

sabato
12
aprile
2025

Sala
Circoscrizionale
via Verruca, 1
Trento

BINARIO MORTO: incontro transfrontaliero su nuove linee TAV e politiche dei trasporti fra Trentino, Alto Adige, Tirolo e Baviera.

dalle 14.30 alle 18.30



Introduzione
No TAV del Trentino

I problemi del traffico merci sull'asse
del Brennero e il progetto della
nuova ferrovia Monaco-Verona
Blog No TAV Brennero

Il problema del traffico merci nel
Wipptal e la ricostruzione del ponte
Lueg
Sindaco di Gries am Brenner

Il traffico ferroviario merci tra
Monaco e Kufstein, l'ipotesi di nuova
ferrovia tra Monaco e Innsbruck, le
soluzioni alternative
Brennerdialog Rosenheim Land e.V. -
Associazione bavarese che si oppone
alla costruzione di una nuova linea TAV

La nuova concessione per la A22,
le implicazioni sul trasferimento
modale del traffico merci sull'asse
del Brennero
No TAV del Trentino

Discussione con il pubblico e
conclusioni

Comitati No Tav del Trentino

per info scrivere a: comitatonotavtrento@gmail.com

Traffico merci e nuova ferrovia sull'asse del Brennero

La propaganda e la realtà

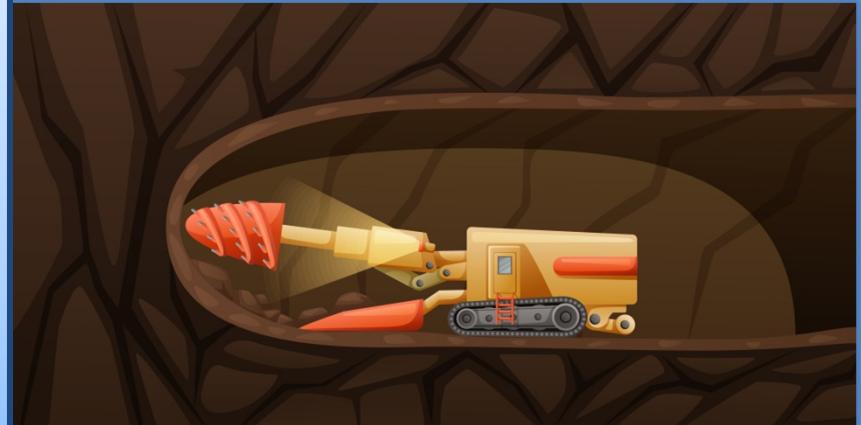
Non sono veri gli argomenti sulla necessità della nuova infrastruttura

notavbrennero2023.noblogs.org - 12.4.2025

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 e dal rumore dei TIR



visto che

- il traffico merci 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 molto meno di quanto prevedevano i promotori e per motivi diversi
2. i transiti merci su strada 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 problemi reali che hanno soluzioni specifiche

1. Le previsioni di traffico al Brennero

Il traffico merci al Brennero sia su strada che (molto meno) su ferrovia cresce negli anni in maniera costante ma

