

Traffico merci e nuova ferrovia sull'asse del Brennero

La propaganda e la realtà

Sono veri gli argomenti sulla necessità della nuova infrastruttura?

Le tesi dei promotori

la nuova infrastruttura è l'unica soluzione

- **per spostare le merci dalla strada alla ferrovia**
- **per tutelare la salute dei residenti minacciata dagli inquinamenti da ossidi di azoto**



perché

- **il traffico al Brennero aumenta fortemente**
- **la ferrovia storica è prossima alla saturazione o addirittura già satura, è troppo rumorosa e non dovrebbe trasportare merci pericolose**
- **gli autocarri si trasferirebbero subito sulla nuova ferrovia una volta completata**

Le tesi dei promotori sono sbagliate

- 1. i transiti merci al Brennero aumentano meno di quanto prevedevamo i promotori e per motivi diversi**
- 2. i transiti merci al Brennero sono incentivati in modo deliberato**
- 3. la ferrovia storica ha ampie capacità da utilizzare**
- 4. in futuro il traffico merci al Brennero tenderebbe a non utilizzare la nuova ferrovia ma a restare sulla A22 o a spostarsi su ferrovie più convenienti**
- 5. l'inquinamento acustico della ferrovia storica e la preoccupazione di non trasportare merci pericolose sono pretesti**

1. Le previsioni di traffico al Brennero

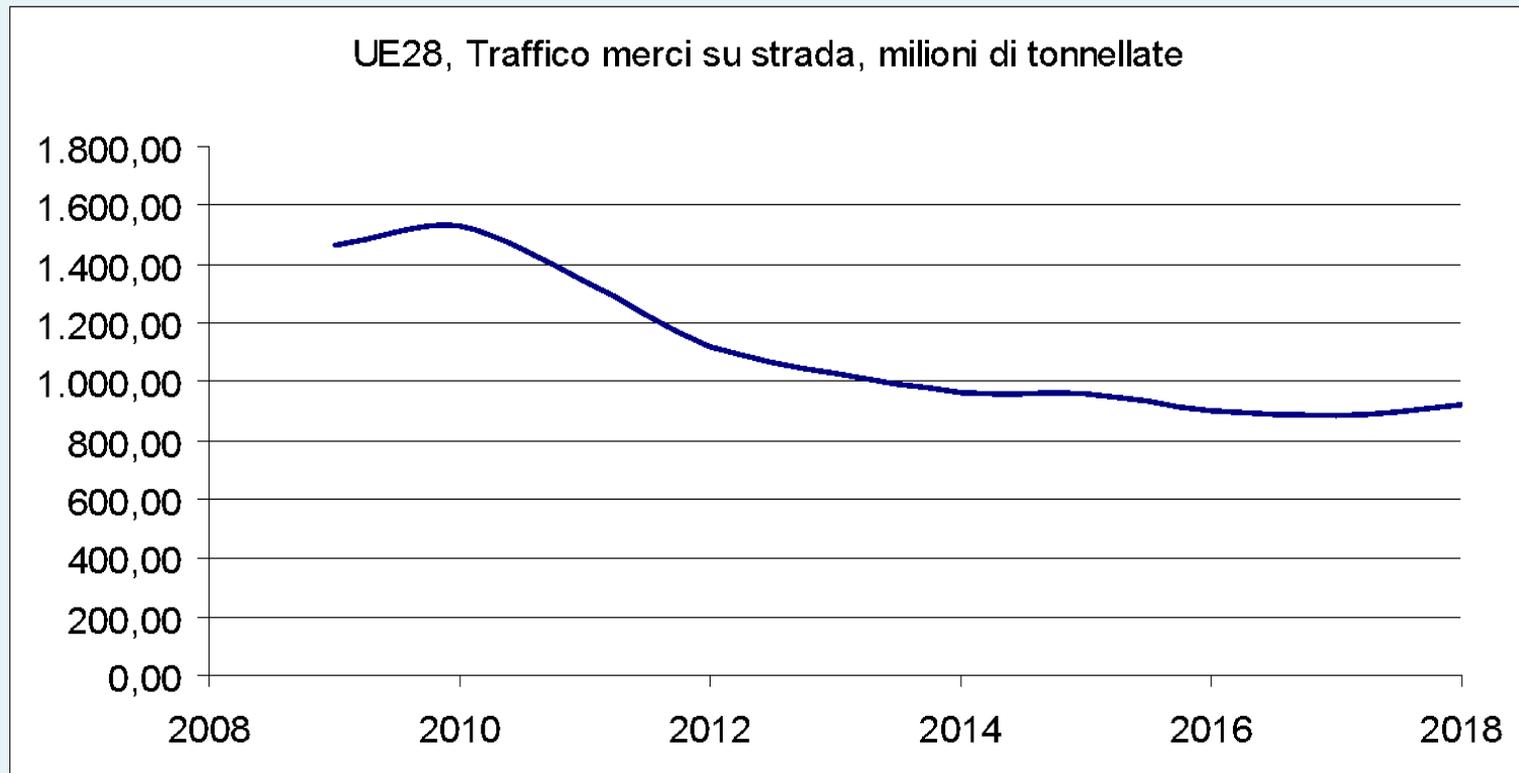
Il traffico merci al Brennero sia su strada che su ferrovia cresce negli anni in maniera costante

- **molto meno di quanto vorrebbero previsioni non indipendenti**
- **senza numeri che impongano nuove infrastrutture**
- **continuando a creare gravi problemi di salute per gli inquinamenti**
- **per l'assenza programmata di politiche di contenimento**

1a - Scende il traffico merci totale su strada in Italia

Tabella 9. UE28, Traffico merci su strada, milioni di tonnellate

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	var% 18/17	var% 18/14	quota 2018
Italia	1.469,0	1.527,8	1.339,7	1.121,3	1.023,9	963,1	957,0	901,5	885,5	920,7	4,0	-4,4	6,2



Il grafico in tabella riporta solo i dati per l'Italia

Cfr. ANFIA su dati Eurostat
<https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained>

1b - Traffico merci arco alpino 1980-2022

La crescita dei transiti stradali al Brennero dipende dall'assenza di politiche di contenimento del traffico → aumenti dopo l'apertura della galleria ferroviaria di base del Gottardo in Svizzera (2016).

