



La globalizzazione e l'attraversamento delle Alpi: opzioni alternative di politica dei trasporti¹

Gerardo Marletto^{1*}

¹Università di Sassari – Dipartimento di Economia Impresa Regolamentazione

Sommario

L'articolo assume lo scenario di crescita dei flussi globali di trasporto e, in particolare, la crescita dei flussi *Far-East*→Europa attraverso il Mediterraneo. A partire da tale scenario di crescita delinea tre opzioni alternative di politica dei trasporti, di cui evidenzia i riferimenti di teoria economica ed illustra gli interventi che ne derivano, con particolare riferimento alla questione dell'attraversamento delle Alpi.

a). L'opzione dello sviluppo. Punta a candidare l'Italia come "piattaforma logistica" al servizio dei flussi *Far-East*→Europa, per sfruttare le opportunità di reddito e di occupazione che ne deriverebbero. Assegna particolare rilevanza allo sviluppo della capacità dei porti e alla loro integrazione nelle reti fondamentali, nazionali ed europee. Ne deriva tra l'altro la necessità di costruire nuove maglie ferroviarie e stradali di attraversamento delle Alpi. Un'azione di marketing territoriale per l'attrazione di investimenti esteri nel settore della logistica completa questa prima opzione.

b). L'opzione dello sviluppo sostenibile. Assume dall'opzione precedente la considerazione della posizione geografica italiana come opportunità di sviluppo. Punta però a ridurre gli effetti ambientali negativi, con particolare riferimento alla protezione dell'ambiente alpino. Strumenti tipici di tale opzione sono:

- la dissuasione con strumenti economici del trasporto stradale di attraversamento delle Alpi,
- la preferenza per l'ammodernamento e la costruzione di infrastrutture di trasporto ferroviario,
- la promozione del trasporto intermodale e della logistica moderna.

c). L'opzione della decrescita. Parte dalla considerazione delle Alpi come bene comune non riconducibile in alcun modo al mercato e dalla considerazione esplicita della sua limitata capacità di carico (*carrying capacity*). Ne deriva l'orientamento alla dissuasione del traffico di attraversamento e, di conseguenza, l'opposizione alla costruzione e al potenziamento delle grandi opere di corridoio. Corollario rilevante è la promozione della "logistica del ciclo corto", capace cioè di rendere economicamente sostenibile il consumo di beni prodotti localmente.

L'articolo si conclude analizzando gli elementi critici di ciascuna opzione e individuando le questioni meritevoli di ulteriore approfondimento.

Keywords: Politica dei trasporti; Alpi; Sviluppo; Sostenibilità; Decrescita.

1. L'opzione dello sviluppo

¹ Versione incompleta e non definitiva, da non citare.

* Corresponding author: Gerardo Marletto (marletto@uniss.it).

1.1. Il trasporto e la logistica come supporto della globalizzazione

Secondo questa opzione, la globalizzazione è il classico esempio di processo *win-win*; essa infatti rappresenta un'opportunità sia per le economie avanzate, sia per quelle che con diversi gradi di successo si avviano lungo la strada dello sviluppo (Krugman, 1991). Il trasporto è considerato un elemento essenziale della globalizzazione economica, consentendo alle merci di spostarsi tra nuove e vecchie aree di consumo e di produzione. Costi bassi e tempi ragionevoli di spostamento sono garantiti innanzitutto dalla modalità marittima – e, in particolare, dal crescente ricorso al sistema di trasporto e *transshipment* dei *container*; al trasporto stradale e ferroviario compete invece il completamento via terra degli spostamenti, per raggiungere i punti estremi di origine e di destinazione dei flussi di merci.

In sostanza dunque al trasporto viene assegnato un ruolo ancillare: esso infatti non determina i processi mondiali di integrazione e sviluppo, ma semplicemente li rende possibili. In questo quadro assumono particolare rilevanza i servizi di trasporto, che devono essere disponibili a condizioni economicamente sostenibili; le infrastrutture invece perdono il ruolo cruciale per lo sviluppo che molta letteratura aveva loro assegnato (Banister e Berechman, 2000)²: sono “ancelle” di secondo ordine, necessarie (ma non sufficienti) per la produzione dei servizi di trasporto, cruciali soprattutto nelle tratte di completamento terrestre degli spostamenti intercontinentali.

