

Per diminuire subito il traffico stradale merci lungo l'asse del Brennero

Il traffico stradale merci di lunga percorrenza sui versanti Nord e Sud del valico del Brennero produce danni gravi all'ambiente e alla salute delle popolazioni residenti nelle valli che attraversa.

Questo traffico continua a crescere in modo graduale perché viene incentivato da politiche sbagliate di cui sono responsabili l'Austria e in misura molto maggiore l'Italia.

Si impongono perciò scelte strategiche urgenti per invertire il contenuto di queste politiche e limitare immediatamente i transiti degli autocarri pesanti sulle autostrade A13 e A22.

E' necessario in primo luogo l'allineamento del costo dei pedaggi sul versante italiano a quello dei pedaggi sul versante austriaco come misura principale per eliminare il fenomeno del traffico merci che devia dal percorso razionale per motivi di convenienza economica, accompagnata da altre misure puntuali come la borsa dei transiti.

E' necessario in secondo luogo adottare stabilmente in Austria e in Italia misure intrinsecamente capaci di limitare i transiti degli autocarri pesanti tenendo conto di tutti gli interessi in campo e non solo di quelli delle società di autotrasporto: si tratta soprattutto di contenimento del traffico notturno, di divieti di transito per le merci trasportabili in ferrovia, di eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente e degli sconti sulle accise.

Per queste ragioni siamo contrari al progetto di ricostruzione del viadotto autostradale Lueg a Nord del passo del Brennero perché l'opera è del tutto interna alla logica dell'incremento del traffico stradale merci lungo il corridoio di valico e siamo favorevoli all'ipotesi che il viadotto venga sostituito da una galleria di circa 2 chilometri.

Per diminuire il traffico su gomma merci al Brennero ed avviare politiche corrette per spostarne subito una parte importante su ferro non è affatto necessario costruire una nuova ferrovia veloce tra Innsbruck e Verona. La grande capacità residua della ferrovia esistente, incrementata da ulteriori misure per un esercizio più efficiente, permetterebbe per lo meno di raddoppiare sia in Austria che in Italia le sue possibilità di trasferire merci con le modalità del trasporto tradizionale misto e del trasporto combinato non accompagnato. Anche sul tratto ferroviario da Monaco di Baviera a Kiefersfelden in Germania esiste una importante capacità ferroviaria residua per trasportare le merci da e verso il Brennero, e quindi non esiste la necessità di costruire il quadruplicamento della linea Monaco-Kufstein.

Per queste ragioni siamo contrari a nuovi finanziamenti nazionali ed europei per la costruzione di nuove ferrovie lungo l'asse del Brennero e siamo contrari al proseguimento sullo stesso asse di tutti i lavori in corso (che hanno già inferto gravi danni all'ambiente e all'equilibrio finanziario dei paesi interessati).

La soluzione che proponiamo per una diversa gestione del traffico internazionale stradale merci sull'asse del Brennero è questa: 1) un terzo di questo traffico si trasferirebbe verso le ferrovie transalpine svizzere per effetto della fine delle incentivazioni economiche e delle altre misure affiancate; 2) un altro terzo si sposterebbe sulla esistente ferrovia del Brennero per effetto di efficaci politiche di trasferimento modale; 3) un terzo resterebbe sulle autostrade di valico accompagnato da tutte le misure necessarie per limitare gli inquinamenti atmosferici e acustici che produce.

La volontà e l'intesa reciproca delle popolazioni di Baviera, Tirolo, valli dell'Isarco e dell'Adige possono influenzare in modo importante le opzioni dei Governi nazionali.

Sottoscrivono questo Manifesto:

Um den Straßengüterverkehr auf der Brennerachse jetzt reduzieren

Der Straßengüterfernverkehr auf der Nord- und Südseite des Brennerpasses verursacht schwere Schäden für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen in den Tälern, durch die er führt.

Dieser Verkehr nimmt immer weiter zu, weil er durch eine verfehlte Politik begünstigt wird, für die Österreich und in noch viel stärkerem Maße Italien verantwortlich sind.

Es sind daher dringende strategische Entscheidungen erforderlich, um diese Politik zu ändern und den Transit von Lastkraftwagen auf den Autobahnen A13 und A22 unverzüglich zu begrenzen.

Erstens ist die Angleichung der Mautgebühren auf italienischer Seite an die Mautgebühren auf österreichischer Seite die wichtigste Maßnahme, um das Phänomen zu beseitigen, dass der Güterverkehr aus wirtschaftlichen Gründen von der rationalen Route abweicht, begleitet von anderen spezifischen Maßnahmen wie der Transitbörse.

Zweitens ist es notwendig, in Österreich und Italien dauerhaft Maßnahmen zu ergreifen, die an sich geeignet sind, die Transitfahrten von Lastkraftwagen einzuschränken, und zwar unter Berücksichtigung aller beteiligten Interessen und nicht nur derjenigen der Spediteure: Dazu gehören vor allem die Einschränkung des Nachtverkehrs, Transitverbote für schienenverladbare Güter, die Abschaffung umweltschädlicher Subventionen und Rabatte bei der Mineralölsteuer.

Aus diesen Gründen sind wir gegen das Projekt des Neubaus des Lueg-Autobahnviadukts nördlich des Brennerpasses, weil es ganz der Logik der Zunahme des Straßengüterverkehrs auf dem Passkorridor entspricht, und wir sind für den Ersatz des Viadukts durch einen etwa zwei Kilometer langen Tunnel.

Um den Straßengüterverkehr am Brennerpass zu reduzieren und die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um einen wichtigen Teil davon sofort auf die Schiene zu verlagern, ist der Bau einer neuen Hochgeschwindigkeitsbahn zwischen Innsbruck und Verona überhaupt nicht notwendig. Die große Restkapazität der bestehenden Bahn, ergänzt durch weitere Maßnahmen für einen effizienteren Betrieb, würde ihre Kapazität für den Gütertransport im traditionellen gemischten und unbegleiteten kombinierten Verkehr in Österreich und Italien mindestens verdoppeln. Auch auf der Bahnstrecke von München nach Kiefersfelden in Deutschland gibt es noch erhebliche Restkapazitäten für den Gütertransport vom und zum Brenner, so dass eine Vervierfachung der Strecke München-Kufstein nicht notwendig ist.

Aus diesen Gründen lehnen wir neue nationale und europäische Finanzmittel für den Bau neuer Eisenbahnstrecken entlang der Brennerachse ab und sind gegen die Fortsetzung aller laufenden Arbeiten auf derselben Achse die bereits zu schweren Schäden für die Umwelt und das finanzielle Gleichgewicht der betroffenen Länder geführt haben.

Die von uns vorgeschlagene Lösung für eine andere Bewältigung des internationalen Straßengüterverkehrs auf der Brennerachse sieht folgendermaßen aus: 1) ein Drittel dieses Verkehrs würde durch den Wegfall der wirtschaftlichen Anreize und anderer flankierender Maßnahmen auf die schweizerische Eisenbahnalpentransversale verlagert; 2) ein weiteres Drittel würde durch eine wirksame Verlagerungspolitik auf die bestehende Brennerbahn verlagert; 3) ein Drittel würde auf den Passautobahnen verbleiben, begleitet von allen notwendigen Maßnahmen zur Begrenzung der von ihm ausgehenden Luftverschmutzung und Lärmbelästigung.

Die Bereitschaft und das gegenseitige Verständnis der Bevölkerung von Bayern, Tirol, dem Wipp-, Eisack- und dem Etschtal können die Optionen der nationalen Regierungen maßgeblich beeinflussen.

Unterzeichner dieses Manifests: