

Interrogativi sulla A31 - Valdastico



Da molti anni i Verdi del Trentino, insieme ad altre associazioni e movimenti, si oppongono al completamento della A31-Valdastico: non per ragioni "ideologiche", ma per molti e validi motivi, oggettivamente verificabili.

Non è vero che con la nuova autostrada si riuscirebbe a decongestionare il traffico e a ridurre l'inquinamento.

E' vero invece che la Valdastico provocherebbe un aumento del traffico - com'è accaduto ovunque siano state realizzate nuove autostrade - e quindi maggior inquinamento dell'aria e da rumore. Già oggi - senza Valdastico e senza terza corsia dell'Autobrennero - il livello di inquinamento da ozono ha superato a Trento Nord i limiti di legge dal 1997 (dato medio annuo), mentre l'inquinamento da biossido di azoto, nella medesima zona, ha superato mediamente nell'anno i limiti di legge nel 1996, 1997 e nel 2001.

Più trasporto pubblico per le persone e più ferrovia per le merci. L'unico modo per ridurre l'inquinamento e decongestionare il traffico stradale è quello di

trasferire il più possibile il trasporto merci dalla gomma alla rotaia, potenziando le ferrovie della Valsugana e del Brennero, e di favorire il più ampio uso del trasporto pubblico. Da molti anni si propone un sistema leggero di metropolitana in Trentino: bisogna finalmente realizzarlo, magari impiegando quelle risorse ingentissime che si vorrebbero destinare alla Valdastico.

Una alleanza tra Trentino e Alto Adige per territorio e salute. Da molti anni gli studiosi ci indicano che la sopravvivenza dell'ecosistema alpino potrà essere irrimediabilmente compromessa se aumenterà il traffico su gomma attraverso le vallate alpine. La Provincia autonoma di Bolzano si oppone sia all'ampliamento dell'Autobrennero, sia alla realizzazione dell'Alemagna, sia alla Valdastico, che inciderebbe in ogni caso sul traffico dell'Autobrennero. Non lo fa certo per pregiudizi ideologici o per autolesionismo economico. L'Alto Adige si oppone coerentemente e tenacemente perché ha a cuore la sopravvivenza del proprio territorio. Anche in Trentino dobbiamo avere questa consapevolezza

e dobbiamo creare finalmente un fronte comune - da Borghetto al Brennero - contro nuove autostrade che si vorrebbero costruire, incuranti della nostra salute, del nostro benessere, della nostra agricoltura e della nostra stessa sopravvivenza.

Quale futuro per il Trentino? Malgrado vi siano ormai pochissime fabbriche chimiche o inquinanti, in Trentino vi sono moltissimi casi di tumori e malattie respiratorie. Le cause sono molte, ma nessun scienziato oggi mette più in discussione che l'in-

quinamento da traffico sia una delle cause principali di queste malattie. Nuove autostrade non significano solo asfalto e cemento in più e meno verde, ma anche meno salute, cioè maggiori malattie incurabili e quindi una peggior qualità della vita, oltre a nuove spese sanitarie. Non è questo il futuro che vogliamo per il nostro Trentino e per l'intero ecosistema alpino.

**Pino Finocchiaro
Roberto De Bernardis Roberto
Franceschini "Bistecca" Andrea
Frapporti Mauro Previdi**



"Mozione del treno"

● traffico ● ambiente ● salute

Il documento dei Verdi di Baviera, Tirolo, Alto Adige/Südtirol e Trentino sul traffico pesante

Documento elaborato e sottoscritto il 26 agosto 2003 durante una "iniziativa sul treno", partita da **Rosenheim** (Baviera) con tappe e conferenze-stampa a **Innsbruck** (Tirolo), **Bolzano** (Alto Adige/Südtirol) e **Trento** (per il Trentino).

L'intero arco alpino è uno spazio vitale, ricreativo ed economico particolarmente sensibile. Gli ecosistemi delle Alpi reagiscono con molto anticipo alle immissioni dannose come quelle derivanti dal traffico. Noi Verdi vogliamo assicurare che lo spazio alpino sia protetto e trattato con la necessaria cura, per il bene della sua popolazione e dell'ambiente.

L'asse del Brennero è il collegamento transalpino più colpito dal traffico pesante. Nel 2002 1.600.000 mezzi pesanti hanno attraversato il Brennero. In seguito alla particolare topografia delle valli alpine e alle dinamiche atmosferiche molto differenti da quelle riscontrate in pianura, le **substanze inquinanti** derivanti dal traffico pesante qui producono danni fino a nove volte superiori. Inoltre, **il rumore** prodotto non danneggia soltanto chi abita nelle imme-

diate vicinanze, ma tutti gli abitanti dei pendii che si affacciano alle arterie di traffico.

