

“Di Pietro si è fermato a Napoli”

05/07/2007 12:48 - Legambiente contro il Ministro delle Infrastrutture

Autostrade, autostrade e ancora autostrade. Meglio se al Nord Italia. E' questa la priorità per il nostro Paese secondo l'allegato Infrastrutture al DPEF proposto dal Ministro Di Pietro. Si prosegue nel solco della tradizione con una lista di opere che, assenza del Ponte sullo Stretto a parte, altro non è se non la fotocopia di quella redatta del suo predecessore Lunardi. L'alternativa al “fallimento della Legge Obiettivo”, come scritto nel programma dell'Unione? Un elenco infinito di interventi per 118,235 miliardi di euro. La strategia per l'individuazione degli interventi prioritari? Una rigida divisione in ordine alfabetico per Regione. Ecco allora che, scorrendo le voci, si scopre che l'Italia ha bisogno di oltre 1.700 chilometri di nuove autostrade. E che le opere più urgenti sono proprio le autostrade del Nord. Non collegamenti ferroviari, non migliaia di moderni treni per il potenziamento del trasporto pubblico urbano, non decine di nuove metropolitane, per cui si prevedono pochi spiccioli e solo se avvanzeranno. E per giunta a essere più sacrificato è il sud, dove le infrastrutture di trasporto cadono letteralmente a pezzi, ma che riceve solo il 10% degli investimenti totali. Si scopre anche che per tre grandi opere ferroviarie d'interesse strategico da realizzare al Sud – l'alta velocità Napoli-Bari, la nuova linea Catania-Messina-Palermo e il raddoppio della trasversale Gioia Tauro-Taranto – lo Stato ha deciso di spendere non più di 500 milioni di Euro, la metà di quanto impegnato con la Finanziaria 2007 per gli 86 chilometri della nuova autostrada Pedemontana Lombarda. “Forse Di Pietro vive su Marte”. E' sarcastico il commento di Roberto Della Seta, presidente nazionale di Legambiente, che non usa mezzi termini per bocciare senza appello la lista delle opere presentata dal Ministro delle Infrastrutture. “Solo così si spiega come faccia a non vedere i veri punti di sofferenza del nostro sistema dei trasporti: una rete ferroviaria arretrata e insufficiente, soprattutto al Sud, e una domanda di mobilità che si concentra nelle aree urbane con un milione e mezzo di pendolari che ogni giorno si servono del treno viaggiando su convogli vecchi, rotti, sporchi e in ritardo cronico. Di Pietro inoltre non si è accorto che la politica dei trasporti, come avviene ormai in tutta Europa, va coordinata con lo sforzo per combattere i cambiamenti climatici che vedono negli spostamenti su gomma uno dei principali responsabili – conclude Della Seta -. Solo in un caso il Ministro si è dimostrato scrupoloso difensore dell'ambiente: quando ha dato lo stop a un impianto eolico off-shore davanti alle coste del suo Molise. Insomma ricoprite pure l'Italia di autostrade, ma a casa mia niente energie pulite”.

Davvero singolare è il trattamento riservato da Di Pietro al Sud Italia. Denuncia esplicitamente le decisioni ereditate dal precedente Governo “per le opere avviate il 77% dell'investimento complessivo e il 68% del fabbisogno finanziario, necessario al completamento degli interventi, è localizzato nelle Regioni del Nord, contro rispettivamente, il 10 e l'8% nelle regioni del Mezzogiorno”. Poi però non fa nulla per cambiare le cose. Persino un'opera come l'alta velocità Napoli-Bari, su cui c'è il pieno consenso delle Regioni ed è nato un comitato promotore su iniziativa di Legambiente, ottiene solo 500 milioni di euro su 4,9 miliardi appena sufficienti per 35 chilometri di raddoppio dei binari tra Cervaro e Orsara. Stessa sorte per il tanto atteso raddoppio della ferrovia Palermo-Messina che per 85 km resterà ancora a binario unico. Insomma, per Di Pietro evidentemente l'Italia finisce a Napoli. Mentre per le sole autostrade della Lombardia sono previsti 10 miliardi di euro di investimenti. Insignificante anche il capitolo dei nodi urbani. La lista del Ministro, se approvata, prolungherà la condanna a traffico e smog delle città, senza possibilità di scampo per i prossimi 20 anni. L'unico spiraglio riguarda la previsione di alcuni tratti di linee metropolitane in 6 città (Genova, Roma, Bologna, Milano, Napoli e Torino) per un totale di circa 90 chilometri. Lo stesso si può dire riguardo al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per il servizio pendolari nelle città: non ci sono risorse nella Legge Obiettivo e tutto è rinviato al piano degli investimenti di RFI che dovrà fare i conti con la concorrenza delle grandi opere (Brennero, Gottardo, Torino-Lione, ecc.). Basta un dato per far

comprendere la poca attenzione per i pendolari che in Italia viaggiano in treno: l'ammontare totale dei contratti di servizio tra le Regioni italiane e Trenitalia è pari a 1,4 miliardi di euro, ossia meno di una qualunque delle decine di autostrade che si vorrebbero costruire.

