

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**



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 - con decrescita significativa nel 2023 - ma

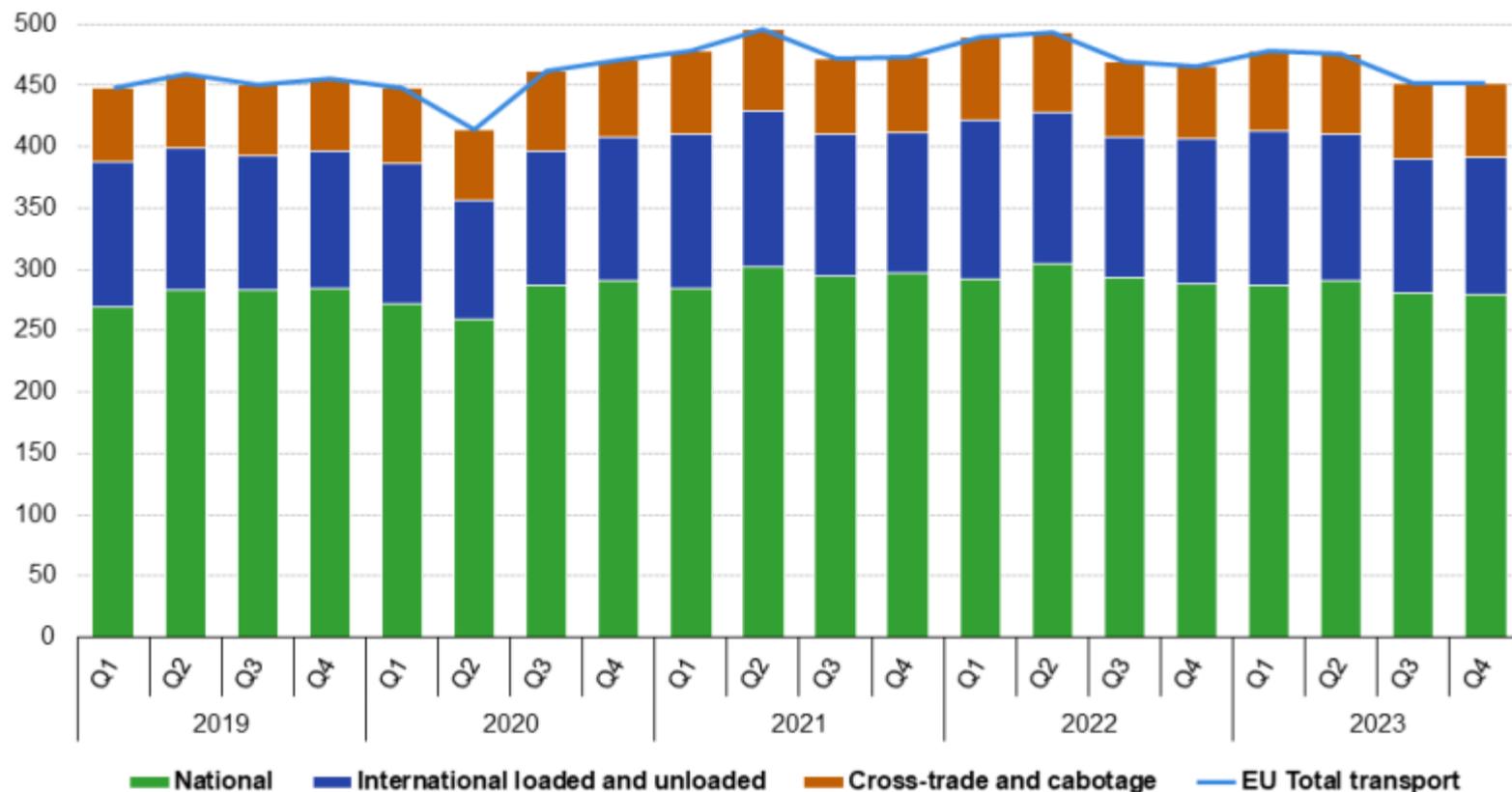
- **non quanto vorrebbero le previsioni non indipendenti**
- **senza numeri che impongano nuove infrastrutture**
- **continuando a creare gravi problemi di salute per gli inquinamenti**
- **palesando l'assenza programmata di politiche di contenimento**

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')

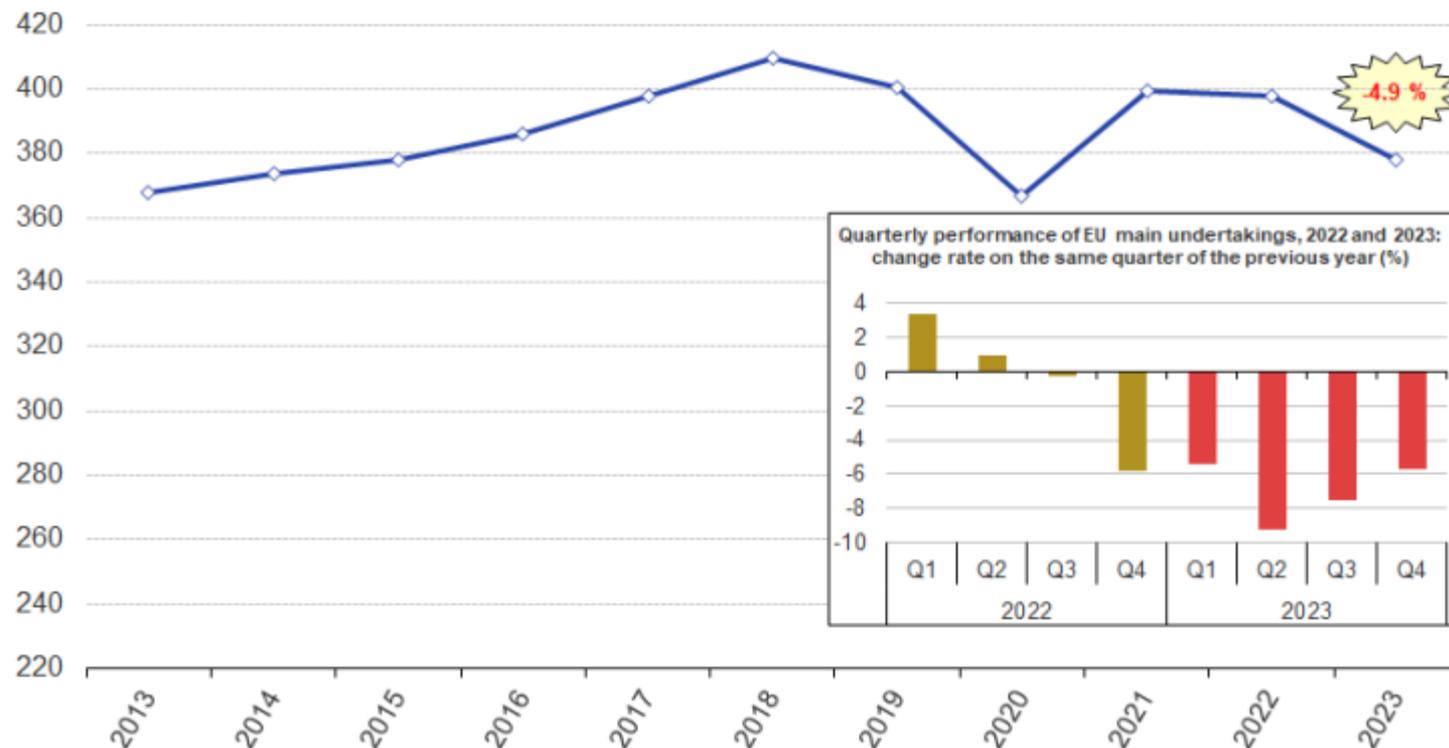
Source: Eurostat (online data code: road_go_tq_tott)

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 - 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).

