

Rincarare pro-Tav al Frejus, ma l'Italia non si allinea

La Convenzione delle Alpi che richiama l'Eurovignetta è stata stralciata del "protocollo trasporti"

di MASSIMILIANO BORGIA

IL TAV si dovrebbe fare anche con i soldi ricavati dagli aumenti delle tariffe riservate ai Tir dei tunnel del Frejus e del Bianco. Lo prevede l'aggiornamento dell'Eurovignetta, il sistema tariffario europeo ideato nel 1999 per scoraggiare

progressivamente il trasporto su gomma, almeno per chi usa i veicoli più inquinanti. E lo prevede anche il nuovo trattato italo-francese siglato nel gennaio scorso, ancora da ratificare dai due parlamenti, che cita proprio la modulazione dei pedaggi per finanziare il Tav in funzione della classe d'inquinamento, e un altro aumento del 3,5 per cento, per pagare sia il tunnel autostradale di sicurezza, sia lo spostamento su ferro (tra cui è compresa la nuova linea ad alta capacità).

Dell'Eurovignetta si parla da quasi 15 anni, ma non è mai stata applicata. Il 7 giugno dell'anno scorso, l'Europarlamento ha approvato l'Eurovignetta III, a cui ha dato il definitivo via libera anche il Consiglio d'Europa il 12 settembre. La normativa europea è quindi in vigore. La nuova tariffazione per i tunnel transfrontalieri ha visto, però, il voto contrario dell'Italia (e della Spagna).

L'Eurovignetta è stata pensata negli anni '90 proprio per scoraggiare il trasporto su Tir almeno per gli attraversamenti delle vallate alpine e per finanziare nuove linee ferroviarie europee. Questo dispositivo non è ancora stato applicato per l'attraversamento delle Alpi Occidentali anche perché è legato a norme di applicazione degli stati membri (in questo caso di Francia e Italia) che finora non sono state varate dal nostro Paese. Tra i due, a fare più resistenza è proprio l'Italia.

Il casello di pedaggio al tunnel del Frejus: le tariffe più salate per i mezzi inquinanti porterebbero fondi per la costruzione del Tav

La nuova tariffazione per i tunnel transfrontalieri ha visto il voto contrario di Italia e Spagna

Da noi, il governo Berlusconi, con l'atteggiamento ostruzionistico della Lega, non ha mai legiferato e il centrodestra non ha nemmeno fatto ratificare dal Parlamento la Convenzione delle Alpi, il trattato che contiene il richiamo all'adozione dell'Eurovignetta.

Insomma, la tratta internazionale e il tunnel di base dovrebbero essere pagati con un piano finanziario che prevede anche gli introiti dei pedaggi maggiorati dei tunnel alpini, tra cui il Frejus e il Bianco, ma in Italia i partiti non stanno facendo nulla per rendere applicabile questo passo dell'accordo bilaterale e della norma europea. Tra i due stati, infatti, solo la Francia ha approvato la Convenzione alpina e da Parigi è arrivata la sollecitazione a inserire nel trattato sulla Torino-Lione il richiamo fondamentale all'Eurovignetta per il finanziamento dell'opera. La Francia ha deciso, tra l'altro, già l'entrata in vigore dei nuovi aumenti.

L'Eurovignetta prevede di aggiungere 3-4 centesimi (per veicolo a km, in media) al costo di utilizzo delle infrastrutture e si applicherà ai veicoli superiori alle 3,5 tonnellate. Se uno Stato membro intende concedere deroghe ai mezzi fino a 12 tonnellate, dovrà comunicarne le ragioni alla Commissione europea. I soldi vanno ai governi e non alle società autostradali. In cambio, gli stati membri si impegnano a investire il



15 per cento dei ricavi totali nelle reti di trasporto transeuropee. I fondi rimanenti dovrebbero essere utilizzati per attenuare gli effetti nocivi e per sviluppare i sistemi di trasporto in maniera sostenibile e le direttrici europee.