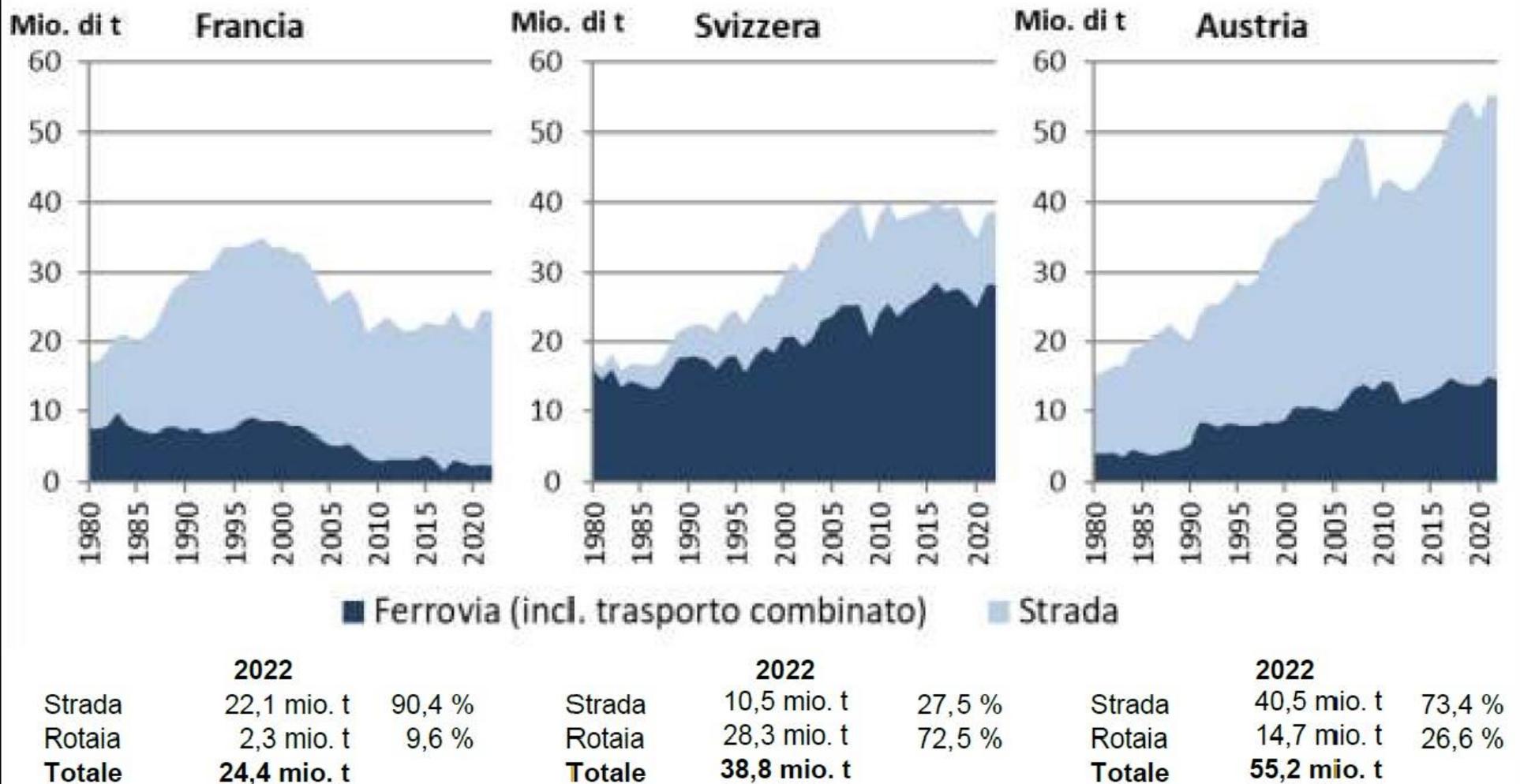


Figura 7: Traffico merci transalpino (1980–2022) nel cosiddetto arco alpino interno tra il Moncenisio/Fréjus (F) e il Brennero (A)

1c - Previsioni di traffico errate al Brennero

dal 2008 in poi gli studi per la Galleria di Base del Brennero e altri studi avevano previsto su strada tonnellate di merci per

➔ 35 milioni nel 2010

invece furono 27,5 milioni

➔ 38-44 milioni nel 2015

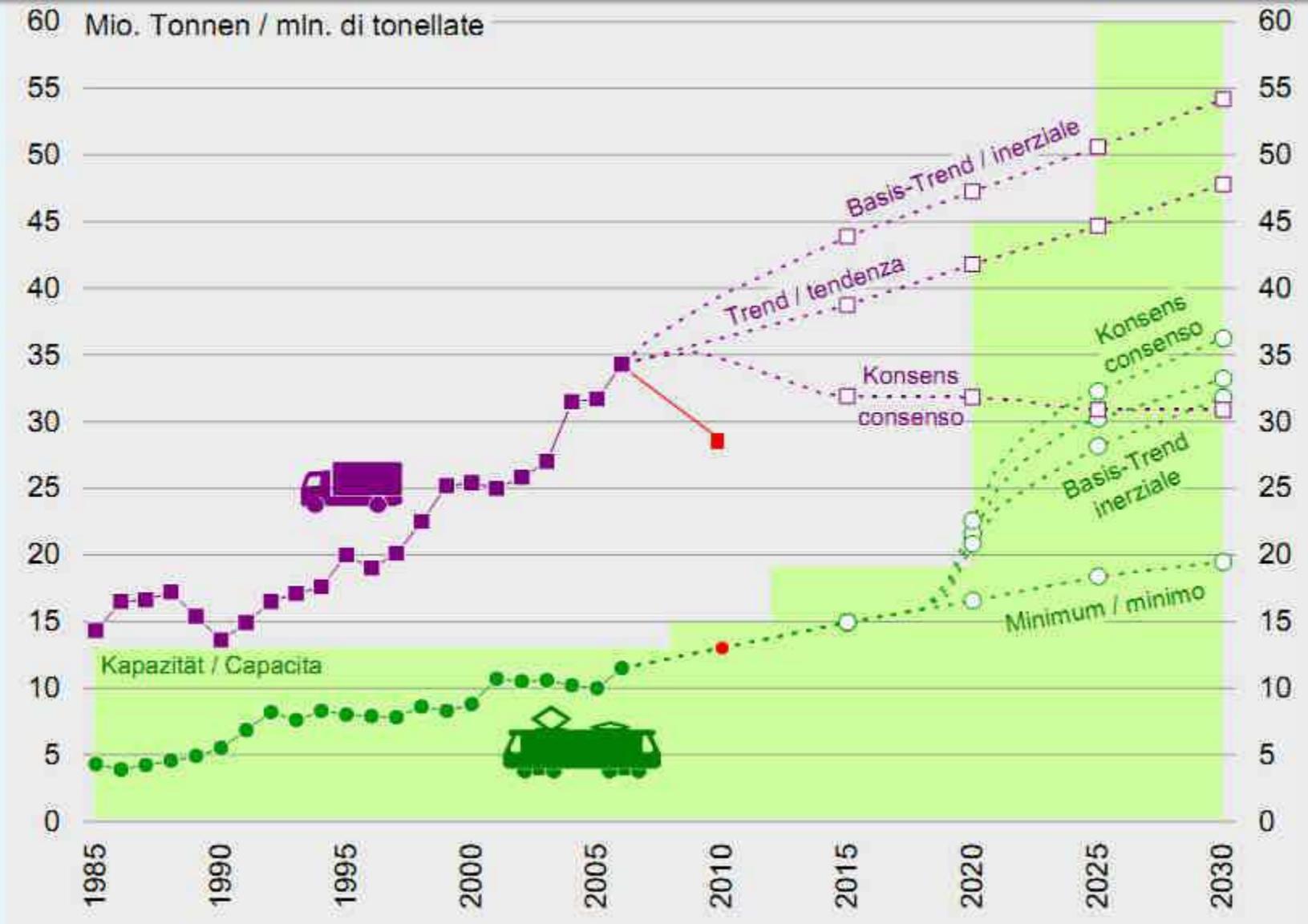
invece furono meno di 30 milioni

➔ 45-51 milioni nel 2025 e 48-54 milioni nel 2030 (e anche 90 milioni nel 2020)

invece nel 2021 sono stati 39,7 milioni e nel 2022 sono stati 40,2 milioni

1d - Previsioni di traffico errate al Brennero

Il grafico confronta le previsioni Prograns 2008 con dati Alpinfo 2010



1e - Previsioni di traffico errate al Brennero

Il grafico mostra una incongrua previsione di incremento di traffico del 5% ogni anno dal 2002 ➔ così per il 2020 prevedeva 90 milioni di tonnellate di merci di cui 70 su strada

