi transalpini, o quanto meno da un consistente rallentamento della loro crescita.

“Da sempre la questione dei trasporti caratterizza le politiche della CIPRA e in vista

dell'inaugurazione del tunnel ferroviario del Gottardo CIPRA Italia torna a puntare i riflettori sui trasporti nelle Alpi" dichiarano Francesco Pastorelli e Vanda Bonardo, rispettivamente direttore e consigliere con delega ai trasporti di CIPRA Italia.

"Con questo dossier – proseguono i dirigenti di CIPRA Italia – si vuole ricordare che la protezione del clima non si attua se si trascura il settore dei trasporti e la sola realizzazione di infrastrutture, non accompagnata da opportune politiche trasportistiche, non sarà sufficiente a perseguire l'obiettivo del trasferimento modale da tempo dichiarato dai Paesi alpini e dall'Unione Europea."

Il 1° giugno del 2016 sarà inaugurata la galleria di base del Gottardo. Nel 2020, con la successiva apertura del tunnel del Monte Ceneri e insieme al Lötschberg (già in funzione), sarà ufficialmente completo il sistema Alptransit. Ma l'arrivo di questa grande opera comporterà finalmente un riequilibrio dalla "gomma" al "ferro" nell'area alpina? "E' un interrogativo che ci stiamo ponendo in molti – ricordano Bonardo e Pastorelli – C'è il consolidato sospetto che Alptransit sia arrivato mentre l'Italia sta ancora studiando i progetti. Al momento tutto lascia intendere come e quanto il nostro Paese non abbia saputo approfittare dell'occasione creata dalla Svizzera e accompagnare lo sviluppo del progetto. Infatti ci presentiamo piuttosto impreparati a ricevere sulla nostra rete ferroviaria l'impatto della valanga di merci che lo attraverseranno, e che invece di proseguire il loro viaggio su ferro finiranno per riversarsi su centinaia di migliaia di TIR, aggravando il quadro di inquinamento delle valli alpine e anche della Pianura Padana."

La Convenzione delle Alpi attraverso il Protocollo Trasporti impone ai Paesi aderenti un obiettivo di riduzione del traffico di transito, la rinuncia a realizzare potenziamenti della viabilità di attraversamento alpino e una decisa politica di sostegno al trasporto su ferro, anche basata su strumenti regolativi di natura economica e fiscale. Tuttavia dagli anni 70, mai come oggi, le Alpi sono state minacciate da progetti stradali. In tutti i paesi alpini sono in programma o già in costruzione potenziamenti degli assi di transito attraverso le Alpi. "Una politica questa che ci vede in netta opposizione – sottolineano Bonardo e Pastorelli – CIPRA mantenendo fede alla sua mission per la protezione delle Alpi, vuole riaffermare il suo ruolo di controllore dell'applicazione della Convenzione e chiedere con forza che non venga disatteso il Protocollo Trasporti e con esso l'importante articolo 11. Realizzare i raddoppi dei tunnel stradali come quelli del Frejus e del Gottardo significa violare il Protocollo, che impone alle Parti di astenersi dal realizzare nuova capacità stradale transalpina."

CIPRA Italia e Legambiente si dicono pronti a seguire con attenzione l'evoluzione dell'Allegato al DEF (aprile 2016) con la "Strategia per le infrastrutture di Trasporto e della Logistica", dove il Ministro Delrio propone per il futuro di tornare alla pianificazione dei trasporti: "Auspichiamo che si auri un Piano che sappia recepire gli obiettivi previsti dal protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, così come gli obiettivi di riduzione dei gas serra".

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it