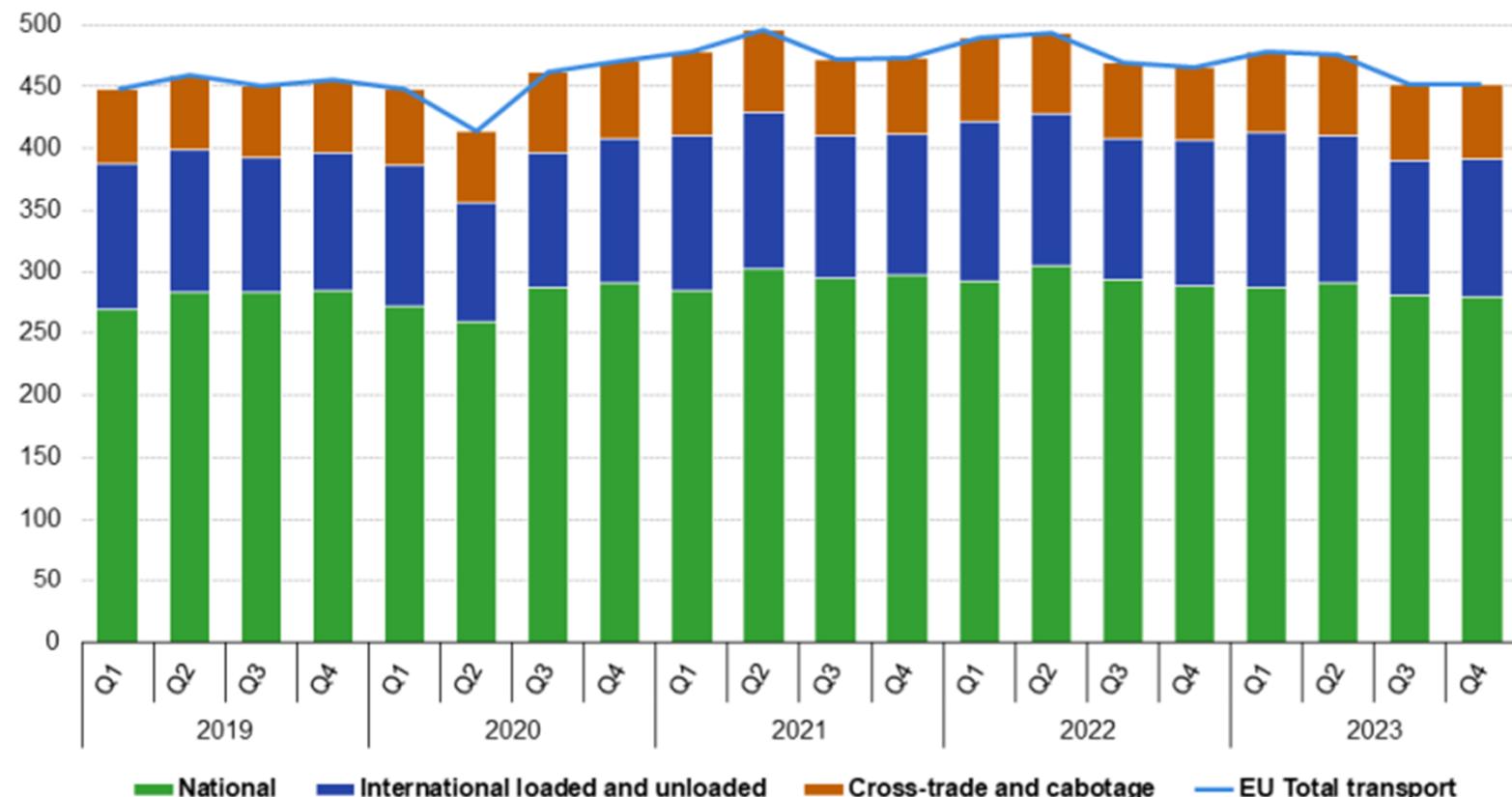
- non quanto vorrebbero le previsioni non indipendenti
- senza numeri che impongano nuove infrastrutture
- continuando a creare gravi problemi di salute per gli inquinamenti
- palesando l'assenza programmata di politiche di contenimento

Ma la crescita costante del traffico merci al Brennero su strada e (molto meno) su ferrovia avviene in un quadro generale in cui nella UE il traffico su strada è stagnante dal 2019 (e dal 2021 in evidente diminuzione) mentre quello su ferrovia risulta in significativa decrescita fin dal 2018, come si mostra appena di seguito

1a - Il traffico merci totale su strada nella UE diminuisce

La crescita costante del traffico merci al Brennero su strada avviene tuttavia in un quadro generale in cui nella UE lo stesso traffico è stagnante tra il 2019 e il 2023 e dopo il 2021 è anche in evidente diminuzione

Quarterly road freight transport by type of operation, EU, 2019-2023
(billion tonne-kilometres)



Note: Malta excluded (see chapter 'data sources')