Güterverkehr auf der Brennerlinie 1960-2002 (2020) Trasporto di merci sulla linea del Brennero 1960-2002 (2020) Transport of goods on the Brenner line 1960-2002 (2020)

Mio. Tonnen
milioni di tonn.
mio. tons

Durchschnittliches Wachstum der letzten 10 Jahre: +4,4 %
Incremento medio degli ultimi 10 anni: +4,4%
Average growth of the last 10 years: +4.4%

Prognose bei jährlichem
Zuwachs von 5%

Previsione nell'ipotesi di
un incremento annuo del 5%

Projection in the case of
an yearly growth of 5%

100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

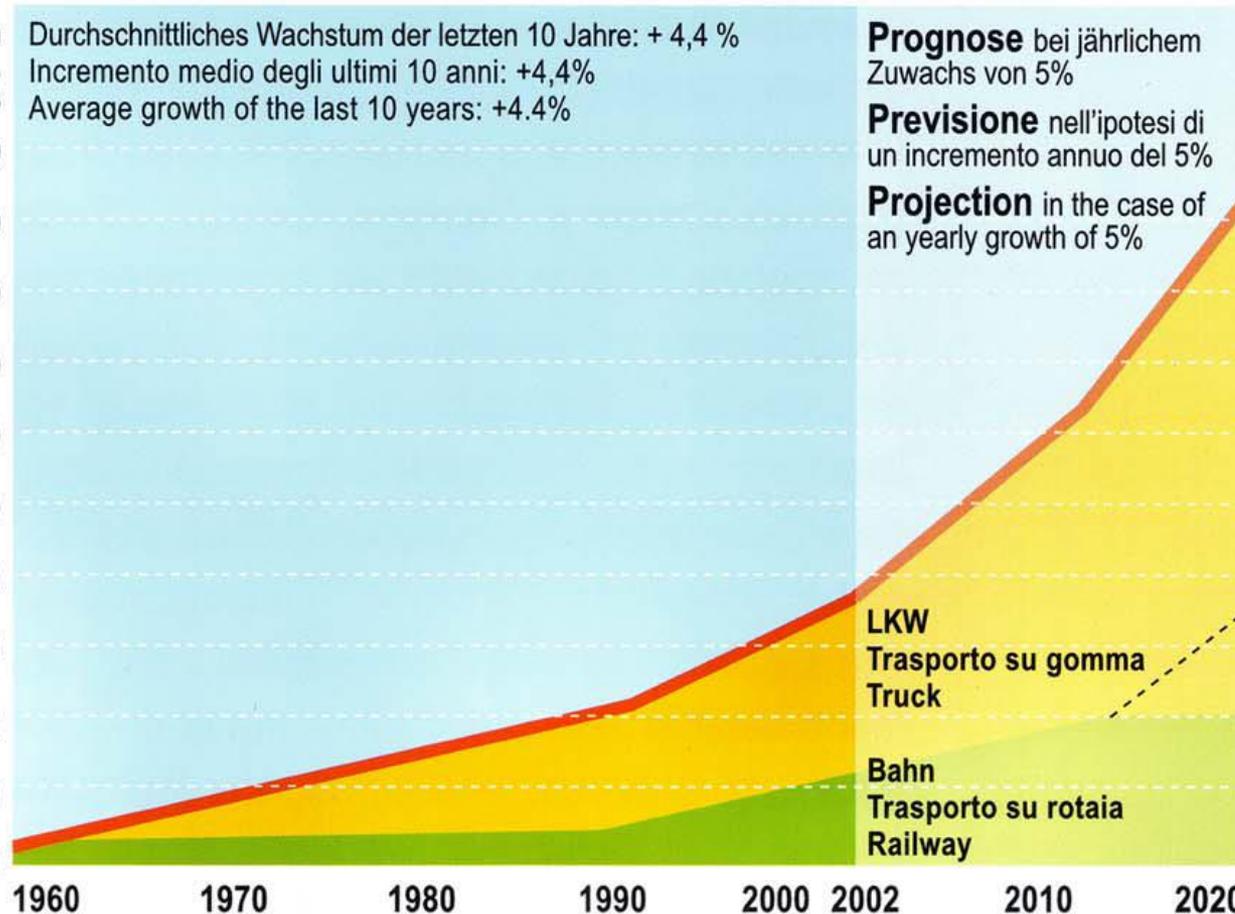
1960 1970 1980 1990 2000 2002 2010 2020

LKW
Trasporto su gomma
Truck

Bahn
Trasporto su rotaia
Railway

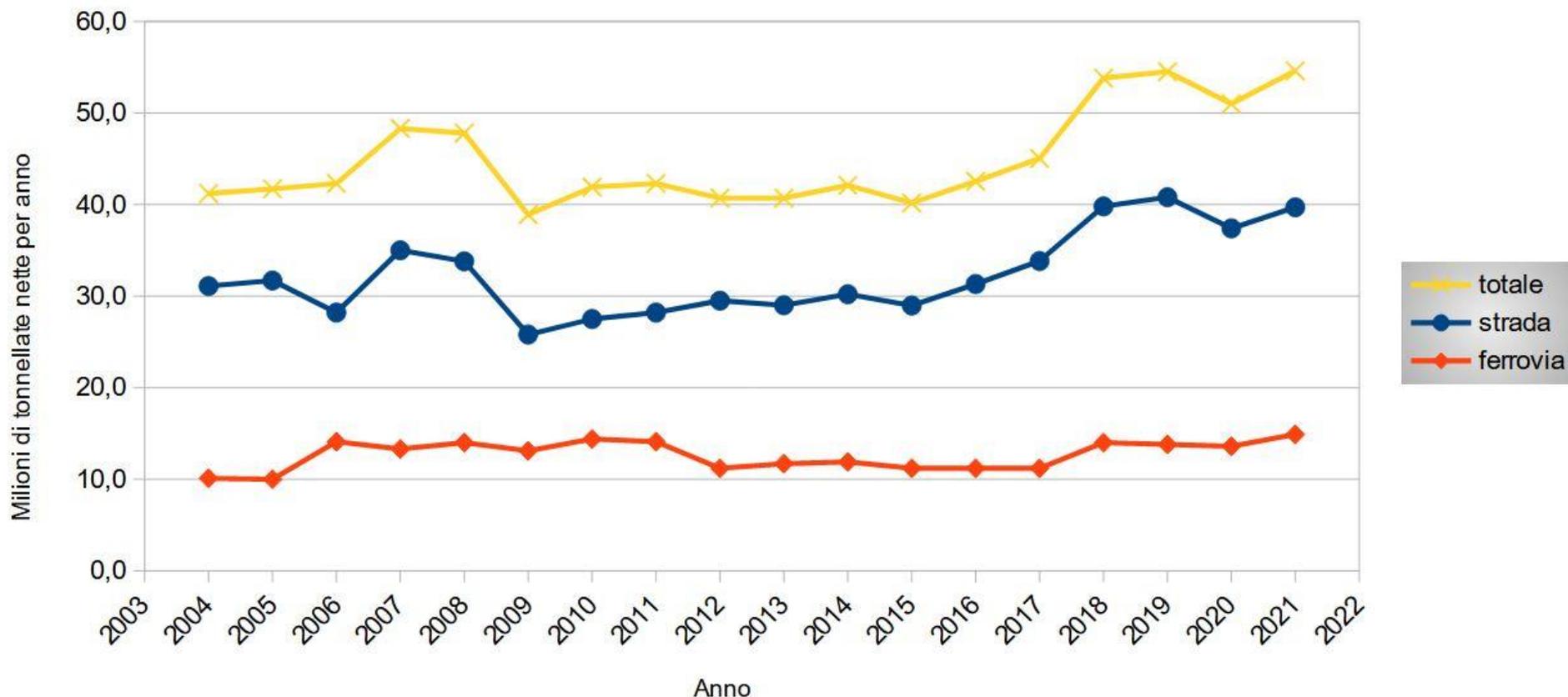
Basistunnel
Galleria di base
del Brennero
Brenner Base Tunnel

Quelle/Fonte/Source:
Amt für Gesamtverkehrsplanung - Tirol



1f – Dati storici del traffico merci al Brennero

Tonnellate nette per anno trasportate al valico del Brennero



Tonnellate nette = peso totale - peso mezzi trasporto.