Assume invece un ruolo del tutto nuovo la logistica: essa infatti non è più intesa come mera ottimizzazione delle funzioni di trasporto, movimentazione e immagazzinamento, così come esse appaiono dall'interno del singolo impianto produttivo. La moltiplicazione dei punti di origine e di destinazione dei flussi e la necessità di governare processi sempre più spinti di *just in time* della produzione e della distribuzione, spingono infatti la logistica in due direzioni solo apparentemente divaricate: da una parte la sua gestione diviene una delle funzioni manageriali cruciali per il governo strategico dell'impresa, dall'altra la sua produzione viene sempre più affidata in *outsourcing* a grandi gruppi specializzati. E sono proprio questi grandi gruppi a gestire ormai direttamente una quota consistente dei flussi globali di merci, secondo logiche proprie di instradamento delle merci, di integrazione dei carichi secondo modelli *hub&spokes* e di scelta delle modalità di trasporto. Ciò ha un rilevante effetto anche sul rapporto tra trasporti e territorio: la localizzazione di un *hub* di trasporto e logistica di un grande operatore (ad esempio per il Sud Europa) dipende sempre più dalla competizione tra regioni e stati nell'offrire condizioni localizzative migliori, in particolare in termini di accessibilità della macro-area che dovrà essere servita. Per questo motivo le infrastrutture di trasporto rappresentano un elemento essenziale della competizione tra territori, tornando così a ricoprire un ruolo cruciale – seppure indiretto – per lo sviluppo locale (Bologna, 2001).

1.2. Le Alpi come barriera

Prendere atto di questo nuovo scenario di crescita dei flussi globali trasporti e di trasformazione dell'industria internazionale della logistica, per l'Italia ha significato una revisione delle basi stesse delle politiche per il trasporto delle merci. Il che ha

² Anche se va ricordato che gli economisti regionali si sono storicamente divisi tra sostenitori dello sviluppo equilibrato, dove le infrastrutture di trasporto contribuiscono a ridurre i divari regionali, e sostenitori dello sviluppo squilibrato, dove, al contrario, le infrastrutture di trasporto facilitano l'acuirsi dei divari. Per una trattazione sintetica dei due approcci si veda Fabbri (1996).

interessato – pur con le dovute differenze di sensibilità tra gli schieramenti politici – i Governi che negli ultimi anni si sono alternati alla guida del Paese.

Così ad esempio recitava il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica del 2001: “i Paesi sedi di grandi porti (Francia, Paesi Bassi, Belgio e Germania) puntano giustamente su un nuovo vantaggio competitivo, ovvero sull'installazione sul loro territorio di grandi piattaforme logistiche per la distribuzione europea, collocate vicino a porti e aeroporti, a grandi bacini di traffico, a grandi snodi viari e ferroviari. (...) La combinazione tra porti, aeroporti e piattaforme logistiche rappresenta la nuova soluzione vincente alla quale l'Italia deve adeguarsi con estrema rapidità, dotandosi di strumenti specifici di marketing territoriale che consentano di attrarre investimenti in piattaforme logistiche per la distribuzione sull'Europa del sud, la Penisola iberica, i Balcani e il bacino del Mediterraneo (...)”. (Ministero dell'Ambiente et al., 2001, pagg. 42-43)

Ma va da sé che candidarsi ad essere centro di lavorazione e di smistamento di flussi di trasporto intercontinentali significa attivare flussi di attraversamento, che cioè non hanno né origine né destinazione nel territorio italiano. Da qui la necessità di costruire nuove infrastrutture e potenziare quelle esistenti.

Ed ecco allora cosa si evidenzia già nell'introduzione del recentissimo “Patto per la logistica”: “Il tema dell'attraversamento dei valichi alpini e quello della portualità per i traffici trans-oceanici sono alcuni dei punti chiave di questa sfida avendo posto: a) per i valichi alpini, la questione all'attenzione dell'Europa, evidenziando con forza il maggior costo che subisce l'Italia per le criticità ai valichi, sia in termini di aumento dei costi dell'autotrasporto che, di riflesso, di competitività del sistema-Paese; b) per la portualità, ponendo l'attenzione alla posizione del Sistema Paese nel nuovo scenario degli scambi mondiali orientati nel Far East”. (Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, 2006, pag. 3)

In questa chiave deve essere dunque interpretata l'azione del Governo italiano durante la presidenza del secondo semestre del 2003 del Consiglio d'Europa – sostenuta da un Masterplan realizzato *ad hoc* (Isfort, 2004) – per l'inserimento delle infrastrutture di attraversamento alpino tra le priorità per il completamento delle Reti transeuropee. La nuova lista delle trenta opere prioritarie comprende infatti ben tre infrastrutture per il superamento delle Alpi le quali, pur restando saldamente inserite negli obiettivi fondamentali della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione sociale ed economica³, sono evidentemente guidate anche dall'obiettivo di integrare flussi intercontinentali e continentali. Probabilmente l'esempio più coerente con questa nuova logica è il cosiddetto “corridoio dei due mari” che, per collegare i porti di Genova e di Rotterdam, deve valicare le Alpi con due nuove opere ferroviarie: il terzo valico ligure e il nuovo Sempione. (Parlamento Europeo e Consiglio Europeo, 2004)

Negli orientamenti europei resta sempre evidente la tradizionale preferenza per le modalità di trasporto alternative a quella stradale, ribadita nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti (Commissione Europea, 2001): i tre progetti prioritari che interessano le Alpi sono infatti tutti ferroviari⁴. Ciò che colpisce è però il divario tra la nuova capacità ferroviaria che si realizzerebbe (comprendendo anche i nuovi tunnel ferroviari svizzeri in costruzione) e l'utilizzo ben lontano dalla saturazione della capacità esistente (Debernardi, 2003). I nuovi progetti di attraversamento alpino ferroviario non possono allora che giustificarsi con l'aspettativa (e l'auspicio) di nuovi

³ Obiettivi sanciti dagli articoli 154-156 del Trattato dell'Unione.

