



Comitato NO-TAV Torino

www.notavtorino.org

Il trasporto delle merci (in particolare attraverso le Alpi)

Scheda di sintesi con dati estratti dal pieghevole *“Il prezzo giusto per il trasporto merci”*
curato da _____:

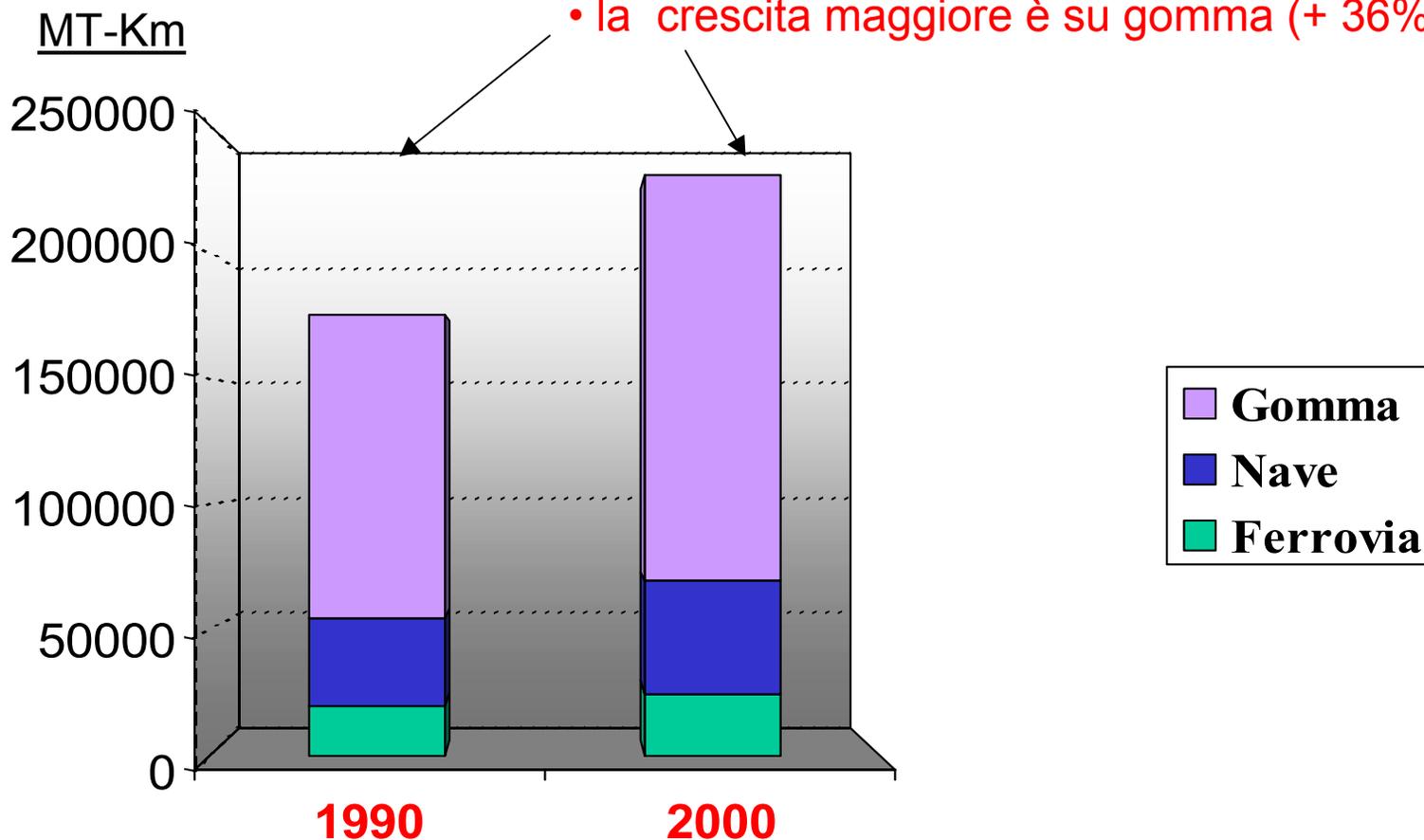
- CIPRA - www.cipra.org Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi
- WWF - www.wwf.it
- Legambiente - www.legambiente.com
- Iniziativa delle Alpi - www.iniziativa-delle-alpi.ch

Trasporto merci per modo

(elaborazione Ambiente Italia su dati CNT)

In 10 anni:

- aumentano di circa il 28% le merci circolanti;
- la crescita maggiore è su gomma (+ 36%)



Lo specifico “problema dei valichi”

