

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

(scheda a cura di Andrea Wehrenfennig, Legambiente Friuli-Venezia Giulia, aggiornata al 15.05.2007)

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 tonnn 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 tonni su strada. Nel 2000 queste cifre erano salite a 20,6 milioni per ferrovia e a 8,9 milioni di tonni 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, la superstrada Pedemontana Sequals-Gemona e il collegamento A27-A23:

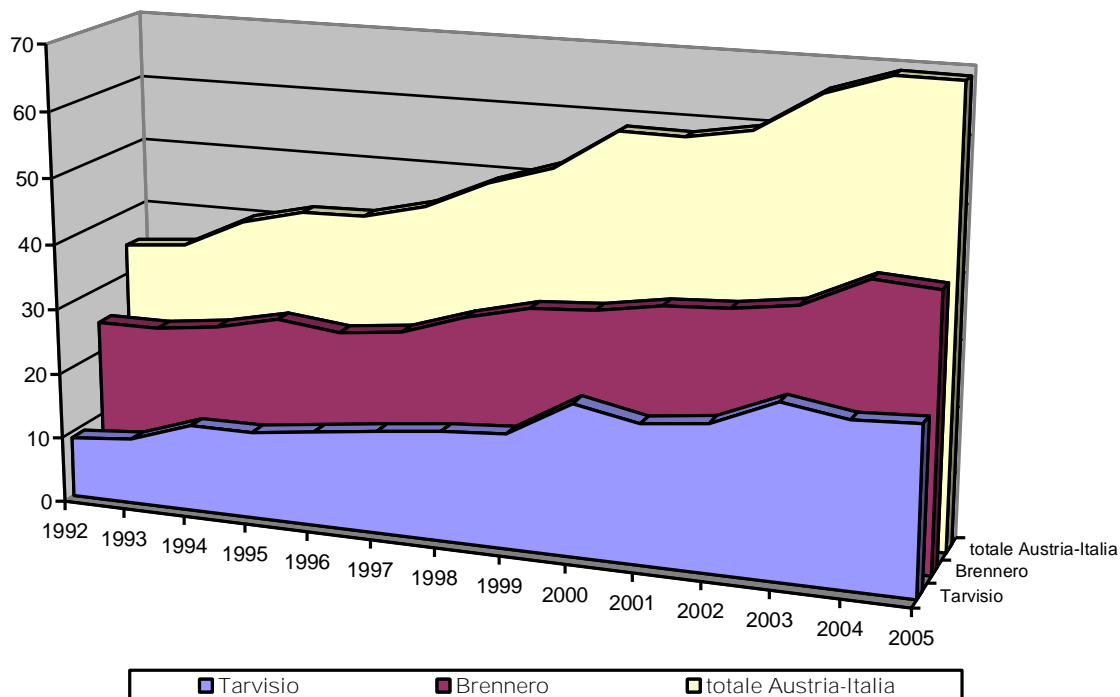
In questo quadro, sta cambiando visibilmente il ruolo del valico di Tarvisio. Sul totale del traffico merci tra Italia e Austria (cioè su strada e su ferrovia, espresso in tonnellate) nel 1984 il valico del Brennero aveva una quota del 74% e quello di Tarvisio una quota del 26%. Nello stesso anno, sul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

Nel 2005, sia per il traffico merci complessivo tra Italia e Austria che per il solo traffico merci su strada abbiamo invece i seguenti valori: 62% al Brennero e 38% 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 tra Italia e Austria (milioni tonn)

