



LEGAMBIENTE
PIEMONTE E VALLE D'AOSTA
O.n.l.u.s.

PIATTAFORMA Per una MOBILITA' SOSTENIBILE NEL NORD-OVEST

Riflessioni e proposte

Nel nostro Paese, i trasporti si stanno rivelando tra le più evidenti espressioni di conflitto ambiente/territorio/popolazioni. Rispecchiano un modello di sviluppo caratterizzato da molti e contraddittori fenomeni, tra i quali lo sfruttamento non sostenibile delle risorse naturali, un alto livello di consumo del territorio, la mancanza di partecipazione democratica alle decisioni. E non ultimo un effettivo sottoutilizzo della forza lavoro disponibile sia sotto l'aspetto qualitativo sia quantitativo.

La sospensione dei lavori per la TAV in Val di Susa può essere una buona occasione per avviare una seria riflessione sulla politica dei trasporti che effettivamente tenga in considerazione i bisogni del Paese e al contempo sia attenta alle esigenze delle popolazioni.

Un sistema di trasporti rispettoso dell'ambiente deve farsi carico dei costi reali da esso arrecati ed essere organizzato in modo efficiente. Richiede innanzi tutto un confronto serio sulla **previsione dei traffici**, è indispensabile chiedersi che cosa e quanto è necessario trasportare e fino a dove. In specifico, la Torino-Lione non è una priorità a cui dedicare risorse economiche per il rilancio della mobilità ferroviaria in Italia: oggi su quella tratta viaggiano tre coppie di treni TGV al giorno, il transito merci attraverso le Alpi italo- francesi è in calo da oltre un decennio. E' tutt'altro che assodato che siamo di fronte ad una lievitazione della domanda di trasporto tale da giustificare una infrastruttura capace di far fronte nel 2015 al transito ferroviario di 40 milioni di tonnellate/annue contro le attuali 7.. Nessuno scenario prevede crescite esponenziali del trasporto merci lungo quell'asse, gli aumenti più consistenti interessano valichi diretti verso il nord ed est Europa (Gottardo, Sempione, Brennero e Tarvisio). Per la Torino-Lione la quantità di merci che dovrebbe giustificare l'opera è chiaramente sovrastimata rispetto alle quantità reali odierne. Sarebbe come affermare che il trend di consumi crescerà all'infinito secondo indici che si sono avuti tra gli anni 70-90, cosa che già oggi non avviene più. Inoltre un dato di fondo è che gran parte dei trasporti dipende dalla differenza tra i costi della mano d'opera tra aree di produzione e di consumo. Ciò potrebbe continuare ad indurre un aumento nel tempo, ma in presenza di un ulteriore aumento del costo del petrolio potrebbero essere necessarie considerazioni totalmente diverse.

Se da un lato si rileva l'impellente necessità di una politica che sappia trovare risposta ai problemi differenti e specifici del traffico passeggeri e merci, d'altro canto non si può continuare ad accettare l'infrastruttura tout court come condizione indispensabile per lo sviluppo del paese. La risposta in termini di infrastrutture ai problemi del trasporto

ferroviario è sbagliata perché non serve alle esigenze differenti e articolate del traffico merci e passeggeri.

In Italia la modalità prevalente di trasporto per passeggeri e merci è quella **su gomma**. C'è bisogno di una politica dei trasporti che si ponga obiettivi di crescita del trasporto ferroviario a medio termine, per riequilibrare e rendere più efficiente e sostenibile il sistema.

Occorre sviluppare un programma di interventi mirati ad incrementare la capacità delle linee attuali, integrandone la struttura a rete piuttosto che mortificarla e agendo sull'offerta di servizi di trasporto efficienti ed affidabili, e sull'infrastruttura a livello dei nodi, (i veri colli di bottiglia della rete, senza ovviamente dimenticare la manutenzione e l'ammodernamento dell'esistente). Ma occorre anche una risposta di politica industriale del settore del trasporto, che – tanto per iniziare – abbandoni la pratica del sussidio 'a pioggia' alle piccole imprese di trasporto. Occorre partire da quelle che sono le vere emergenze del sistema: i nodi urbani, le connessioni con i porti, la definizione di una strategia per il trasporto merci ferroviario.