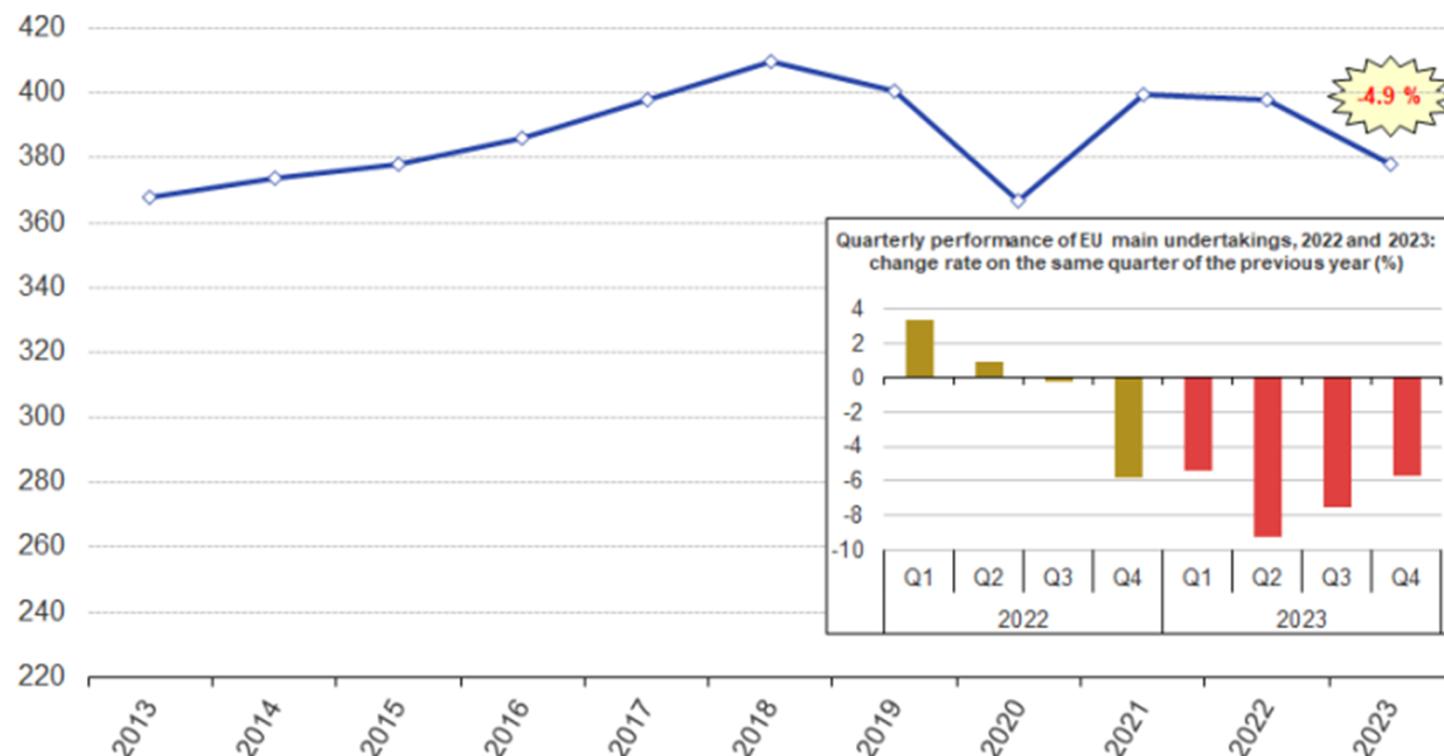
Source: Eurostat (online data code: road_go_tq_tott)

1b - Il traffico merci totale su ferrovia nella UE diminuisce

La lieve discontinua crescita del traffico merci al Brennero su ferrovia avviene in un quadro generale in cui nella UE lo stesso traffico dal 2018 è in diminuzione, decresce del 7,31% tra il 2018 e il 2023 e crolla del 4,9% tra il 2022 e il 2023 nonostante le ampie capacità di trasporto esistenti

Rail freight transport for main undertakings, EU, 2013-2023

(billion tonne-kilometres)



Note: data for Belgium are not included. 2022Q3: -0.2 %.

