

Passaggio a Nord Est: idrovie protagoniste

Ultimo aggiornamento venerdì 26 agosto 2011

di Pier Luigi Coppa

Tirol Adria Passage: Questo "è il nome del progetto che inizialmente potrebbe sembrare incredibilmente complesso ... Ma non lo era anche ai tempi della sua realizzazione il canale/passaggio di Suez?

Potenziare la rete delle idrovie nel Vecchio continente, agevolare il ricorso alla intermodalità meno inquinante e, quindi, più virtuosa. In sintesi questo si propone il progetto davvero singolare di Albert Mairhofer. Si fa un gran parlare di ritorno alla navigazione fluviale e di recupero delle autostrade dei fiumi e dei mari, ma nella realtà grandi investimenti in questa direzione se ne sono fatti davvero pochi.

À

L'idea di Mairhofer (www.tirol-adria.com), lo vogliamo sottolineare, potrebbe sembrare davvero fantascientifica perché propone una soluzione che sulla carta appare semplice ed incredibilmente complessa allo stesso tempo. Ma andiamo con ordine.

Il progetto punta ad ottenere un canale navigabile transalpino (di circa 700 km) che dovrebbe collegare la città di Passau sul bel Danubio con Venezia. Tutto questo attraversando l'Inn, l'Adige, il Lago di Garda, il Mincio ed infine il Po per sfociare nel Mare Adriatico.

Abbiamo risvegliato la curiosità del lettore che sicuramente cercherà un'immagine per capire meglio di cosa stiamo parlando. Fatto? Bene, il progetto non è un parto di uno squilibrato, ma un'idea che potrebbe diventare realtà.

In apertura abbiamo richiamato l'attenzione su un'opera realizzata nel lontanissimo 1891 che consente ancor oggi a migliaia di portacontainer di accorciare la navigazione verso il Vecchio continente, ovvero il Canale di Suez.

Realizzato allora con mezzi incredibilmente primitivi, il passaggio per le navi a Suez "è stata un'opera incredibile se si considerano i mezzi tecnici del tempo. Oggi la realizzazione del Tirol-Adria-Passage, pur nella sua complessità, potrebbe contribuire a decongestionare le autostrade di mezza Europa. Come si legge nel documento di sintesi del progetto: «I fiumi Inn ed Adige tracciano solchi profondi nelle Alpi e si avvicinano un altro in pianura a 70 km. Fino alla metà del secolo erano navigabili e venivano usati per il trasporto merci. Esistevano persino progetti per trainare le navi sopra il Passo del Brennero evitando così il trasbordo ed il trasporto via terra da un fiume all'altro».

QUALCHE NUMERO PER CAPIRE MEGLIO

Il cardine del progetto "è la galleria fluviale che collega i due fiumi Inn e Adige attraverso un tunnel lungo 78 chilometri, ovvero il Tirol-Passage tra Innsbruck e Gargazon (Sudtirolo). Sempre nel progetto due tunnel con un diametro di 14-15 metri partono dall'altezza dell'Inn ad Est di Innsbruck, attraversano il massiccio delle Alpi e sboccano a 550 m s.l.m. sul pendio sopra Gargazon nella Val Adige.

Questo diametro "è necessario per le navi Ue, classe V, con una larghezza di 11,40 metri. Il progetto "è, ovviamente, assai complesso e comprende anche un impianto per il sollevamento delle navi con una tecnologia simile a quella che si utilizza già normalmente sul Canale di Panama. Interessante, invece, sapere che queste navi lunghe 109 metri e larghe 11,40 metri potrebbero trasportare tranquillamente un centinaio di Teu l'una eliminando al contempo l'equivalente di 82 autotreni, oppure 42 vagoni ferroviari.

L'inquinamento ambientale conseguente a questa modalità di trasporto "è, ovviamente, assai più verde di qualsiasi altra modalità.

Per il nostro sistema viario nazionale questo, inoltre, significherebbe eliminare dalla Milano-Venezia oltre 5.000 Tir giornalmente.

D'ACCORDO ... MA QUANTO COSTA?

Il progetto, come già detto, "è stato attentamente pianificato ed "è stato calcolato che, per la realizzazione del canale transalpino lungo 78 chilometri, sarà necessario investire circa 4 miliardi di Euro (circa 40 per cento in meno della galleria di base del Brennero).

Abbiamo raggiunto l'ideatore del progetto, Albert Mairhofer, al quale abbiamo rivolto qualche domanda.

Il costo del progetto (datato Febbraio 2007) "è ancora attuale ?

Sì, il costo per il canale transalpino lungo 78 km "è stato calcolato in circa 4 miliardi di Euro, circa 40 per cento in meno della galleria di base del Brennero, corrispondente ai costi dell'allestimento ferroviario del BBT.

Quanto tempo sarebbe necessario per i lavori ?

Il tempo necessario per il solo scavo del canale transalpino sarà di circa 7 anni. Terminato lo scavo il canale verrà riempito con acqua ed in brevissimo tempo sarà funzionale.

Avete sottoposto il progetto a Istituzioni Governative? Quali?

Il progetto "è stato sottoposto alle Province Autonome di Trento e Bolzano, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri

italiano, alle Cancellerie dei Governi di Berlino e Vienna, al Land Tirol a Innsbruck, alla Cancelleria della Bavaria, a Monaco e alla Commissione Europea.

La risposta, se negativa, è stata motivata per quali ragioni ?

L'unica risposta pervenuta dal Commissario Barrot e sottolineava che il Progetto della Idrovia Danubio-Tirol-Adria non apparirebbe nell'elenco delle reti prioritarie TEN V, quindi non potrebbe ricevere finanziamenti dalla Ue. Inoltre specificava che non competerebbe all'Unione Europea di prendere decisioni sul progetto essendo competenti i singoli Governi Nazionali.

Albert Mairhofer lancia ancora un appello:

"Prendere in considerazione il Progetto Tirol-Adria, che, in prima linea, intende realizzare il collegamento delle idrovie europee attraverso il canale transalpino Danubio-Tirol-Adria con lo scopo di trasferire alla navigazione fluviale e costiera gran parte del trasporto merci nazionale ed internazionale evitando la costruzione di 3 grandi opere, e cioè:

a) la Galleria di base del Brennero con le relative linee di accesso, di cui 150 km pure in galleria,

b) il Ponte sullo Stretto di Messina,

c) il tunnel ferroviario tra Lyon-Torino per il TAV del corridoio 5 Lisbona- Kiev, che con la navigazione sul Danubio otterrebbe un ottimo collegamento est-ovest.

Il canale transalpino collegherebbe tutti i mari d'Europa, e cioè Mediterraneo, Mare del Nord, Mar Baltico, Mar Nero e, sulla rete fluviale russa, il Mar Bianco ed il Mar Caspio.

Il risparmio ottenuto potrebbe diminuire il debito pubblico per circa 50 miliardi di euro e corrisponderebbe o meno alla manovra bis.

Il Progetto Tirol-Adria comprende un finanziamento, che non aggrava le finanze dello Stato.

Chiedo gentilmente di proporre questa idea progettuale innovativa e rivoluzionaria al Parlamento italiano ed europeo.

È