

L'alta velocità ferroviaria sull'asse del Brennero I progetti per la galleria di base del Brennero e il quadruplicamento della linea Fortezza - Verona

Noi siamo contro - Tutte le ragioni del NO



notavbrennero2023.noblogs.org
21 giugno 2024

Sommario

1. Perché siamo contro	2
2. Il quadro generale	7
3. I progetti e lo stato dei lavori	8
4. Costi e finanziamenti	14
5. Un'opera inutile: le politiche dei trasporti merci sull'asse del Brennero	18
6. Tu cosa puoi fare	23

Queste pagine:

- cercano di **ordinare** e **sintetizzare** sia le **informazioni** pubblicamente disponibili sia le nostre elaborazioni autonome sulle opere per la galleria di base del Brennero e per il quadruplicamento delle tratte di accesso in Italia da Verona a Fortezza;
- hanno lo scopo di **riparare** alla **reticenza** e alle manipolazioni con cui le istituzioni responsabili e i progettisti coprono tutti gli aspetti più critici degli interventi ipotizzati;
- vogliono essere uno **strumento** di una **opposizione** che diventa sempre più ampia e decisa perché sempre più consapevole di trovarsi di fronte **alla più imponente irragionevole opera mai avviata in Alto Adige e in Trentino**, dall'impatto sociale ambientale sanitario ed energetico inaccettabile, dai costi enormi; e soprattutto inutile rispetto all'obiettivo propagandato di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia.

1. Perché siamo contro

Il progetto per il quadruplicamento della ferrovia del Brennero, avviato fin dal 1980, vede oggi una accelerazione in una fase storica in cui sono arrivati al pettine i nodi del modello di sviluppo capitalistico che governa il pianeta. Un modello insostenibile che oltre a produrre grandi ingiustizie ed enormi differenze di reddito, concentrando le ricchezze nelle mani di pochi, ha generato una crisi climatica ed ambientale che mette in forse il nostro futuro perché la distruzione programmata delle risorse naturali porta all'estinzione della presenza umana sulla terra.

Le grandi opere sono un prodotto di questo sviluppo finto.

Tra esse, le **infrastrutture ferroviarie per l'alta velocità** sono tra quelle che più producono **consumo di suolo, inquinamenti, impoverimento di risorse idriche**, seri problemi agli abitanti delle zone interessate, **incurezza per le vocazioni dei territori**.

Queste infrastrutture sono espressione di un modello economico che privilegia gli spostamenti rapidi di persone e merci a prescindere dalle necessità reali - nel generale delirio di consumismo senza limiti basato sulla creazione artificiale dei bisogni - e nella totale indifferenza di fronte ai danni ambientali per lo più gravissimi e alle ricadute sulla salute e sul benessere delle popolazioni investite con violenza da progetti non condivisi.

Gli enormi costi di questi interventi gravano esclusivamente sui bilanci pubblici e drenano risorse sottraendole ad usi socialmente utili. Lungi dall'essere un ostacolo, questo è un elemento fondante del sistema: le imprese del settore ricavano profitti altissimi dalla costruzione delle c.d. grandi opere perché queste uniscono alto impiego di tecnologia e bassa intensità di manodopera.

L'alta velocità ferroviaria per i passeggeri viene presentata come risposta necessaria a una domanda forte e diffusa. Ma il paradigma va rovesciato. **Le linee AV sono state e sono costruite lasciando con pochi finanziamenti e poca manutenzione la rete dei trasporti locali**; e i treni AV sono stati imposti sulle direttrici principali anche ai pendolari rimasti quasi senza alternative di convogli regionali; e dove l'alta velocità manca le possibilità di usare la ferrovia si abbassano (dall'inizio degli anni 2000 sono stati costruiti 1.213 km di linee per l'alta velocità e dismessi 1.561 km di linee ordinarie; tra il 2009 e il 2020 gli spostamenti di passeggeri sono aumentati del 114% sull'alta

velocità e diminuiti del 47% sugli Intercity mentre il finanziamento pubblico di treni normali a lunga percorrenza è diminuito di quasi un terzo)¹.

L'alta velocità ferroviaria per le merci è un inganno se la si presenta come soluzione globale per il trasferimento modale dalla gomma alla rotaia perché la gran parte del traffico pesante percorre distanze medio-brevi per le quali la ferrovia risulta inadeguata (nel nostro paese, ad esempio, più del 70% del traffico pesante sulla rete gestita da Autostrade per l'Italia ha origine e destinazione nella stessa area regionale). Ma è un inganno anche se la si presenta come unica soluzione per favorire il trasferimento modale lungo gli assi di traffico transalpino a lunga distanza quando le cause di questo traffico dipendono (come nell'asse del Brennero) da scelte politiche che lo incentivano ed esistono valide misure alternative alla costruzione di nuove infrastrutture. E in ogni caso è ben noto che per la maggior parte delle merci la priorità non sta nella velocità dei percorsi ma nella puntualità delle consegne.

Molto inquietante e pericoloso poi è che l'Unione Europea e la NATO guardino alle infrastrutture portuali, aeroportuali, ferroviarie e autostradali con l'opzione di potenziarle e utilizzarle anche a fini bellici. Nel Programma UE Military Mobility del 2018 è contemplata l'ipotesi di permettere che la rete di trasporto civile sia utilizzata dalle forze armate per facilitare gli spostamenti di equipaggiamenti e truppe per le missioni UE o di singoli paesi membri e per rispondere a richieste NATO.