⁴ Colpisce del resto che le attuali infrastrutture ferroviarie di attraversamento siano state tutte realizzate prima della “grande guerra” e che quelle stradali siano tutte successive al 1950 (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2001).

flussi di attraversamento che, attraverso i porti italiani, siano destinati al cuore dell'Europa.

Coerentemente con questo approccio – e con la costante crescita del trasporto con camion attraverso le Alpi (specialmente sui versanti francese e austriaco) – proprio dall'Italia, in particolare nel corso della XIV^a legislatura, sono venute spinte a sostegno di nuovi progetti stradali di attraversamento alpino. Si tratta per il momento di orientamenti e di pressioni che non hanno trovato sbocchi concreti, ma che però si sono riflesse in atti comunque importanti:

a) la mancata sottoscrizione italiana del Protocollo trasporti della Convenzione per la protezione delle Alpi⁵ che, tra l'altro, impegna le parti contraenti a non costruire nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino;

b) l'inserimento del progetto dell'autostrada Asti-Cuneo-Nizza – col nuovo traforo del Mercantour – nel primo elenco delle opere pubbliche inserite nelle procedure della cosiddetta “legge obiettivo” (Cipe, 2002) e nello schema della Rete stradale transeuropea (Parlamento Europeo e Consiglio Europeo, 2004).

Come già evidenziato, è parte integrante di questo approccio il marketing territoriale finalizzato ad attrarre investimenti diretti dei grandi operatori globali del settore dei trasporti e, soprattutto, della logistica. Iniziativa esemplare di questo tipo è l'*Holland International Distribution Council*, organizzazione privata *non-profit* che lavora in stretta collaborazione con l'Agenzia olandese per gli investimenti esteri e che ha lo scopo di promuovere l'Olanda come “porta d'accesso” all'Europa per le imprese estere⁶. Si tratta di un'esperienza di successo che è stata presa a modello anche in altre parti del mondo (ad esempio negli Stati Uniti con il *Maryland Distribution Council*⁷) e che si è tentato di avviare anche in Italia (con la nascita dell'*Italian Distribution Council*) ma per il momento ancora senza esiti soddisfacenti. Del resto, per la sua morfologia e per la sua economia, in Italia hanno più ragion d'essere iniziative su ambiti più ristretti; non stupisce quindi che si stiano moltiplicando le azioni di marketing territoriale a forte connotazione logistica a livello regionale (tra cui spiccano quelle della Campania e del Piemonte⁸) o addirittura sub-regionale. (Giola, 2006)

Proprio il caso del Piemonte conferma il nesso rilevante che esiste tra attrazione degli investimenti logistici e rilevanza delle infrastrutture portuali e di attraversamento alpino: il territorio piemontese viene “venduto” sui mercati internazionali, da una parte sottolineando la vicinanza al porto di Genova e l'esistenza di vie di accesso stradali e ferroviarie al resto d'Europa, dall'altra inserendo la logistica tra i settori-chiavi del futuro sviluppo regionale grazie alla ritrovata centralità italiana nei flussi di trasporto tra Europa e Medio-Estremo Oriente.

2. L'opzione della sostenibilità

2.1. Il trasporto come consumo dell'ambiente globale

Con questo approccio la questione ambientale diventa cruciale; secondo i principi ormai consolidati della sostenibilità, si tratta infatti di rendere compatibili i processi di

⁵ Della Convenzione si tratterà più diffusamente nel capitolo successivo.

⁶ Maggiori informazioni si possono trovare nel ricchissimo sito internet: www.hidc.nl

⁷ Sito internet: www.mdc.org

⁸ Anche in questo caso maggiori informazioni si possono avere consultando i rispettivi siti internet: www.logicampania.it e www.itp-agency.org

sviluppo con la riproducibilità delle risorse, in maniera tale da lasciare inalterato il “capitale” ambientale a disposizione per le generazioni future (Brundtland, 1987). Il che vale anche per la moltiplicazione dei flussi di trasporto che caratterizza il processo di globalizzazione e che determina effetti ambientali negativi su scala globale (consumo di energia non rinnovabile, effetto serra, ecc.) e su scala locale (inquinamento atmosferico e acustico, incidenti, ecc.).

In prima battuta era addirittura parso realistico – specialmente in ambiente comunitario (Parlamento Europeo e Consiglio Europeo, 2002) – l’obiettivo del *decoupling*: riuscire a ridurre l’intensità di trasporto per unità di merce prodotta e distribuita, in misura più che proporzionale rispetto alla crescita dei flussi di trasporto. Tale obiettivo è rapidamente risultato irrealistico; proprio la globalizzazione, coi processi di delocalizzazione e di deverticalizzazione che la connotano, ha portato addirittura al risultato opposto: il commercio mondiale continua a crescere più del prodotto mondiale⁹ con effetti facilmente immaginabili sul fabbisogno di servizi di trasporto.