Fino al 2019 i dati sono quelli dell'Ufficio Federale Trasporti della Confederazione Svizzera.

Per gli anni 2020 e 2021 i dati sono quelli di Monitraf, «Annual Report 2022»; Monitraf però non indica se si tratta di tonnellate lorde, nette o netto-netto; nel grafico sono considerate come tonnellate nette; Monitraf infine non indica se i treni RO-LA caricati e scaricati a 10 metri dal confine italiano sono conteggiati come trasporto ferroviario o stradale (nel primo caso i relativi transiti a Sud del Brennero sono da considerare quasi totalmente transiti stradali).

1g - Dati storici del traffico merci per Brennero e altri valichi alpini

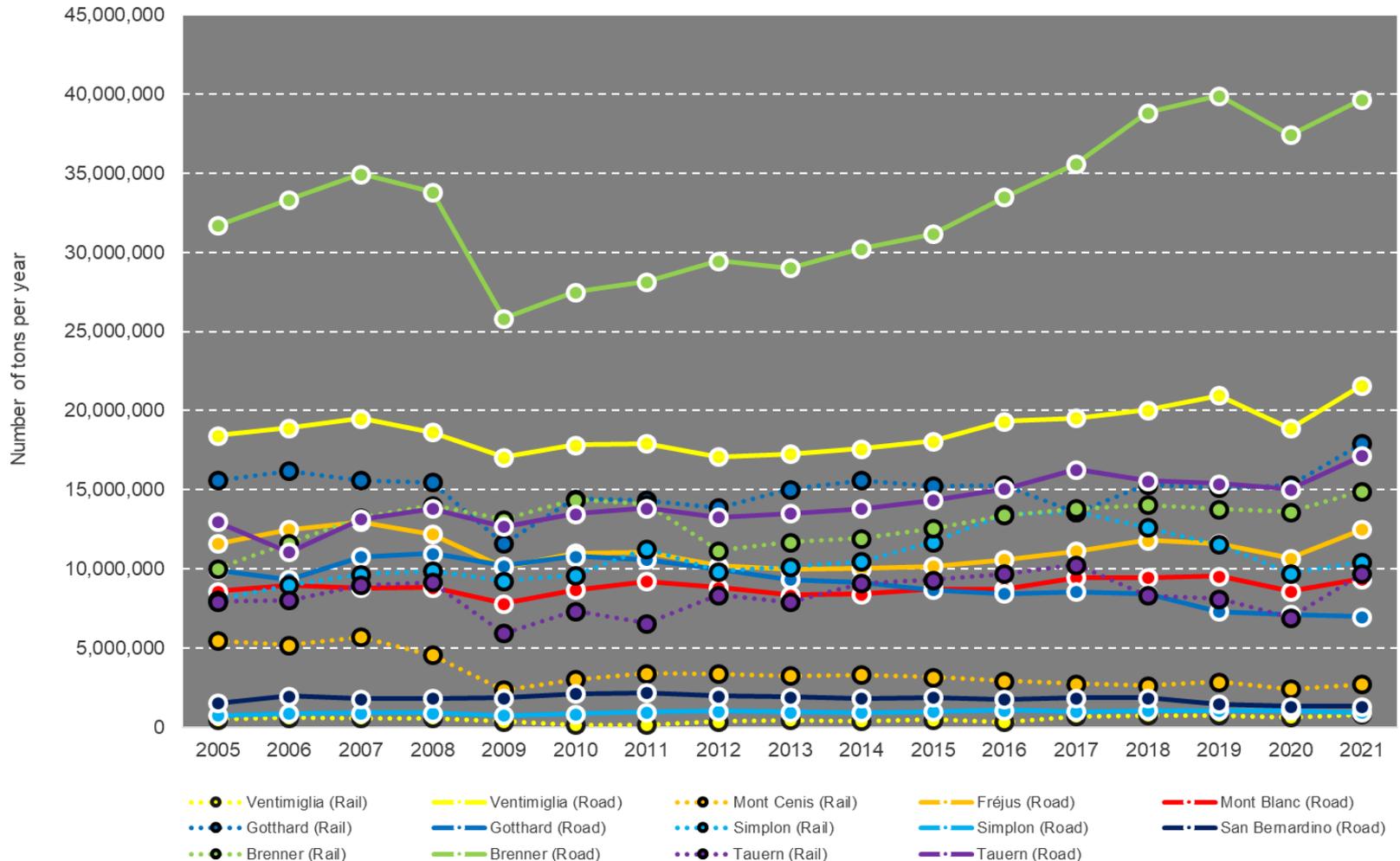
La linea verde continua rappresenta i transiti su strada.

La linea verde punteggiata rappresenta i transiti su ferrovia.



si conferma che al Brennero confluisce il traffico stradale merci che viene respinto dalle strade svizzere ma che non vuole usare le ferrovie svizzere

Number of tons transported per year (2005-2021): Rail and Road



1h - Traffico su strada 2020-2021 in Svizzera e al Brennero

La crescita dei transiti stradali al Brennero dipende dall'assenza di politiche di contenimento del traffico.

Il secondo riquadro dell'immagine mostra che tra il 2020 e il 2021 il transito di autotreni e autoarticolati diminuisce in Svizzera del 4,2% grazie alle scelte di privilegiare la ferrovia ma - pur in periodo di pandemia - sale del 5,8% al Brennero dove da parte italiana non si fa nulla per limitarlo.

Aktenzeichen: BAV-332-3/5/6

1 Mengenenwicklung alpenquerender Verkehr

Übersicht

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2021				2020 Total	2021 Total	(+/-)
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)			
CH (Total)	457	+10.5%	404	-10.1%	863	860	-0.3%
Gotthard	340	+12.7%	297	-9.0%	628	637	+1.4%
San Bernardino	61	+7.0%	58	-4.1%	117	119	+1.3%
Simplon	42	+2.7%	38	-22.9%	90	80	-11.3%
Gr. St. Bernhard	14	-1.2%	11	-17.9%	27	25	-9.2%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	397	+5.9%	346	-13.7%	776	743	-4.2%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	1'212	+9.5%	1'236	+2.4%	2'314	2'447	+5.8%

2. Al Brennero il traffico stradale merci è incentivato

Al contrario di quanto fanno i paesi confinanti, l'Italia cerca di evitare ogni politica di contenimento dei transiti merci su strada

I transiti merci su strada al Brennero sono richiamati soprattutto da scelte tariffarie di favore