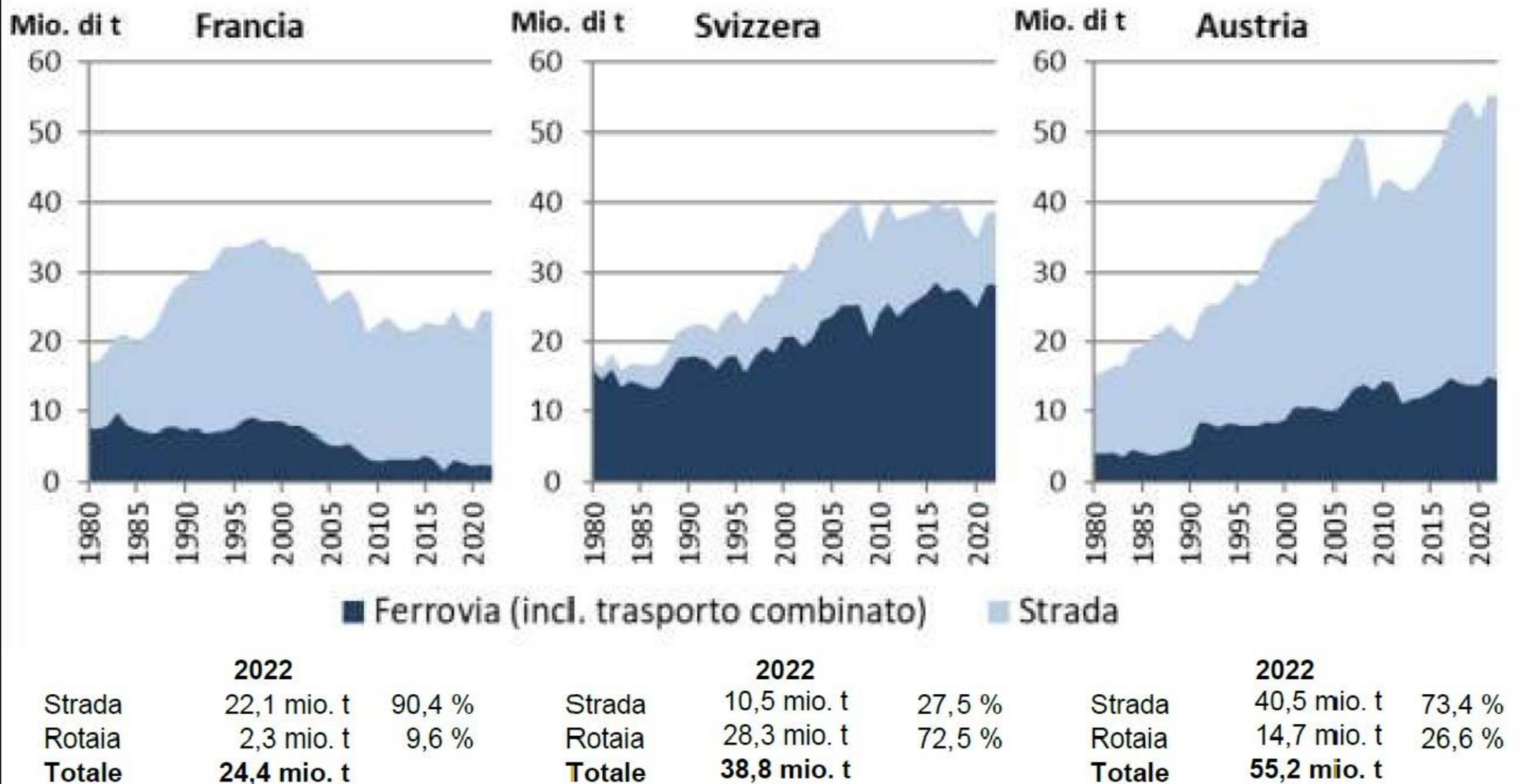


Figura 7: Traffico merci transalpino (1980–2022) nel cosiddetto arco alpino interno tra il Moncenisio/Fréjus (F) e il Brennero (A)

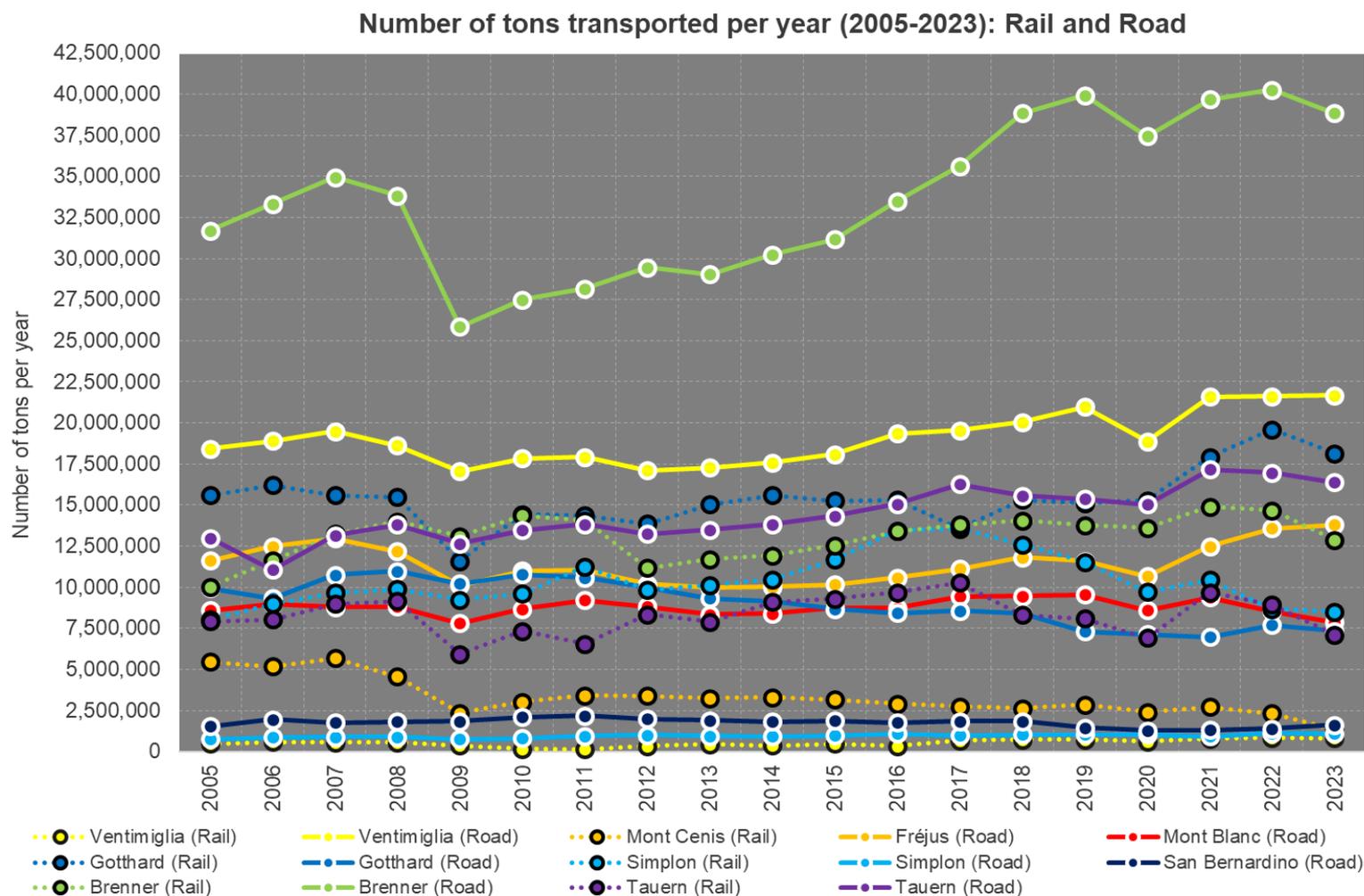
1d - Dati storici del traffico merci per Brennero e altri valichi alpini