Le classi dirigenti del Veneto, del Trentino e dell'Alto Adige appoggiano il quadruplicamento della linea del Brennero senza tener conto della natura prevalentemente alpina delle valli attraversate, attratte dai molti miliardi di Euro che vi saranno investiti. Raccontano che è interesse collettivo cercare di **trasformare questi territori in un nastro trasportatore di merci** soprattutto da e i porti del Mare del Nord). E a questo scopo prevedono anche altro: nei prossimi 6/7 anni la Società Autostrada del Brennero spenderà 7,2 miliardi di euro per realizzare un diverso attraversamento della città di Trento, la realizzazione della terza corsia dinamica tra Bolzano e Verona, la terza corsia in Veneto ed il potenziamento delle tratte di adduzione delle autostrade adriatiche e tirreniche verso la A22; cresce la pressione realizzare l'autostrada della Valdastico al costo stimato di 3 miliardi di euro; è in corso il potenziamento della strada statale Valsugana.

¹ Vedi Legambiente, Pendolaria, febbraio 2024.

Le infrastrutture di trasporto intese nel Nord Est italiano come un asse principale di sviluppo comportano internazionalizzazione delle aziende che impongono bassi salari e riduzione del costo del lavoro come strumenti per divenire parte delle filiere industriali del Nord Europa.

Una retorica falso ambientalista alimentata dalle istituzioni delle nostre regioni accompagna questa trasformazione e la definisce di volta in volta come occasione per abbattere gli inquinamenti da ossidi di azoto prodotti dai transiti stradali, per bonificare aree contaminate, per realizzare riqualificazione urbana ed ecologica.

Da quando - circa 18 anni fa - è nato in Veneto, Trentino e Alto Adige il Movimento No TAV si è opposto con forza ai singoli progetti per il quadruplicamento della ferrovia del Brennero e ne ha denunciato l'illusoria modernità ma è riuscito anche a demistificare le logiche che invece di tutelare e difendere i territori li mettono a valore e li propongono come nuovi scenari di accumulazione capitalistica.

Siamo dunque irriducibilmente contro il progetto dell'alta velocità ferroviaria lungo l'asse del Brennero, perciò contro la galleria di base del Brennero, ormai in buona parte realizzata, e contro il quadruplicamento della linea di accesso da Verona a Fortezza, praticamente ancora da iniziare perché devasta il nostro ambiente di vita e di lavoro

- ⇒ con la **distruzione** certa **di molte risorse idriche** sotterranee e superficiali, alcune vitali per le forniture in grandi aree urbane, agricole e industriali (nel solo Trentino i progetti degli anni 2010, non tanto diversi da quelli che si stanno riproponendo oggi, provocavano per le sole acque sotterranee 120 situazioni di rischio con danni da possibili a certi e almeno 30 perdite principali non recuperabili)
- ⇒ con il **consumo irreversibile di migliaia di ettari di suolo** in un territorio di fondo valle in cui le superfici libere sono ormai poche (nel solo Trentino i progetti degli anni 2010 producevano la distruzione di oltre 600 ettari)
- ⇒ con la produzione di **decine milioni di metri cubi di materiali di scavo** (lo smarino estratto non riutilizzabile è mediamente il 75%, da moltiplicare per almeno 1,3 volte quando bisogna movimentarlo per allontanarlo dalle gallerie con centinaia di migliaia di camion che bloccano il traffico ordinario e producono ancora più inquinamento atmosferico visto che per smaltirne un milione di metri cubi sono necessari 55.000 viaggi)
- ⇒ con la disarticolazione o comunque il forte **disturbo** verso molte **produzioni agricole** interferite direttamente o indirettamente dai cantieri
- ⇒ con la deturpazione o l'**alterazione** di **paesaggi e beni culturali** che in tanti casi rappresentano l'identità dei territori e delle popolazioni che li abitano

perché produce un forte impatto energetico

proprio in una fase storica in cui tutti gli interventi clima-alteranti dovrebbero essere limitati al massimo, non esiste in Italia per le grandi opere (tanto meno per quelle medie e piccole) l'obbligo di valutazione specifica dell'impatto energetico, che invece viene talvolta trattato sommariamente nella VIA (Valutazione di Impatto Ambientale). Ma è scientificamente provato che

- ai fini della riduzione dei **consumi di energia** e della riduzione delle **immissioni ad effetto serra** la costruzione e l'impiego di ferrovie ad **alta velocità** per il trasporto merci sono **peggiorativi** rispetto al sistema ferroviario ordinario e al trasporto su gomma
- la **velocità ottimale** di un **treno merci** è di **80-90 km ora** poiché specie in linee con molte gallerie la richiesta di energia per il movimento sale esponenzialmente al crescere della velocità

perché minaccia direttamente la salute dei residenti e degli operai

in ampie aree circostanti o interne agli insediamenti di alcuni cantieri (clamoroso è l'esempio del tracciato di progetto a Trento Nord, previsto con un lungo attraversamento in una delle zone più inquinate d'Italia e d'Europa da contaminanti come piombo tetraetile e idrocarburi policiclici aromatici)

perché ha costi altissimi, come mostriamo nel paragrafo 4

perché è un'opera inutile che aggiunge agli altri danni anche la beffa di non costituire affatto la soluzione adeguata e ragionevole per trasferire su ferrovia una quota importante di quel traffico stradale merci da cui deriva tanto inquinamento da ossidi di azoto. A questa decisiva principale questione dedichiamo il paragrafo 5.

2. Il quadro generale

Il disegno di un raddoppio del collegamento ferroviario lungo l'asse del Brennero, tra Verona e Innsbruck, ha preso corpo fin dal 1980 concentrandosi principalmente sulla fattibilità della galleria di base del Brennero.

Gli studi del 1989 e del 1993 hanno portato i Governi di Germania, Austria e Italia all'accordo del 1994 (Memorandum di Montreaux) per il "potenziamento" ferroviario dell'asse Verona-Monaco con la galleria di base, l'accesso Nord lungo la Valle dell'Inn, e l'accesso Sud lungo le Valli dell'Adige e dell'Isarco.

L'ipotesi è stata poi fatta propria anche dalle istituzioni europee fin dal 2001, mentre tra la fine degli anni 1990 e l'inizio degli anni 2000 sono partiti in Austria i lavori per una prima tratta di potenziamento della nuova linea nella Bassa Valle dell'Inn.