2a - La politica dei costi di transito al Brennero

Costo km del transito di un autocarro Euro 5 o 6 di 40 tonnellate

**Rampa Nord Brennero -
Austria A13
(Kufstein – Brenner, 107 km)**

**Maggio 2009
80 ct/km**

**Gennaio 2024
80,12 ct/km ***

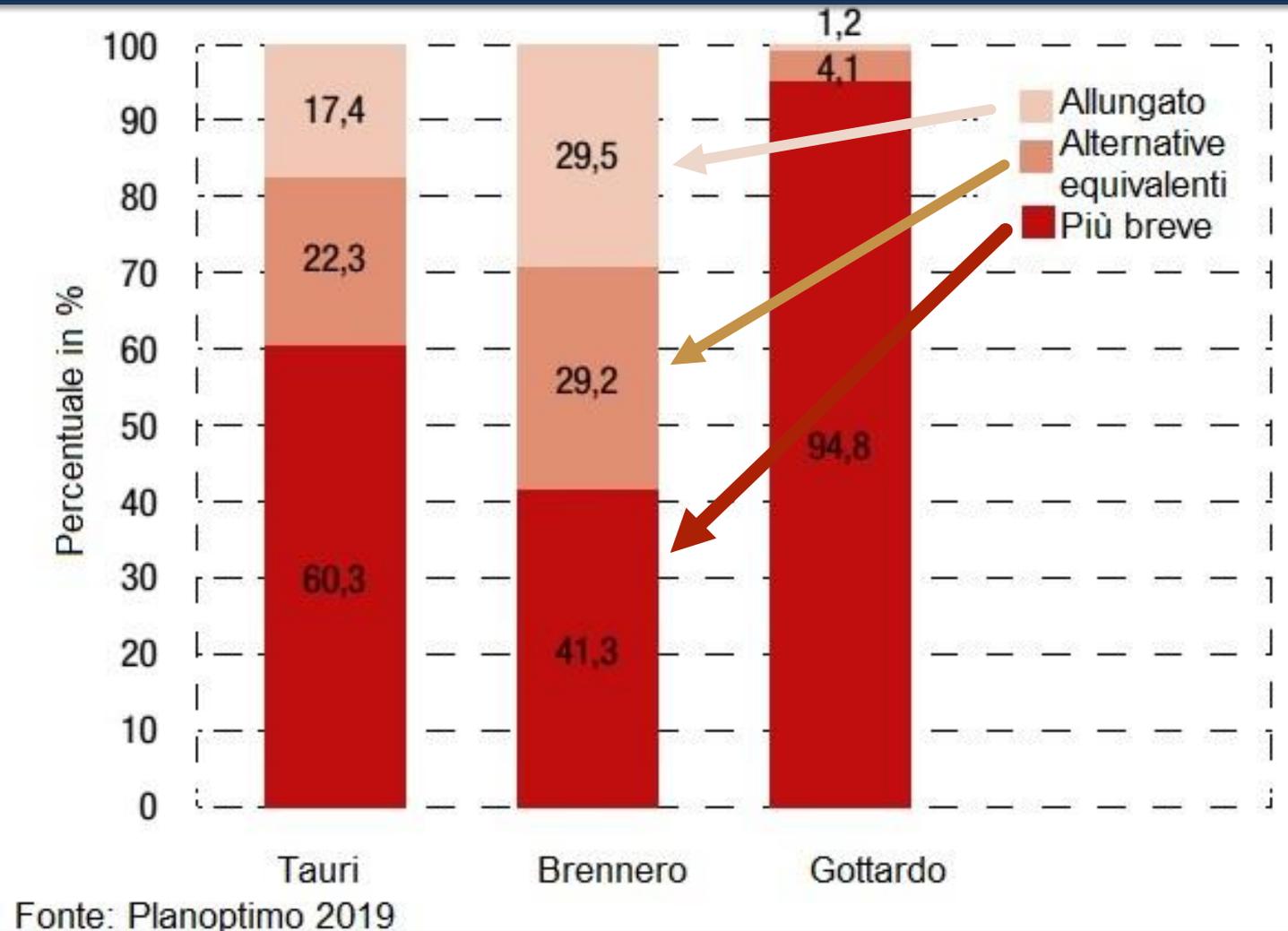
* Costo riferito al solo transito diurno. Il costo del transito notturno, ove consentito, è anche molto superiore

**Rampa Sud Brennero - Italia A22
(Verona Nord Brennero), 226 km**

**Maggio 2009
15 ct/km**

**Gennaio 2024
17,79 ct/km**

2b - Il traffico merci su strada al Brennero c.d. deviato



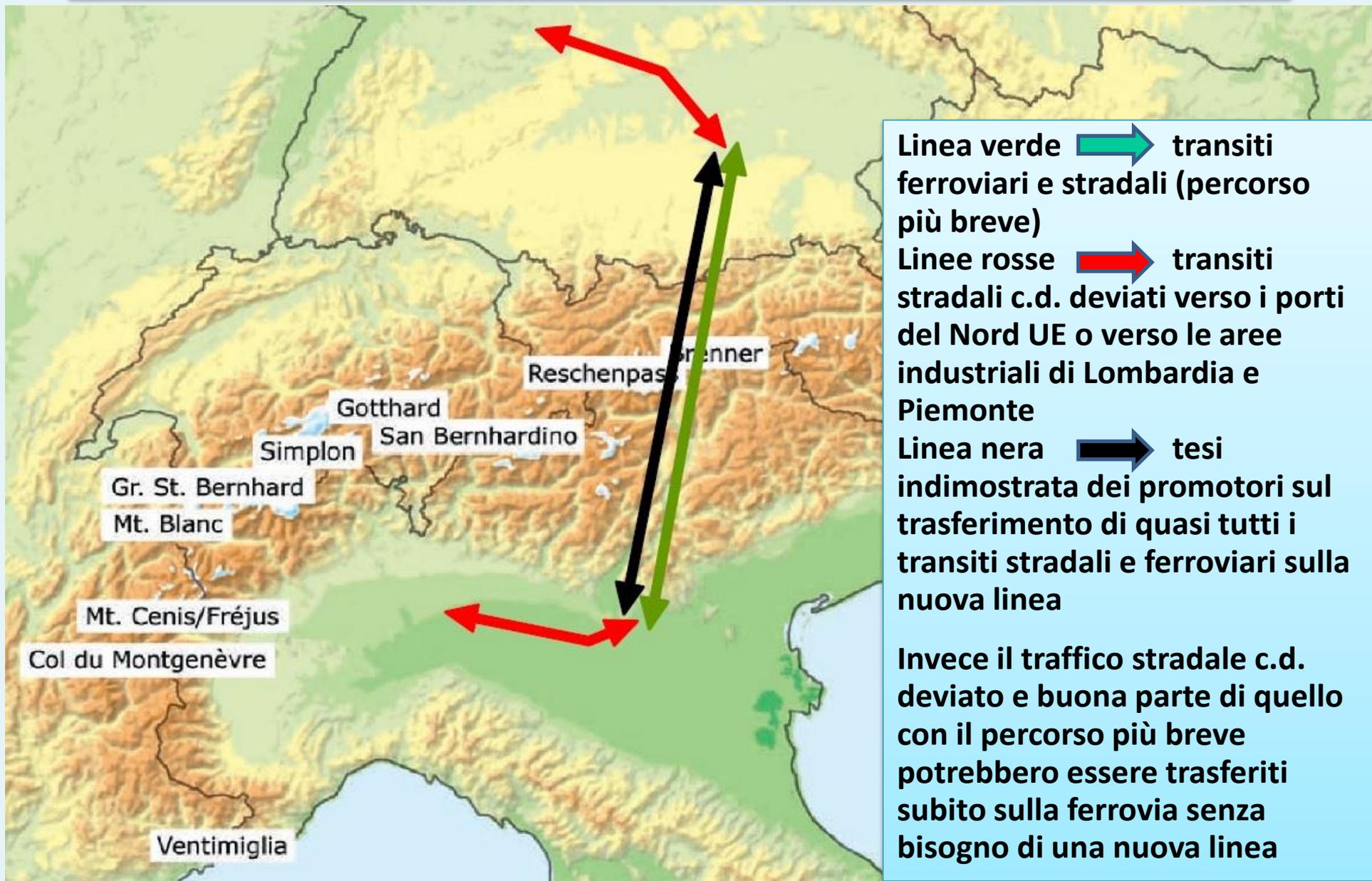
«Allungato» è la % di percorso prolungato di almeno 60 km.