La linea verde continua rappresenta i transiti su strada.

La linea verde punteggiata rappresenta i transiti su ferrovia.

Al Brennero confluisce il traffico stradale merci che viene respinto dalle strade svizzere ma che per convenienza economica non vuole usare le ferrovie svizzere

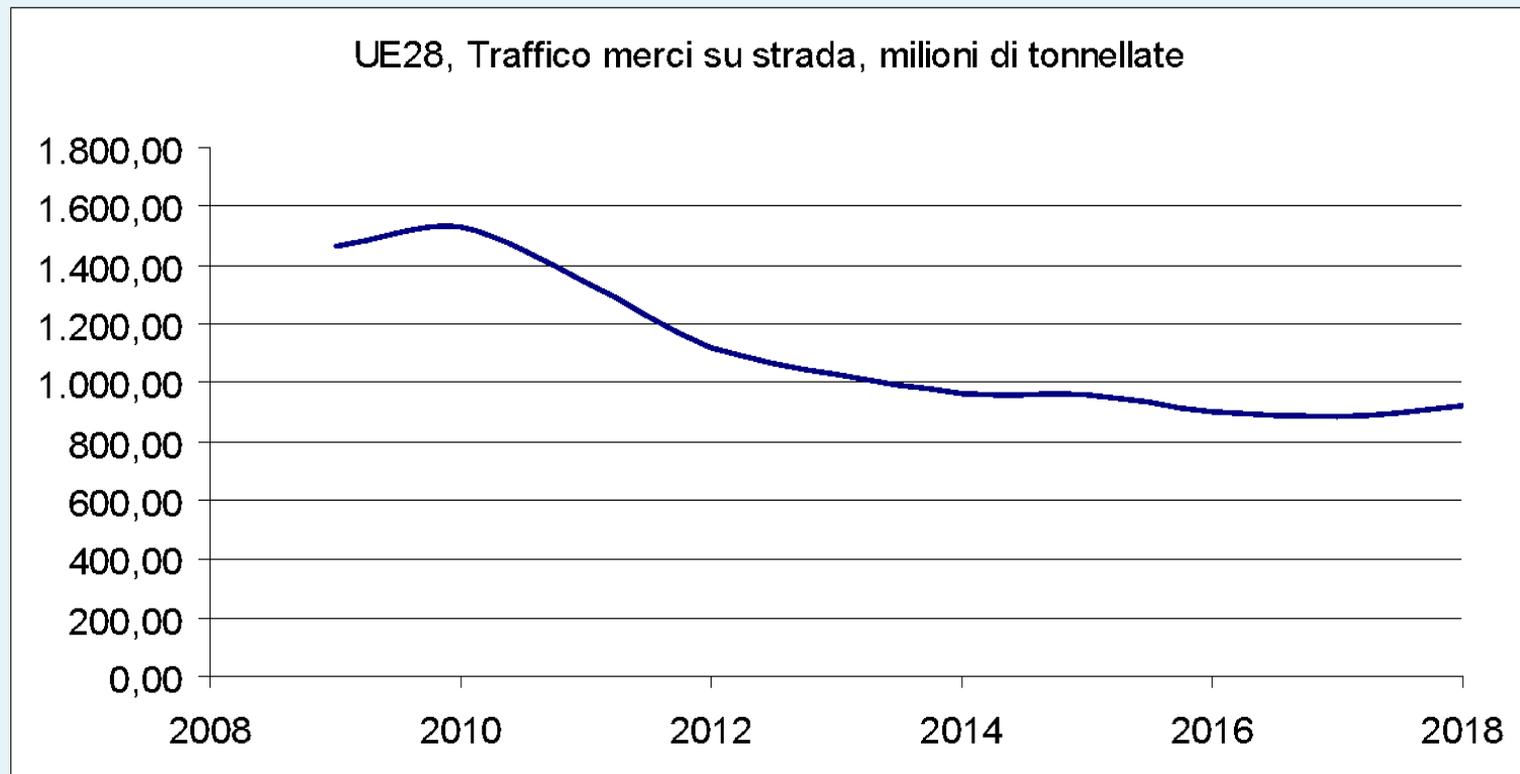
Grafico da iMonitraf!, Annual Report 2024



1e - 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>

1f - 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 sono stati 39,7 milioni nel 2021, poi 40,2 milioni nel 2022 e 38,82 milioni nel 2023