L’attenzione si è allora spostata sulla riduzione degli impatti ambientali per unità di merce trasportata e distribuita, obiettivo da affidare sostanzialmente a uno strumento cruciale: l’integrazione dei carichi, per consentire l’aumento della dimensione media delle spedizioni e, di conseguenza, il maggior uso delle modalità di trasporto meno inquinanti.

Si tratta di un obiettivo che il sistema globale dei trasporti ha in parte perseguito spontaneamente in virtù di due processi complementari:

- l’avvento e la successiva crescita dei grandi operatori globali del trasporto e della logistica, in grado di integrare i carichi di una molteplicità di imprese produttrici e distributrici di merci (Centro studi Federtrasporto e Nomisma, 1999-2005);
- la crescente “containerizzazione” dei flussi intercontinentali di merce, che a sua volta ha consentito il ricorso a navi sempre più capienti e la diffusione del sistema del *transhipment* (Francesetti e Foschi, 2003).

L’attenzione della politica dei trasporti si è allora concentrata sulla fase della terminalizzazione dei flussi globali della merce: quando cioè il trasporto da intercontinentale diviene continentale. Semplificando di molto questioni anche complesse, l’obiettivo diventa riuscire a trasferire anche alla scala locale i benefici ambientali che derivano dall’integrazione, standardizzazione e organizzazione logistica dei flussi globali. Tale obiettivo si traduce sostanzialmente nella promozione¹⁰: dell’intermodalità, cioè della terminalizzazione via mare e via ferrovia dei flussi globali, e dell’*outsourcing* logistico, cioè del superamento del trasporto e della logistica in conto proprio a vantaggio di soggetti imprenditoriali specializzati.

Sullo sfondo restano senza risposta due quesiti cruciali: questi processi, spontanei o guidati dalla politica, sono in grado:

- a livello globale, di ridurre il consumo di risorse ambientali (innanzitutto di energie non rinnovabili) sino al livello della loro riproducibilità?
- a livello locale, di compensare la spinta di ogni territorio a cercare di attrarre quote crescenti dei flussi di attraversamento generati dalla globalizzazione?

⁹ Tra il 2000 ed il 2004 il Pil mondiale è cresciuto del 30% mentre il commercio mondiale è cresciuto del 43% (dati World Bank in dollari USA correnti).

¹⁰ Anche su questi temi la migliore visione integrata è quella proposta nel Libro bianco europeo sui trasporti (Commissione europea, 2001).

2.2. *Le Alpi come risorsa ambientale*

L'approccio di *policy* basato sullo sviluppo sostenibile assume come un dato la crescita, in generale, dei flussi globali di trasporto e, in particolare, di quelli di attraversamento delle Alpi, con l'obiettivo di ridurre il loro impatto ambientale.

L'atto che probabilmente meglio ne sintetizza le finalità e gli strumenti applicativi è la Convenzione delle Alpi del 1991¹¹, col connesso Protocollo di attuazione nel settore dei trasporti del 1998¹²; già nell'articolo 2 della Convenzione le parti contraenti si impegnano infatti ad attivare strumenti "al fine di ridurre gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico interalpino e transalpino ad un livello che sia tollerabile per l'uomo, la fauna, la flora e il loro habitat, tra l'altro attuando un più consistente trasferimento su rotaia dei trasporti e in particolare del trasporto merci, soprattutto mediante la creazione di infrastrutture adeguate e di incentivi conformi al mercato, senza discriminazione sulla base della nazionalità". Il "Protocollo Trasporti" specifica meglio le finalità generali alla base degli interventi (art. 1) sottolineando che occorre "(...) garantire il traffico intraalpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza dei sistemi di trasporto e favorendo i vettori meno inquinanti e con minore consumo di risorse ad un costo economicamente sopportabile" e "condizioni di concorrenza equilibrate tra i singoli vettori". Le parti contraenti si impegnano dunque a (art. 3) "tener conto delle esigenze dell'economia in modo tale da: aa) incrementare l'autofinanziabilità del settore dei trasporti e internizzare i costi esterni; bb) promuovere lo sfruttamento ottimale delle potenzialità dell'infrastruttura esistente; cc) salvaguardare i posti di lavoro nelle aziende e imprese competitive che operano nei vari settori economici".

La compatibilità con i processi economici – e, in particolare, con i meccanismi del mercato e della concorrenza – è dunque esplicita; ne deriva di conseguenza la necessità di incorporare anche le risorse ambientali che definiscono l'arco alpino nei computi economici, a livello sia di sistema che di singolo operatore economico.