Source: Eurostat (online data codes: rail_go_typepas and rail_go_quartal)

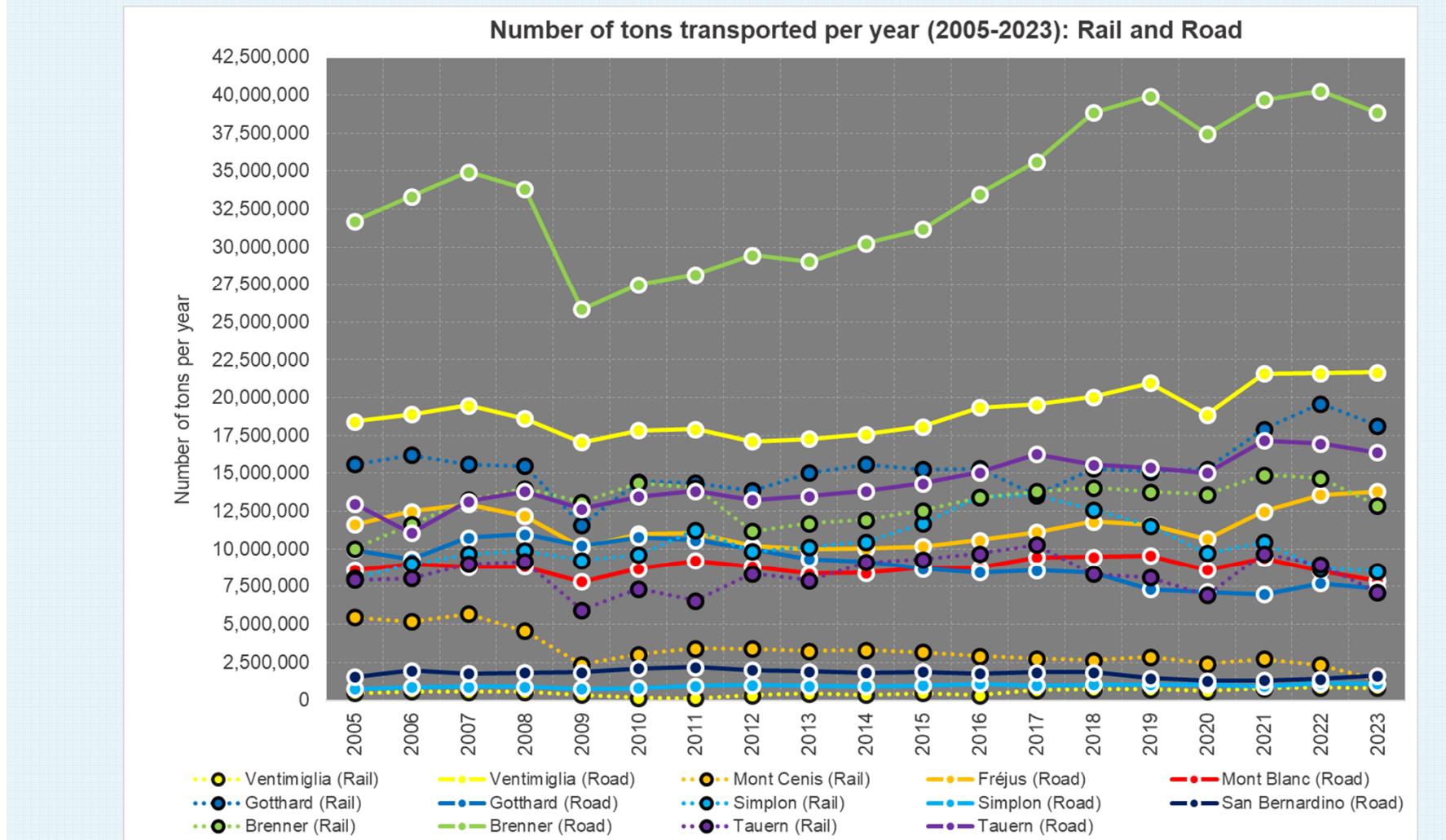
1c - Dati storici del traffico merci per Brennero e altri valichi alpini

La linea verde continua rappresenta i transiti su strada.

La linea verde punteggiata rappresenta i transiti su ferrovia.