1g - Previsioni di traffico errate al Brennero

Previsioni Prograns 2007

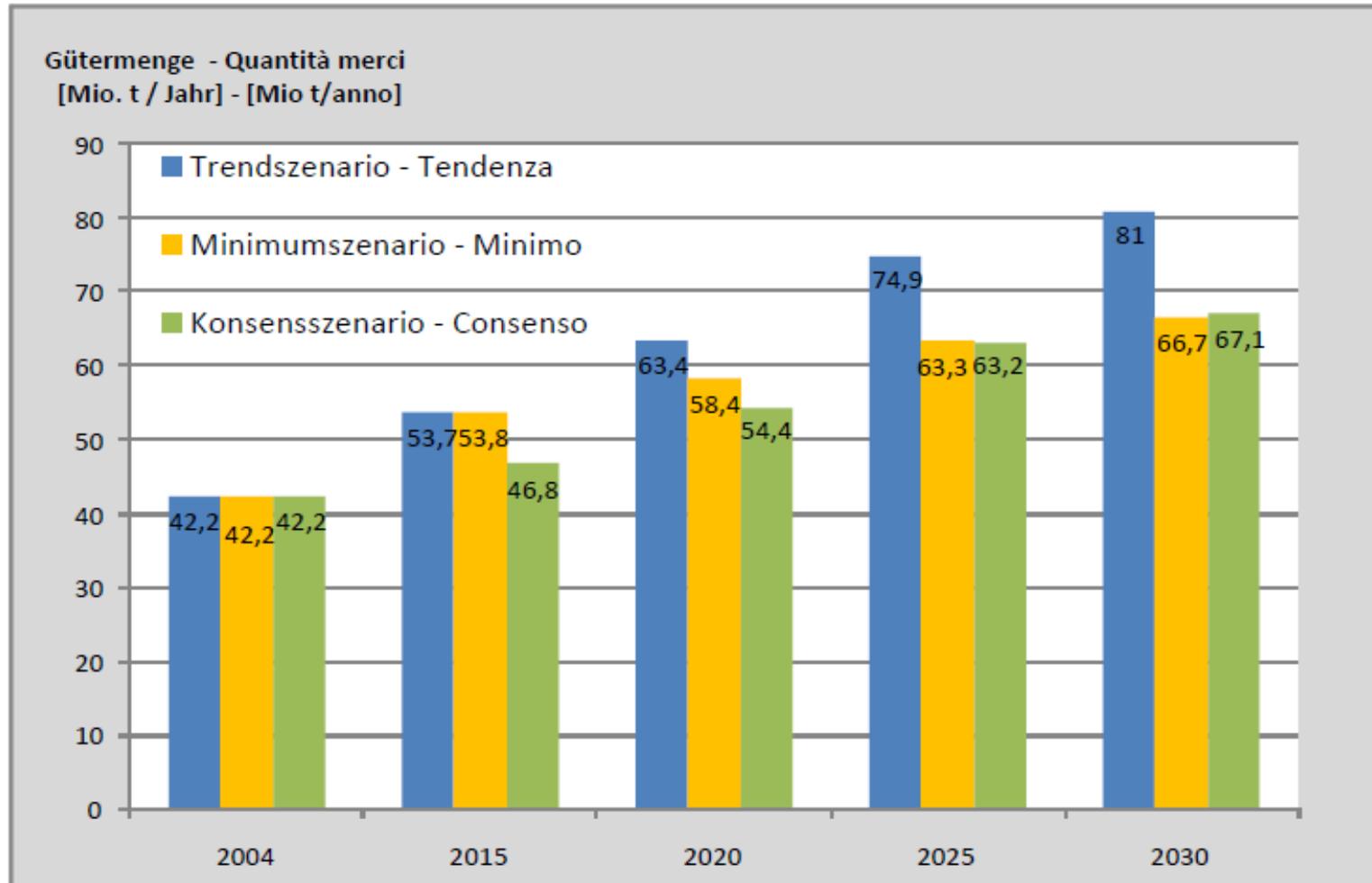
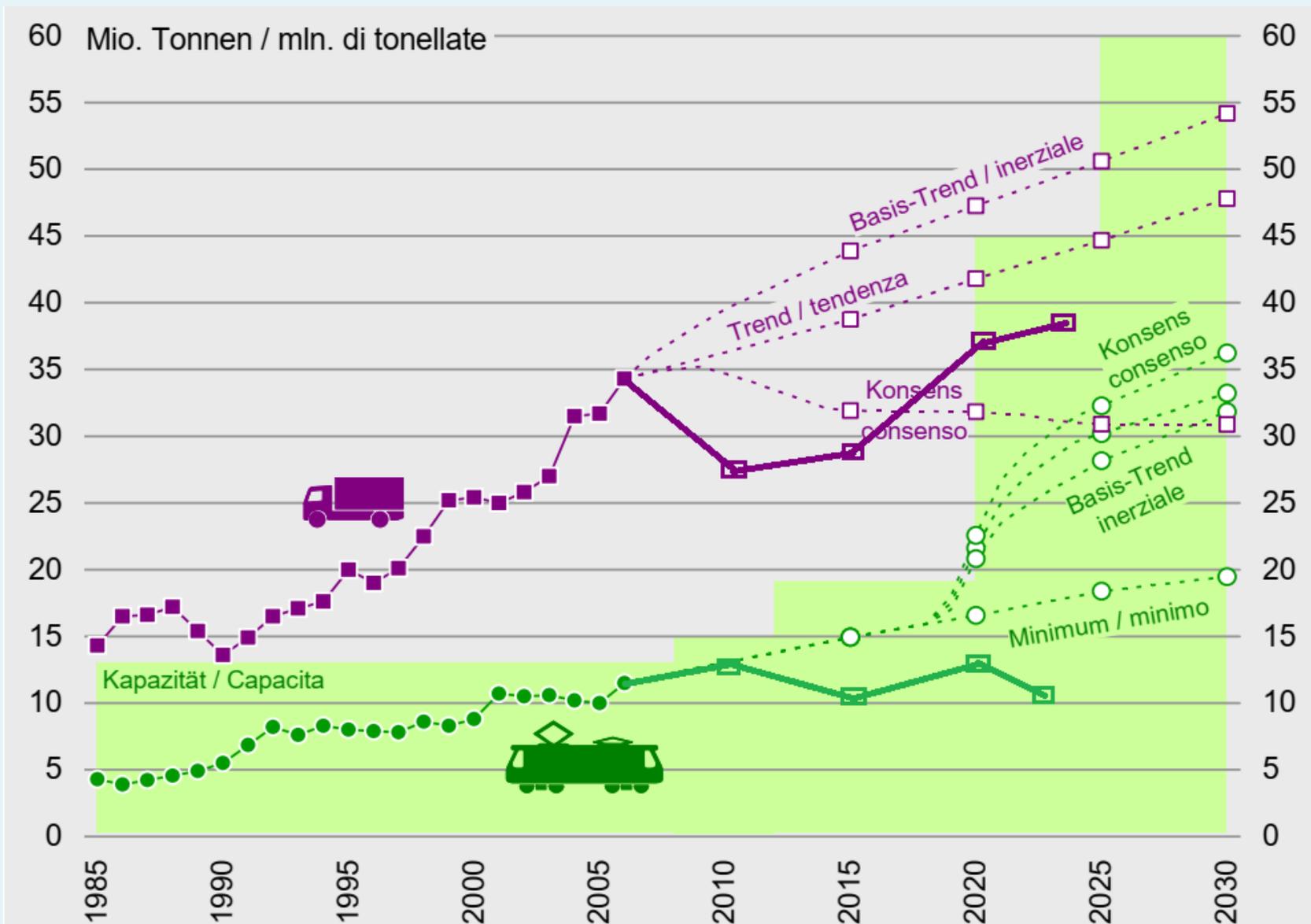