Operativamente ciò si traduce in due linee principali d'intervento: a) la promozione del trasporto ferroviario, anche attraverso la costruzione e lo sviluppo di "grandi assi transalpini"¹³; b) l'applicazione del principio della "verità dei costi" attraverso l'uso di strumenti fiscali che consentano di imputare a chi li genera i costi di infrastruttura e i costi esterni.

Tra i contraenti della Convenzione delle Alpi, il Paese che ha dato più coerentemente seguito alle indicazioni di politica dei trasporti contenute nel relativo Protocollo è sicuramente la Svizzera che può essere considerata la *best practice* in materia di trasporto alpino sostenibile.

¹¹ La Convenzione delle Alpi è una convenzione internazionale intesa a realizzare la protezione e lo sviluppo sostenibile dell'arco alpino. La Convenzione delle Alpi è stata firmata a Salisburgo (Austria) il 7 novembre 1991 da Austria, Francia, Germania, Italia, Svizzera, Liechtenstein e UE. La Slovenia ha firmato la Convenzione il 29 marzo del 1993. Un protocollo supplementare ha consentito l'accesso al Principato di Monaco. La Convenzione è entrata in vigore il 6 marzo 1995 (in Italia il 27 marzo 2000).

¹² Per definire gli aspetti particolari della Convenzione quadro sono stati previsti dodici Protocolli di attuazione settoriale relativi a dodici campi (di cui quattro sono ancora da elaborare). Il Protocollo trasporti è stato sottoscritto dalla parti nel 1998 ed è entrato in vigore il 18 dicembre 2002, ma non è stato ancora ratificato dall'Italia.

¹³ Importanti corollari della "preferenza ferroviaria" del Protocollo sono il già citato impegno ad astenersi dalla costruzione di nuove strade transalpine di grande comunicazione e lo sfruttamento delle potenzialità offerte dalla navigazione come alternativa al trasporto terrestre.

A partire dall'inizio degli anni '90 la Svizzera ha avviato nelle sedi istituzionali la definizione di un'articolata politica per lo sviluppo del trasporto ferroviario che, tra l'altro¹⁴, ha portato all'approvazione della costruzione di due nuove gallerie di base per il superamento delle Alpi attraverso il Loetschberg (la cui entrata in servizio è prevista per il 2007) e il San Gottardo (in servizio nel 2015/2016), esplicitamente finalizzate a rendere più competitivo il trasporto per ferrovia delle merci.

Dal 1° gennaio 2001 in Svizzera viene riscossa la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) che sostituisce la precedente tassa *à forfait* sul traffico pesante. La TTPCP si applica ai camion con peso totale superiore a 3,5 tonnellate ed è commisurata: ai chilometri percorsi, al peso totale del veicolo e alle sue emissioni. Gli obiettivi che si intendono perseguire con questo strumento sono: limitare l'aumento del volume di traffico pesante; promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia e ridurre l'inquinamento. Due terzi dei proventi della tassa vanno alla Confederazione elvetica che li utilizza per finanziare lo sviluppo della rete ferroviaria¹⁵; da sottolineare che l'importo della tassa verrà progressivamente incrementato parallelamente all'apertura dei due nuovi tunnel ferroviari transalpini¹⁶. L'amministrazione svizzera ha verificato che sino ad oggi la TTPCP ha prodotto risultati positivi in termini di riduzione dei veicoli-km, di rinnovo del parco-veicoli e di concentrazione dei carichi. (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2004)

In realtà per completare un ipotetico modello ideale di politiche per il trasporto alpino sostenibile è necessario prendere in considerazione anche il programma comunitario "Marco Polo", strumento attivato nel 2003 dalla Commissione europea per promuovere il trasporto intermodale e – più in generale – le modalità di trasporto alternative al "tutto-strada" (trasporto ferroviario, cabotaggio marittimo e navigazione interna). Il "Marco Polo" è stato un programma che ha riscosso un grande successo, raccogliendo un numero di domande ben superiore alle pur consistenti disponibilità finanziarie (100 milioni di Euro stanziati tra il 2003 ed il 2006). Proprio a seguito di questo successo, è stato proposto il cosiddetto "Marco Polo II" (appena approvato in prima lettura dal Parlamento europeo) che si differenzia dal precedente, non solo per le maggiori disponibilità finanziarie (740 milioni di Euro stanziati per il periodo 2007-2013), ma anche per l'inserimento tra le iniziative ammesse al finanziamento delle "autostrade del mare" e dei progetti di riorganizzazione di filiere logistiche in grado di garantire una riduzione del traffico stradale.¹⁷

3. L'opzione della decrescita

¹⁴ La politica di ammodernamento della ferrovia svizzera prevede infatti anche: il progetto "Ferrovia 2000", per la riorganizzazione e lo sviluppo dei trasporti interni; il raccordo della Svizzera occidentale ed orientale alla rete europea ad alta velocità; il risanamento fonico, a patire dalle principali direttrici. Fonte: www.bav.admin.ch

¹⁵ Il terzo residuo è gestito direttamente dai Cantoni per compensare i costi non coperti del trasporto stradale.