Gli studi organici preliminari per la progettazione della galleria di base sono del 2002. La progettazione che ne è seguita a partire dal 2003 è terminata a luglio 2009 con l'approvazione del progetto definitivo.

Nel frattempo studi di fattibilità e progetti preliminari sono stati conclusi per molte tratte di accesso, soprattutto intorno al 2010², ma sono stati in gran parte accantonati per essere poi ripresi (senza importanti variazioni) intorno al 2017-2018 all'interno di un nuovo quadro normativo e procedurale imperniato sul Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica che sostituisce i due gradi iniziali della progettazione precedente (Progetto Preliminare e Progetto Definitivo) e, una volta approvato, può essere posto a base della gara di appalto per i lavori.

Il disegno iniziale dell'intero potenziamento prevedeva in Italia uno sviluppo di circa 218 km (compresa la porzione italiana di 23 km della galleria di base di 55 km). Di questi poco meno di 191 erano previsti in galleria e poco più di 27 in tratte all'aperto. Le tratte italiane di accesso alla galleria di base misuravano circa 195 km.

Oggi le revisioni in corso e, in alcuni casi, l'assenza di vere elaborazioni progettuali consentono solo di indicare che le tratte italiane di accesso alla galleria di base sarebbero di circa 180 km, quasi tutti in galleria.

Nonostante l'abitudine di chiamarlo per brevità TAV, del Brennero il quadruplicamento della ferrovia Verona-Fortezza e il suo prolungamento verso Innsbruck attraverso la galleria di base non hanno le caratteristiche consuete delle linee ad alta velocità ma prevedono velocità di punta elevate in alcuni tratti e una velocità media di circa 150 km/ora per un traffico dedicato - secondo promotori e progettisti - esclusivamente al transito di treni merci.

² Nel paragrafo 3 si trova uno schema dettagliato della storia di queste elaborazioni e della situazione attuale.

3. I progetti e lo stato dei lavori

Avvertenza generale.

Il Decreto Legge n. 77/2021 convertito nella Legge n. 108/2021 nell'Allegato IV ha posto il "Potenziamento linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione)" sotto la disciplina del TITOLO III, PROCEDURA SPECIALE PER ALCUNI PROGETTI PNRR, che comporta molte semplificazioni procedurali se per i singoli progetti esiste la copertura finanziaria del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, del relativo Piano Nazionale Complementare e dei programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione Europea. In assenza di tali finanziamenti dovrebbero restare in vigore le procedure ordinarie non semplificate; tuttavia sul punto esiste oggi notevole incertezza perché sono in programma tentativi di consolidare il regime straordinario anche per molte categorie di opere non finanziate con i programmi appena citati.

Per l'avvio delle procedure per la realizzazione opere il Codice degli Appalti prevede da qualche tempo la sola approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Sono quindi da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di queste norme (ma se ne mantiene la citazione per informazione storica) gli atti di qualche anno fa indicati nella colonna "Approvazione dei progetti" dei riquadri relativi a: Lotto funzionale 2 - Circonvallazione di Bolzano; Lotto funzionale 3b - Circonvallazione di Rovereto; Lotto 4 - Ingresso a Verona Nord; Lotto 7 - Ponte Gardena _ Prato Isarco; Lotto 5 - Bronzolo _ Trento Nord; Lotto 6 - Rovereto _ Pescantina.

BBT e lotti funzionali da Nord a Sud	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
Cunicolo esplorativo per la galleria di base del Brennero, parte italiana	Il Progetto Definitivo è stato approvato dalla Giunta della Provincia Autonoma di Bolzano con Delibere nn. 872/2006, 1497/2006 e 2268/2006, cui sono seguiti i Decreti di approvazione del Ministro delle Infrastrutture. Il Progetto Esecutivo è stato suddiviso in progetti esecutivi per i diversi tratti (cfr. https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/8).	Completamente realizzato.
Galleria di base del Brennero parte italiana	Il Progetto Preliminare è stato approvato con Delibera CIPE 20.12.2004, n. 89, con prescrizioni e raccomandazioni del Ministero Infrastrutture e Trasporti; per il tratto Brennero - Val di Vizze l'approvazione é intervenuta con la successiva Delibera	Realizzato più del 75% delle opere (cfr.

BBT e lotti funzionali da Nord a Sud	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
<p>Lotto "Lineamento Periadriatico"</p> <p>Lotto H61 Mules 2-3</p> <p>Lotto H71 Sottotraversamento Isarco</p>	<p>della Giunta della Provincia Autonoma di Bolzano n. 2268/2006.</p> <p>Il Progetto Definitivo è stato approvato con Delibera CIPE 31.7.2009, n. 71/2009, con identificazione dei lotti costruttivi non funzionali.</p> <p>Con Delibera CIPE 18.11.2010, n. 83, furono autorizzati: a) avvio della realizzazione per lotti costruttivi; b) 1° lotto costruttivo .</p> <p>Il Progetto Esecutivo è suddiviso in singoli progetti esecutivi per uno o più lotti costruttivi e relative numerose varianti, predisposti dalle imprese aggiudicatrici dei lavori (cfr. https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/8).</p>	<p>https://www.bbt-se.com/it/galleria/avanzamento-lavori/).</p> <p>I lavori principali del Lotto H71 sono stati conclusi a dicembre 2023.</p>
<p>Lotto 1 - Fortezza _ Ponte Gardena</p>	<p>Il Progetto Preliminare è stato approvato con Delibera CIPE 18.11.2010, n. 82, con prescrizioni e raccomandazioni da osservare nel progetto definitivo; è stato individuato un sub-lotto funzionale «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente»³.</p> <p>Il Progetto Definitivo del Sublotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" è stato approvato con Delibera CIPE 26.10.2012 n. 103, sostituita poi dalla Delibera CIPE 18.2.2013, n. 6.</p> <p>Il Progetto Definitivo è stato approvato con Delibera CIPE 3.3.2017, n. 8⁴.</p> <p>Il Progetto Definitivo di Variante è stato approvato con Delibera RFI n.72 del 27 luglio 2020.</p> <p>La progettazione esecutiva è stata avviata nel 2021 a cura del Consorzio incaricato dei lavori.</p>	<p>La progettazione esecutiva e i lavori sono stati assegnati in data 8.6.2021 al Consorzio composto da WEBUILD SPA (Capofila) e Implemia Construction GmbH.</p> <p>Sono stati avviati i lavori di parte A e quelli per le opere propedeutiche di parte B.</p>