Abbildung 38: Güterverkehrsvolumen am Brenner in Mio. t pro Jahr [Quelle: Prograns AG, 2007]

Illustrazione 38: Volume di traffico merci al Brennero in Mio t anno [Fonte: Prograns AG, 2007]

1h - Previsioni di traffico errate al Brennero

Previsioni Progrtrans (linee tratteggiate) lontane dalla realtà



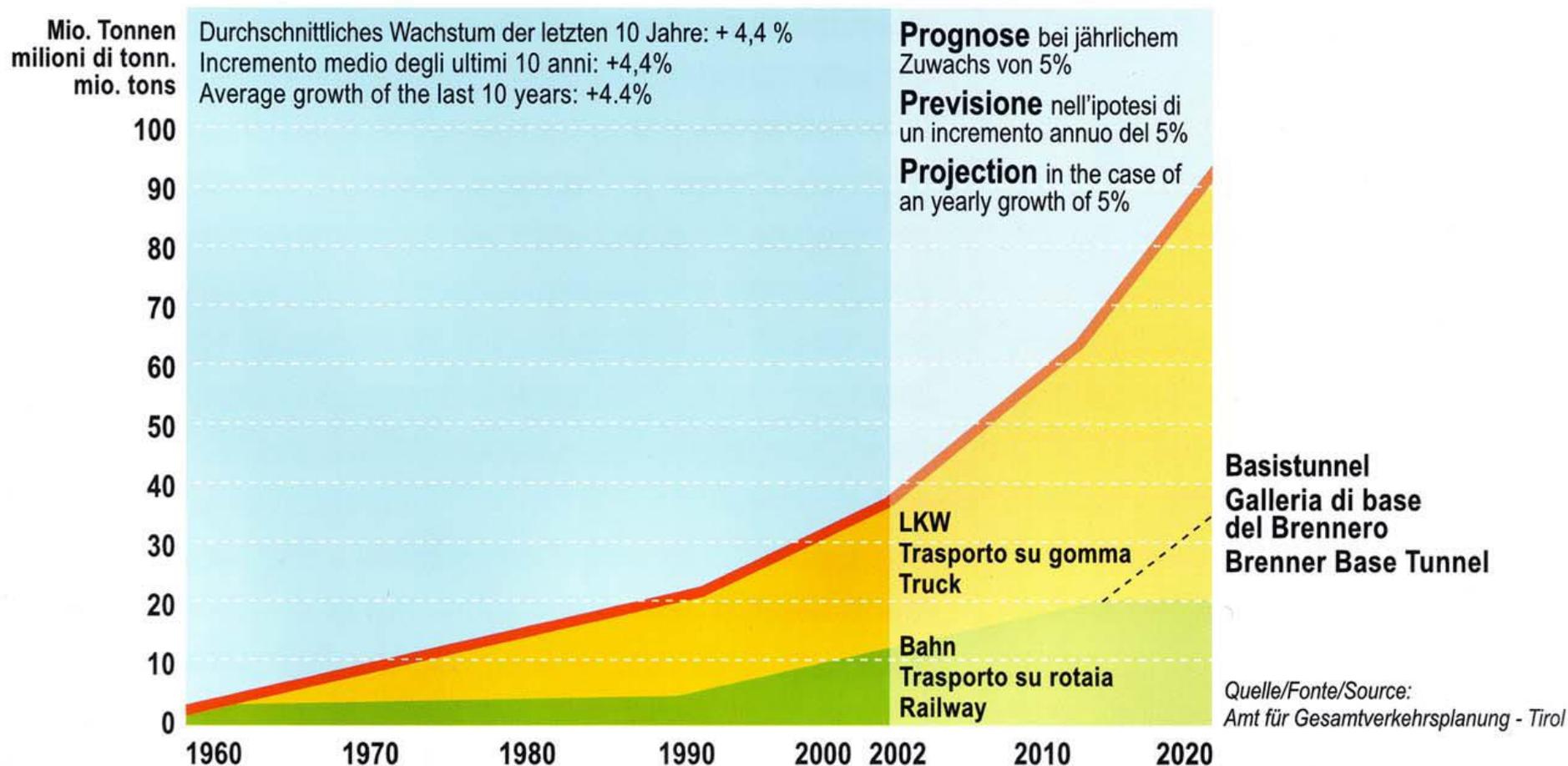
1i - Previsioni di traffico errate al Brennero

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

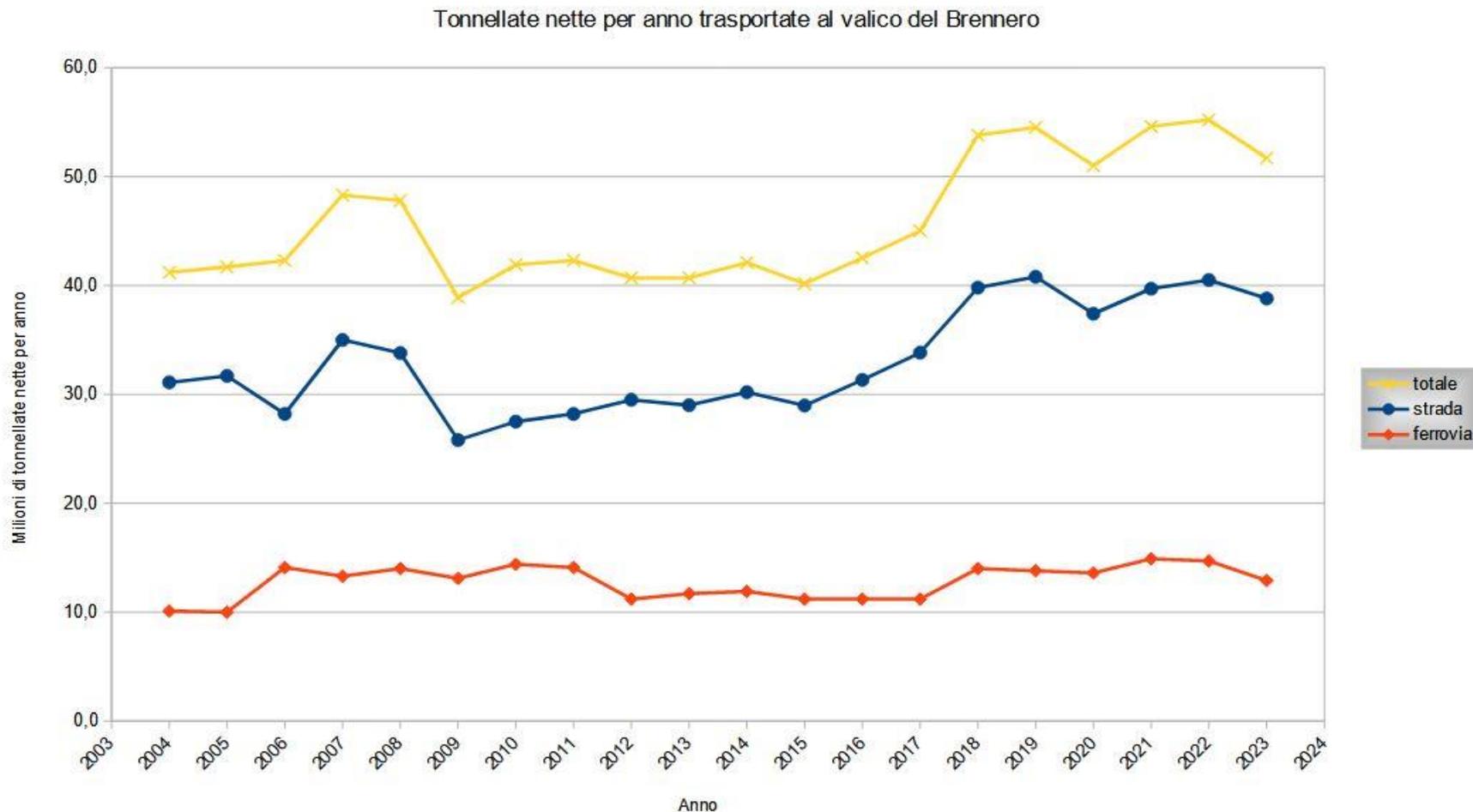
Güterverkehr auf der Brennerlinie 1960-2002 (2020)