¹⁶ Maggiori dettagli sulla TTPCP si possono trovare nel sito internet dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale: www.are.admin.ch

¹⁷ Va ricordato anche che l'esperienza del "Marco Polo" si basa sulla precedente sperimentazione realizzata col programma PACT che tra il 1997 ed il 2002 ha erogato 35 milioni di Euro. Tutte le informazioni, nonché le fonti normative, relative ai programmi PACT e "Marco Polo" si trovano nello specifico sito internet della Commissione europea: ec.europa.eu/transport/marcopolo/index_en.htm.

3.1. *Il trasporto come consumo dell'ambiente globale*

Un'analisi quantitativa oggettiva del rapporto tra gli attuali processi economici e il sistema energetico globale – che, è bene ricordare, ha il sole come unica fonte esterna – evidenzia la natura velleitaria e irrealistica del paradigma della sostenibilità. I due principi della termodinamica stanno lì a ricordarci che il pianeta non è in grado di sopportare l'attuale modello di produzione e di consumo, neanche a seguito di consistenti e prolungati sforzi per renderlo ambientalmente compatibile. Non si tratta dunque, come auspicano i sostenitori della sostenibilità, di conteggiare anche i valori ambientali nei processi economici, ma di ricordarci che sono i processi economici a dover essere riconsiderati criticamente alla luce delle dinamiche e degli equilibri ambientali. (Georgescu-Roegen, 1971)

E' questa, seppure violentata nella sintesi, la base teorica dell'opzione politica della "decrecita" (Cacciari, 2006): per consentire realmente la sopravvivenza dell'ambiente globale occorre puntare alla costruzione di un nuovo sistema economico che riduca il consumo di energia e la produzione di rifiuti (Pallante, 2005). Si tratta di un obiettivo da raggiungere contrastando la "mercificazione" della società e favorendo la diffusione dei beni e dei servizi ad alto contenuto di relazionalità, prossimità e convivialità e a basso contenuto di energia, unica strada per consentire l'aumento del benessere nel quadro di una non più rinviabile riduzione dello sviluppo (Bonaiuti, 2004). Corollario importante è "muoversi di meno, trasferire meno oggetti" (Tartaglia, 2006, p. 249)

In questa visione la globalizzazione, con la moltiplicazione dei flussi di trasporto che determina, appare allora come una vera e propria iattura, da avversare con due strumenti, uno a carattere costruttivo e l'altro difensivo.

Lo strumento costruttivo è il consumo delle produzioni locali (dunque l'esatto contrario di uno degli elementi costitutivi della globalizzazione) da rendere economicamente sostenibile attraverso l'uso degli strumenti organizzativi e tecnologici propri della logistica moderna; in altri termini si tratta di rafforzare e diffondere una vera e propria logistica del "ciclo corto"¹⁸, in grado di rendere compatibili alti redditi per i produttori e bassi prezzi per i consumatori. Ancora in altri termini: occorre applicare anche al settore dei trasporti il necessario processo di "riconversione ecologica" delle attività produttive (Cacciari, 2006, p. 103).

Lo strumento difensivo si basa invece sul ribaltamento logico del concetto della sostenibilità: non si tratta più infatti di rendere compatibile la globalizzazione con l'ambiente, ma di prendere atto che la "capacità di carico" del pianeta è stata già superata¹⁹. L'ambiente deve, essere dunque sottratto alla pressione delle forze di mercato, sia quelle spontanee, sia quelle artificialmente introdotte proprio dalle politiche per la sostenibilità (tasse e sussidi "verdi", permessi d'inquinamento scambiabili, ecc.). La riscoperta e la rielaborazione del concetto giuridico del "bene comune" sono elementi essenziali di questa azione per la "de-mercantilizzazione" dell'ambiente (Ricoverti, 2005):

¹⁸ Nella terminologia logistica l'attributo "corto" ha normalmente un'accezione temporale e indica un sistema logistico che consente di dare rapidamente risposta a mutamenti della domanda; qui invece l'attributo "corto" ha una dimensione spaziale e indica un sistema logistico che consente - attraverso processi di disintermediazione e di informatizzazione - di rendere vantaggioso il consumo di prodotti locali.

¹⁹ La letteratura sul concetto di *carrying capacity* è sterminata, un primo approccio sistematico si può tentare a partire da Salamon et al. (1994, cap. 9). Il testo è integralmente disponibile su internet: www.unu.edu/unupress/unupbooks/uu09ue/uu09ue00.htm

- gli elementi che compongono l'ambiente (l'aria, l'acqua, il paesaggio, ecc.) non sono scambiabili sul mercato perché la loro proprietà non è né pubblica, né privata, ma collettiva;

- la loro gestione non può dunque essere mediata da strumenti economici, ma deve essere realizzata attraverso strumenti democratici di partecipazione e condivisione²⁰.

3.2. *Le Alpi come bene comune*

La traduzione dell'opzione della decrescita in politiche per l'attraversamento delle Alpi dovrebbe coerentemente svilupparsi lungo tre direttrici tra loro complementari.

