

COMUNICATO STAMPA:

Al sig. Presidente della UE, a tutti i deputati del Parlamento Europeo, ai Ministri del Trasporto e delle Finanze degli stati membri dell'UE e ai relativi enti di controllo nonché alle Corti dei Conti.

Alla segreteria competente: sono a richiedere la stampa e la consegna della presente comunicazione:

**Gentilissimo sig. Presidente della Commissione Europea -
Jose`Manuel Durao Barroso**

Ultimo invito! Fermi la Galleria Ferroviaria del Brennero (BBT)

Fermi la Galleria Ferroviaria del Brennero (BBT) di collegamento tra il Tirolo e l'Alto Adige! Quello che attualmente è il più grande progetto di infrastrutture di tutta l'Unione Europea non può essere realizzato nella sua configurazione attuale perché esistono delle alternative!

Non è più attuale il tempo di realizzazione di 30-40 anni per il mega-progetto ferroviario che collega Monaco di Baviera a Verona passando per il valico più basso delle Alpi, il Brennero.

La Galleria di Base del Brennero (BBT) di ben 56 km, un progetto ferroviario sorpassato per questa applicazione, basato sul principio della ferrovia in piano (pendenza max. 8 per mille) degli anni '50, deve essere sospesa definitivamente. Questa argomentazione è supportata dai progressi della tecnica ferroviaria, che offre locomotive potenti e sistemi di trasporto bimodali dalle alte prestazioni e velocità.

Le stime dei costi della galleria di base di 56 km sono già lievitate. Dai tre miliardi iniziali, a giugno 2009 i costi sono stati stimati in 9,756 miliardi di Euro - questo senza considerare i costi di finanziamento. Questo calcolo non tiene conto nemmeno delle misure volte a prevenire rischi geologici e impatti ambientali. L'attuale sospensione del cunicolo esplorativo per il BBT" presso il comune di Fortezza comprova chiaramente questa problematica a causa di infiltrazioni d'acqua intense e inaspettate.

I costi complessivi della galleria BBT da Monaco a Verona oscilleranno fra 30-40 miliardi, incluse le tratte di collegamento e i costi di finanziamento.

Non esistono delibere di finanziamento né garanzie di questo ordine di grandezza.

Anche il cosiddetto "Memorandum of Understanding", firmato a Roma per la BBT, non è nulla di concreto. E' irresponsabile il modo in cui viene gestito il denaro pubblico. Data l'attuale crisi finanziaria mondiale e i deficit di bilancio di tutti i paesi dell'UE non possiamo più permetterci "progetti di lusso" come questo. Questo gigantismo dei costruttori della galleria impone l'attivazione di centri di controllo e delle Corti dei Conti della UE. Non ci si può nascondere a lungo dietro delibere parziali "su misura".

Le Ferrovie Austriache ÖBB sono sull'orlo di un crack finanziario. I diversi programmi di ampliamento della rete ferroviaria superano tutte le aspettative. L'attuale gestione è messa in discussione - non è più possibile ignorare i reclami degli utenti! Le strutture dei livelli dirigenziali non sono cresciute al passo delle esigenze attuali.

Il rapporto costi-benefici della BBT non corrisponde alle aspettative - il treno delle innovazioni e dei vantaggi tecnologici nel settore dei trasporti è passato inosservato - a queste condizioni la UE non può autorizzare l'inizio dei lavori - le imprese di costruzione incaricate però scalpitano.

In quasi tutti gli stati membri della UE esistono arterie di traffico che possono essere riconvertite con progetti alternativi. I requisiti richiesti da sempre: rapidità, puntualità, affidabilità, tutela ambientale ed economicità possono essere ottenuti da subito grazie alle nuove tecnologie.

In linea di principio, la Galleria Trasversale del Brennero potrebbe essere finanziata sotto forma di partnership tra enti pubblici e privati (PPP) in una variante attuale, ad esempio con un tunnel ferroviario del Brennero (BST). Attualmente sarebbe più sensato procedere al finanziamento con „crediti comunali“. Il costo del tunnel ferroviario del Brennero (BST), di soli 14 km, è inferiore di 2/3 rispetto al costo del tunnel di base del Brennero (BBT), e può essere completato in tempi molto più rapidi.

Questa tratta con pendenze massime del 20 per mille potrebbe essere percorsa, senza problemi e senza danneggiare i binari, da moderne locomotive a 6 assi ad alta velocità, e da una logistica ferroviaria adeguata oltre che da treni merci di 700 m a pieno carico. Il tempo di percorrenza di questi treni merci sulla distanza da Innsbruck a Bolzano, invece di 1,5 ore non-stop, si ridurrebbe ad una sola ora con un'efficienza di trasporto del 100%!