Trasporto di merci sulla linea del Brennero 1960-2002 (2020)

Transport of goods on the Brenner line 1960-2002 (2020)



1I – Dati storici del traffico merci al 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).

1m - 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	2021	(+/-)
	1. Semester		2. Semester				
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	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%

1n - Traffico su strada 2023-2024 in Svizzera e al Brennero

Tra il 2023 e il 2024 i transiti stradali di autotreni e autoarticolati al Brennero risultano invece in lieve diminuzione mentre risalgono in Svizzera

Anzahl schwere Güterfahrzeuge (in 1'000)	2024				2023	2024	(+/-)
	1. Quartal		2. Quartal		1. Semester	1. Semester	
	Total	(+/-)	Total	(+/-)	Total	Total	
CH (Total)	228	+1.3%	251	+5.7%	463	480	+3.5%
Gotthard	171	+1.7%	182	+8.7%	336	354	+5.2%
San Bernardino	29	-1.0%	34	-5.3%	66	64	-3.4%
Simplon	20	-5.9%	26	-0.5%	47	46	-2.9%
Gr. St. Bernhard	8	+24.6%	8	+13.7%	14	16	+18.7%
Gesamt CH (Lasten-, Sattelzüge)	204	+1.0%	225	+5.7%	415	429	+3.4%
Brenner (Lasten-, Sattelzüge)	621	-0.8%	601	+0.4%	1'225	1'222	-0.2%

Alpenquerender Güterverkehr durch die Schweiz

Kennzahlen 1. Halbjahr 2024 und Interpretation der Entwicklung

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

Pedaggio a km per autocarri equivalenti su A22 e A13 [oggi: su A22 5 assi Euro 6; su A13 4-5 assi classe 3 di emissione di CO2]

**Rampa Nord Brennero -
Austria A13
(Kufstein – Brenner, 109 km)**

**Maggio 2009
80 ct/km ***

**Giugno 2025
95,56 ct/km ***

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

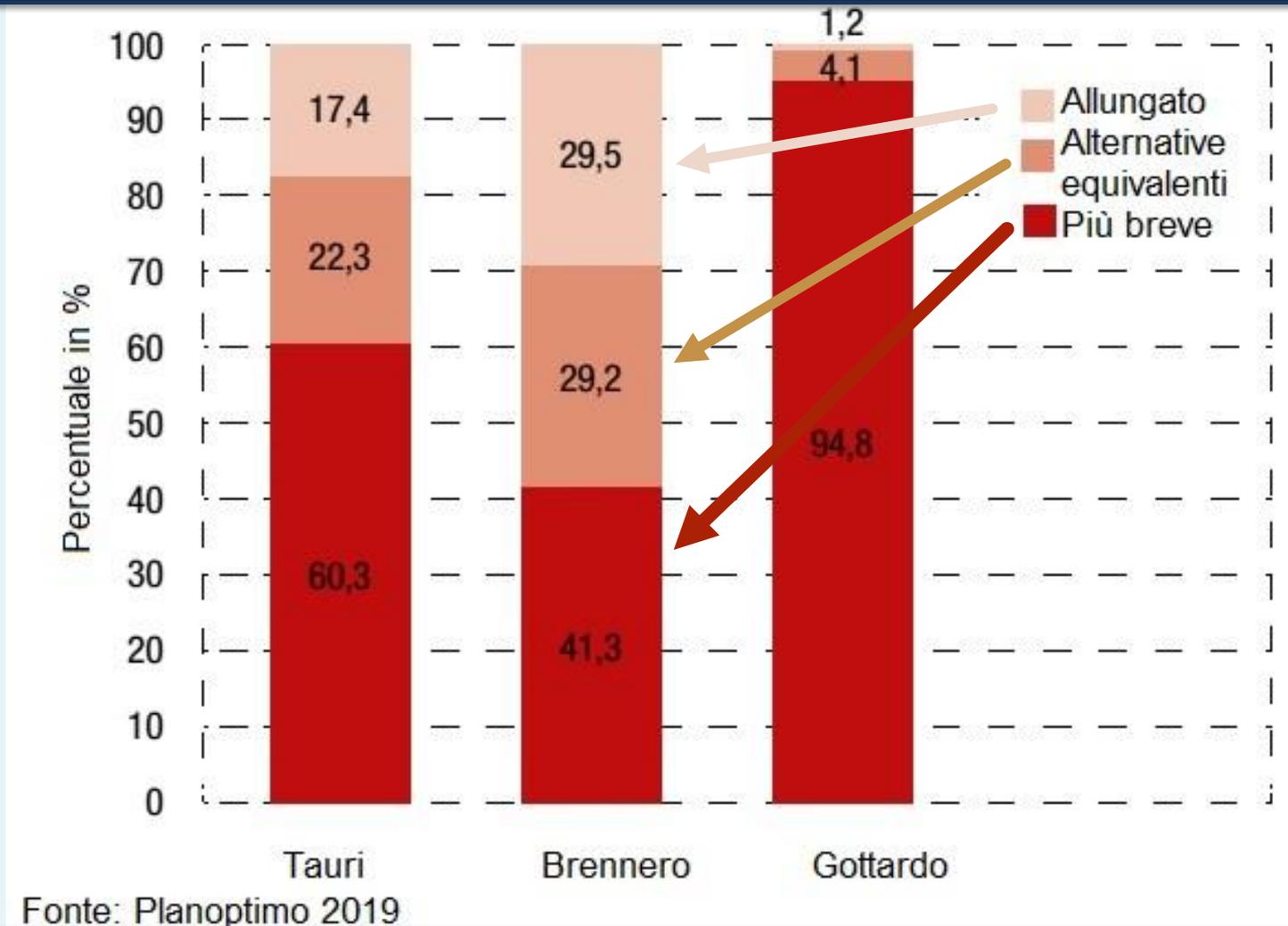
**Rampa Sud Brennero - Italia A22
(Verona Nord Brennero), 226 km**

