

## La ferrovia del Brennero non è per niente satura

Nel verbale della riunione del 5.2.2024 del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza sul Lavoro, c.d. Osservatorio Bypass Trento, della Provincia di Trento è scritto che l'ing. Negriolli - referente per la Provincia - "spiega che l'opera è necessaria anche perché l'attuale linea ferroviaria del Brennero è ormai satura ed ha raggiunto la portata massima di trasporto (treni/ora)".

Abbiamo scritto all'ing. Negriolli per domandargli quali sarebbero le sue fonti. In calce a questa pagina pubblichiamo il nostro messaggio e la sua risposta.

Confermiamo che l'affermazione è infondata.

Secondo dati presentati proprio dalla Provincia di Trento (Lavis, 11.6.2014) in uno scenario a medio termine 2015-2020 (che è lo stesso di oggi) la ferrovia del Brennero poteva trasportare 29 milioni di tonnellate di merci per anno (si intendono sempre nette, anche di seguito), con un modello di gestione di media efficienza che non arrivava a 250 giorni operativi per anno, senza nessuna tratta realizzata del progetto di quadruplicamento della linea Verona-Innsbruck.

Secondo iMonitraf!, *Annual Report 2022*, pagine 10 e 37, e *Annual Report 2023*, pagina 36, nel 2021 e nel 2022 sono transitate su ferrovia al valico del Brennero le stesse 14,7 milioni di tonnellate di merci. Alle condizioni attuali resterebbe perciò una capacità residua superiore ai 14 milioni di tonnellate di merci per anno. Altro che saturazione. E' noto poi che i conteggi dei transiti avvengono a Brennersee, che la ROLA proveniente dal versante austriaco si arresta al Brennero (sul versante italiano praticamente non esiste), che gli autocarri scaricati dalla ROLA scendono sulla A22: ciò significa che il volume vero di traffico merci su rotaia nella rampa Sud diminuirebbe ancora fino a circa 6 milioni di tonnellate per anno aggiungendo ulteriore notevole capacità potenziale a questo ramo della ferrovia.

Ci aspettiamo l'obiezione che sulla linea del Brennero passano anche treni passeggeri e che sono così tanti da rendere tutte le tracce occupate. L'obiezione sarebbe infondata come la prima affermazione: perché allo stesso risultato indicato sopra si arriva anche considerando i passaggi giornalieri totali dei treni merci e passeggeri.

Secondo la Delibera della Giunta della Provincia di Bolzano n. 3749 del 20.10.2003 (con cui fu approvato il progetto preliminare del tunnel di base del Brennero) prima della realizzazione dell'intero quadruplicamento il numero massimo di treni al giorno in Bassa Atesina (quindi anche a Trento, per esempio) alle condizioni attuali di gestione non potrebbe comunque superare il numero medio di 220 nelle due direzioni. Secondo la Relazione Tecnica di Esercizio del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Circonvallazione Ferroviaria di Trento oggi nel tratto tra Trento e Roncafort transitano mediamente nelle due direzioni 175 treni al giorno (di cui 75 merci). Confermano questi dati numerosi altri conteggi e informazioni (compreso l'orario in vigore), con scostamenti minimi. Altro che saturazione.

Ancora più interessanti sarebbero le conclusioni di queste poche righe se smettessimo di ritenere accettabile il superato modello di gestione della ferrovia del Brennero basato su un numero di giorni operativi per anno inferiori a 250. Secondo gli standards gestionali austriaci o svizzeri la medesima infrastruttura avrebbe una capacità media rispettivamente di 300 o 400 treni al giorno (vedi Questo Trentino", n. 14 del 10.7.2004, E. Paris, *Brennero, il tunnel delle polemiche*).

Con una gestione molto efficiente con 180 treni merci al giorno, assistita dalle migliori tecnologie e pratiche disponibili (controlli informatizzati, trazioni multiple e locomotori di spinta, convogli con il massimo di vagoni pieni, materiali rotabili silenziosi con abbattimento drastico dell'inquinamento acustico) la nostra "vecchia" ferrovia potrebbe trasportare quasi 35 milioni di tonnellate merci per anno. Ma trascuriamo pure questa capacità limite, non facile da realizzare. Però con 180 treni merci al giorno, una capacità media di 550 tonnellate nette/treno e prudenzialmente 300 giorni

operativi all'anno (considerata la necessità di 4 ore di manutenzione media al giorno), la ferrovia del Brennero potrebbe trasportare oggi senza problemi quasi 30 milioni di tonnellate nette di merci all'anno, senza togliere spazio ai treni passeggeri. Altro che saturazione.

A queste elevate prestazioni si potrebbe giungere in poco tempo ma non si vuole. Altrimenti come si farebbe a sostenere l'utilità della galleria di base del Brennero e del quadruplicamento della linea da Verona Nord a Fortezza?

Elio Bonfanti, Claudio Campedelli, Gianfranco Poliandri,  
redazione notavbrennero2023.noblogs.org, 16.2.2024

---

A [massimo.negriolli@provincia.tn.it](mailto:massimo.negriolli@provincia.tn.it) il 2024-02-12 15:07

Gentile Ing. Negriolli,

nel verbale della riunione del 5.2.2024 del Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio Ambientale e per la Sicurezza sul Lavoro, c.d. Osservatorio Bypass Trento, della Provincia di Trento è scritto che lei ha spiegato che "l'opera è necessaria anche perché l'attuale linea ferroviaria del Brennero è ormai satura ed ha raggiunto la portata massima di trasporto (treni/ora)".

L'affermazione ci sorprende. Le scriviamo per domandarle se può cortesemente indicarcene le fonti o se in alternativa può indicarci in base a quali considerazioni e a quali calcoli lei giunge a simile conclusione.

Grazie per l'attenzione, distinti saluti

La redazione del blog notavbrennero2023

12-2-2024

Da [Massimo Negriolli](mailto:Massimo.Negriolli) il 2024-02-13 14:12

Buongiorno.

Innanzitutto ringrazio per la segnalazione in quanto il concetto alla base di quella riflessione è stato sintetizzato nella verbalizzazione a scapito di una sua contestualizzazione.

Il tema della capacità dell'attuale linea ferroviaria va in effetti letto nella prospettiva di sviluppo e di incremento del trasporto merci atteso con il completamento del corridoio del Brennero, mentre è cogente il tema della saturazione della capacità merci sull'A22. L'ultimo rapporto iMonitraf! per il 2023 del 6 febbraio 2024 ([https://imonitraf.org/iMONITRAF!\\_annual%20report%202023\\_final.pdf](https://imonitraf.org/iMONITRAF!_annual%20report%202023_final.pdf)) riporta, al riguardo, un valore annuo di merci transitate al Brennero di circa 54,9 milioni di tonnellate (+1% rispetto all'anno 2021), di cui circa 40,2 milioni su gomma e 14,7 milioni su ferro.

Come noto con il quadruplicamento della linea ferroviaria si intende, al completamento dell'infrastruttura ferroviaria, "bilanciare" la proporzione tra ferro e gomma realizzando un'infrastruttura ferroviaria competitiva e appetibile per il trasporto delle merci: quest'obiettivo non sarebbe però realizzabile con l'attuale struttura ferroviaria ed era questo il senso dell'intervento alla riunione dell'Osservatorio del 5 febbraio scorso.

Alla prossima riunione dell'Osservatorio provvederemo a specificare quest'aspetto al fine di chiarire meglio questi concetti e lasciarne, così, anche traccia esplicita nel relativo verbale.

Cordiali saluti.