«Alternative equivalenti» è la % di percorso prolungato fino a 60 km.

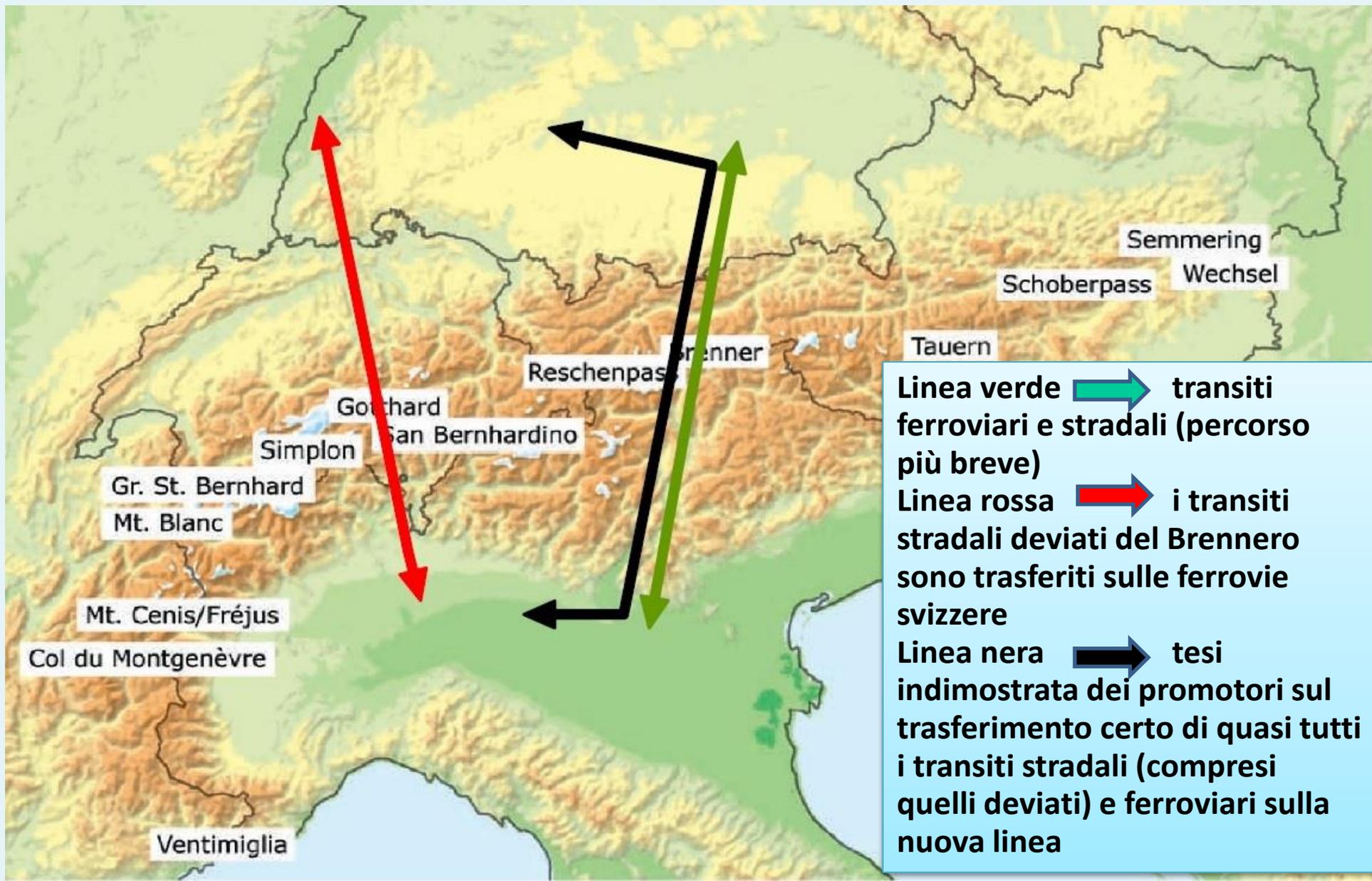
«Più breve» è la % di percorso che resta il più breve tra origine e destinazione delle merci.

Il percorso «allungato» è il potenziale di trasferimento certo del traffico merci dal Brennero. Il percorso «alternative equivalenti» è il potenziale di trasferimento parziale possibile.

2c - Lo spostamento del traffico su strada deviato al Brennero non sarà realizzato con la nuova ferrovia



2d - Spostare subito il traffico deviato



2e – Le modalità del traffico merci sono lasciate alle scelte di convenienza economica

Le norme UE tutelano gli interessi dei vettori

Articolo 94 del TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA (in vigore dal 1 dicembre 2009): “Qualsiasi misura in materia di prezzi e condizioni di trasporto, adottata nell’ambito dei trattati, deve tener conto della situazione economica dei vettori”

Ma si tratta di norme interpretabili, comunque in contrasto con il diritto alla salute. Sono perciò norme superabili con una decisa volontà politica

2f – Le alternative per contenere il traffico stradale merci

**Allineamento dei costi autostradali di tutti i valichi transalpini -
Pedaggio di congestione**

Divieti di transito notturno

Divieti settoriali (obbligo di trasporto in ferrovia per merci non deperibili come ad es. legno non lavorato, rifiuti, trafilati, lamiere, materiali da costruzione, automezzi, minerali, carta, petrolio, cereali non lavorati)

Limitazioni della velocità degli autocarri

Strategie per il percorso più breve

Eliminazione dei sussidi all'autotrasporto ambientalmente dannosi

Controllo sistematico sul rispetto degli obblighi del Codice della Strada (per es., peso e manutenzione degli autocarri, ore di guida e condizioni di lavoro dei conducenti, velocità massime)

2g – Effetto del traffico stradale: inquinamento dell'aria sull'asse del Brennero

I gravi effetti degli ossidi di azoto sulla salute si devono affrontare subito e non si rimuovono con una nuova ferrovia fra 30 anni

A causa degli inquinamenti da ossidi azoto sia in Alto Adige sia in Trentino ci sono circa 85 morti/anno per le patologie collegate

2h - Effetto del traffico stradale: inquinamento dell'aria sull'asse del Brennero

Sono irrilevanti le iniziative di monitoraggio propagandistiche perché le limitazioni di velocità stabilite dalla A22 non sono vincoli di Codice della Strada ma solo raccomandazioni la cui inosservanza non è sanzionabile, come dimostra per es. la sentenza n. 10000/2017 del TAR Lazio



Publicato il 08/05/2018

N.05081 /2018 REG.PROV.COLL.
N. 10000/2017 REG.RIC.

Firmato digitalmente



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Prima Quater)

Dalla narrazione dei fatti emerge infatti, in modo pressochè concorde da entrambe le parti, come la sperimentazione in atto, di cui al progetto denominato “*Brenner Lower Emission Corridor*”, (progetto *Life*), proposto e sostenuto dalla Provincia autonoma di Bolzano e del quale è *partner* la società concessionaria, sia inefficace proprio in ragione della non sanzionabilità delle violazioni al limite di velocità imposto dalla suddetta concessionaria autostradale.

