

COMUNICATO STAMPA

Comitati NO TAV del Tirolo, Alto Adige – Südtirol, Trentino del 26.04.2011

L'incontro del 19.4.2011 a Innsbruck con il coordinatore del corridoio TEN 1 Pat Cox conferma tutti i dubbi dei Comitati: la nuova linea ferroviaria del Brennero è un inutile spreco di risorse ed ostacola una politica dei trasporti efficace.

L'incontro ha dimostrato prima di tutto che il progetto non è accompagnato:

- a) né da una visione complessiva dei passaggi commerciali transalpini, come indica ad esempio la gestione del sistema Eurovignette (tetto di tariffazione della autostrada), con la Germania contraria ad aumenti della tariffa massima e l'Italia senza posizione chiara;
- b) né da un'ipotesi specifica di trasferimento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia lungo l'asse del Brennero.

Sempre secondo le dichiarazioni di Cox, inoltre, la Germania non intenderebbe ad oggi progettare e finanziare tratte di accesso attraverso Monaco e Kufstein. Logicamente, infatti, questo paese punta sul percorso ferroviario verso Milano e Genova (Gottardo, Lötschberg) rendendo ancora più incerta la ragionevolezza della nuova ferrovia lungo l'asse del Brennero.

Quanto al finanziamento del progetto:

- 1) in Austria lo Stato ha garantito l'impegno delle ferrovie austriache per il 50% dei costi ma attualmente il finanziamento è completo solo per il cunicolo esplorativo mentre sul BBT le decisioni saranno prese dopo il 2016, ultimate le fasi di ulteriore verifica. E il Ministro dei Trasporti si attende un incremento dei costi durante i lavori;
- 2) in Italia - contrariamente a quanto ritiene Cox - manca il finanziamento integrale (BBT, tratte di accesso Sud); i lavori sarebbero portati avanti secondo la deleteria logica dei lotti costruttivi, in funzione delle disponibilità economiche, senza riguardo alla razionalità complessiva dell'opera.

Il precedente coordinatore Van Miert - pur senza convincere i Comitati sulla sostenibilità del progetto - aveva per lo meno posto la condizione che le tratte di accesso dovessero essere progettate e finanziate prima della galleria di base.

Mettendo a nudo la propaganda dei promotori che in Italia sostengono di agire per imposizione della UE, Cox ha anche sottolineato che il progetto non è imposto dalla UE ma che sono gli Stati nazionali a volerlo con forza.

Di fronte alla conferma che quest'opera è essenzialmente un'operazione speculativa per favorire le grandi imprese costruttrici, i Comitati del Trentino e dell'Alto Adige - Südtirol, in particolare, hanno consegnato a Cox un documento in cui ribadiscono nel modo che segue le ragioni della propria contrarietà al progetto di alta capacità e alta velocità ferroviaria lungo l'asse del Brennero.

PREMESSA

- 1) Il vero problema da risolvere relativamente al traffico (soprattutto di merci) lungo l'asse del Brennero è il carico ambientale dovuto all'autostrada (inquinamento e rumore) che mette in pericolo la salute e la qualità della vita delle popolazioni residenti.

- 2) In Trentino e in Alto Adige - Südtirol la popolazione é in grande maggioranza fermamente contraria alla realizzazione del nuovo progetto perchè crede che sia una falsa soluzione al problema vero.
- 3) Tutti gli studi più seri disponibili dimostrano che il progetto della nuova ferrovia del Brennero ha costi ambientali ed economici insostenibili a carico delle generazioni future ed è basato su stime di traffico merci lontanissime dalla realtà attuale e dalle proiezioni più ragionevoli.

LE NOSTRE RICHIESTE

A. Stop immediato di tutti i lavori legati alla realizzazione dell'opera e nuova valutazione complessiva con la partecipazione democratica delle popolazioni interessate che fino a questo momento non sono state realmente coinvolte nelle decisioni.

B. Per il traffico autostradale delle merci, misure immediatamente attuabili:

- equiparazione dei costi dei passaggi autostradali in tutto l'arco alpino;
- divieto di traffico notturno e divieti settoriali estesi all'Italia, attuazione della borsa dei transiti alpini.

Gli effetti combinati di queste misure possono spostare le merci sui tragitti più corti e ridurre di un terzo il traffico merci attraverso il Brennero.

C. Per il traffico ferroviario delle merci, misure immediatamente attuabili:

- utilizzo degli esistenti valichi ferroviari alpini in logica di rete (Gottardo vecchio e nuovo, Löttschberg, Brennero, Tauri-Pontebbana);
- impiego di tutta la capacità potenziale della linea storica del Brennero (soprattutto nel lato italiano dove i giorni operativi continuano ad essere solo 250);
- misure efficaci di contenimento del rumore sulla linea storica;
- uso di materiale rotabile sicuro, silenzioso e leggero.

Gli effetti combinati di queste misure possono consentire di spostare sulla rotaia un altro terzo del traffico merci attraverso il Brennero.

Le vere ragioni per cui le classi dirigenti delle valli dell'Adige e dell'Isarco insistono su questo progetto senza senso sono legate all'enorme giro di affari e quindi alla riproduzione di potere che esso garantirebbe.

@@@@@@@@

L'incontro é stato organizzato dal comitato tirolese Initiative Lebenswertes Wipptal.

Persone presenti all'incontro:

Pat Cox (ex presidente del consiglio Irlandese, Presidente del Parlamento Europeo fino al 2004) il suo assistente Leo Huberts

Evelyn Schlögl, ILWI

Lothar Gamper, ILWI

Claudio Campedelli, Kein BBT – NO TAV Alto Adige-Südtirol

Matteo Filippi – Coordinamento Trentino No TAV – Comitato Lavisano No TAV

Giulia Dosi – Coordinamento Trentino No TAV – Comitato Lavisano No TAV

Klaus Schuster – Stopp BBT Sterzing-Vipiteno

Luogo: Hotel Penz, Innsbruck (A) dalle 16.30 alle 17.05, non è stata concessa da parte di Pat Cox la possibilità di registrare l'incontro.