³ L'individuazione di sub-lotti funzionali non sembra coperta da alcuna norma paragonabile a quella della legge finanziaria 2010 che ha istituito i "lotti costruttivi non funzionali".

⁴ Con Delibera 24.7.2018, n. 723, la Provincia Autonoma di Bolzano ha approvato le varianti al progetto definitivo per il lotto 1, in ottemperanza alle prescrizioni formulate con la Delibera CIPE 8/2017, alle condizioni imposte dal comitato ambientale nel parere n. 17/2018.

BBT e lotti funzionali da Nord a Sud	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<p>Il Progetto Esecutivo di parte A è stato approvato e sottoposto a verifica. Il Progetto Esecutivo di parte B è stato approvato ed è in corso di verifica.</p> <p>Risulta in corso l'iter per la Variante del Progetto Esecutivo del sub-lotto funzionale.</p>	
Lotto 7 - Ponte Gardena _ Prato Isarco	Un Progetto Preliminare e uno Studio di Impatto Ambientale furono depositati nel giugno 2003 e ottennero il parere positivo di compatibilità ambientale della Provincia di Bolzano nell'ottobre 2003, con il rispetto delle prescrizioni fissate dal Comitato VIA della Provincia nel Parere n. 12/2003 del 10.10.2003 (questi atti sono da considerare decaduti).	
Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano	<p>Un Progetto Preliminare e uno Studio di Impatto Ambientale furono completati nel giugno 2003 e ottennero il parere positivo di compatibilità ambientale della Provincia di Bolzano nell'ottobre 2003 (questi atti sono da considerare decaduti).</p> <p>Secondo la pagina https://www.otinord.it/progetti/asse ferroviario monaco verona potenziamento linee di accesso al brennero linea fortezza verona nel marzo 2022 è stata avviata la fase di revisione progettuale del Progetto Preliminare sviluppato nel 2003 con la previsione di ultimarla entro luglio 2023. Si tratterebbe della preparazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, che risulterebbe affidato da RFI a ITALFERR.</p>	
Lotto 5 - Bronzolo _ Trento Nord	<p>Per la parte compresa nella Provincia di Bolzano, un Progetto Preliminare e uno Studio di Impatto Ambientale furono depositati nel giugno 2003 e ottennero il parere positivo di compatibilità ambientale della Provincia di Bolzano nell'ottobre 2003, con il rispetto delle prescrizioni fissate dal Comitato VIA della Provincia nel Parere n. 12/2003 del 10.10.2003 (questi atti sono da considerare decaduti).</p> <p>Uno studio di fattibilità per la parte compresa nella Provincia di Bolzano fu compiuto tra giugno 2008 e novembre 2009 con scelta del tracciato fra 3 opzioni. Lo studio di fattibilità definito nel novembre 2009 superava le indicazioni del progetto preliminare del 2003 (questo atto è da considerare decaduto).</p>	

BBT e lotti funzionali da Nord a Sud	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	Uno studio di fattibilità per la parte compresa nella Provincia di Trento fu approvato a fine 2008 ⁵ (questo atto è da considerare decaduto).	
Lotto 3a - Circonvallazione di Trento	<p>Il Progetto preliminare predisposto nel 2008 per tutta la Circonvallazione di Trento e Rovereto ⁶, come sviluppo di studi e progetti iniziati nel 2003, è stato aggiornato a partire dal 2014 - anche nel quadro di protocolli di intesa tra Provincia di Trento, Comune di Trento e RFI del 2018 e del 2019 - per elaborare il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.</p> <p>Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stato approvato con la Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi del 18.7.2022 e con il parere favorevole del Comitato speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 5.8.2022.</p> <p>E' in corso la progettazione esecutiva a cura del raggruppamento di imprese incaricato dei lavori.</p>	<p>La progettazione esecutiva e i lavori sono stati assegnati in data 8.2.2023 al Consorzio di imprese Tridentum (Webuild, Ghella, Collini Lavori, Seli Overseas).</p> <p>Le opere approvate si suddividono in opere di parte A (realizzazione degli imbocchi Sud e Nord della galleria naturale "Trento") e opere di parte B (tutte le altre).</p>
Lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto	Uno studio di fattibilità per la Circonvallazione di Rovereto fu approvato a fine 2008.	

⁵ Cfr. la nota 5.

⁶ Con Delibera 7.11.2008, n. 2897, la Giunta della Provincia di Trento aveva approvato un Progetto Preliminare dell'allora intero lotto 3 Circonvallazione di Trento e Rovereto. Nel giugno 2010 la Provincia di Trento aveva proposto le varianti V2RO Acquaviva e Serravalle per i tratti Murazzi-Acquaviva e Marco-Serravalle, che avevano ricevuto parere positivo dai Comuni di Ala (cfr. la Deliberazione del Consiglio del Comune di Ala del 28.4.2011, Espressione parere in merito al "Progetto n. 1/2009V: Ferrovia Verona-Brennero - variante") e Besenello. Nell'aprile 2011 la variante risultava ancora in corso di definizione.