Proprio come cento anni fa, occorrono innovazioni intelligenti che aumentino l'efficienza del sistema di trasporto su rotaia in modo ecologico ed economico al passo coi tempi. Tutto ciò è stato palesemente dimenticato nella corsa verso la realizzazione del tunnel gigante.

Dal punto di vista progettuale, è tutto pronto per procedere allo sviluppo di locomotive a 6 assi ad alta velocità, le quali potrebbero essere introdotte sul mercato già nel 2012/2013. Nel frattempo vi è una richiesta su scala mondiale. Vi è il fabbisogno di alcune migliaia di locomotive per continente. I grandi costruttori internazionali di locomotive, come ad es. Siemens e Bombardier, seguiranno questo sviluppo.

Grazie a innovazioni tecniche, locomotive più potenti, treni merci più lunghi, applicazioni logistiche più flessibili e moderne, è possibile trasportare il 60% di merci in più. A tale scopo non servono treni di lunghezza fino a 1500 m, come accade in America, Australia o Canada, almeno in Europa centrale, bastano treni di massimo 700 m di lunghezza data la fitta rete ferroviaria. Questi sono in grado di trasportare almeno 60 container da 30 piedi ciascuno.

La Rollende Landstraße (**ROLA**), la via su rotaia molto apprezzata e attualmente in uso, su cui viaggiano interi autotreni con autista su vagoni a piano ribassato, deve essere sospesa al più presto al fine di non sprecare preziose sinergie di trasporto. Inoltre devono pure essere trasportate le attrici con i semi-rimorchi.

Questi metodi vengono sostituiti da sistemi di trasporto **bimodali**, in cui solo i trailer dei TIR vengono trasportati sulla tratta lunga su appositi vagoni. Le trattorie dei TIR e i conducenti restano nel proprio raggio d'azione, a circa 150 km dai propri nodi di distribuzione.

Nonostante le misure lungimiranti, la politica svizzera per i trasporti si trova in un dilemma finanziario. Al momento hanno la precedenza tutte le misure volte a creare un collegamento continuo da Genova-Milano a Monaco e Stoccarda passando per il tunnel del Gottardo di 57 km con una ferrovia in piano, ma il completamento dei lavori è garantito per il 2017. Con la prudenza e la scrupolosità tipicamente svizzere, ci si preoccupa fin da ora dello sfruttamento del tunnel del Gottardo. Queste considerazioni interessano l'intera rete ferroviaria nel raggio di 500 km, al fine di eliminare i trasporti "simil-ferroviari" dall'asse del Brennero. Con il supporto svizzero viene portata avanti l'elettrificazione della tratta Lindau - Monaco, come tratto di collegamento al tunnel del Gottardo. Tutto questo accade però prima che abbia inizio la costruzione della BBT. La costruzione del tunnel del Gottardo non si finanzia economicamente, non è possibile finanziare i costi operativi della NEAT (Neue Eisenbahn Alpentransversale = nuova ferrovia trasversale alpina). Inoltre, i sistemi per treni merci UE modificano la configurazione dei trasporti all'interno dell'Europa.

Rispetto alla BBT, occorre però menzionare che il massiccio del Gottardo ha un'altezza di circa 3000 m, pertanto non può essere percorso -senza problemi- dalle nuove e potenti locomotive, al contrario del valico alpino più basso del Brennero.

Il trasporto merci, che dovrebbe avvenire da Monaco a Milano tramite la Galleria di Base del Brennero (BBT), viene smaltito in parte dal tunnel del Gottardo per cui viene meno la strategia di mercato della BBT. La ferrovia del Brennero ha già perso oggi la sua quota di mercato, dato che il completamento di una ferrovia in piano ininterrotta da Monaco a Verona avverrà solo dal 2030.

Già oggi la BBT è un fallimento dal punto di vista tecnico ed ecologico, con notevoli conseguenze negative per l'ambiente e l'economia dei paesi coinvolti, in particolare per l'Austria e l'Italia.

4

Esistono delle alternative: tutti gli stati membri della UE devono prendere atto delle nuove evoluzioni tecniche. I treni merci di 700 m viaggiano ad es. con le locomotive "Mammut" attraverso tutta l'Europa - un 60% di merci in più viene trasportato su rotaia anziché su strada. Questi treni merci possono affrontare senza problemi pendenze fino al 20 per mille – la questione è l'analisi costi-benefici della gestione della tratta, che si può ritenere positiva per il tunnel ferroviario del Brennero (BST). La Galleria di Base del Brennero (BBT) non si ripaga, pertanto deve essere respinta!