OBIETTIVI - PROPOSTE DI LEGAMBIENTE

- 1. Diminuire il numero di spostamenti inutili, ottimizzare i trasporti**
- 2. Spostare su ferro una quota traffico merci**
- 3. Potenziare la rete ferroviaria e le strade del mare**
- 4. Risolvere il nodo di Torino**

1. Diminuire il numero di spostamenti inutili, ottimizzare i trasporti attraverso regole, incentivi, fiscalità: dai padroncini alla logistica industriale

Il basso costo del trasporto su gomma mette fuori mercato la ferrovia e sfavorisce l'economia interna e l'autonomia produttiva regionale. Il principio della 'verità dei costi' nel settore trasporti, previsto dalla Convenzione delle Alpi e dal Libro bianco della UE sui Trasporti, richiede una adeguata considerazione dei costi esterni causati dai trasporti, oggi solo in minima parte considerati dalle accise sui carburanti, dalle tasse di circolazione e dai pedaggi autostradali che coprono i cosiddetti costi diretti, ossia la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture di trasporto, ma non coprono i costi indiretti: danni alla salute e all'ambiente causati dall'inquinamento acustico e atmosferico; costi derivanti da incidenti, dalla congestione stradale, dalla compromissione di suoli agricoli e dall'impatto paesaggistico.

Una maggiore considerazione dei costi non può che iniziare dalla progressiva soppressione delle agevolazioni fiscali di cui beneficiano, in modo indifferenziato, le aziende di autotrasporto. Nello scenario di crescente competitività tra imprese che operano in questo campo, non è utile a nessuno investire risorse pubbliche per mantenere in vita un settore estremamente polverizzato: occorre invece agevolare, anche con incentivi, l'aggregazione di imprese in gruppi logistici, gli unici adeguati ad accedere vantaggiosamente ai servizi di spedizione ferroviaria o, quantomeno, in grado di ottimizzare il trasporto riducendo il numero di viaggi a vuoto.

In prospettiva, occorre passare dall'attuale sistema di pedaggi autostradali ad una tassazione impostata sul modello svizzero, basato sui chilometri percorsi e sulle

prestazioni ambientali dei veicoli, destinando i proventi al finanziamento degli interventi di rilancio della ferrovia

2. Spostare su ferro una quota di traffico merci/passeggeri

Se l'obiettivo condiviso è quello di ridurre il trasporto su strada, occorre evitare di creare nuove strade, a cominciare dall'abbandono definitivo dei progetti di raddoppio dei tunnel del Monte Bianco e del Frejus, di nuove autostrade come la Cuneo-Nizza e la Ceva-Albenga.

Per spostare su ferro una consistente quota di traffico occorre un forte investimento per aumentare la qualità dell'offerta e dei servizi rinnovando il parco circolante di treni passeggeri di lunga distanza, inserendo nuovi treni metropolitani e regionali, rinnovando il parco merci per renderlo più efficiente e sicuro. Per le merci è essenziale la puntualità nella consegna piuttosto che la velocità, servono concorrenza ed efficienza che riguardano la gestione della rete insieme all'offerta di tratte libere e competitive. Occorre intervenire per adeguare stazioni di interscambio e aree di movimentazione delle merci. E' sbagliato investire sulle autostrade viaggianti (ferroustage), si tratta di una modalità costosa, inefficiente e inefficace sotto il profilo della riduzione del traffico stradale, e assai discutibile in termini di bilancio ambientale : caricare interi TIR con i relativi conducenti su appositi treni per il superamento del tratto alpino significa limitare la capacità ferroviaria in rapporto alle tonnellate (l'ingombro di un intero TIR su un carro ferroviario è doppio rispetto a quello di un container) senza con ciò limitare il numero di veicoli circolanti sulle strade europee. Occorre invece puntare sul **"trasporto combinato"** che integra il trasporto su ferro (adatto ai lunghi percorsi) e quello su gomma (adatto ai percorsi brevi, compresi quelli urbani), richiedendo infrastrutture ad hoc (centri di interscambio) e ampliamenti dei nodi ferroviari. Piemonte e Val d'Aosta dispongono di simili infrastrutture, ma esse sono sottoutilizzate. Inoltre bisogna rinnovare il parco circolante perché la maggior parte dei 50mila carri merci esistenti sulla rete ha un'età media di 30-40 anni.