BBT e lotti funzionali da Nord a Sud	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<p>Nel 2009 fu predisposto il Progetto preliminare per tutta la Circonvallazione di Trento e Rovereto, come sviluppo di studi e progetti iniziati nel 2003 (questo atto è da considerare decaduto).</p> <p>Risulterebbe poi un Progetto Preliminare sviluppato nel 2015 (cfr. https://www.otinord.it/progetti/asse_ferroviario_monaco_verona_potenziamento_linee_di_accesso_al_brennero_linea_fortezza_verona).</p> <p>Da dicembre 2022 risulta avviata è stata avviata la fase di revisione progettuale del Progetto Preliminare (forse di quello sviluppato nel 2015) (cfr. https://corridoiodelbrennero.provincia.tn.it/Il-progetto-in-Trentino/Il-progetto-di-Rovereto), finalizzata a predisporre un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.</p> <p>A luglio-agosto 2023 il Documento di Fattibilità delle alternative progettuali è stato presentato agli enti territoriali, che hanno chiesto approfondimenti. Il 14.3.2024 le alternative progettuali e la scelta operata da RFI sono state presentate al Consiglio Comunale di Rovereto. A settembre 2024 potrebbe essere avviato il Dibattito Pubblico.</p>	
Lotto 6 - Rovereto _ Pescantina	<p>Uno Studio di Fattibilità per la parte compresa nella Provincia di Trento fu approvato a fine 2008⁷.</p> <p>Risulterebbe uno Studio di Fattibilità del 2013 per la parte compresa nella Provincia di Verona.</p>	
Lotto 4 - Ingresso a Verona Nord	<p>Un Progetto Preliminare fu predisposto nel 2007 ma non risulta che sia stato poi approvato dal CIPE.</p> <p>Risulterebbe l'esistenza di un Progetto Preliminare approvato nel 2014 frutto del Protocollo di Intesa del 14.5.2013 tra Regione Veneto, Provincia di Verona, Comune di Verona e RFI (preventivamente approvato con DGR Regione Veneto n. 2827 del 28/12/2012) per rielaborare il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale del tratto ferroviario compreso tra la Stazione di Pescantina e il Nodo di</p>	

⁷ Cfr. la nota 5.

BBT e lotti funzionali da Nord a Sud	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<p>Verona al fine di predisporre un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.</p> <p>Dal dicembre 2020 il Progetto Preliminare del 2014 è oggetto di revisione progettuale finanziata con 25 mln di Euro, finalizzata a predisporre un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, a seguito di un aggiornamento del Protocollo di Intesa del 14.5.2013 per affidare il PFTE a RFI (DGR Veneto 18.8.2020, n. 1199) (cfr. anche https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/opere-strategiche/brennero-e-linea-fortezza-verona.html).</p> <p>Da informazioni di stampa del marzo 2022 risulterebbe che ITALFERR ha completato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (cfr. https://www.veronaserait/attualita/alta-velocita-verona-brennero-progetto-completato-7-marzo-2022.html e https://daily.veronanetwork.it/news/tav-brescia-verona-padova-il-punto-della-situazione-investimento-utile-il-tema-del-giorno/).</p>	

4. Costi e finanziamenti

I costi ufficiali riportati nel quadro seguente sono presumibilmente sottostimati. L'insieme delle stime per i lavori ultimati e per quelli programmati ammonta oggi a poco più di 15 miliardi di Euro.

In Italia mediamente i costi delle grandi infrastrutture a opere finite risultano aumentati di tre volte rispetto al costo preventivato. Sempre in Italia tra il 1991 e il 2007 - quando il finanziamento delle opere era fondato su un modello di partecipazione pubblica-privata, diverso da quello attuale, che riversava quasi tutti gli oneri sui bilanci statali - i costi totali dei programmi TAV sono aumentati di 6,7 volte.

L'assenza di progettazione conclusiva per buona parte dei lotti dell'opera come attualmente configurata non permette una stima corretta dei costi veri finali.

Ricordiamo comunque che intorno al 2010 le stime ufficiali di costo per la galleria di base del Brennero superavano gli 8 miliardi di Euro e per tutte le tratte di accesso Sud erano di circa 8,5 miliardi. In quel periodo accurate valutazioni indipendenti basate su criteri cautelari segnalavano invece un costo stimabile in 53 miliardi di Euro.

A partire dal 1998 la Società Autostrada del Brennero ha accantonato un contributo finanziario per la galleria di base del Brennero e per il quadruplicamento delle ferrovie Verona-Fortezza: il relativo importo raggiunge oggi gli 800 milioni di Euro. La Società tuttavia lo sta versando allo Stato italiano⁸ - sia pure con la formula "pagamento con riserva di ripetizione" - presumibilmente in attesa di ottenere il rinnovo della concessione in house senza l'espletamento della gara europea.

Galleria di base e lotti funzionali	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
Cunicolo esplorativo per la galleria di base del Brennero	78,9	78,9	Ripartizione dei costi: Austria 25%, Italia 25% e UE 50%.

⁸ Informazione fornita dall'Ufficio Stampa di A22 il 28.11.2023.