Le Alpi

- non sono soltanto un ostacolo naturale agli spostamenti, ma anche un ecosistema particolarmente ricco di forme di vita, caratterizzato però da un delicato equilibrio ambientale e climatico;
- sono oggi attraversate da oltre 6 milioni di mezzi pesanti l'anno: la cosa compromette già la vivibilità in molte valli, ed intanto si attende un ulteriore incremento del traffico

Traffico pesante su gomma ai principali valichi alpini

(elaborazione di Ambiente Italia su dati Centro Studi Confetra)

Migliaia di camion/anno

	1990	1995	1998	1999	2000	2001
Ventimiglia	579	784	974	1010	1061	1102
Monginevro	-	-	-	133	119	124
Frejus	540	756	782	1371	1553	1549
Monte Bianco	739	766	769	170	-	-
TOT con FRANCIA	1858	2306	2525	2684	2733	2775
Gr. S. Bernardo	64	40	44	48	52	61
Sempione	27	21	27	30	27	67
Gottardo	548	871	1035	1101	1187	966
S. Bernardino	94	115	129	138	138	277
TOT con SVIZZERA	733	1047	1235	1317	1404	1371
Resia	64	69	98	89	93	97
Brennero	925	1300	1380	1550	1560	1550
Tarvisio	285	500	800	900	1050	1125
TOT con AUSTRIA	1274	1869	2278	2539	2703	2772
TOT GENERALE	3685	5222	6038	6540	6840	6918

- Perché tende continuamente a crescere il volume di merci trasportate?

• **Il basso costo dei trasporti** ha favorito lo sviluppo di un sistema produttivo parcellizzato, distribuito geograficamente allo scopo di sfruttare al massimo i lavoratori e l'ambiente nei luoghi dove essi sono meno tutelati: ne consegue una esasperata, ripetuta, continua movimentazione di materie prime, semilavorati e prodotti finiti.

La spirale di un tale sistema non è sostenibile, sia per l'enorme consumo di energia, sia per l'impatto sull'ambiente e la qualità della vita.

- Ma allora ha senso supportare questa crescita infinita con nuove infrastrutture?

- Non è dimostrato che il potenziamento delle infrastrutture favorisca un ciclo virtuoso di benessere ed occupazione; è anzi addirittura possibile che, sottraendo ingenti quantità di denaro pubblico ad altri impieghi, comporti effetti negativi sull'economia

- E' sbagliato incentivare l'ulteriore sviluppo dei trasporti costruendo sempre nuove infrastrutture, quando **le linee ferroviarie esistenti attraverso le Alpi continuano ad essere utilizzate per meno di un terzo della loro capacità.**

LA CONCLUSIONE SENSATA:

- **ridurre la quantità di merci circolanti**
- **utilizzare meglio le ferrovie esistenti**

- Il trasporto merci su gomma continua a crescere perché costa poco

• Il costo sostenuto dagli autotrasportatori è basso perché molti oneri indiretti ricadono sulla collettività, ossia vengono pagati da tutti noi

<u>Conseguenze dei trasporti</u>	<u>Danni nell'ambiente alpino</u>	<u>Oneri per la collettività</u>
Inquinamento dell'aria, rumore	Fauna, vegetazione, salute umana	Risanamento forestale; cure sanitarie
Incidenti stradali		Cure sanitarie
Maggiori infrastrutture	Occupazione del suolo; compromissione del paesaggio	Opere di protezione e mitigazione; Perdite nel settore turistico

Ogni anno in Italia gli oneri indiretti dei trasporti pagati dai contribuenti ammontano a 55 MILIARDI DI EURO MILLE EURO PER OGNI CITTADINO

La **Convenzione delle Alpi** prevede, nel protocollo firmato a Lucerna il 31/10/2000, l'applicazione ai trasporti di un sistema di calcolo che evidenzia i costi di infrastruttura e gli oneri indiretti

L'obiettivo è quello di introdurre progressivamente sistemi di tassazione che permettano di coprire in modo equo tutti questi costi reali

L'esempio svizzero: la TTPCP

La Tassa sul Traffico Pesante Commisurata alle Prestazioni è stata approvata da referendum nel 1994: ogni camion che circoli in Svizzera paga in rapporto alla portata (in T) ed alla distanza percorsa (in Km).

Esempio: nel 2004 un TIR da 40 T paga 80 Eurocent/Km

L'effetto prodotto dalla sua applicazione (Gennaio 2001):

- prima i Km percorsi dai TIR in Svizzera crescevano del 7% annuo;
- nel 2001 c'è stata una riduzione del 5%

Una parte dei proventi della TTPCP verrà impiegata per ammodernare la rete ferroviaria