

UN TRENO AD ALTA VORACITA'

Il tunnel del Brennero (55 km di galleria tra Innsbruck e Fortezza) fa parte del progetto di una linea ad Alta Velocità/Alta Capacità tra Monaco e Verona. Nonostante questo progetto riguardi direttamente il Trentino – con effetti devastanti –, su di esso vige il più completo silenzio mediatico e istituzionale. Perché?

Il “modello TAV” rappresenta uno dei più grandi scandali finanziari nella storia di questo paese. In meno di quindici anni, le linee ad Alta Velocità/Alta Capacità hanno già provocato qualcosa come 90 miliardi di euro di debito pubblico. Enorme arricchimento per gli industriali del cemento e del tondino e per i politici, il TAV ha portato a tutti gli altri danni ambientali, sociali ed economici.

Per questo non esiste alcun dibattito pubblico sulla sua utilità.

Ma dal Sud Tirolo al Trentino, sempre più persone sono contrarie al TAV per ragioni:

SOCIALI

Le linee ad Alta Velocità contribuiscono a rendere le vallate e le montagne dei semplici corridoi per le merci, sempre più spopolate e uniformi, oppure abitate da pendolari che per lavorare e fare la spesa sono costretti a spostarsi – in auto – nei grandi centri. Aumentando la circolazione forsennata delle merci (bere a Bolzano l'acqua imbottigliata a Monaco e viceversa: meraviglia del progresso!), riduce l'autonomia delle piccole comunità e la varietà dei suoi prodotti.

AMBIENTALI

Il tunnel-TAV del Brennero prevede lavori per almeno vent'anni, i quali causerebbero danni irreversibili alle fonti d'acqua, consumerebbero terreno agricolo, creerebbero enormi cantieri, discariche, viadotti, provocherebbero un grande traffico di camion, un aumento drastico di emissioni nocive e un'enorme quantità di polvere. Secondo un'analisi effettuata dall'Università di Siena sull'insieme dei costi ambientali (petrolio necessario per produrre l'acciaio dei binari, gas tossici emessi dai lavori di costruzione, ecc.) una linea TAV è più inquinante di un'autostrada. Il trasferimento delle merci da gomma a rotaia è dunque conveniente solo se si utilizza, con opportuni interventi, la linea attuale.

ENERGETICHE

Proprio mentre si avvicina il “picco del petrolio”, il tunnel-TAV divorerebbe enormi quantità di energia, sottratte così ad altre necessità; consumerebbe, una volta finito, il triplo di una linea normale e soprattutto rischierebbe – a causa dei cambiamenti sul trasporto causati dalla “fine” del petrolio – di essere perfettamente inutile una volta ultimato.

ECONOMICHE

Essendo basato su di un modello dappertutto in deficit, il tunnel-TAV indebiterebbe, con i suoi costi complessivi di almeno 20 miliardi di euro, le future generazioni per 25/30 anni. Arricchendo solo i costruttori e i loro protettori politici, esso sottrarrebbe fondi ad attività ben più necessarie, come quella di trasferire fin da ora le merci da camion a rotaia.

DI POLITICA DEI TRASPORTI

Oggi quasi un terzo delle merci che circolano attraverso il Brennero imbocca quel tragitto perché i pedaggi sono convenienti (il costo al km in Italia è circa un sesto rispetto all'Austria e alla Svizzera) e non per necessità. La situazione sarebbe subito diversa con opportuni interventi sulle tariffe. Invece, a fronte di una linea ferroviaria utilizzata circa al 30%, se ne vuole costruire un'altra i cui costi renderebbero ancora più concorrenziale l'autostrada. Oltre tutto tra vent'anni mancherebbero ancora le adeguate strutture logistiche per l'interscambio strada/ferrovia, che la costruzione del tunnel ritarderebbe. Secondo la società svizzera Prograns, a cui la BBT aveva affidato uno studio in merito, a tunnel costruito si risparmierebbero... 33 tir al giorno! D'altronde, se l'opera diminuisse davvero il traffico autostradale perché sarebbe finanziata dall'Autobrennero spa? Si è mai vista un'impresa che finanzia la propria crisi?

SPAZIO APERTO NO INCENERITORE NO TAV (Trento)

Per maggiori informazioni: www.notavtn.blogspot.com

Per contatti: noinceneritorennotav@gmail.com