La prima dovrebbe essere innanzitutto di carattere istituzionale: le Alpi dovrebbero essere infatti dichiarate "bene comune internazionale", con un impatto rilevantissimo sulle competenze dei diversi Stati interessati, che sarebbero costretti a una cessione di sovranità ben superiore a quelle connessa alla Convenzione delle Alpi. Lo status di bene comune dovrebbe essere il passo propedeutico per due interventi concreti:

a) la valutazione della capacità di carico residua dell'ambiente alpino, con particolare riferimento ai flussi di trasporto delle merci;

b) l'attivazione di forme di riduzione dei traffici di attraversamento grazie ad interventi di razionamento selettivi, basati su una valutazione di necessità dei flussi.

La seconda direttrice di intervento dovrebbe avere natura di politica dei trasporti di sistema, con l'obiettivo di evitare che la terminalizzazione europea dei traffici globali debba prevedere l'attraversamento delle Alpi. Anche in questo caso si tratterebbe di lavorare in una duplice direzione:

a) vietando gli interventi di marketing territoriale che generano come sottoprodotto l'aumento dei flussi transalpini di merci (sintetizzabili ad esempio nell'idea che il Porto di Genova – o tutto il Nord-Ovest italiano – siano la "porta naturale" di accesso da Sud all'Europa);

b) ricercando valide alternative strutturali che consentano di aggirare le Alpi, non solo valorizzando corridoi terrestri alternativi, ma riconsiderando anche le opportunità offerte dal trasporto marittimo.

E' evidente che in questo modo si dovrebbe rinunciare ad ogni pretesa di difendere gli interessi economici locali e nazionali: dovendo tenere in considerazione la necessità di conservare l'ambiente alpino, diventerebbe infatti collettivamente razionale ritenere Marsiglia, Trieste e persino i porti del *Northern range* (Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema, ecc.) come una migliore alternativa a Genova, La Spezia (per non parlare di Napoli o di Salerno) per i flussi di trasporto *Far East*→Europa.

La terza direttrice d'intervento si configurerebbe come politica industriale finalizzata ad innescare e diffondere innovazioni logistiche che, "accorciando il raggio tra produttori e consumatori" (Cacciari; 2006, p. 108), consentano di aumentare la quota delle merci locali sul totale dei consumi e di ridurre di conseguenza i flussi internazionali di merci. Iniziative di questo tipo oggi vengono già attivate, ma con l'intento principale di promuovere il consumo, rendendoli riconoscibili, dei prodotti locali e regionali. Si tratterebbe dunque di moltiplicarle – possibilmente coordinandole a livello nazionale (se non europeo) – con lo specifico intento di ridurre l'intensità di trasporto delle merci.

²⁰ Del resto anche Garrett Hardin – autore del citatissimo "The Tragedy of the Commons", pubblicato nel 1968 da Science – dopo trent'anni ha specificato che la tragedia non è nei beni comuni in sé, ma nei beni comuni non gestiti (*unmanaged commons*). Vedi:

www.garretthardinsociety.org/articles/art_extension_tragedy_commons.html

Non è un caso che in questo paragrafo si sia sin qui usato il condizionale; l'opzione della decrescita non ha infatti avuto sino ad oggi la capacità di entrare non solo nella "stanza dei bottoni", ma neanche nel dibattito corrente di politica dei trasporti²¹. Per trovare qualche scarna proposta operativa bisogna frequentare convegni e leggere riviste a forte connotazione politica, oppure farsi guidare dalle intelligenti provocazioni di un comico²².

4. Conclusioni

In conclusione possono essere tentate due operazioni:

- a) mettere in evidenza i limiti di ciascuna delle tre opzioni alternative di politica dei trasporti per l'attraversamento delle Alpi, e
- b) individuare i filoni di lavoro per successivi approfondimenti.

Riguardo al primo punto si può evidenziare sinteticamente che:

- l'opzione dello sviluppo ha il merito di aver colto la trasformazione strutturale del sistema dei trasporti internazionali causata dalla globalizzazione, ma trascura completamente la questione ambientale e, in particolare, gli impatti negativi dei flussi di attraversamento alpino;

- l'opzione dello sviluppo sostenibile ha il merito di sfruttare strumenti di natura economica per ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, ma non assegna sufficiente attenzione al rapporto tra capacità di carico dell'arco alpino e flussi di trasporto (anche se resi sostenibili);²³

- l'opzione della decrescita ha infine il merito di denunciare l'evitabilità di flussi di trasporto transalpino, ma ancora non è riuscita ad esplicitare le conseguenze in termini di *policy* che ciò comporta.