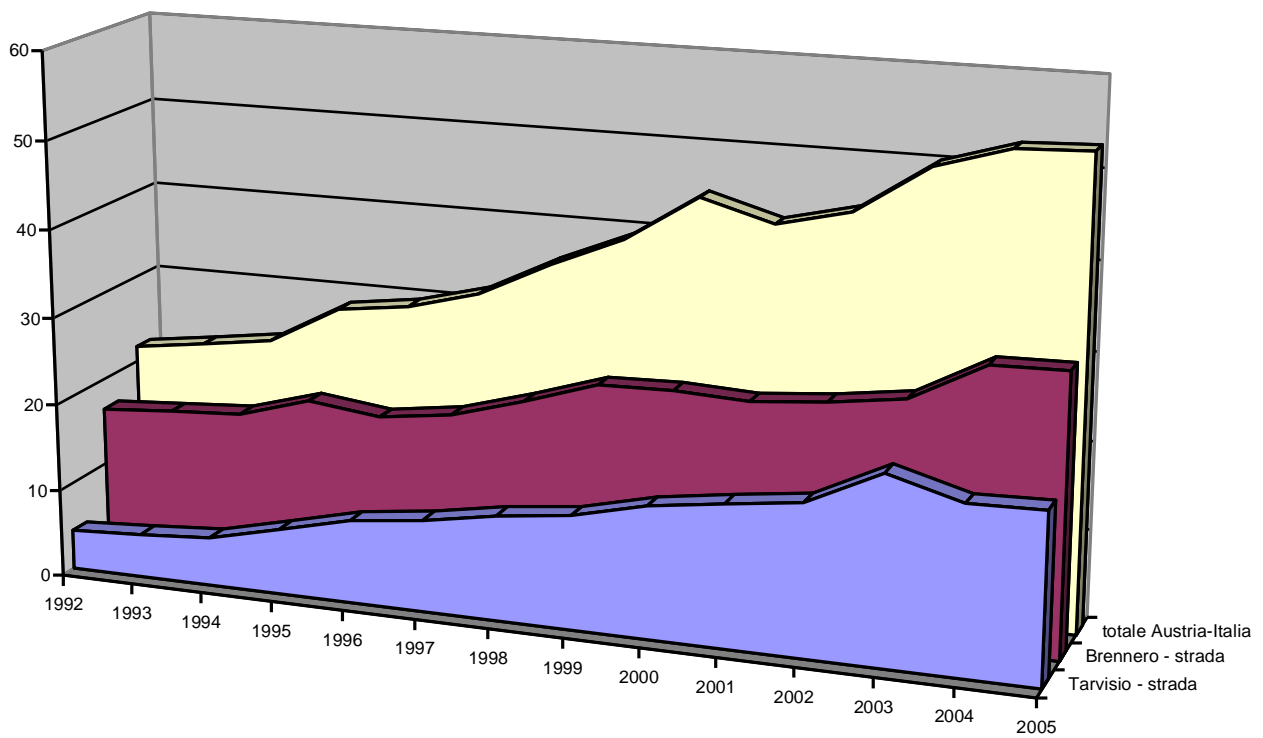


	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarvisio	9,1	10	13,2	13,2	14,4	15,6	16,7	17,4	23	21,1	22,2	26,4	24,9	25,4
Brennero	24,7	24,7	25,9	28	26,9	27,9	31,1	33,5	34,1	35,7	36,3	37,7	42,3	41,7
Totale Austria-Italia	34,5	35,4	39,9	42,2	42,4	44,7	49,1	52,1	58,3	58,2	59,9	65,9	69,1	69,0

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
strada	21,7	22,8	24	28,5	29,6	31,8	35,9	39,4	44,8	42,5	44,5	50,1	52,6	53,0
ferrovia	12,8	12,6	13,7	13,7	12,8	12,9	13,3	12,7	13,5	15,7	15,0	15,7	16,5	16,1
totale Austria-Italia	34,5	35,4	37,8	42,2	42,4	44,7	49,1	52,1	55,1	58,2	59,5	65,8	69,1	69,1