Galleria di base e lotti funzionali	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
parte italiana			
Galleria di base del Brennero parte italiana con relativi lotti costruttivi	<p>Secondo il Consiglio di Sorveglianza di BBT-SE al maggio 2023 la nuova stima congiunta dei costi aumenta a 10.535 milioni</p> <p>Prima il costo totale con il metodo di calcolo italiano era di 8.795 milioni (la quota Italia con contributo UE era 4.397,44 milioni) (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)</p> <p>Secondo il metodo di calcolo austriaco il costo a vita intera 2021 del BBT era invece 9.567 milioni</p>	<p>3.462,32 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)</p> <p>363 (Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)⁹</p>	<p>Modello di ripartizione dei costi di costruzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Austria 30% ▪ Italia 30% ▪ UE 40% [tramite il Connecting Europe Facility]. <p>Nell'aggiornamento dell'8° Allegato Infrastrutture al DEF (settembre 2010) e nella Delibera CIPE n. 83/2010 il costo totale del BBT era già individuato in 8.280 mln, senza gli oneri finanziari. Ma nel 2009 la Corte dei Conti dell'Austria aveva valutato questo costo in 24.000 mln.</p>
Lotto 1 - Fortezza - Ponte Gardena	1.521,60 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)	1.521,60 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)	Nella Delibera n. 82/2010 con cui aveva approvato il Progetto Preliminare il CIPE aveva individuato il costo in 1.618,4 mln al netto di IVA.
Lotto 2 - Circonvallazione di Bolzano	851,60 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)	8,29 (per predisporre il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica) (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)	
Lotto 3a -			Nel DEF 2022, Allegato "Dieci anni

⁹ Approvato dal CIPES (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) il 29.5.2024.

Galleria di base e lotti funzionali	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
Circonvallazione di Trento	A fine 2023 la stima sarebbe di 1.270 tenuto conto degli aumenti delle materie prime registrati nel 2022	967 (Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti) ¹⁰ 80 Fondo Complementare associato al Piano Nazionale Complementare al PNRR 262 Fondo avvio opere indifferibili (DL n. 50/2022 conv. in L n.91/2022; DM Finanze 18.11.2022)]	per trasformare l'Italia - Strategie infrastrutture ... " e nella Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi 18.7.2022, è indicato in 1.555 mln il costo dell'intera Circonvallazione di Trento e Rovereto. In attesa dell'effettiva erogazione dello stanziamento deciso dal CIPESS, il 28.5.2024 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato di anticipare transitoriamente le risorse per la continuazione dei lavori attraverso una linea di credito.
Lotto 3b - Circonvallazione di Rovereto	2.400 (comunicazione dell'amministratore delegato di RFI in Consiglio Comunale di Rovereto, 14.3.2024)	10 (per predisporre il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica) (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti) 2 (per la progettazione) (Finanziamento Commissione UE nell'ambito del Connecting Europe Facility, Comunicazione Agenzia esecutiva europea per il clima, le	Le prime sorpassate indicazioni di stima erano di 375 milioni (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti) e di 500 milioni (indicazione del Sindaco di Rovereto a "Il Nuovo Trentino", 23.6.2023).

¹⁰ Approvato dal CIPESS (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) il 29.5.2024. Il progetto era stato escluso dal finanziamento PNRR alla fine del mese di novembre 2023. Come indicato nel documento OpenData_PNRR_QuadroFin_Programmazione_v04.csv scaricato il 25.4.2023 dalla pagina <https://www.italiadomani.gov.it/content/sogei-ng/it/it/catalogo-open-data.html?orderby=%40jcr%3Acontent%2FobservationDateInEvidence&sort=desc&resultsOffset=0> questo stanziamento del PNRR corrispondeva comunque non a una sovvenzione UE ma a un prestito UE da rimborsare.

Galleria di base e lotti funzionali	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
		infrastrutture e l'ambiente, 22.6.2023)	
Lotto 4 - Ingresso a Verona Nord	997,80 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)	119,32 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)	
Lotto 7 - Ponte Gardena _ Prato Isarco	2.500 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)		Nel Contratto di Programma 2012-2016 MIT-RFI il costo non finanziato dei soli Lotti 5 e 7 veniva indicato in 3.000 mln.
Lotto 5 - Bronzolo _ Trento Nord			
Lotto 6 - Rovereto _ Pescantina			

5. Un'opera inutile: le politiche dei trasporti merci sull'asse del Brennero

Le istituzioni e i progettisti che spingono per il quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero sostengono che la nuova infrastruttura resta l'unica possibilità per spostare le merci dalla strada alla ferrovia e per tutelare dagli inquinamenti da traffico su gomma la salute dei residenti nelle valli italiane di accesso Sud (le valli dell'Isarco e dell'Adige).

I nostri cinque argomenti storici mostrano che l'affermazione è pretestuosa e infondata.

1)

Le previsioni progettuali sul traffico stradale merci al Brennero sono state e sono errate, anche se poi è vero che questo traffico negli ultimi anni è in lieve graduale aumento.

Negli studi per la galleria di base del Brennero del 2008 si prevedeva che senza la realizzazione della nuova ferrovia sarebbero transitate al Brennero su strada nel 2010 poco meno di 35 milioni di tonnellate di merci e nel 2030 tra 48 e 54 milioni. Ma nel 2010 le tonnellate su strada furono solo 28 milioni (in due anni un errore di previsione del 20%). E oggi al Brennero sempre su strada abbiamo nel 2019, nel 2021 e nel 2022 rispettivamente circa 39,74 poi circa 39,70 e infine circa 40,2 milioni di tonnellate (dati assai poco compatibili con l'indicata stima di traffico fra sette anni).

2)

Lungo l'asse del Brennero transita una percentuale di circa il 60% di traffico merci stradale c.d. deviato, cioè di traffico che percorrerebbe direttrici diverse se non fosse attirato verso il Brennero da precise scelte politiche di parte italiana, faticosamente contrastate dall'Austria.

Molti studi anche recenti ¹¹ registrano in modo indipendente un traffico annuale merci al valico del Brennero che si definisce deviato perché vi **transita per convenienza economica e non per razionalità di percorso**, favorito non

¹¹ Tra questi per esempio: Land Tirol "Verkehr in Tirol - Bericht 2011, Amt der Tiroler Landesregierung Abteilung Verkehrsplanung, Innsbruck, Juni 2012"; PLANOPTIMO, Büro Dr. Köll ZT□GmbH, "Studio sulla scelta del percorso nel traffico merci transalpino in Austria

solo dall'assenza di misure di contenimento omogenee in Italia e in Austria ma addirittura dall'adozione di politiche incentivanti in Italia.