La situazione attuale: il traffico attraverso le Alpi continua ad aumentare, i limiti per ossidi di azoto, ozono e polveri fini vengono superati, la disciplina degli ecopunti sarà abolita. **Per i Verdi è giunta l'ora di dire basta.**

I Verdi della Baviera, del Tirolo, dell'Alto Adige/Südtirol e del Trentino chiedono ai propri governi:

● Misure immediate:

La **salute** della popolazione delle Alpi deve avere la precedenza sulla libera circolazione delle merci. Per non superare i limiti di inquinamento atmosferico il numero di mezzi pesanti circolanti sull'asse del Brennero deve essere ridotto di almeno 300.000 all'anno. 40 tonnellate di ossidi di azoto all'anno per ogni chilometro d'autostrada sono davvero troppe.

● Pieno impiego delle misure possibili a livello nazionale

a) Le decisioni sui divieti di transito notturni, festivi e nei fine settimana, divieti settoriali (per mezzi con alte emissioni o determinate merci), limiti di velocità e altre misure di controllo del traf-

fico stradale devono rimanere nella sfera di competenza dei singoli Stati. Questo tipo di misure deve essere applicabile anche alle rotte transeuropee che attraversano zone sensibili.

b) Vanno garantiti severi ed efficaci controlli dei trasporti di merci pericolose, delle condizioni di lavoro dei conducenti, dei limiti di peso e di altre prescrizioni in merito, poiché nelle zone sensibili le possibili conseguenze delle infrazioni sono ancora più gravi.

c) In ogni modo va garantito che non venga costruito nessun nuovo itinerario di transito attraverso le Alpi e che quelli esistenti non vengano potenziati.

● Una nuova disciplina dei pedaggi stradali

Bisogna mettere fine all'era dei prezzi stracciati per il trasporto merci su gomma. Nella zona sensibile delle Alpi e nelle altre zone sensibili va applicato un road pricing analogo alla tassa sul trasporto pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) in vigore in Svizzera. Ciò significa:

a) il pedaggio va esteso a tutta la rete stradale per evita-

re percorsi di "fuga", rendere più efficiente il settore dei trasporti e ottenere sufficienti fondi per la costruzione di infrastrutture ferroviarie;

b) l'ammontare del pedaggio deve essere alzato al livello svizzero (circa 0,62 euro/km per un mezzo di 40 tonnellate a partire dal 2005) ed essere collegato al livello di emissioni del mezzo.

● Condizioni chiare per la galleria di base del Brennero:

a) Finché il trasporto merci su strada non sarà reso sensibilmente più costoso per rendere competitiva la rotaia, ogni grande opera ferroviaria sarà solo uno spreco di denaro pubblico.

b) La logistica ferroviaria va migliorata in modo decisivo per rispondere alle esigenze attuali.

c) Può essere presa in considerazione la realizzazione del tunnel di base del Brennero solo se con tale infrastruttura è possibile spostare sulla ferrovia almeno

i tre quarti dell'intero traffico merci sull'asse del Brennero. Contemporaneamente vanno decisamente limitati i flussi globali di transito. L'attuale progetto del tunnel di base del Brennero e le attuali politiche dei trasporti non garantiscono affatto il raggiungimento di questi risultati.

d) Prima di decidere sulla galleria di base, devono essere assicurate tutte le linee di accesso da sud. Queste non devono portare ulteriori disagi alle valli interessate e pertanto **in ambito alpino non sono proponibili tracciati all'aperto.**

I Verdi sono l'unica forza politica che ha sviluppato un modello alternativo al principio della libera circolazione delle merci - il **modello "Alpi zona sensibile"** - e promuovono questo modello a livello europeo. È un modello orientato alla cosiddetta "verità dei costi", che chiede una limitazione del volume di traffico attraverso le Alpi e promuove il potenziamento delle ferrovie.

● **per il Parlamento europeo: Reinhold Messner** (euro-parlamentare eletto nel Nord-Est)

● **per il Trentino: Iva Berasi** (assessore provinciale all'Ambiente), **Marco Boato** (deputato verde dell'Ulivo), **Fulvio Forrer** (presidente INU - Istituto nazionale di urbanistica - del Trentino), **Pino Finocchiaro** (vice-presidente dei Verdi del Trentino)

● **per l'Alto Adige/Südtirol: Cristina Kury** (consigliere provinciale e capogruppo regionale Verdi-Grüne-Vöer), **Leander Moroder** (ladino, portavoce dei Verdi sudtirolesi), **Riccardo Dello Sbarba** (ex direttore de «Il Mattino dell'Alto Adige», capolista dei Verdi sudtirolesi), **Hanspeter Niederkofler** (portavoce per il settore traffico)

● **per il Land Tirol: Eva Lichtenberger** (deputata tirolese al Parlamento di Vienna), **Georg Willi** (capogruppo dei Grünen nel Landtag Tirol)

● **per la Baviera: Margarete Bause** (presidente dei Grünen bavarese), **Martin Runge** (consigliere nel parlamento bavarese), **Adil Oyan** (Rosenheim).