



«Sì al tunnel del Brennero»

Donati: il valico porta nel cuore d'Europa

Ha definito una tragedia lo «spacchettamento» tra ministero dei Trasporti e ministero delle Infrastrutture. «Le continue discussioni tra Di Pietro e Bianchi, note a tutti e all'ordine del giorno, preoccupano soprattutto per il rischio che si vengano a creare politiche contrapposte sulla mobilità». La senatrice verde Anna Donati, presidente della commissione Lavori Pubblici del Senato, è intervenuta ieri per una lezione sulla mobilità sostenibile alla Scuola di formazione politica e culturale Alexander Langer, presso la sala Rosa del palazzo della Regione.

«Tropo facile dire no a tutto - ha sostenuto - La strategia vincente è sedersi insieme a un tavolo e ragionare sui progetti». Il rischio che si corre sono dei blitz dove vengono approvati progetti non sostenibili. Sul tavolo ci sono un miliardo e mezzo di finanziamenti ciascuno per i valichi del Brennero e della Valsusa. «Sono convinta che la maggioranza della popolazione non sia contraria a nuove ferrovie. Lo sono delle minoranze attive che gridano più forte - ha continuato - Se condiviso dalla popolazione un progetto può essere approvato, ma sono necessarie modifiche sostanziali. Ora i sindacati della Valsusa, sulla questio-

ne Tav, possono partecipare alla discussione e definire le loro priorità. Come Verdi dico che non ci può essere contrarietà assoluta, ma dialogo. Il finanziamento si concentra sui valichi, mentre noi abbiamo bisogno di progetti unitari che comprendano l'ammodernamento e gli snodi ferroviari intorno alle città, progetti che invece sono in forte ritardo. Se in Valsusa il progetto è diviso in due parti, valico e tutto il resto, quello del Brennero è spezzettato in più parti, e non comprende le tratte di accesso e i collegamenti delle città. Occorre fare un riesame in senso unitario dei progetti, ma sullo sfondo c'è Bruxelles, che vuole l'avvio del bando entro aprile 2006 e un progetto "maturo" entro la fine di dicembre, altrimenti addio finanziamenti». Caso Brennero e caso Valsusa sono diversi sono mol-

ti aspetti. L'autostrada del Brennero ha una saturazione del 65%, si è intervenuti con ammodernamenti robusti della ferrovia, non si vuole la terza corsia e la concessionaria sta accantonan-

do fondi che vuole investire sul treno, e il valico porta nel cuore dell'Europa. «La gestione Willeit è ottima, anche se tutto ruota sul valico e di quello che succede tra Verona e il confine non

è dato sapere» mentre in Valsusa non c'è nulla di tutto ciò e la Francia non ha politiche di contenimento del traffico come l'Austria. «La priorità va data al Gotardo - ha detto Donati - poi al

Brennero e infine alla Valsusa».

Sulla mobilità e la necessità di trovare alternative rapide la senatrice ha presentato statistiche desolanti. In Italia ci sono 581 auto per mille abitanti. Nelle città questo rapporto sale a 955 auto, mentre la statistica europea parla di 450 auto per mille abitanti. Il 93% degli italiani usa l'auto per spostarsi, solo il 6% usa il trasporto pubblico, le corsie dedicate a autobus e tram sono risibili così come la rete delle ciclabili, appena 0,1 metri per abitante. Il traffico nelle città è il diretto responsabile del 70% delle emissioni inquinanti e uno studio ha messo in evidenza come nel periodo 1996-2002 i picchi di inquinamento siano responsabili diretti di 4.800 morti. Una situazione allarmante che però si scontra con una mentalità trasversale agli schieramenti politici: il binomio più auto più benessere. «La ricetta, ha concluso la senatrice - è governare la domanda. Dissuadere in ogni modo l'accesso delle auto alla città, creando ostacoli, barriere, riducendo le corsie e creare percorsi lunghissimi per collegare due punti della città, oltreché aumentare le tariffe dei parcheggi e eliminare i parcheggi, di superficie e sotterranei, nei centri storici».

I.V.