Ne deriva di conseguenza la possibilità di sviluppare le future attività di studio:

- in una chiave di *public choice*, per studiare i meccanismi economici e politici che portano gli interessi privati (in particolare quelli del settore della progettazione, costruzione e gestione delle infrastrutture) ad avere una così rilevante capacità di condizionamento delle politiche;

- in una chiave di *ecological economics*, per verificare l'esistenza di studi sulla capacità di carico delle Alpi, in particolare rispetto ai trasporti;

- in una chiave più strettamente di politica dei trasporti, per capire se sono alternative o complementari le politiche per la sostenibilità e per la decrescita e per approfondire il contenuto tecnico ed operativo di queste ultime, sempre con riferimento al rapporto tra Alpi e trasporti.

Bibliografia

- (2000) *Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi del 1991 nel settore dei trasporti (Protocollo "Trasporti")*, Archivio di Stato Austriaco, Lucerna
- (2001) *Convenzione per la protezione delle Alpi (Convenzione delle Alpi)*, Archivio di Stato Austriaco, Salisburgo

²¹ Diverso è invece l'impatto operativo dell'opzione della decrescita in altri settori, in particolare in quelli dell'acqua (Petrella, 2003) e dell'energia (Pallante, 2005).

²² Il riferimento è all'ormai famoso "blog" di Beppe Grillo e all'articolo "Pomodori e buoi dei paesi tuoi" del 16 dicembre 2005 (http://www.beppegrillo.it/2005/12/il_pomodoro_cin.html).

²³ Espresso in altri termini, si potrebbe sostenere che essa dedica molta attenzione ai valori relativi (cioè alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti garantita dalle politiche per il trasporto sostenibile) e poca ai valori assoluti (cioè al totale di impatto ambientale che comunque ne risulta).

- Banister, D. e Berechman, Y. (2000) *Transport Investment and Economic Development*, UCL Press, London.
- Bologna, S. (2001) “Appendice al 7° Capitolo”, In: Ministero dell’Ambiente et al.
- Bonaiuti, M. (a cura di) (2004) *Obiettivo decrescita*, EMI, Bologna.
- Brundtland, G. (a cura di) (1987) *Our common future: The World Commission on Environment and Development*, Oxford University Press, Oxford.
- Cacciari, P. (2006) *Pensare la decrescita. Sostenibilità ed equità*, Ed. Carta - Intramoenia, Roma.
- Centro Studi Federtrasporto e Nomisma (1999-2005), “L’internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell’impresa italiana”, *Scenari del trasporto*, nn. 2-7
- Cipe (2002) ““Legge Obiettivo”: 1° programma delle infrastrutture strategiche”, Delibera n. 121 del 21/12/2001, *G.U. n. 51 S.O.*
- Commissione Europea (2001), *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte. Libro Bianco*, Lussemburgo, Comunità europee
- Debernardi, A. (2003) *Le stime e gli scenari del traffico ferroviario nell’arco alpino*, Polinomia, Milano.
- Fabbri, D. (1996) “Infrastrutture di trasporto, sviluppo economico e divari regionali”, In: Centro Studi Federtrasporto (a cura di) *Ricerca economica e trasporto. Le prospettive della ricerca in Italia*, SIPI, Roma.
- Francesetti, D. e Foschi, A. (2003) “Modelli di sviluppo nell’industria marittima”, *l’industria*, n. 1
- Giola, O. (2006) “Marketing territoriale? Eppure si muove”, *Euromerci* gennaio-febbraio
- Georgescu-Roegen, N. (1971), *The Entropy Law and the Economic Process*, Harvard University Press, Cambridge Mass.
- Isfort (2004), *Per un Master Plan della mobilità in Europa. Rapporto finale*, Roma
- Krugman, P. (1991), *Geography and Trade*, Leuven University Press, Leuven.
- Ministero dell’Ambiente, Ministero dei Lavori Pubblici e Ministero dei Trasporti (2001) *Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, Roma.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Consulta Generale dell’Autotrasporto (2006) *Patto per la logistica. Un accordo di settore per la competitività del sistema Paese*, Roma.
- Parlamento Europeo e Consiglio Europeo (2002) “Decisione che istituisce il sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente”, *GUCE* L 242/1 del 10.9.2002.
- Parlamento Europeo e Consiglio Europeo (2004) “Decisione sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti”, *GUCE* L 201/1 del 7.6.2004.
- Pallante, M. (2005), *La decrescita felice*, Editori Riuniti, Roma.
- Petrella, R. (2003) “La rivoluzione dell’acqua”, *Capitalismo Natura Socialismo* nn. 53-54.
- Ricoveri, G. (a cura di) (2005), *Beni comuni tra tradizione e futuro*, EMI, Bologna.
- Salamon, J.J., Sagasti, F.R. e Sachs-Jeantet, C. (1994), *The uncertain quest: science, technology and development*, United Nations University Press, Tokyo - New York - Paris.
- Tartaglia, A. (2002) “Trasporti e sistema economico”, *Capitalismo Natura Socialismo* n. 50.

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2001) *Attraverso le Alpi. Traffico merci su ferrovia e su strada attraverso le Alpi*, Uste, Berna

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2004) *Equa ed efficace. La tassa sul trasporto pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) in Svizzera*, Uste, Berna