Il potenziale di trasferimento modale immediato di questo traffico verso le ferrovie svizzere (che garantiscono il percorso più breve e che, senza i sussidi ambientalmente dannosi, sono quelle più economiche) è di quasi il 30%.

Il traffico deviato lascerebbe la A22 in poco tempo se l'Italia adottasse valide misure di gestione del traffico merci al Brennero: contenimento dei transiti notturni, divieti settoriali di trasporto di determinate categorie di merci, controlli sulle velocità, rispetto delle regole di circolazione, eliminazione dei sussidi ambientalmente dannosi destinati all'autotrasporto, revisione dei sistemi tariffari.

Proprio le tariffe sono il problema principale: non esiste sulla A22 parità di costi del pedaggio sia rispetto agli altri valichi alpini sia nei due versanti di valico. Così il traffico merci risulta addirittura attirato verso l'asse del Brennero. Due esempi:

- nel maggio 2009 un autocarro Euro 5 di 40 tonnellate pagava in Austria (Brennero/Kufstein) 80 ct/km e in Italia (Brennero/Verona Nord) 15 ct/km;
- il 19 giugno 2024 un autocarro categoria Euro 6 a quattro assi pagava in Austria (Kufstein/Brennero, km 109) 80,72 ct/km (solo per il transito diurno, il prezzo notturno è anche molto superiore e quindi lo trascuriamo) mentre un autocarro di capienza equivalente classe 5 pagava in Italia (Brennero/Verona Nord, km 226) 17,79 ct/km.

Purtroppo persino i Trattati UE tutelano gli autotrasportatori dando loro buoni appigli per resistere ad ogni riforma che ne disturbi gli interessi. L'articolo 94 del TRATTATO SUL FUNZIONAMENTO DELL'UNIONE EUROPEA (in vigore dal 1 dicembre 2009) stabilisce che "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 e superabili con una forte volontà politica.

occidentale e Svizzera 2014 - Relazione finale", per conto dell'Ufficio del Governo Provinciale del Tirolo SG Pianificazione del traffico, Reith bei Seefeld, ottobre 2019; Consiglio Federale della Svizzera, "Rapporto sul trasferimento del traffico luglio 2021 - giugno 2023", 29.11.2023.

Volontà politica che però manca del tutto, per molte ragioni. Una di queste potrebbe essere il fatto che oggi ¹² tutti i soci pubblici della A22 possiedono un totale di partecipazione azionaria di circa 84,75% e che le istituzioni pubbliche del solo Trentino Alto Adige (la Regione, le due Province autonome, i due Comuni capoluogo, le due Camere di Commercio) ne possiedono circa il 57,49%. I rispettivi introiti da dividendi annuali sono molto consistenti.

3)

Secondo dati diffusi dalla Provincia di Trento intorno al 2013-2014, in uno scenario a medio termine 2015-2020 la ferrovia del Brennero poteva trasportare 29 milioni di tonnellate, specie con trasporto combinato non accompagnato (carro ferroviario con container o semirimorchio o cassa mobile) peraltro nel quadro di un modello di gestione di media efficienza. Questa capacità resta attualmente valida, poiché il quadro di esercizio al quale si riferiva è sostanzialmente uguale a quello di oggi.

E infatti anche le nostre autonome valutazioni - riferite ad una gestione migliorata - indicano prudenzialmente che con 180 treni merci al giorno, una capacità media di 550 tonnellate per treno e 300 giorni operativi all'anno (considerata la necessità di 4 ore di manutenzione media al giorno) **la ferrovia del Brennero potrebbe trasportare oggi 29,7 milioni di tonnellate all'anno.**

Secondo i rapporti annuali diffusi da iMonitraf! nel 2021 e nel 2022 sono transitate su ferrovia al valico del Brennero le stesse 14,7 milioni di tonnellate di merci.

Dunque oggi **la ferrovia del Brennero potrebbe assorbire circa 15 milioni di tonnellate merci per anno dalla A22**, ben più di un terzo dei suoi transiti merci.

E anche se in futuro fossero realizzate dubbie e contestatissime opere quali il prolungamento della autostrada A31 proveniente dal Veneto ovvero l'ampliamento a 4 corsie della SS47 Valsugana, le grandi capacità residue della ferrovia del Brennero permetterebbero di intercettare a Trento Interporto (adeguatamente ristrutturato per il trasporto combinato non accompagnato e abbandonati i faraonici progetti di investimento sulla poco efficiente ROLA) o una parte significativa (in un quadro di efficienza gestionale media) o più probabilmente la totalità (in un quadro di efficienza gestionale spinta) del correlato incremento di traffico merci verso la A22.

¹² Dati del febbraio 2024 dalla pagina <https://www.autobrennero.it/it/societa/struttura-organizzativa/soci/>.

Ma se si volesse andare anche gradualmente verso un modello di gestione molto efficiente della ferrovia del Brennero con 180 treni merci al giorno e 350 giorni operativi l'anno, assistito dalle migliori tecnologie e pratiche disponibili (controlli informatizzati, trazioni multiple e locomotori di spinta, materiali rotabili silenziosi) si potrebbe arrivare alla capacità limite di 35 milioni di tonnellate merci per anno.

Abbiamo infine sempre sostenuto che la ROLA, Rollende Landstrasse o Autostrada Viaggiante, è un sistema di trasporto merci molto inefficiente perché sul carro merci è caricata anche la motrice degli autocarri (secondo una stima prudente il c.d. peso morto di questo tipo di trasporto è di circa il 42%). Questa modalità è praticamente inesistente tra Trento e Wörgl ma abbastanza utilizzata sulla rampa Nord di accesso al Brennero come alternativa all'inquinamento da traffico, con l'implicazione che al valico i camion lasciano i treni e discendono lungo la A22. Considerato che i rilevamenti del traffico merci al Brennero sono fatti a Brennersee, si comprende facilmente che sul versante italiano il volume di traffico ferroviario è inferiore a quello rilevato ufficialmente e che sarebbe possibile calcolare ulteriore capacità effettiva per il ramo Sud della ferrovia (fino a 6 milioni di tonnellate per anno).

