

L'intervento

SENZA IL PROTOCOLLO SUI TRASPORTI L'ITALIA AVRA' TUTTO DA PERDERE

di MARCO ONIDA

Fra qualche giorno la Camera dei deputati voterà sulla legge di ratifica dei protocolli della Convenzione delle Alpi, attesa da quasi 10 anni. Con ogni probabilità, tuttavia, contrariamente a

quanto deciso dal Senato, che ha votato senza riserve a favore del provvedimento, la Camera stralcerà il protocollo sui trasporti.

CONTINUA A PAGINA 5

liget

Distribuito con il Corriere della Sera -

Dalla prima

Senza il protocollo

È uno dei più importanti, se non il più fondamentale, fra i protocolli della Convenzione. Ma questo è quanto implica un emendamento voluto dalla categoria degli autotrasportatori.

Come spesso accade nel nostro Paese, anche in questo caso il dibattito — almeno per quanto è dato leggere sulla stampa — risulta spesso essere (sia a destra che a sinistra) superficiale e poco fondato sulla reale conoscenza delle questioni in gioco. È quindi necessario cercare di fare chiarezza sugli aspetti sostanziali e liberare il campo da alcuni falsi miti, nella speranza che il legislatore possa decidere e assumersi la responsabilità delle scelte compiute, in piena conoscenza di causa.

Preliminarmente va sottolineato che, quando parliamo del protocollo trasporti, ci riferiamo a un provvedimento che gli altri Stati della

Convenzione delle Alpi (Francia, Austria, Liechtenstein, Germania e Slovenia), a eccezione della Svizzera, hanno da tempo ratificato. La Svizzera, pur in assenza di ratifica, applica comunque disposizioni molto più restrittive: la limitazione ai Tir e il trasporto merci su rotaia sono previsti addirittura nella Costituzione.

Fatta questa premessa, vediamo cosa stabilisce questo protocollo. L'obiettivo è quello di diminuire l'impatto dei trasporti sull'ambiente (i mezzi pesanti producono fino al 75% degli inquinanti atmosferici). Per raggiungere tale obiettivo è previsto quanto nessuno, dotato di buon senso, si sognerebbe mai di contestare: il graduale trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia. In questo contesto si inserisce la disposizione che prevede l'astensione dalla realizzazione di nuove autostrade transalpine, cioè che attraversano le Alpi da parte a parte. Per intenderci, una nuova autostrada che colleghi Venezia a Monaco lungo un tracciato interamente diverso da quelli già esistenti

ti ricadrebbe in questo divieto.

Diversamente, alle infrastrutture stradali di carattere «intralpine», comprese quindi quelle sul territorio italiano (anche un ipotetico nuovo tracciato Venezia-Bolzano), questo «divieto» non si applica. È prescritta unicamente una valutazione ambientale ed economica.

Ecco quindi alcuni falsi miti da sfatare.

1. Non è vero che ratificare il protocollo trasporti equivarrebbe a fare decidere gli altri Stati rispetto alle infrastrutture sul territorio italiano, implicando una «cessione di sovranità». È questa infatti la fantasiosa interpretazione che la Confrasperto dà nel proprio sito internet. Spetta invece all'Italia, e solo a essa, stabilire quali organi sono competenti a effettuare le valutazioni di impatto per i progetti stradali in Italia. Se quanto afferma Confrasperto fosse vero, ciò implicherebbe che l'Italia avrebbe a sua volta titolo per interferire con le valutazioni di impatto dei progetti ubicati negli altri Paesi alpini. Si può star certi che nessun al-

tro Paese avrebbe aderito a un tale sistema normativo. Inoltre, che si ratifichi o no, l'obbligo di valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture stradali è già previsto da una direttiva dell'Ue in vigore dal 1988.

2. Non è vero che, non ratificando il protocollo, si potrà realizzare una nuova autostrada dal Veneto alla Germania, dato che tutti gli altri Paesi alpini attuano già il protocollo.

3. Non è nemmeno vero che il protocollo trasporti ostacolerebbe la realizzazione delle reti ferroviarie dell'alta velocità, come si sente ogni tanto affermare. Al contrario, la costruzione e lo sviluppo di grandi assi ferroviari transalpini è proprio uno degli obiettivi del protocollo.

4. Ed eccoci al falso mito più importante: opporsi al protocollo aiuterebbe l'economia (di settore). Cosa guadagnerebbero gli autotrasportatori italiani dalla mancata ratifica? Assolutamente nulla. Perché l'Italia, geograficamente «svantaggiata» dalla «barriera Alpi» a

nord, non potrebbe che subire le attuali (Austria, Svizzera) o future restrizioni al transito di merci applicate dai Paesi a nord delle Alpi. L'unica maniera per opporvisi è invece quella di «contare», in un sistema di regole condiviso, come il protocollo trasporti, uno strumento di governance comune formulato con il pieno appoggio del governo italiano.

Gli autotrasportatori trarrebbero maggiore vantaggio non già da presunti benefici legati all'ulteriore esclusione da normative (come quello recente di poter sostare sulle piazzole di emergenza dell'Autobrennero, in barba a qualsiasi principio di sicurezza) ma dal poter fare affidamento su un Paese che partecipa a pieno titolo alle scelte condivise di politica internazionale, come avverrebbe con la ratifica del protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi.

Marco Onida,
segretario generale
della Convenzione delle Alpi