A lungo termine si svilupperanno tratte ad alta velocità per il trasporto merci con i **sistemi Up&Go** completamente automatici. Il container verrà spedito singolarmente da A a B senza interruzioni di percorso. Le pendenze ben superiori al 20 per mille potranno essere superate facilmente con i motori lineari! In questo modo è possibile incrementare sensibilmente la capacità attuale. Questi sistemi devono essere portati innanzitutto dai porti di arrivo dei container in Europa ai centri di distribuzione del commercio e dell'industria. Nei nodi di distribuzione (hub) vengono attivati i collegamenti su strada, ferrovia, trasporti fluviali, aeroporti ecc.

Soluzioni per la ferrovia del Brennero:

Il tunnel ferroviario del Brennero BST - data di completamento 2017:

Il Brennero, il valico alpino più basso, non deve più essere attraversato dal “tunnel più lungo del mondo”, vale a dire dalla Galleria di Base del Brennero che collega Innsbruck a Bolzano.

Il progetto alternativo è il tunnel ferroviario del Brennero (BST) di 14 km, che può essere attraversato dalle locomotive Mammüt. Secondo le imprese di costruzione, questo progetto può essere realizzato entro il 2017 con una spesa di 3 miliardi di Euro come PPP.

Il percorso e le pendenze della tratta ferroviaria da Fortezza a Bolzano restano invariati, e devono essere solamente adattati ai nuovi requisiti. In questo modo, con il progetto alternativo del tunnel ferroviario (BST) è possibile ottenere circa la stessa lunghezza complessiva, da Innsbruck a Bolzano. Inoltre, i binari dei comuni nella valle Isarco, da Mühlbachl a Castel Pietra, vengono ampliati come tratto sotterraneo “a binari multipli”, in base alla logistica. Gli attuali binari in superficie vengono smantellati a seconda dei casi e utilizzati per infrastrutture pubbliche (percorsi pedonali, piste ciclabili, aree verdi, serre ecc.).

Allo stesso modo devono essere verificate le altre tratte di collegamento al tunnel ferroviario del Brennero. I fondovalle in Alto Adige, Trentino e Baviera devono essere scrupolosamente ispezionati. Prioritaria deve essere la tutela della quiete pubblica dal rumore e la sistemazione del paesaggio.

Per il tunnel ferroviario del Brennero (BST) esiste un'incredibile opportunità di mercato, poiché fa concorrenza al Gottardo e quindi finirà per imporsi date le minori distanze e come integrazione del tunnel del Gottardo. Inoltre, ai comuni di confine nella valle Isarco può essere offerta una chiara prospettiva per una “Valle Isarco vivibile” ed uno sviluppo dei comuni stessi.

Non ci si può avvalere di cavilli legali per smorzare le proteste degli interessati e le iniziative dei cittadini! Un esempio sono i processi per la sorgente d'acqua di Mehrn e la soppressione delle iniziative popolari, come l'iniziativa di Wiesen, l'iniziativa sulla discarica di Padastertal/Steinach, l'iniziativa di Trient, il Transitforum del Tirolo, l'associazione “Lebenswertes Wipptal” ecc. Tanto per citarne alcuni.

La strada ha di nuovo un futuro - l'auto è il mezzo di trasporto per eccellenza per andare da A a B, per la distribuzione di merci e persone in pianura e fin nelle valli alpine più isolate. L'auto a 2 - 4 posti necessita di un autista, non è concepita come mezzo di trasporto di massa.

Nuovi TIR e autobus ibridi, con motori a iniezione diretta a benzina integrati da nanoaccumulatori di corrente Brick, andranno sempre più ad imporsi rispetto ad ora grazie agli attuali progressi della ricerca. I TIR saranno dotati di motori a combustione interna con un range di potenza da 100 a 150 kW, saranno molto più silenziosi e decisamente meno inquinanti. L'energia frenante viene recuperata dai motori elettrici. I futuri autobus elettrici con accumulatori “Brick” garantiranno autonomia per tutta la giornata con solo una ricarica notturna. E' in essere l'ulteriore sviluppo di nanomotori completamente elettrici per il settore dei TIR.

Questa tecnica dei nanoaccumulatori di corrente “Brick” costituisce la base per una distribuzione di corrente decentralizzata casa per casa con tecnica a bassa tensione delle energie alternative.