Ci raccontano che in ogni caso sono le regole europee a imporre la costruzione di ferrovia ad alta velocità e che bisogna adeguarsi. Falso. La galleria di base del Brennero e il quadruplicamento della linea Verona-Fortezza sono opere comprese nel c.d. corridoio di comunicazioni Scandinavia-Mediterraneo delle rete TEN-T (Trans Europe Network - Transport). Secondo le regole adottate dalla UE, tra gli obiettivi di questa rete figurano interventi molto diversificati per completare e migliorare le infrastrutture di trasporto esistenti e promuovere l'incremento del loro utilizzo. Le ferrovie ad alta velocità sono solo una delle ipotesi di intervento. Non è la UE che pretende la nuova ferrovia sull'asse del Brennero - anche se poi la approva e in parte la finanzia - ma la pretendono le lobbies dei costruttori nazionali e le istituzioni italiane.

4)

Promotori e progettisti raccontano che - una volta realizzata (2050?) l'intera nuova infrastruttura da Verona a Innsbruck - il traffico merci si sposterebbe dalla autostrada alla ferrovia, specie se spinto da misure vincolanti (che tutti predicano per il futuro ma stranamente nessuno vuole adottare ora).

Invece, poiché esiste ed esisterà sostanziale parità di prezzo per trasporto merci al km tra i valichi ferroviari transalpini, **l'alto costo dei passaggi ferroviari sulla nuova linea del Brennero** (dovuto alla lunghezza del percorso) **produrrebbe uno spostamento massiccio del traffico merci verso le ferrovie svizzere**, dal percorso molto più breve e dunque più economico: uno scenario surreale per chi vuole a tutti i costi quest'opera; uno scenario forse superabile solo con un insostenibile intervento di nuovi sussidi pubblici italiani per il trasporto merci sulla nuova infrastruttura ferroviaria ¹³.

5)

Alla tesi dell'ampia capacità residua della ferrovia del Brennero si obietta spesso che un numero di treni passeggeri e merci superiore all'attuale (circa 175-180 al giorno nelle due direzioni) produrrebbe un inquinamento acustico insostenibile.

L'obiezione è fuorviante. **Il rumore prodotto dai treni in transito si mitiga con strumenti specifici dal costo contenuto**, senza inventare presunta saturazione della ferrovia e necessità di costruirne una nuova: barriere acustiche, gallerie artificiali, materiale rotabile silenzioso (un moderno carrello per vagoni ferroviario con freni a disco produce tanto rumore quanto 64 carrelli con ceppi di freni tradizionali). Si tratterebbe solo di indirizzare in modo sensato gli investimenti.

Altrettanto fuorviante è sostenere che una nuova linea in galleria garantirebbe più sicurezza nei passaggi delle merci pericolose all'interno o in prossimità dei centri abitati. Infatti questo tipo di merci in galleria crea in caso di incidenti problemi di sicurezza più seri di quelli nelle tratte all'aperto. Si tratterebbe piuttosto di fare manutenzioni sistematiche senza voler risparmiare sui costi.

¹³ Secondo il report sui sussidi statali ambientalmente dannosi pubblicato il 12 dicembre 2023 da Legambiente (https://www.legambiente.it/news-storie/clima/stop-sussidi-ambientalmente-dannosi/?_gl=1*1fgtm0z*_up*MQ..*_ga*NDQyMDU0MDAxLjE3MDI0NjQ5NDE.*_ga_LX7CNT6SDN*MTcwMjQ2NDkzOC4xLjAuMTcwMjQ2NDk1OS4wLjAuMA) nel 2021 e 2022 si può osservare in Italia un aumento di questi sussidi nel settore dei trasporti (compreso l'autotrasporto) che si attesta ormai a 13,48 miliardi di euro all'anno.

6. Tu cosa puoi fare

- **informati** per quanto ti è possibile
- **parla con altri**, distribuisci il materiale informativo e indica dove trovarlo
- **organizza** incontri di **discussione** con il pubblico nel tuo Comune (con il nostro aiuto, se vuoi)
- **partecipa alle iniziative** di chi si oppone al progetto
- **partecipa alle attività dei Comitati No TAV** presenti nelle valli dell'Adige e dell'Isarco
- **avvia** un percorso per la **nascita di nuovi Comitati No TAV** nel territorio che abiti

Vogliono farci credere che tutto il progetto è stato ormai deciso ed è irreversibile. In realtà i lavori terminati sono nel complesso pochissimi e gli stessi progettisti allontanano sempre più nel tempo la realizzazione dell'opera che ormai ha un traguardo teorico nel 2050. L'opposizione decisa di una parte della popolazione coinvolta, specialmente in Trentino in questa fase, ha svolto un ruolo significativo rallentando in molti modi l'attività dei cantieri.

Il futuro è nelle mani di tutti noi. La lotta per un diverso modello di sviluppo, di cui siamo protagonisti, ha bisogno di partecipazione convinta, preparata, numerosa. Il protagonismo popolare e la mobilitazione possono fare la differenza.

Questo è l'elenco dei soggetti No TAV del Trentino e dell'Alto Adige

Comitato Mattarello Attiva (TN) comitatomattarelloattiva@inventati.org

Comitato NO TAV Trento comitatonotavtrento@gmail.com

Comitato Roncafort Attiva (TN) roncafortattiva@inventati.org

Coordinamento No TAV Trentino coordinamento@notavtrentino.it

Comitato Roveretano NO TAV info@notavrovereto.it

Sindacato di Base Multicategoriale SBM Trento sbm.trento@libero.it

Kein BBT (BZ)