3. La ferrovia storica del Brennero è ben lontana dalla saturazione

La ferrovia del Brennero presenta oggi una capacità residua tale da poter assorbire il traffico deviato della A22 e buona parte o tutto il traffico aggiuntivo che dovesse risultare dai tanti sciagurati progetti che tendono a trasformare le valli dell'Adige e dell'Isarco in un nastro trasportatore

3a - La capacità potenziale della ferrovia storica

Nel 2014 anche la Provincia di Trento prevedeva uno scenario 2020 in cui la ferrovia storica poteva trasportare 29 milioni di tonnellate merci/anno

Non è mutata alcuna condizione di contesto, questo dato è valido anche oggi

Secondo dati diffusi (anche Monitraf, Annual Report 2022 e 2023) nel 2021 e nel 2022 sono transitate su ferrovia al Brennero circa 14,7 milioni di tonnellate merci



Dunque la ferrovia storica ha la grande capacità residua di almeno 15 milioni di tonnellate merci

3b - Il modello di esercizio della ferrovia storica

ma con 180 treni merci al giorno di capacità media di 550 tonnellate nette/treno gestiti in modo efficiente su 350 giorni operativi equivalenti anno questa ferrovia potrebbe arrivare al limite teorico di trasporto di

➔ quasi 35 milioni di tonnellate per anno

4. Una volta realizzata la nuova ferrovia del Brennero resterebbe senza traffico

scenario con la nuova ferrovia del Brennero ultimata

-  gli autotrasportatori che non potessero più transitare liberamente sulla A22 farebbero allora delle valutazioni economiche
-  a sostanziale parità di prezzo al km tra i valichi ferroviari transalpini l'alto costo dei passaggi ferroviari al Brennero (dovuto alla lunghezza del percorso) produrrebbe uno spostamento del traffico merci verso le ferrovie svizzere, dal percorso più breve e dunque più economico
-  a meno di sovvenzioni pubbliche molto alte e irragionevoli

5. L'inquinamento acustico del traffico ferroviario si combatte con sistemi appropriati

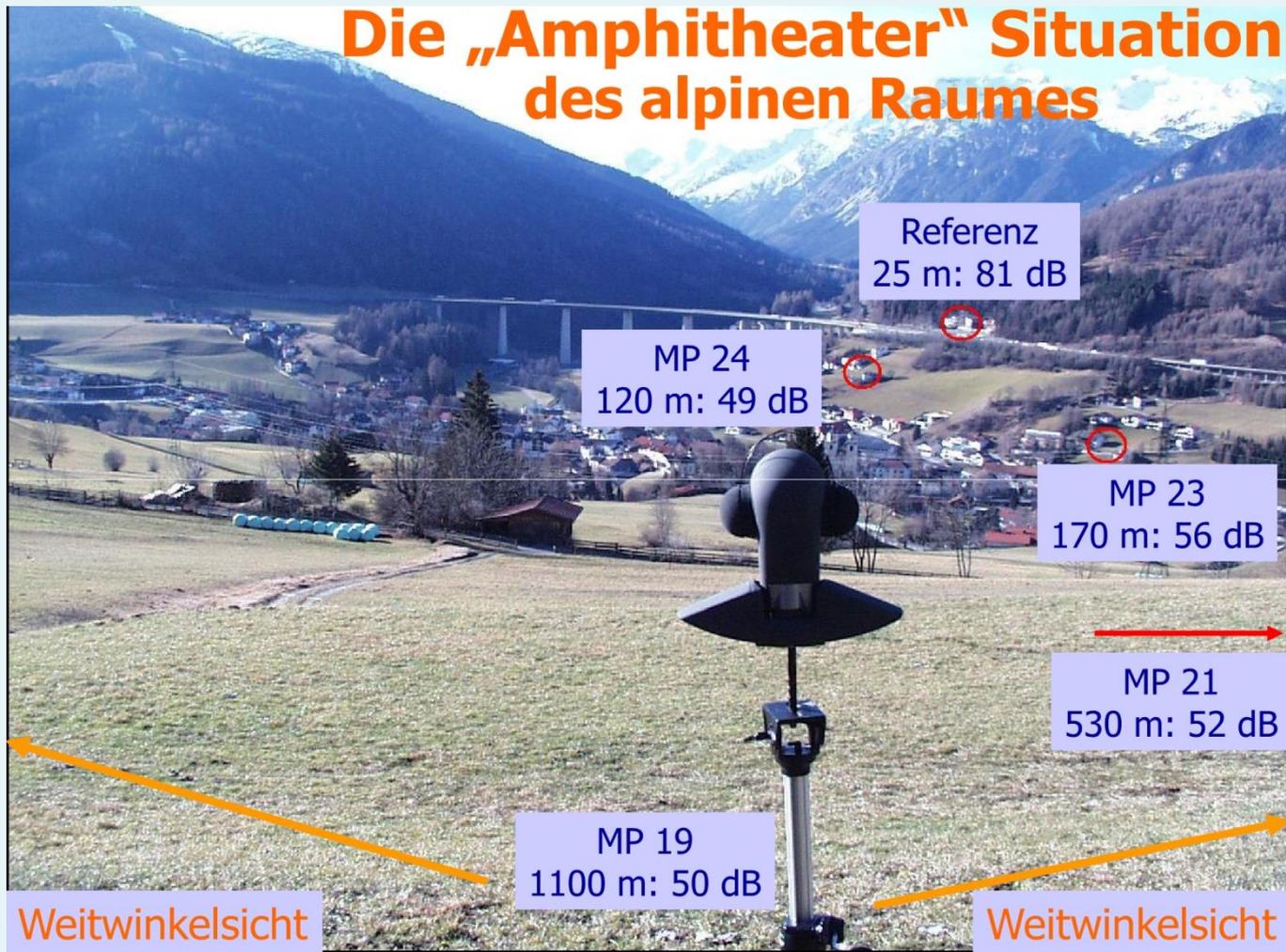
I promotori della nuova ferrovia del Brennero ci raccontano che il rumore dei convogli merci nelle valli e nell'attraversamento dei centri abitati è insostenibile e che per risolverlo è indispensabile la nuova linea in galleria.

Ma in Europa esistono interventi che garantiscono la difesa dall'inquinamento acustico delle ferrovie con norme appropriate e ricorso alle tecnologie avanzate.

In Italia che aspettiamo?