Le auto viaggeranno esclusivamente con accumulatori “Brick”, che consentono

un'autonomia di 2500 km con un tempo di carica di circa 1 ora! La circolazione automobilistica individuale ha di nuovo un futuro. In questo modo vengono eliminate le polveri sottili emesse dai motori a combustione interna. Anche la rumorosità si riduce drasticamente grazie ai motori elettrici molto silenziosi. Linee ad induzione integrate nella carreggiata, servosterzo gestito da computer, piloti automatici digitali ecc. sono in fase di realizzazione e possono essere applicati per evitare ingorghi e ridurre il rischio di incidenti. Sulla scelta del veicolo incideranno i costi di marcia, il tempo di percorrenza, l'affidabilità e la puntualità dei cambi. Grazie a postazioni di lavoro remote in casa e agli orari di lavoro e di vacanza flessibili si eviteranno gli ingorghi nelle ore di punta.

Non ci deve essere alcun finanziamento trasversale dall'autostrada alla ferrovia - i singoli sistemi di trasporto devono autofinanziarsi. A tale proposito occorre convincersi che deve esistere un'integrazione intelligente dei diversi sistemi di trasporto quali strada e rotaia per raggiungere un'"ottimizzazione relativa", con riferimento a voci quali economia politica, pianificazione del territorio o individuo.

6

Soluzioni per l'autostrada del Brennero:

L'attuale autostrada del Brennero ha di nuovo un futuro. Tuttavia devono essere apportate ulteriori modifiche con misure antirumore, con particolare riguardo per gli aspetti topografici. Alcuni tratti devono essere trasformati in gallerie o strade sotterranee. In particolare i grandi ponti che sovrastano località quali Matrei, Steinach e Griess oppure Colle Isarco devono essere demoliti e sostituiti da percorsi sotterranei nelle valli laterali. Le iniziative dei cittadini hanno già ottenuto in maniera sostenibile misure similari a Schönberg e Ambras. Tutti sono soddisfatti - perché non è possibile proseguire queste misure in maniera comune per una "Valle Isarco più vivibile"? L'intera tratta da Monaco a Verona è da verificarsi con cura come esempio particolare nell'area alpina.

Le barriere antirumore devono essere riprogettate: paesaggisti, architetti e progettisti sono chiamati ad elaborare un progetto che si conformi ai nuovi requisiti delle auto elettriche "silenziose". Questo paesaggio montuoso senza eguali non deve essere nascosto da barriere integrali.

In questo modo le misure attualmente vigenti, quali limiti di legge per le polveri sottili, limiti di velocità e divieti di transito settoriali, vengono messe in discussione e devono essere riformulate.

Soluzioni generali - evoluzioni nei trasporti:

I progressi tecnologici modificano lo scenario dei trasporti nella UE. Pertanto lo slogan "**Dalla strada alla ferrovia**" deve essere rivalutato ex novo. Non sussiste alcuna garanzia che una Galleria di Base del Brennero porti le auto dalla strada sui binari! Gli sviluppi nei trasporti in Europa a livello globale e nazionale vanno a mutare i piani TEN elaborati, i quali devono essere verificati e rielaborati. Non si ragiona più per assi, ma per reti collegate: trasporti via nave, aereo, TIR, auto, ferrovia, sistemi Up&Go devono essere connessi fra loro. Il metodo vincente dei sistemi di trasporto bimodali e multimodali oppure il motore elettrico non servono solo ad ottimizzare i sistemi di trasporto, bensì a migliorare anche la qualità della vita.

La UE e i singoli paesi sono invitati ad esaminare nuovamente queste argomentazioni - esistono delle alternative attuabili. Esistono già voci politiche che prendono le distanze da questo disastro miliardario della BBT! Si parla di miliardi di denaro pubblico, che può essere impiegato più razionalmente. Né i politici né le autorità preposte vogliono perdere la faccia! Devono assumersi la

responsabilità - i preparativi svolti finora non sono inutili, possono essere utilizzati per progetti alternativi. Questi nuovi sistemi di trasporti possono e devono essere adottati in tutti i 27 paesi UE e integrati nelle loro reti TEN.

Per l'industria del settore esistono già tanti progetti per infrastrutture "intelligenti", i quali possono essere realizzati in modo rapido, economico ed ecologico.

"A rischio l'economia!" Questo non ha niente a che fare con la Galleria di Base del Brennero - al contrario: ampliamento della ferrovia regionale tirolese, ampliamento dello snodo ferroviario di Kufstein, ampliamento della linea ferroviaria Oberlandbahn, una nuova ferrovia da Landeck a St. Moritz, ampliamento della linea ferroviaria Außerfernbahn - da Innsbruck alla stazione della valle Ötztal, in direzione Nassereith, Lermoos e Füssen fino a Monaco ecc. **Infrastrutture simili possono e devono essere realizzate in tutti i 27 paesi UE.**

Michael Prachensky