

Conferenza di informazione sulla linea TAV Monaco –Verona
del Consiglio della Provincia Autonoma di Trento
il 27 novembre 2009 a Trento

I tre argomenti centrali contro il BBT e il TAV Monaco - Verona

Stamattina **non vorrei parlarvi di fattibilità** (sebbene le difficoltà soltanto all' inizio della fase esplorativa del cunicolo pilota sono già enormi)

e neanche del finanziamento (crisi generale economica non soltanto degli enti pubblici; non possiamo parlare soltanto del finanziamento del BBT, ma dobbiamo sapere, che almeno l'intera linea ferroviaria tra Monaco e Verona dovrebbe essere realizzata allo stesso tempo; sappiamo bene, che ci mancano dappertutto i soldi per la modernizzazione e per l'eventuale potenziamento della linea esistente); chi crede, che io sia un'estremista, è invitato a leggere l'articolo "In quel tunnel c'è un buco", scritto da Elena Fabiani e Luca Piana nel "L'Espresso" di due settimane fa.

Vorrei invece parlarvi di **responsabilità politica ed etica.**

Le ultime due settimane sono stato in Ecuador e sento ora ancora di più che i problemi del mondo [della società globale] sono altri e non il potenziamento di trasporti inutili nelle parti più ricche del mondo !!!

I tre argomenti centrali contro il BBT sono:

- 1) Risulta ancora impossibile giustificare il traforo di base del Brennero e la nuova linea per il TAV Monaco-Verona con motivi prettamente legati alla pianificazione dei flussi di merci e persone! Non ci sono i presupposti: Le popolazioni diminuiscono, l'economia cala o stagna, la produzione industriale si trova in una fase di profonda ristrutturazione. Il problema centrale è, che produciamo più che ci serve e che consumiamo più, che ci fa bene, e che così stiamo distruggendo la nostra madre terra.
- 2) Lo spostamento dei flussi merci dalla strada su binario è innanzitutto una questione della volontà politica.
- 3) La rete ferroviaria nelle Alpi oggi dispone di capacità di trasporto non sfruttate. L'ottimizzazione e modernizzazione della rete ferroviaria alpina potrebbe portare a migliori risultati di cambio modalità in tempi più brevi e a costi molto più bassi, contribuendo molto più spiccatamente alla produzione di valore aggiunto a livello regionale.

Memorandum sul BBT del 18 maggio

Per l'ennesima volta il 18 maggio di quest'anno è stata firmata una dichiarazione d'intenti riferita alla costruzione del BBT e delle tratte di adduzione. Rimarrà carta morta come tutte le altre dichiarazioni, grida di gioia e "aperture di cantiere" finora celebrati. Con questo attivismo si cerca di creare l'impressione che le cose siano già

decise, che il treno in direzione BBT sia già partito e che un ritorno non sarebbe più possibile. Invece di ricevere informazioni sul progetto siamo confrontati con mera propaganda.

Quello che ci fa piacere è il fatto che nel frattempo anche la maggioranza politica sembra aver realizzato che è la politica a dover determinare le modalità di trasporto e che lo spostamento di merci dalla strada su binario non avviene automaticamente ma deve essere imposto con l'utilizzo dello strumentario delle politiche trasportistiche e legali.

Quello che ora però si annuncia con poco entusiasmo per il dopo apertura del BBT, potrebbe essere messo in pratica da subito per spostare una nutrita fetta del trasporto merci sulla rete ferroviaria alpina che dispone di grosse riserve in termini di capacità di trasporto. Questo però non sembra l'obiettivo delle forze che stanno dietro i megaprogetti.

Tutti i contratti sembrano valere poco, se si considera che le ferrovie italiane per quanto sembra non siano neanche in grado di organizzare e costruire le tratte di adduzione verso il traforo del Gottardo che dal 2017 in poi entrerà in funzione. Si rischia di non poterne sfruttare la capacità di trasporto, in quanto, arrivati alle frontiera con l'Italia la capacità della linea si ridurrebbe notevolmente. Nasce un nuovo eldorado per il trasporto su camion?

Contrariamente a quanto affermano tanti politici ripetutamente non risulta ancora ovvio che la **Banca Europea per gli Investimenti (BEI)** possa contribuire al finanziamento dell'opera in quanto la valutazione dell'economicità del BBT e delle tratte di adduzione è ancora in atto. Si pone la questione della qualità delle informazioni che stanno alla base di questa valutazione, tenendo presente che delle tratte di adduzione esiste poco più di qualche riga su una cartina geografica.

E, alla fine, non si dovrebbe dimenticare, che l'E.I.B. o BEI non regala i soldi ma concede crediti che devono comunque essere pagati.
Chi pagherà? I nostri nipoti! Non è responsabile!