5a - L'inquinamento acustico di una ferrovia in valli montane

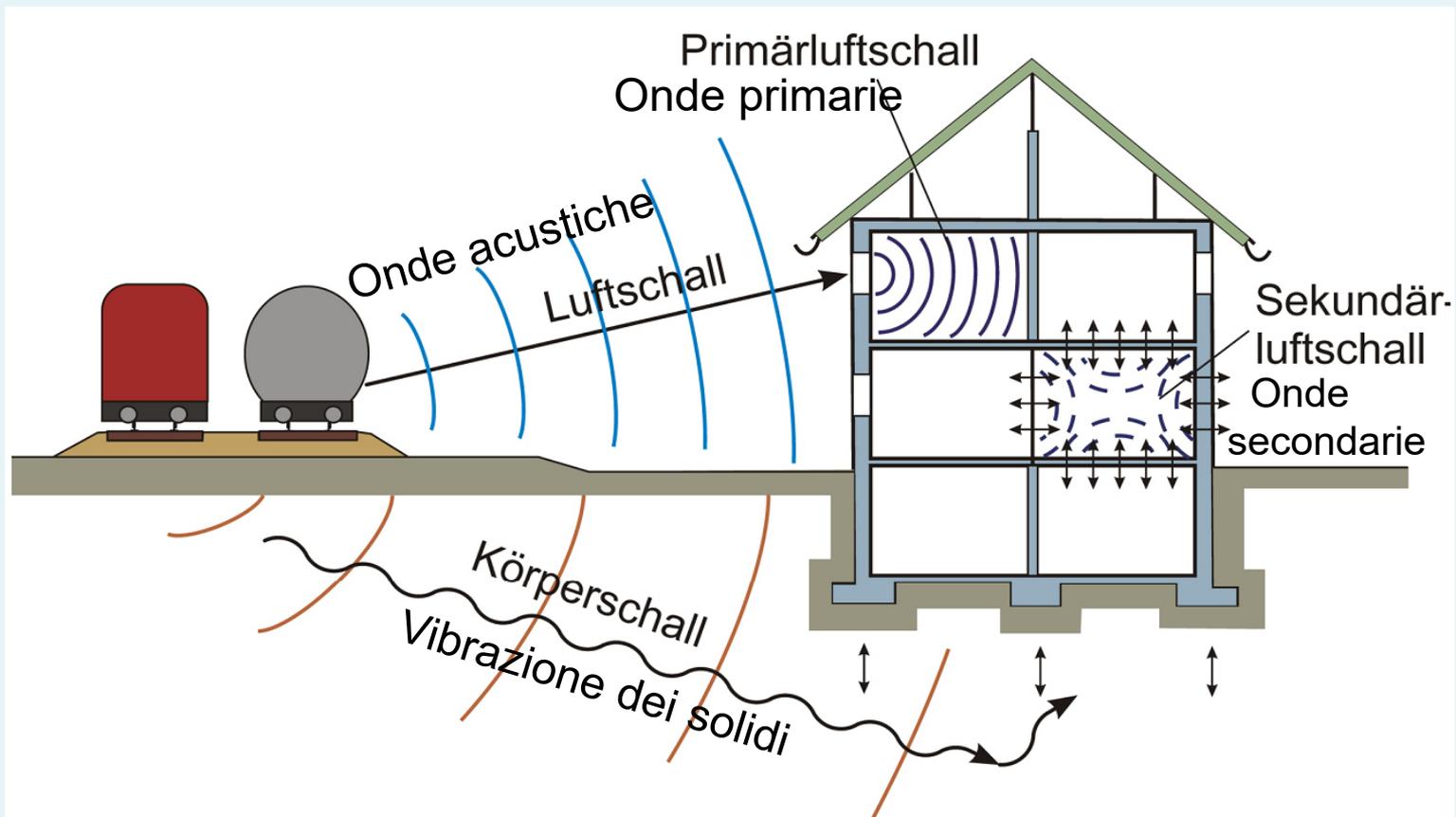
Nelle valli alpine l'inquinamento acustico si manifesta con il c.d. effetto anfiteatro > l'onda acustica si diffonde secondo la conformazione delle valli e la distanza dalla fonte non ne garantisce l'attenuazione



5b -L'inquinamento acustico di una ferrovia

Effetti lungo una ferrovia non AV di onde acustiche e di vibrazioni provocate dal traffico dei convogli

➔ per mitigarli non c'è bisogno di una nuova linea



5c - Riduzione dell'inquinamento acustico della ferrovia in Germania

In Germania dal 13.12.2020 sono state introdotte regole di limitazione del rumore dei treni merci alla fonte.



Sarebbe possibile anche in Italia.
Perché non avviene?



Bundesministerium
der Justiz und
für Verbraucherschutz

Bundesamt
für Justiz

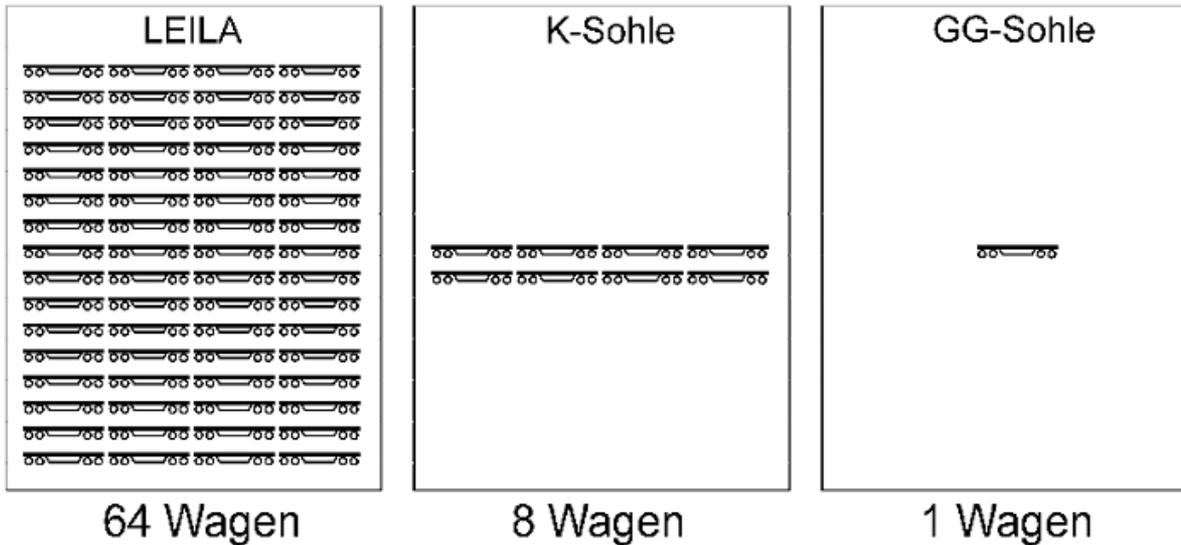
Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG)

«Legge sul divieto dell'utilizzo di carri merci rumorosi»

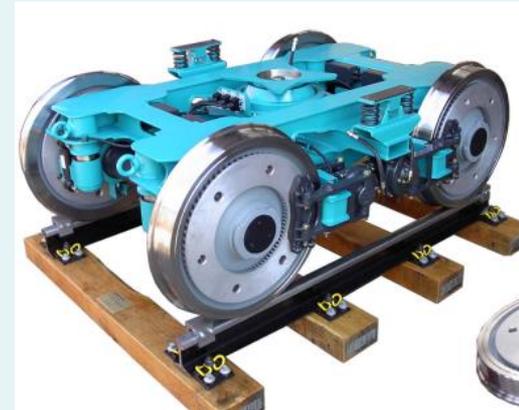
5d - Materiale rotabile silenzioso

Un moderno carrello tipo LEILA (con freni a disco) produce tanto rumore quanto 64 carrelli con ceppi di freni tradizionali (tipo K in materiali compositi, tipo GG in ghisa colata)

Wagenanzahl für gleiche Lärmbelastung für die Anwohner. Alle anderen Parameter wie Fahrgeschwindigkeit und Abstand müssen gleich sein.



Quelle: Hecht, M.; Produktiver Schienenverkehr durch innovative Güterwagen, Jahrbuch Logistik 2008, Seite 114-119



5e - Merci pericolose su ferrovia storica o su nuova ferrovia

I promotori sostengono che la nuova infrastruttura con circonvallazione in galleria permetterà di evitare il rischio dei passaggi di merci pericolose all'interno o in prossimità dei centri abitati.

Se una circonvallazione in galleria non è lontana da un centro abitato anzi ci passa sotto e dentro anche a poca distanza dalla superficie i problemi di sicurezza non sono affatto risolti ma resi più complessi.