**Maggio 2009
15 ct/km**

**Giugno 2025
17,79 ct/km**

Se avessero seguito l'andamento dell'inflazione 2009-2025 i due pedaggi sarebbero a giugno 2025 100,52 e 18,85 ct/km

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



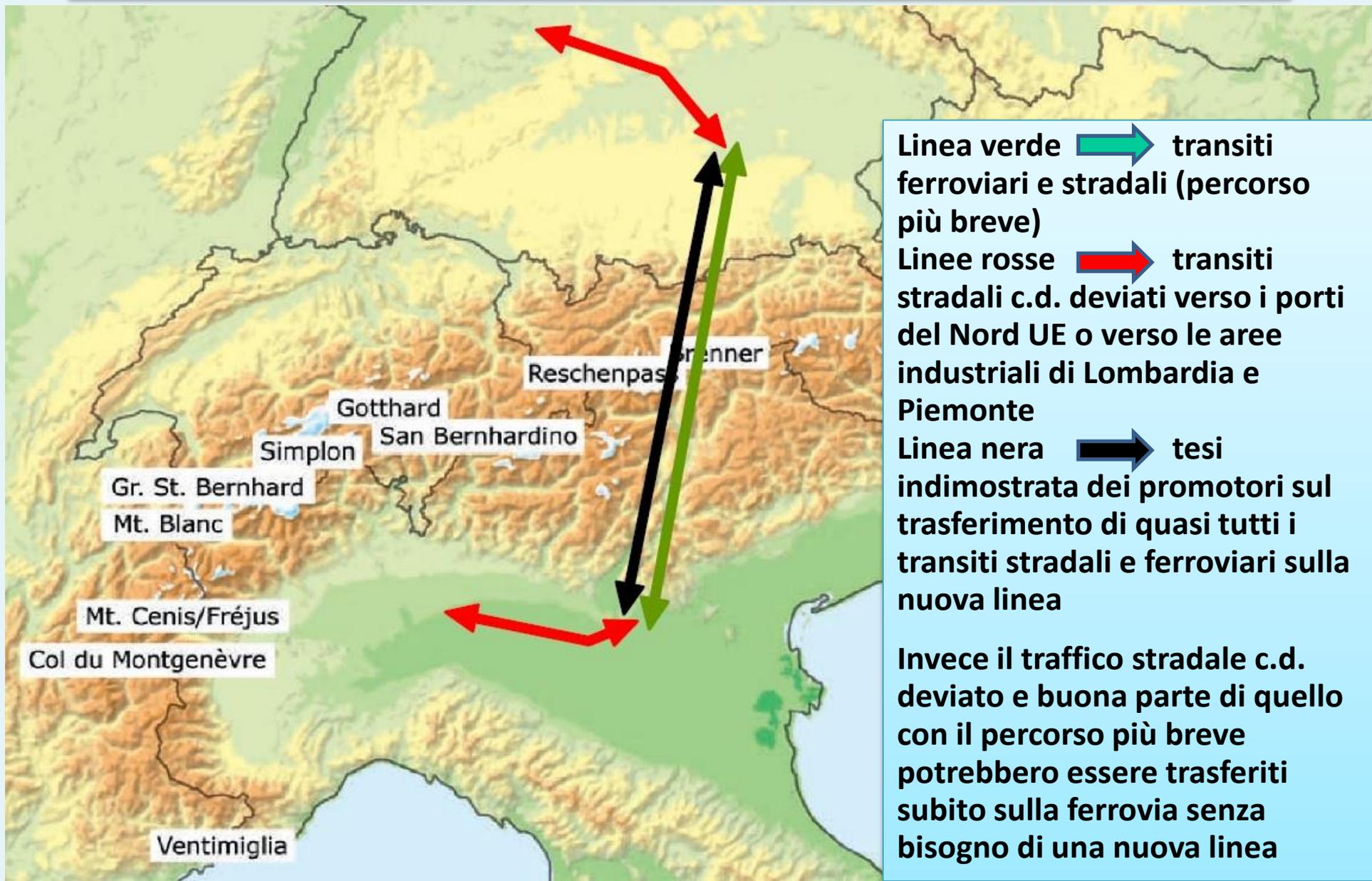
«Allungato» è la % di percorso prolungato di almeno 60 km.

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

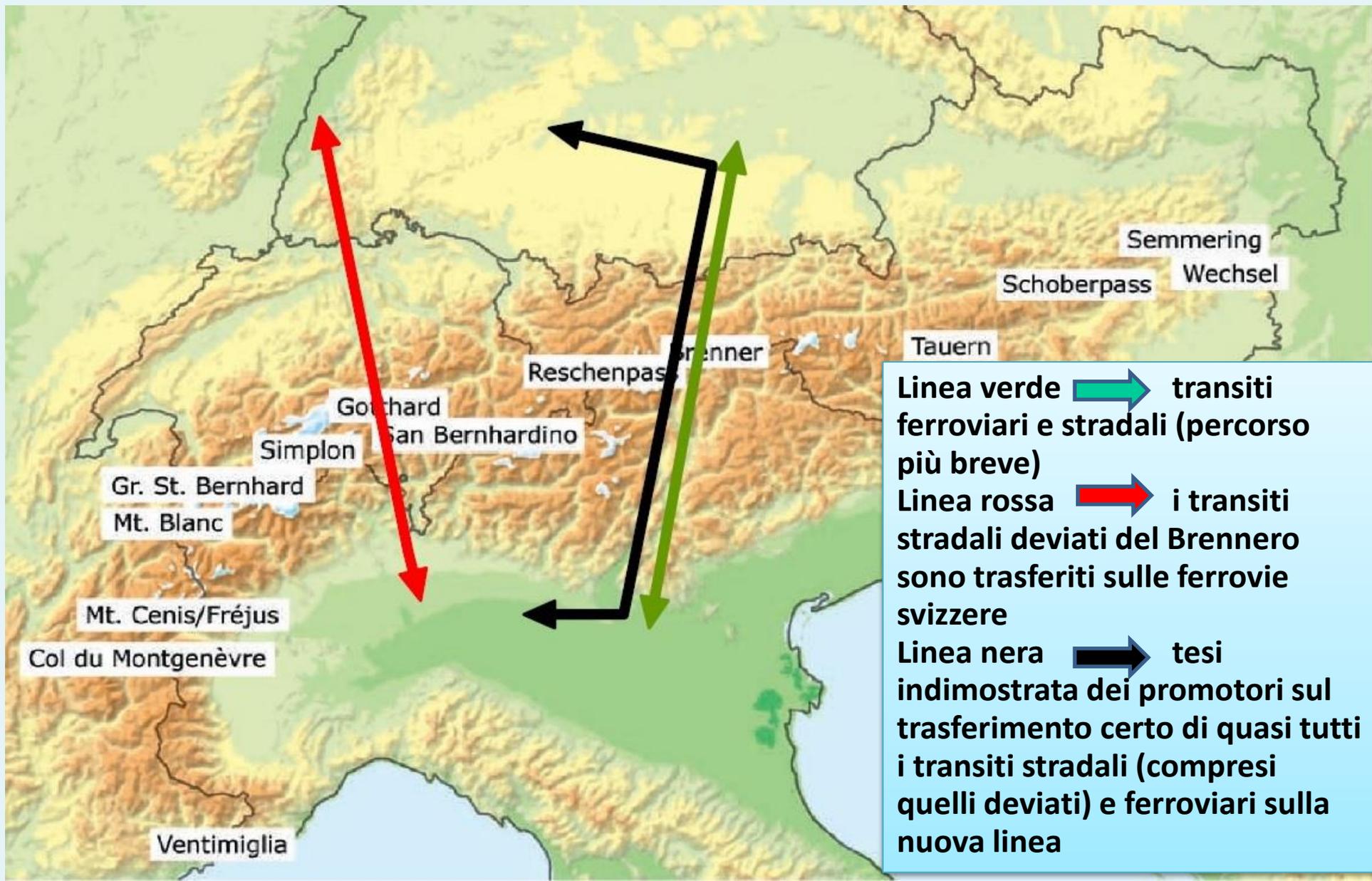
«Più breve» è la % di percorso che resta il più breve tra origine e destinazione delle merci.