I finanziamenti non costituiscono però, l'elemento cruciale nella valutazione del BBT. Anche se ci fossero i fondi, l'opera non diventerebbe più sensata! I soldi destinati al progetto non saranno a disposizione per altre funzioni importanti della mano pubblica.

Tratte di adduzione in alto mare

Anche se la propaganda attorno al megaprogetto BBT ci vuole fare credere altre cose: Per la tratta di collegamento più importante tra Fortezza e Ponte Gardena non esiste ancora nessun progetto esecutivo e le informazioni apparse su vari media che il rispettivo cantiere potrà essere aperto entro il 2012 sono prive di qualsiasi fondamento. Senza questa tratta, però, l'intero progetto del BBT non farebbe senso perché la parte più fortemente in salita su tutto il tracciato ferroviario tra Verona e il Brennero si trova all'altezza di Bressanone.

A Sud di Ponte Gardena, dove la manutenzione della galleria dello Sciliar costringe a interventi continui che riducono fortemente la capacità di trasporto della galleria, non esiste neanche un progetto preliminare. Qui sarebbe il collo della bottiglia, non fra Innsbruck e Fortezza.

Il Comune di Bressanone circa un anno fa ha dato parere negativo a due progetti per la costruzione di due gallerie per l'alimentazione di due centrali elettriche, di cui una sotto il massiccio del Rodella, l'altro sotto la Plose, motivando il parere con possibili **problemi idrogeologici**. Per quanto riguarda il BBT il Comune tace anche se le perforazioni per il traforo sono molto maggiori dei cunicoli progettati e se il tracciato per la tratta ferroviaria passa sotto le fonti di Scaleres che sono di importanza vitale per Varna e Bressanone.

Procedimento VIA in Austria — si allungano i tempi

Inizialmente in Austria si cercava di evitare il procedimento VIA per il cunicolo pilota. Alla fine ciò non risultava possibile, anche grazie all'impegno di gruppi di ecologisti, e il procedimento è stato concluso questa primavera. Durante il procedimento è stato affermato ufficialmente ciò che tutti sanno: Il traforo di per sé non porterà allo spostamento di merci dalla strada su binario. Risulta rilevante che questa argomentazione ora fa parte della documentazione ufficiale del procedimento VIA.

Nel frattempo l'Ente Forestale Federale austriaco e altri proprietari di terreno interessati dalla costruzione del cunicolo pilota hanno presentato formale ricorso contro l'esito del procedimento VIA. Anche gruppi di ambientalisti hanno annunciato ricorsi facendo valere che — a loro parere — nel procedimento non siano stati rispettati obblighi di informazione e le disposizioni della convenzione di Espoo.

(Convenzione fra UE e Svizzera sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, onclusa a Espoo il 25 febbraio 1991.)

Le crisi attuali invitano ad una profonda riflessione.

A sfavore dei sovradimensionati piani del BBT parlano anche alcune trasformazioni che sono la **conseguenza della crisi economica, finanziaria, climatica e delle risorse discusse intensamente a livello planetario**. Anche l'insensato trasporto merci, impiegato in gran parte di questi ambiti, spostando da un posto all'altro prodotti di diverso genere e qualità, va messo in discussione. L'utilizzo di risorse per la crisi economica non può essere a lungo giustificato e la considerazione dei costi veri per il trasporto merci porterebbe a prezzi di trasporto realistici, limitando i trasporti inutili o almeno non necessari per la qualità di vita delle popolazioni al nord ed al sud.

Gli interventi veramente necessari per la rete ferroviaria alpina:

- **Verità dei costi** e una politica concreta di spostamento delle merci sui binari

La rete ferroviaria esistente dispone di sette tracciati attraverso le Alpi. La soluzione più efficace e veloce sarebbe quella di applicare pedaggi secondo il modello della "LSVA" svizzera.

- **Ammodernamento delle linee esistenti**

Per una gestione all'altezza dei tempi le tratte necessitano interventi di ammodernamento, che costerebbero molto meno del megabuco BBT e porterebbero più benefici economici all'economia regionale.

- **Circonvallazioni di Bolzano e Trento**

- Circonvallazioni locali, incapsulamenti, interventi antirumore, materiale rotabile moderno

Il problema maggiore causato dai trasporti ferroviari è il **rumore**. Esistono rimedi efficaci, innanzitutto l'utilizzo di materiale rotabile moderno (freno K, carrello Leila ecc.) e interventi locali come brevi tratti in galleria e incapsulamenti in zone fortemente colpite.

Ripeto sinteticamente con una brevissima frase per concludere: :

Non è responsabile buttar via tanto denaro per il BBT!

Sepp Kusstatscher

Co-portavoce dei Griine – Verdi – Verc di Bolzano, Sudtirolo