



**Il presidente**  
Innocenzo  
Cipolletta

## Trasporti «Il rischio di sottoutilizzare le grandi opere. Contro i camion pedaggi più elevati e controlli severi»

# Cipolletta: tir inquinanti e pericolosi, ora basta

### Il presidente delle Ferrovie: una svolta o getteremo gli investimenti per l'alta velocità

MILANO — «L'altra mattina, all'alba, sono andato da Trento a Verona in auto. Il paesaggio autostradale che ho attraversato: Tir parcheggiati per la sosta-notturna nelle piazzole di emergenza, non una libera in 90 chilometri; Tir posteggiati addirittura lungo le corsie d'emergenza; stazioni di servizio impraticabili, con automobilisti costretti a fare la ginnastica tra decine e decine di camion. E ancora: un interminabile muro di mezzi pesanti che viaggiano senza rispettare la distanza di sicurezza e davanti al quale ti dici: "Ma se sono costretto a rientrare nella corsia più lenta, come faccio a non farmi stritolare?". A firmare il racconto di viaggio lungo uno dei tratti di autostrada più trafficati d'Italia è il presidente delle Ferrovie Innocenzo Cipolletta.

**Presidente, e mentre attraversava questo «paesaggio autostradale» a cosa ha pensato?**  
«Al fatto che se le cose restano così, i milioni e milioni di investimenti che stiamo facendo nell'Alta velocità non serviranno a niente».

**In che senso, scusi?**

«Nel senso che se, al di là degli investimenti, non arrivano anche politiche adeguate per disincentivare l'utilizzo della gomma per il trasporto merci, le nuove opere resteranno sottoutilizzate».

**A quali si riferisce?**

«A tutte. In primis alla Torino-Milano-Salerno, linea ad alta velocità ma anche ad alta capacità, per il trasporto merci: i lavori saranno ultimati per la fine del 2009. Poi al Brennero, abbiamo già iniziato a scavare e siamo abbastanza avanti. C'è poi il tunnel



del Frejus, la situazione di stallo si è sbloccata, si farà. E non dobbiamo dimenticare il Lochberg e il San Gottardo, in Svizzera. Insomma: l'Italia si appresta a facilitare, e di molto, l'attraversamento dell'arco alpino ma, a differenza di altri Paesi Ue, ancora non esiste una politica che spinga le aziende a far viaggiare le

proprie merci su ferrovia anziché su strada».

**Qual è in Italia la percentuale di merci che viaggia su rotaia?**

«Una percentuale bassa, intorno all'8%. Il resto delle merci viaggia soprattutto su gomma: è il sistema più competitivo (flessibile, da porta a porta, dal carico allo scarico; meno costoso). Una

piccola parte prende invece la via del mare. Diversa è la situazione in altri Paesi europei dove sono state adottate misure ad hoc: limitazioni alla velocità dei mezzi pesanti, distanze di sicurezza, numero di ore guidate».

**In altri Paesi europei? Quali?**  
«In Austria, per incentivare l'uso della ferrovia, i pedaggi per

i mezzi pesanti sono elevati. La Germania ha investito anche molto sulla logistica».

**E la «ricetta» italiana?**

«Deve partire innanzitutto dal rispetto delle regole che già esistono. Basta sosta selvaggia dei Tir dove non si dovrebbe: piazzole e corsie lungo le autostrade servono per le emergenze, non per dormire. E poi, sempre su questo fronte, va detta un'altra cosa: i nostri macchinisti guidano 14-16 ore a settimana, chi controlla le ore al volante dei camionisti? Sia chiaro: chi guida un Tir è un eroe, perbacco. Ma a partire dal codice della strada, le leggi vanno rispettate e fatte rispettare».

**E le altre misure?**

«Entro l'anno anche l'Italia applicherà l'Eurovignette: pedaggi più cari per il traffico merci transfrontaliero su gomma anziché su rotaia. Ecco: una norma così potrebbe essere estesa a tutto il sistema autostradale italiano. Ma poi basta guardare all'estero. Il trasporto su gomma porta vantaggi al singolo, vero, ma non alla collettività».

**Alessandra Mangiarotti**

#### Negli altri Paesi Ue



**Svizzera** Il 25% delle merci viaggia su rotaia. Gli incentivi: Tir fermi di notte, pedaggi più cari. Dal 2017 merci in transito solo su rotaia



**Austria** Sulle ferrovie viaggia il 18% delle merci. Ha adottato un sistema di Ecopunti: esaurite le quote, le merci viaggiano solo in treno



**Germania** Su rotaia il 15% delle merci. Per viaggi oltre i 200 km merci pericolose solo in treno. Scatole nere sui Tir per il conteggio delle ore di guida

#### Il calendario delle agitazioni

### Scioperi, da stasera treni a rischio. Poi bus fermi

ROMA — Lunedì nero per i trasporti a causa di uno sciopero nazionale di 24 ore per il contratto unico della mobilità. Lo stop, il secondo in due mesi dopo quello del 9 maggio, partirà alle 21 di oggi per i treni, mentre si fermeranno per l'intera giornata di lunedì bus, tram e metrò. Le Ferrovie prevedono «pesanti ripercussioni» soprattutto per il trasporto regionale; nelle fasce di garanzia, tra le 6 e le 9 e le 18 e le 21 saranno a disposizione dei viaggiatori i servizi garantiti per legge. È stato invece differito al 18 luglio lo sciopero del trasporto aereo proclamato per lunedì. L'astensione dal lavoro di ferrovieri e autoferrottranvieri è stata decisa da Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Faisa e Fast di

fronte «all'ostilità dichiarata di Asstra e Anav, nonostante il chiaro invito del ministro dei Trasporti ad avviare un confronto sul nuovo contratto». Le Ferrovie invitano i passeggeri ad informarsi nelle stazioni prima di mettersi in viaggio, consultando il sito [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it) o contattando il numero verde 800-892021. I mezzi pubblici del trasporto locale si fermeranno domani con modalità diverse da città a città: Roma e Napoli dalle 8.30 alle 17 e dalle 20 a fine servizio; Milano dalle 8.45 alle 15 e dalle 18 a fine servizio; Torino dalle 9 alle 12 e dalle 15 a fine servizio; Firenze dalle 9.15 alle 11.45 e dalle 15.15 a fine servizio.