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

Grafico da iMonitraf!, Annual Report 2024



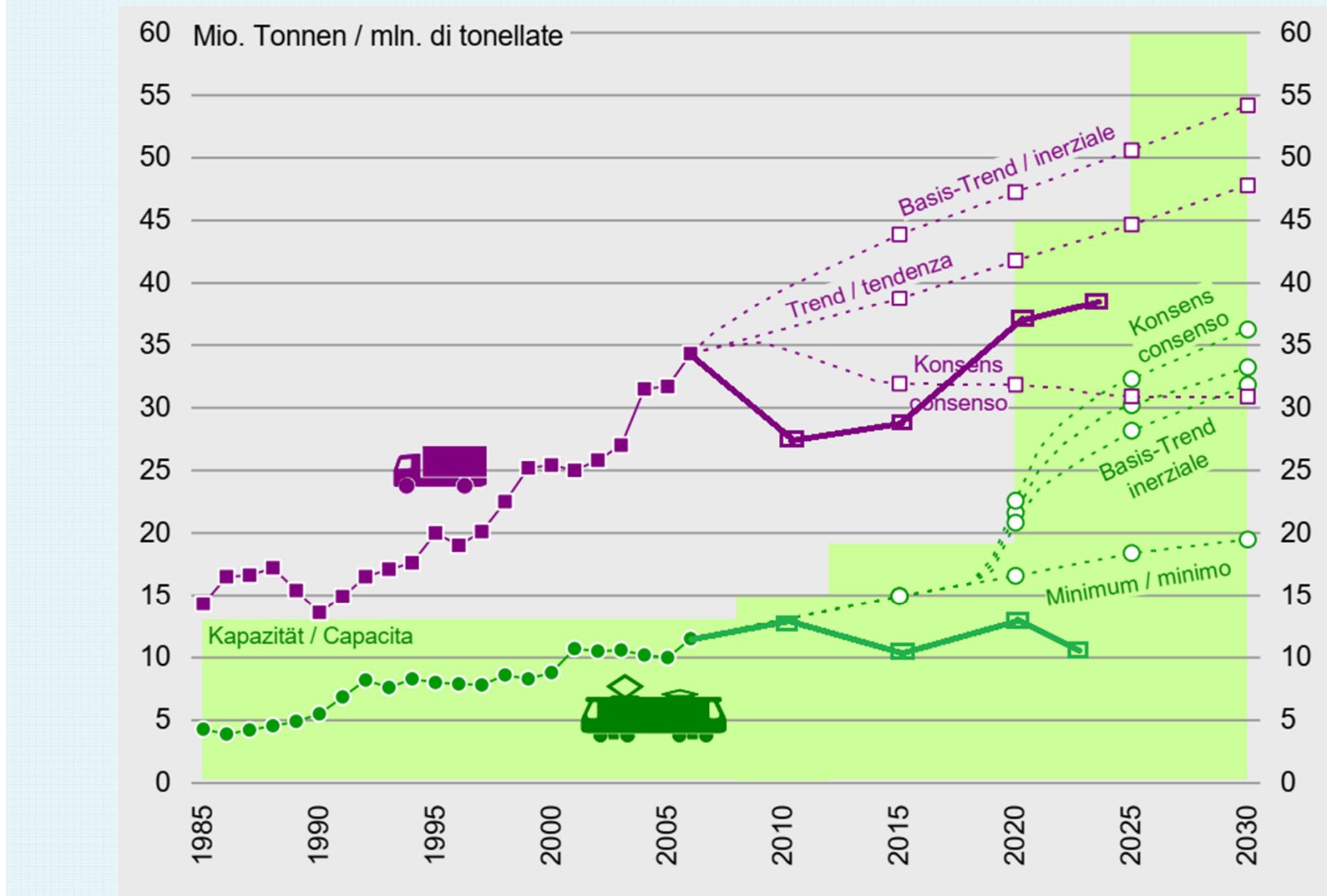
1d - Previsioni di traffico su strada errate al Brennero

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
invece sono stati 38,82 milioni nel 2023