Tab. 2

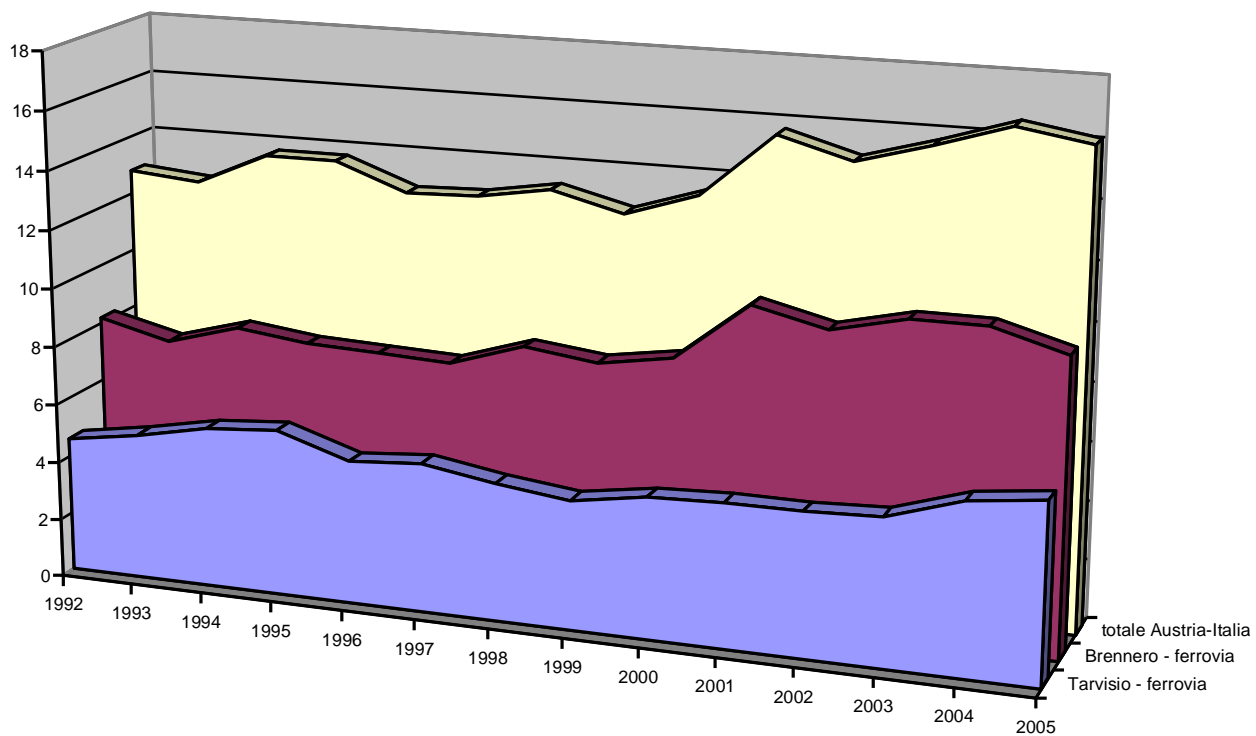
Traffico merci su strada Austria-Italia (milioni di tonn)



	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarvisio – strada	4,5	5	5,6	7,5	9,5	10,5	12	13	15	16,2	17,3	21,4	19,1	19,3
Brennero – strada	16,5	17,1	17,6	20	19	20,1	22,5	25,2	25,4	25	25,8	27	31,5	31,7
totale Austria-Italia	21,7	22,8	24	28,5	29,6	31,8	35,9	39,4	44,8	42,5	44,5	50,1	52,6	53,0

Tab.3

Traffico merci su ferrovia Italia-Austria (milioni tonn)

