



CIPRA Italia

Commissione Internazionale per la Protezione delle Alpi

C/o Pro Natura, Via Pastrengo 13 - 10128 Torino

Tel. 0039-011-548626 Fax 0039-011-503155

e-mail: cipra@arpnet.it internet: www.cipra.org

La risoluzione della CIPRA raccoglie il consenso degli ambientalisti in tutti i Paesi alpini

APPROVATO IL SOSTEGNO INTERNAZIONALE ALLA VAL SUSÀ

“I NO-TAV HANNO MESSO IL DITO SULLA PIAGA: I VALICHI FERROVIARI ATTUALI DISPONGONO DI ENORMI CAPACITÀ INUTILIZZATE, OCCORRONO POLITICHE DIVERSE PER RIDURRE IL TRAFFICO PESANTE”

L'opposizione al progetto della nuova Torino-Lione incassa il sostegno della CIPRA Internazionale, la federazione di oltre 100 associazioni di tutti gli Stati alpini, dalla Francia alla Slovenia. I delegati della CIPRA si sono dati appuntamento nel fine settimana, per discutere dei temi legati all'attuazione del Protocollo sui Trasporti della Convenzione delle Alpi, l'accordo internazionale che vincola i Paesi alpini e l'Unione Europea, ad adottare politiche appropriate per la tutela della Regione Alpina.

Il tema dei trasporti e delle relative infrastrutture stradali e ferroviarie rappresenta uno degli aspetti più delicati, specialmente per quanto riguarda valli, come la Val Susa e la Valle dell'Adige, che costituiscono corridoi obbligati per il transito internazionale delle merci. Il 70% dei 150 milioni di tonnellate di merci che ogni anno attraversano le Alpi lo fa a bordo di TIR, con una continua crescita di inquinamento, congestione, disagi. *“Ma non saranno i nuovi tunnel di valico, come quello della Val Susa e quello del Brennero, a rendere più competitiva la ferrovia rispetto all'autostrada”*. Ne è convinto, dati alla mano, il gardenese Helmuth Moroder, vicepresidente della CIPRA Internazionale *“Le ferrovie di valico, da Ventimiglia a Tarvisio, dispongono di binari sufficienti per far viaggiare molte più merci di quelle che oggi attraversano le Alpi: prima di pensare a nuovi binari, specie su infrastrutture costose come i tunnel di base, bisognerebbe utilizzare meglio le ferrovie esistenti. Un esempio è quello della nuova ferrovia Pontebbana, aperta alla fine degli anni '90 con la promessa che avrebbe alleggerito l'autostrada dai TIR. Invece nel 2004 sul valico tarvisiano i treni hanno trasportato esattamente le stesse merci che, 10 anni prima, utilizzavano la vecchia ferrovia tra Friuli e Carinzia, mentre il traffico pesante è triplicat”*.

“La risoluzione approvata dagli ambientalisti di tutti i Paesi alpini non si limita ad esprimere solidarietà alla Val Susa – afferma Damiano Di Simine, Presidente di CIPRA Italia – ma esige una valutazione trasparente e indipendente dei benefici che la nuova Torino-Lione apporterebbe. In questo momento l'unica certezza sono i costi esorbitanti (oltre 15 miliardi di euro) e i tempi realizzativi, con un gigantesco cantiere che occuperebbe la valle fino al 2025. L'attuale ferrovia, adeguatamente ammodernata assieme a quella di Ventimiglia e alla nuova linea svizzera del Sempione-Loetschberg, di imminente apertura, può assorbire la totalità del traffico terrestre di merci tra Italia e Francia. I problemi sono altrove: dalle eccessive agevolazioni che l'Italia concede agli autotrasportatori all'inadeguatezza della nostra logistica ferroviaria, alla presenza di tratti ferroviari eccessivamente congestionati, come i nodi di Milano, Torino e Nizza, sui quali oggi è davvero difficile pensare di far circolare più treni senza effettuare investimenti ben più urgenti di quelli programmati sulle tratte internazionali”.

Per approfondire questi temi la CIPRA Italia ha fissato un appuntamento a Torino, in un convegno che verrà organizzato insieme all'associazione Pro Natura il prossimo 30 gennaio.

Torino, 23 gennaio 2006