I veicoli a motore meno inquinanti saranno esenti dai costi dell'inquinamento atmosferico fino al 1° gennaio 2014 per la classe di emissione Euro V, e fino al 1° gennaio 2018 per la classe Euro VI. Nelle aree sensibili e nelle zone montuose, ai costi esterni si aggiungerà una maggiorazione fino al 25 per cento per i veicoli più inquinanti (da Euro 0 a Euro II) e, a partire dal 1° gennaio 2015, sarà esteso alla classe Euro III. Per ottenere una gestione più efficiente del

traffico il tasso di variazione dei pedaggi potrà arrivare fino al 175 per cento nelle aree congestionate, con tariffe superiori applicabili nelle cinque ore di punta e con tariffe più basse per gli altri periodi.

Ai tempi dell'approvazione, gli europarlamentari italiani impegnati nella Commissione trasporti, Antonio Cancian e Carlo Fidanza, avevano votato contro, ritenendolo «un colpo pesante per il nostro settore dell'autotrasporto e, più in generale, per il nostro Paese».

Stesso atteggiamento con l'approvazione della Convenzione delle Alpi, quando è passata al Senato. La Lega ha ottenuto lo stralcio

del "protocollo trasporti", parte integrante della Convenzione che contiene il richiamo alla disincentivazione del traffico su gomma, motivando la propria contrarietà a norme che penalizzano l'autotrasporto. Ora siamo alla vigilia del successivo passaggio alla Camera dove un drappello di deputati cercherà di fare approvare la Convenzione senza nessun stralcio e dunque anche con il Protocollo trasporti. Contro l'Eurovignetta e contro il Protocollo trasporti della Convenzione si era espresso anche il sottosegretario ai trasporti Mino Giachino (Pdl).

«Il centrodestra, e in particolare la Lega, preferisce preoccuparsi per i camionisti presenti nel suo elettorato piuttosto che approvare

le misure che scoraggiano il traffico merci su gomma - rileva Vanda Bonardo, responsabile nazionale per le Alpi di Legambiente - La Convenzione è stata approvata da quasi tutti gli stati alpini e l'Eurovignetta è stata inserita nella normativa di parecchi stati europei. Ma l'Italia preferisce continuare a sottostare al ricatto dell'autotrasporto, un settore che, tra l'altro, continua a ricevere incentivi, mentre si taglia al trasporto pubblico locale». «Il passaggio dal trasporto su gomma alla ferrovia - continua la Bonardo - non avverrà mai se non si metteranno in campo norme che scoraggino l'uso del camion. Per questo le dichiarazioni di principio a cui assistiamo da oltre un decennio non bastano. Vogliamo vedere atti concreti».

Altra fonte di finanziamento per il Tav arriverà direttamente da una parte dei ricavi dovuti all'aumento dei pedaggi al Frejus, modulati fino al 2015, già previsti per pagare anche la galleria di sicurezza del Frejus. Una parte arriverà anche dagli introiti del Bianco. L'aumento per i due tunnel è del 3,5 per cento.

Gli autotrasportatori da tempo si preparano all'entrata in vigore degli aumenti tariffari ai valichi per scoraggiare l'uso dei Tir e per finanziare l'alta capacità. «Non siamo mai stati pregiudizialmente contrari - dichiara Enzo Pompilio D'Alcantara, segretario provinciale della Federazione autotrasportatori italiani - Ma serve la giusta gradualità e, soprattutto, non si deve colpire indiscriminatamente. Un aumento di 30 euro del passaggio al Frejus, per tutti, penalizza le imprese locali, quelle che rappresentano oltre la metà dei clienti del tunnel. Siamo parlando del normale scambio tra Piemonte e Rhone Alpes, di camionisti che fanno anche tutti i giorni la tratta Torino-Lione. Per queste aziende sarebbe una batosta in un momento di crisi».