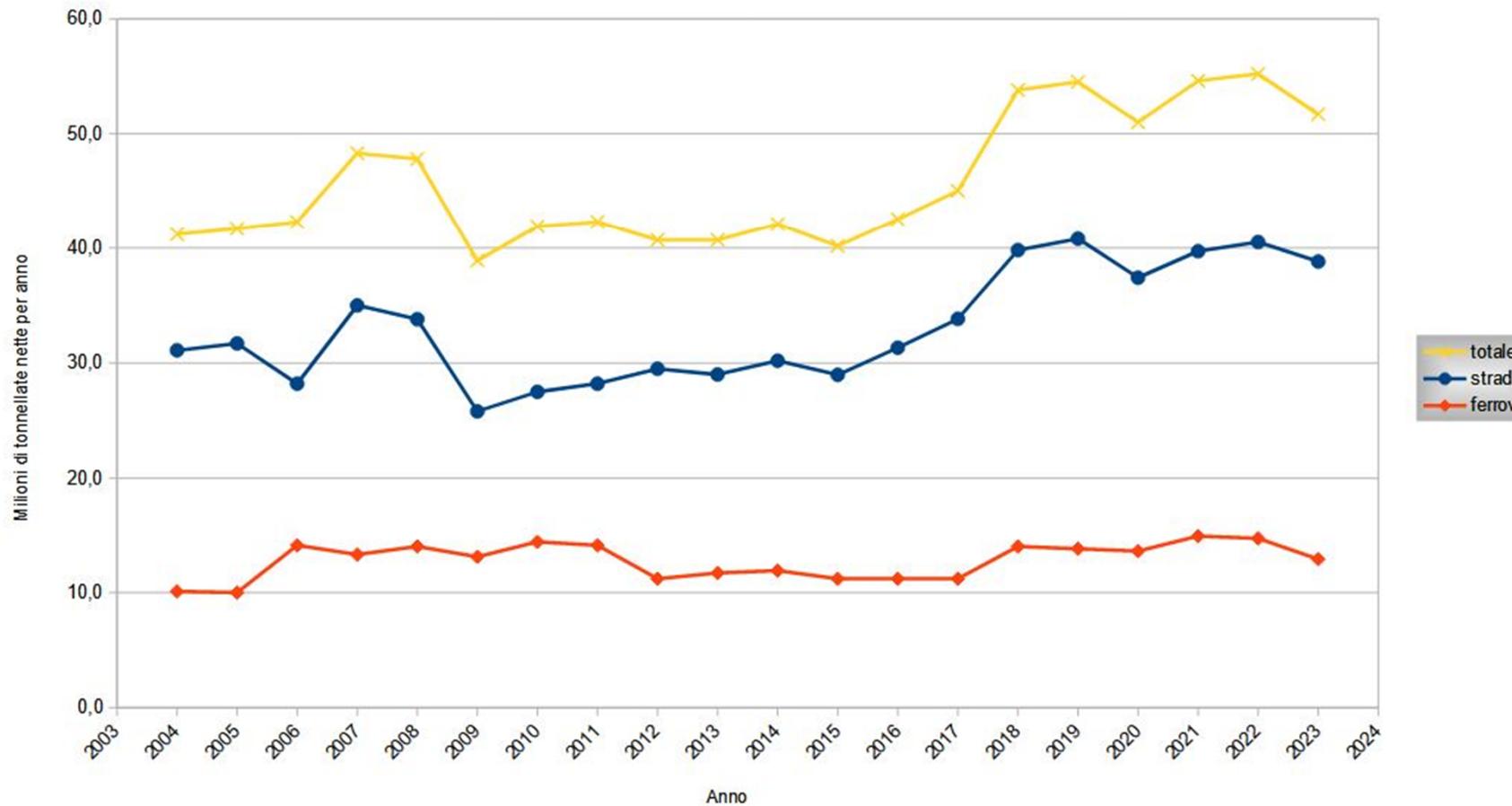
1e - Previsioni di traffico errate al Brennero

Previsioni Progtrans (linee tratteggiate) lontane dalla realtà



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).