Se il trasporto di passeggeri deve continuare ad avere un ruolo, le linee debbono entrare negli abitati, e i tracciati storici vanno mantenuti. Si può fare molto per migliorare l'efficienza di queste linee in termini di cadenzamento, segnalazione, controllo, integrazione con le reti ai trasporto urbano. Si può anche migliorare la compatibilità dei mezzi con l'ambiente, purché si rinunci all'imperativo dell'alta velocità, insignificante per la quasi totalità dei viaggiatori. Le linee merci è bene invece che evitino i centri abitati, predisponendo linee dedicate ed atte ad evitare il conflitto con la condizione residenziale

3. Potenziare la rete ferroviaria e le strade del mare

Il trasporto ferroviario è adatto al trasferimento di merci pesanti a grande distanza. Può essere competitivo nei confronti del trasporto su camion solo se i bacini di raccolta e di distribuzione hanno raggi decisamente più piccoli della distanza tra i due estremi del percorso. E' quindi al traffico di merci di transito che occorre puntare per effettuare una parziale riconversione. Ma è bene precisare che sarebbe del tutto insensato ottenere un cambiamento della percentuale relativa - tra trasporto su rotaia e quello su gomma - catturando traffico che altrimenti non passerebbe per il nostro Paese, invece che trasferire in treno quello già esistente. Eppure questo è il senso della sbandierata concorrenza che il corridoio Lyon-Torino-Kiev dovrebbe fare a quello passante per Parigi e Strasburgo, al di là dell'inconsistenza economica dell'impresa. L'attenzione andrebbe focalizzata sulle direttrici che portano dai porti italiani al centro dell'Europa - da Genova o La Spezia al

Gottardo, e da Ravenna al Brennero, tanto per intenderci, ma senza rinunciare a una politica di governo dei flussi di traffico lasciando che sia la sola logica di mercato a indirizzare gli operatori in una scelta degli attracchi avulsa da qualsivoglia logica territoriale. Tra l'altro con questa scelta si opererebbe la connessione con progetti di natura simile che interessano Svizzera e Austria. Riteniamo che c'è una maggiore convenienza a sviluppare collegamenti, che in parte già esistono, lungo la direttrice nord-sud a partire dai porti liguri e veneto - giuliani attraverso i trafori del Sempione - Loetschberg, e del Gottardo e i valichi del Brennero e di Tarvisio, favorendo così allo stesso tempo sia la intermodalità terrestre che la portualità. Parte considerevole del traffico nord-sud delle merci può essere incanalato sulle due grandi autostrade d'acqua, il Tirreno e l'Adriatico.

Per quanto concerne la Torino-Lione, si tratta di una linea sottoutilizzata rispetto alle capacità disponibili, se si esclude il tratto metropolitano, da Avigliana a Torino, su cui circolano 141 treni al giorno grazie alla compresenza di traffico regionale passeggeri e transito internazionale di merci. Fermo restando che su linee di analoghe caratteristiche geometriche altre amministrazioni ferroviarie europee sono in grado – in tutta sicurezza – di inserire ancora molte tracce, la ferrovia attuale, presa nel suo complesso, ha ampi margini di miglioramento. Questi in parte diverranno evidenti già a partire dalla conclusione dei lavori di risagomatura in corso sul tunnel del Frejus. Essa dispone di grandi capacità oggi inutilizzate, che sarebbe possibile migliorare ulteriormente con investimenti ragionevoli e con nuove motrici idonee al superamento delle pendenze più critiche (peraltro circoscritte a pochi segmenti di uno dei due binari).

4. Risolvere il nodo di Torino

Ad oggi la priorità vera su cui indirizzare gli investimenti consiste nel **nodo di Torino**. La realizzazione della cintura ferroviaria per le merci è indispensabile per conseguire significativi incrementi di capacità di trasporto per le merci e fornire un deciso impulso ad una efficiente mobilità metropolitana di merci e passeggeri.

Bisognerebbe integrare il sistema ferroviario con quello urbano, raccordare il carattere essenzialmente radiale del primo con anelli metropolitani, migliorare le caratteristiche del servizio, renderlo attraente e confortevole per i cittadini, proporre formule tariffarie che ne incentivino l'utilizzo da parte dei cittadini per la normalità degli spostamenti.

L'intervento per la risoluzione del nodo di Torino, e non la nuova Torino-Lione, rappresenta la fondamentale opera infrastrutturale necessaria ad evitare che il Piemonte e il suo capoluogo finiscano con l'essere emarginati dal Paese e dall'Europa.

Torino, 14 gennaio 2006