

## **La SS.51 e i TIR**

Si nota come sia aumentato il traffico dei TIR sulla SS.51, e come le targhe e certe volte le condizioni dei mezzi, siano le più diverse. Ciò può significare alcune cose, il traffico delle merci si svolge oramai su larga scala e proviene dalle più disparate località dell'est europeo.

La globalizzazione e la concentrazione dei mezzi produttivi, diminuisce le limitazioni del commercio, i costi di trasporto e le imprese producono a condizioni più favorevoli.

I sistemi di trasporto sfruttano le infrastrutture messe a disposizione dallo stato, e le usano gratuitamente, salvo i pedaggi autostradali che vanno a beneficio delle società concessionarie.

Il trasporto utilizza mezzi sempre più capaci e sempre più ingombranti, i conducenti di questi mezzi scelgono le strade per loro più convenienti, sembra quindi che questo sia un punto di non ritorno, infatti, il rinnovo del parco mezzi nel nostro paese punterà sui TIR, e diventerà sempre più concorrenziale la quantità delle merci trasportate.

Un altro elemento da considerare è il costo del transito, i valichi autostradali del Brennero e di Tarvisio richiedono il pedaggio, quello di Prato Drava è libero e nessun pagamento è richiesto sino all'innesto della SS.51 con l'A27.

Quindi, nel tempo, l'ingresso in Italia da Prato Drava potrà essere preferenziale per quelle provenienze, questo se non vi saranno interventi a livello europeo, od almeno della Comunità Alpe Adria.

Il traffico dei TIR sulla SS.51 impone dei costi che non sono addebitati a chi li produce, e che i residenti pagano anche se non ne ottengono nessun vantaggio, si tratta di costi indotti: inquinamento, rumore, insicurezza, ostacolo alle comunicazioni locali, perdite di tempo, consumi, costi definiti passivi e che non appaiono nei bilanci comunali, anche se sono pesanti i loro effetti sull'economia locale.

Vi è la tentazione di offrire infrastrutture o modifiche alla rete viaria, nel nostro caso questo faciliterebbe lo scorrimento e renderebbe ancor meglio appetibile la SS.51.

Le attuali condizioni, e quelle che verranno del traffico, sono gli effetti, la causa è la mancanza di una seria politica dei trasporti, che non può essere mascherata da "opere annunciate" la cui utilità, nel complesso del sistema, è tutta da dimostrare.

Non possiamo intervenire sulla causa, questo è il compito di uno stato o di una comunità vasta, intervenire sugli effetti può essere la scelta meditata di una politica locale, condivisa e attuabile, estesa dalla Val Boite alla Pusteria che indichi, come diritto-dovere, quali siano gli obiettivi e quali gli strumenti per raggiungerli.

Non siamo ancora con le spalle al muro.

12 novembre 2002