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 ***

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

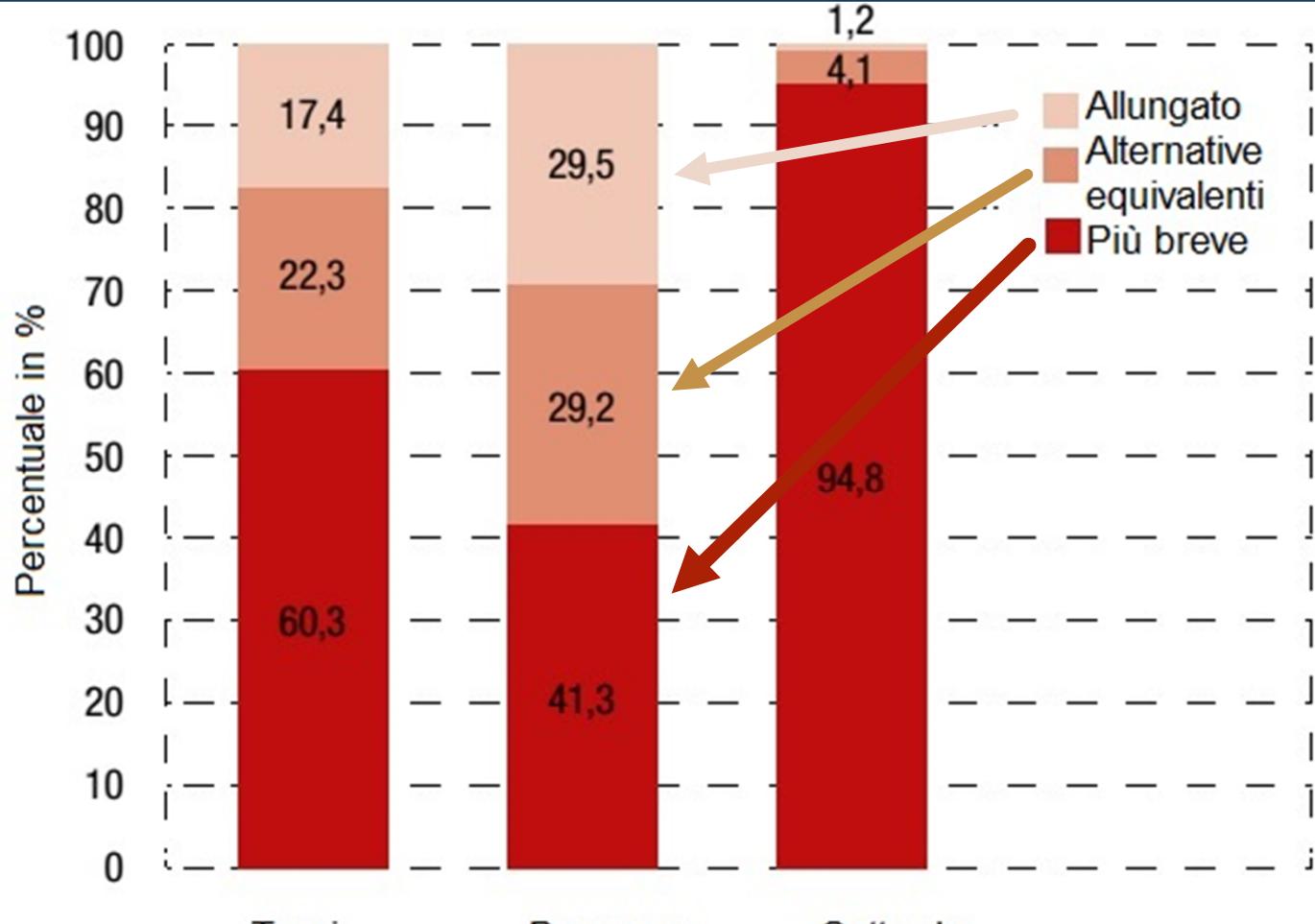
* Costo riferito al solo
transito diurno. Il costo del
transito notturno, ove
consentito, è anche molto
superiore

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

**Maggio 2009
15 ct/km**

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

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



Fonte: Planoptimo 2019

«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 – 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

2d - Le misure per contenere il traffico merci su strada

Allineamento dei costi autostradali di tutti i valichi transalpini e 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, trafiletti, lamiere, materiali da costruzione, automezzi, minerali, carta, petrolio, cereali non lavorati)

Limitazioni della velocità degli autocarri

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

Eliminazione dei sussidi all'autotrasporto ambientalmente dannosi

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

Gli inquinamenti da ossidi azoto sia in Alto Adige sia in Trentino provocano circa 85 morti/anno per le patologie collegate



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

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 progetti sbagliati 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 (Monitraf, Annual Report 2022, 2023 e 2024) sono transitate su ferrovia al Brennero circa 14,7 milioni di tonnellate merci nel 2021 e nel 2022 e circa 12,9 nel 2023



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 quasi 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 risoverlo è indispensabile una nuova linea in galleria.