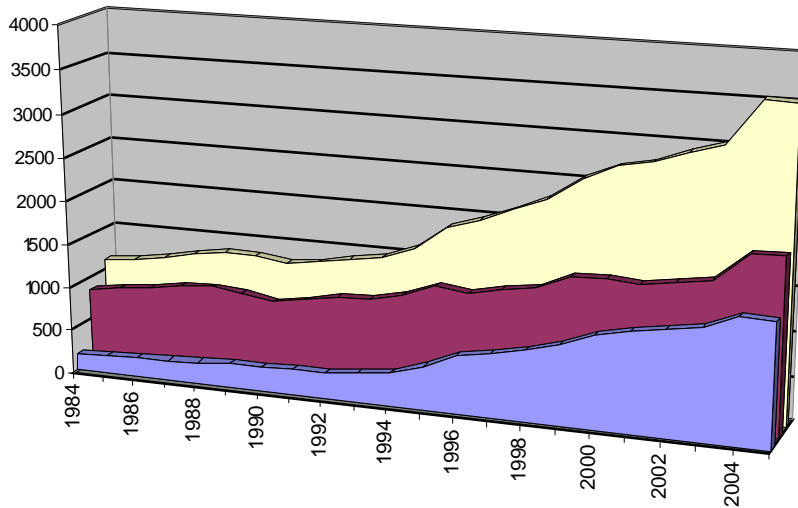


	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarvisio - ferrovia	4,6	5	5,5	5,7	4,9	5,1	4,7	4,4	4,8	4,9	4,9	5,0	5,8	6,1
Brennero - ferrovia	8,2	7,6	8,3	8	7,9	7,8	8,6	8,3	8,7	10,7	10,1	10,7	10,7	10,0
totale Austria-Italia	12,8	12,6	13,7	13,7	12,8	12,9	13,3	12,7	13,5	15,7	15,0	15,7	16,5	16,1

Tab.4

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

Traffico di veicoli merci pesanti tra Italia e Austria (1000 VMP)



■ Tarvisio - strada

■ Brennero - strada

■ totale Austria-Italia

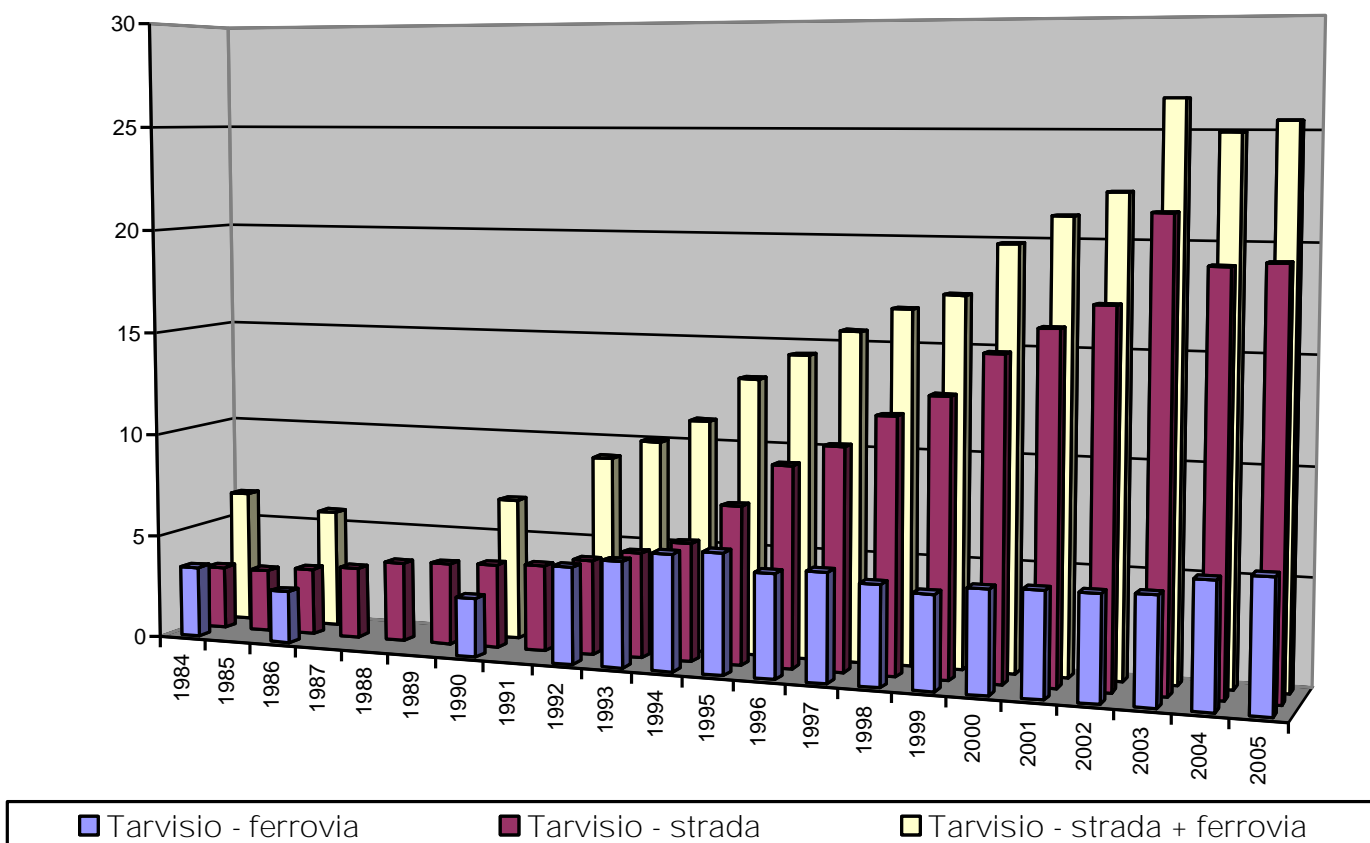
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarvisio	300	330	380	500	650	720	800	900	1270	1125	1200	1520	1404	1389
Brennero	1047	1065	1159	1300	1250	1320	1380	1550	1560	1550	1600	1650	1983	1988
Totale Austria-Italia	1394	1445	1595	1869	1980	2130	2278	2539	2923	2772	2908	3295	3522	3510