Perché il Piano delle infrastrutture proposto da Di Pietro è da bocciare:

- Il lungo elenco di opere è pronto a partire solo per le autostrade. Grazie a un prolungamento delle concessioni e ad aumenti delle tariffe si vogliono realizzare: l'Autostrada Tirrenica tra Rosignano e Civitavecchia, la Parma-Verona, la Valdastico Sud, la Gronda di Ponente a Genova. Nuove e meno rigide gare permettono di lanciare il Passante di Bologna, la Ravenna-Venezia, la Brebemi, la nuova tangenziale Est esterna di Milano, il collegamento A27-A23. Un mix di risorse private e pubbliche assicurerà la realizzazione della Pedemontana lombarda, della Pedemontana veneta, della Cremona-Mantova, della Valdastico Nord, della Asti-Cuneo, del corridoio tirrenico Roma-Latina.
- Gli interventi ferroviari possono aspettare. Non solo la maggior parte degli interventi è rinviata al Piano RFI 2007-2011 che ancora non ha il via libera per gli investimenti previsti, ma per molte opere di cui si discute da anni siamo di fronte a un rinvio sine die. Per non scontentare nessuno fanno parte dell'elenco l'alta velocità Venezia-Trieste e Genova-Milano, ma mancano completamente le risorse per realizzarle (6,128 e 4,962 miliardi di euro). Impressionanti sono gli investimenti che servirebbero per alcuni raddoppi ferroviari tante volte annunciati come imminenti: abbiamo già detto della Napoli-Bari e della Palermo-Messina, per la Genova-Ventimiglia mancano 1,540 miliardi di euro, per la "Pontremolese" Parma-La Spezia mancano 1,657 miliardi di euro, per la Orte-Falconara mancano 2,486 miliardi di euro. Per la "velocizzazione" della Roma-Pescara – il raddoppio è considerato troppo costoso – mancano all'appello 1,150 miliardi di euro.
- La parola Kyoto, semplicemente, non esiste. Il sistema dei trasporti contribuisce per circa il 30% alle emissioni di CO2 prodotte in Italia ed è il settore in più forte crescita. Ridurre le emissioni di CO2 è una scelta dell'Unione Europea e un impegno per tutti i Paesi membri. Se in questo settore si sceglie di aumentare il peso del trasporto su gomma è evidente che queste riduzioni andranno realizzate altrove. Pochi mesi fa la Commissione Europea ha bocciato il Piano delle emissioni di gas serra (PNA) presentato dal Governo italiano e ha fissato limiti più rigidi per le aziende energetiche e gli altri settori industriali, proprio perché il settore trasporti continua a aumentare le proprie emissioni e non si individua alcuna politica di inversione della tendenza.

I dati del Cresme lo dicono chiaramente: l'Italia spende quanto Spagna e Francia per le opere pubbliche, ma in quei Paesi le risorse vengono utilizzate secondo un criterio di effettiva modernizzazione e di sostenibilità. Allora è colpa degli ambientalisti se non si realizzano le opere o piuttosto di un sistema decisionale che mette all'ultimo posto la qualità dei progetti e l'integrazione nel paesaggio? I cittadini hanno un'idea molto chiara in materia e lo conferma un recente sondaggio di Eurisko e Ferpi sulla percezione che gli italiani hanno dei ritardi infrastrutturali italiani: ben l'84% pensa che la responsabilità sia in capo al governo, seguito dalle amministrazioni locali (79%). Solo il 50% crede che la colpa sia dell'opposizione delle associazioni ambientaliste, che invece sono considerate le più credibili sul fronte dell'informazione: il 52% crede che siano la fonte più affidabile, seguita dai media (48%) e dal passaparola (32%). Fanalino di coda, i politici con il 23%. "Di Pietro si faccia spiegare dai colleghi tedeschi, inglesi, spagnoli i criteri con cui loro scelgono le priorità infrastrutturali: noi siamo pronti a sottoscriverle" - aggiunge Edoardo Zanchini, responsabile Trasporti di Legambiente - "Le priorità devono essere poche e su quelle vanno convogliate le risorse: le città, dove si concentra oltre l'80% della domanda di spostamenti delle persone in Italia, il trasporto ferroviario e l'integrazione modale per offrire un'alternativa al 90% delle merci che viaggia su strada. Solo così si possono ridurre gli incidenti stradali, la congestione, l'inquinamento e le emissioni di CO2. Solo così il nostro Paese potrà finalmente dirsi più moderno e vivibile".