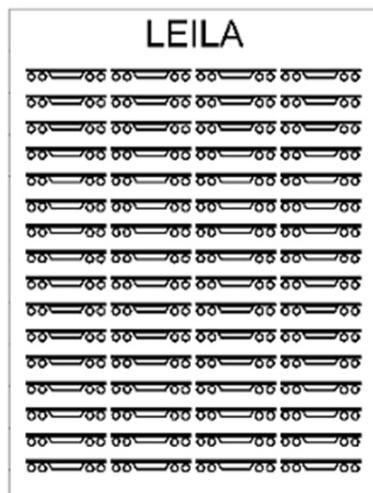
Ma in Europa esistono interventi che garantiscono la difesa dall'inquinamento acustico delle ferrovie con norme appropriate e ricorso alle tecnologie avanzate.

In Italia che aspettiamo?

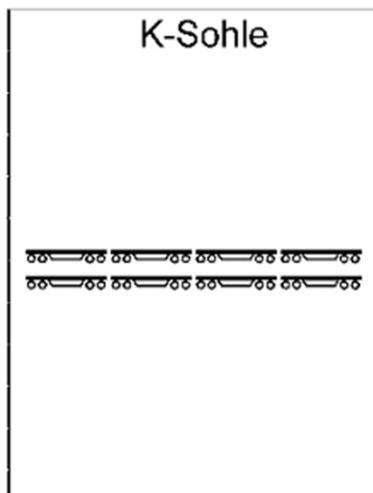
5a - Materiale rotabile silenzioso

Un moderno carrello tipo LEILA (con freni a disco) produce tanto rumore quanto 64 carrelli con ceppi di freni tipo GG in ghisa colata e quanto 8 carrelli tipo K in materiali compositi

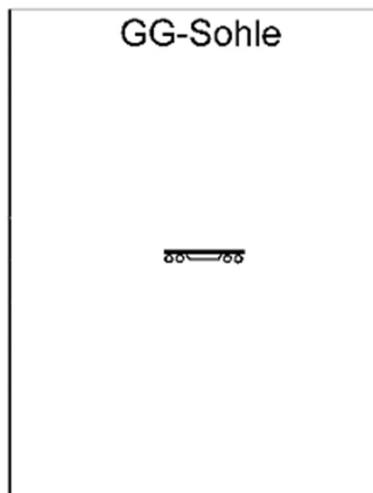
Wagenanzahl für gleiche Lärmbelastung für die Anwohner. Alle anderen Parameter wie Fahrgeschwindigkeit und Abstand müssen gleich sein.



64 Wagen

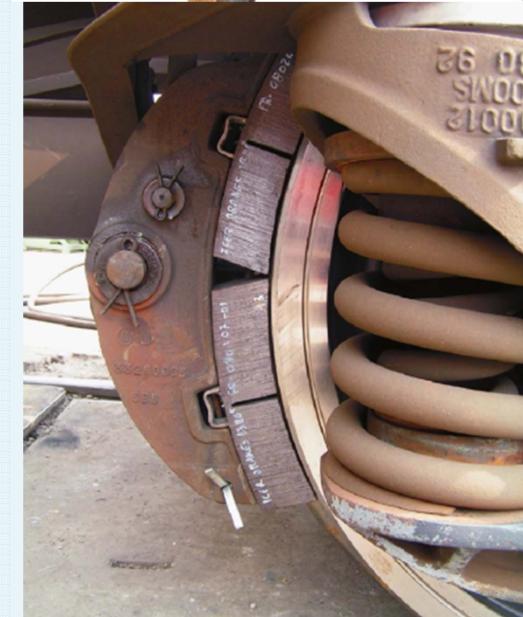
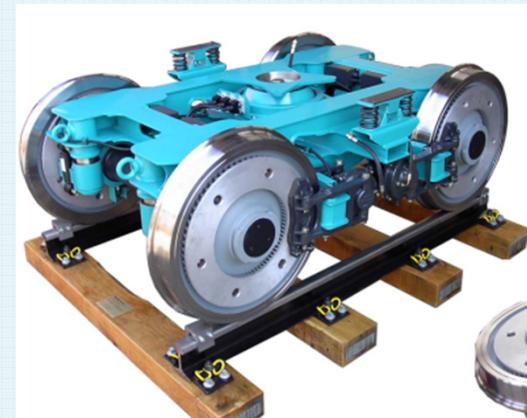


8 Wagen



1 Wagen

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



Grazie per l'attenzione

Per approfondire gli argomenti discussi



notavbrennero2023.noblogs.org