Ci troviamo infatti di fronte a un'incessante crescita del traffico di camion: a Tarvisio sono aumentati da 190.000 nel 1984 a 1.389.000 nel 2005, con un aumento di circa 6 volte delle quantità trasportate su strada (da 3 milioni di tonnellate nel 1984 a 19,3 milioni nel 2000) e, invece, con una crescita limitata delle quantità trasportate per ferrovia (da 3,4 milioni di tonnellate nel 1984 a 6,1 milioni nel 2005); 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 1992-2005 (milioni di tonn)

Trasporto merci al valico di Tarvisio (milioni tonn)



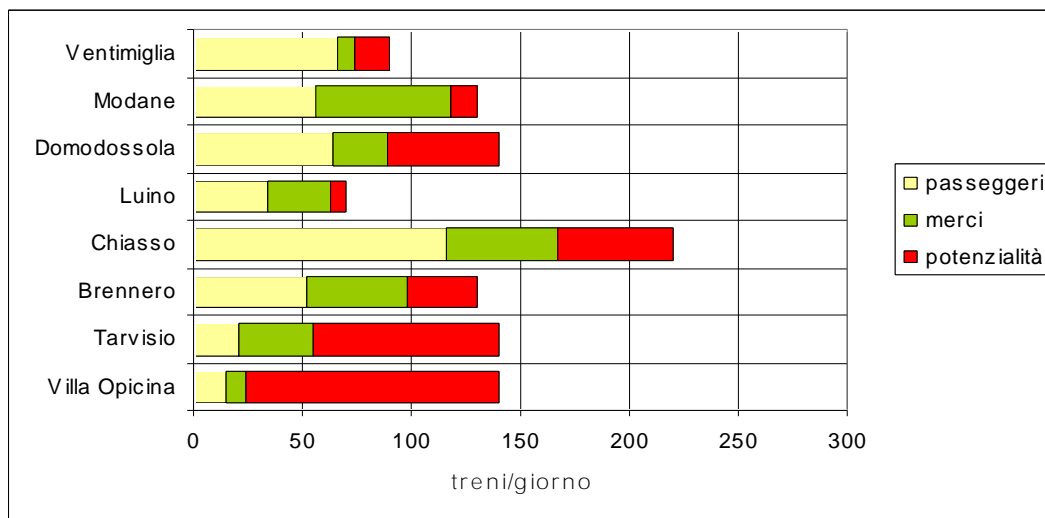
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Tarvisio - ferrovia	4,6	5	5,5	5,7	4,9	5,1	4,7	4,4	4,8	4,9	4,9	5	5,8	6,1
Tarvisio - strada	4,5	5	5,6	7,5	9,5	10,5	12	13	15	16,2	17,3	21,4	19,1	19,3
Tarvisio - strada + ferrovia	9,1	10	11,1	13,2	14,4	15,6	16,7	17,4	19,8	21,1	22,2	26,4	24,9	25,4

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

Potenzialità dei valichi ferroviari



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 opere come la superstrada Sequals-Gemona e il collegamento A23-A27, inizialmente concepiti al servizio delle comunità locali, in nuovi grandi assi di collegamento di tipo autostradale, tra la pianura padana e l’Austria, tesi 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).