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 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, trafilati, 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

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

2h - 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

NOX da traffico stradale

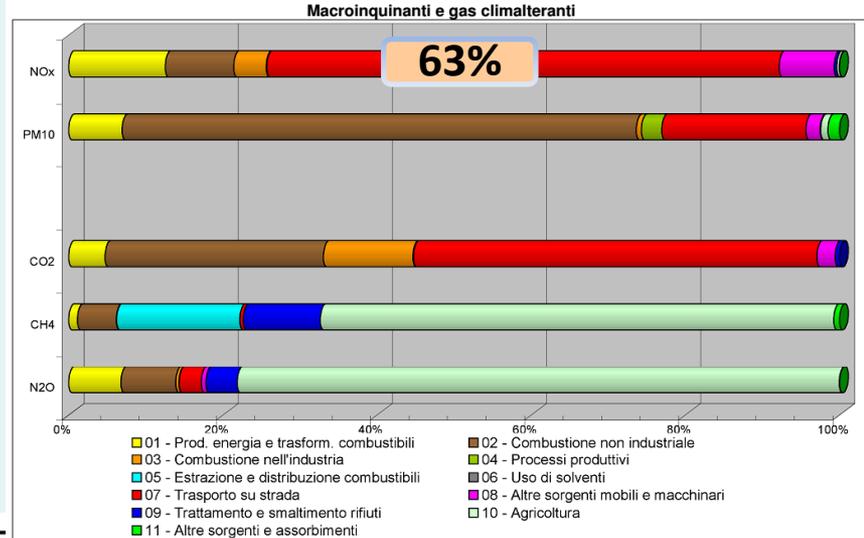


Figura 1: Distribuzione percentuale delle emissioni dei macroinquinanti e gas climalteranti per macrosettore (anno 2010)

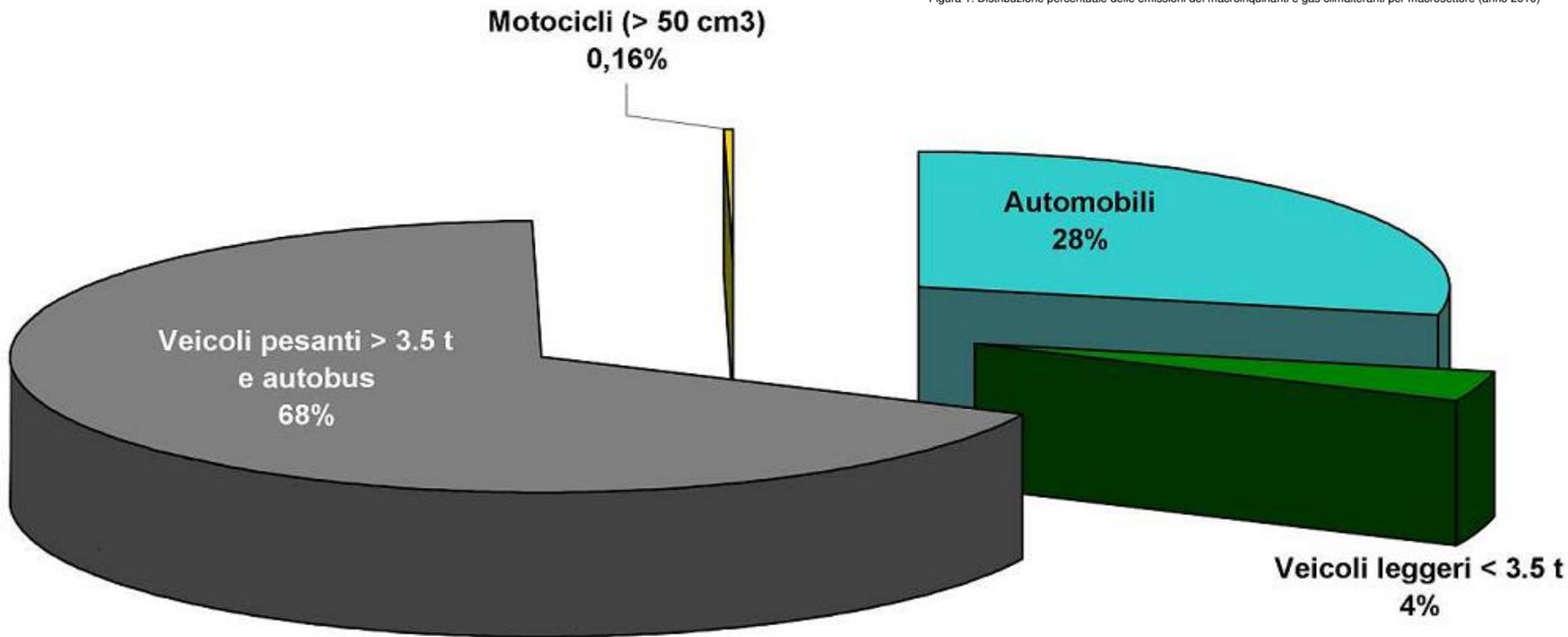


Figura 10: Quota percentuale di emissioni di NOX per tipologia di veicolo sulla A22 (2013)

2i - 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

Firmato digitalmente

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



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 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 efficiente della ferrovia storica

con 180 treni merci al giorno (lungi 600 metri) di capacità media di 550 tonnellate nette/treno gestiti in modo efficiente su 300 giorni operativi equivalenti anno questa ferrovia potrebbe arrivare a trasportare

→ quasi 30 milioni di tonnellate per anno

con 180 treni merci al giorno (lunghi 600 metri) 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

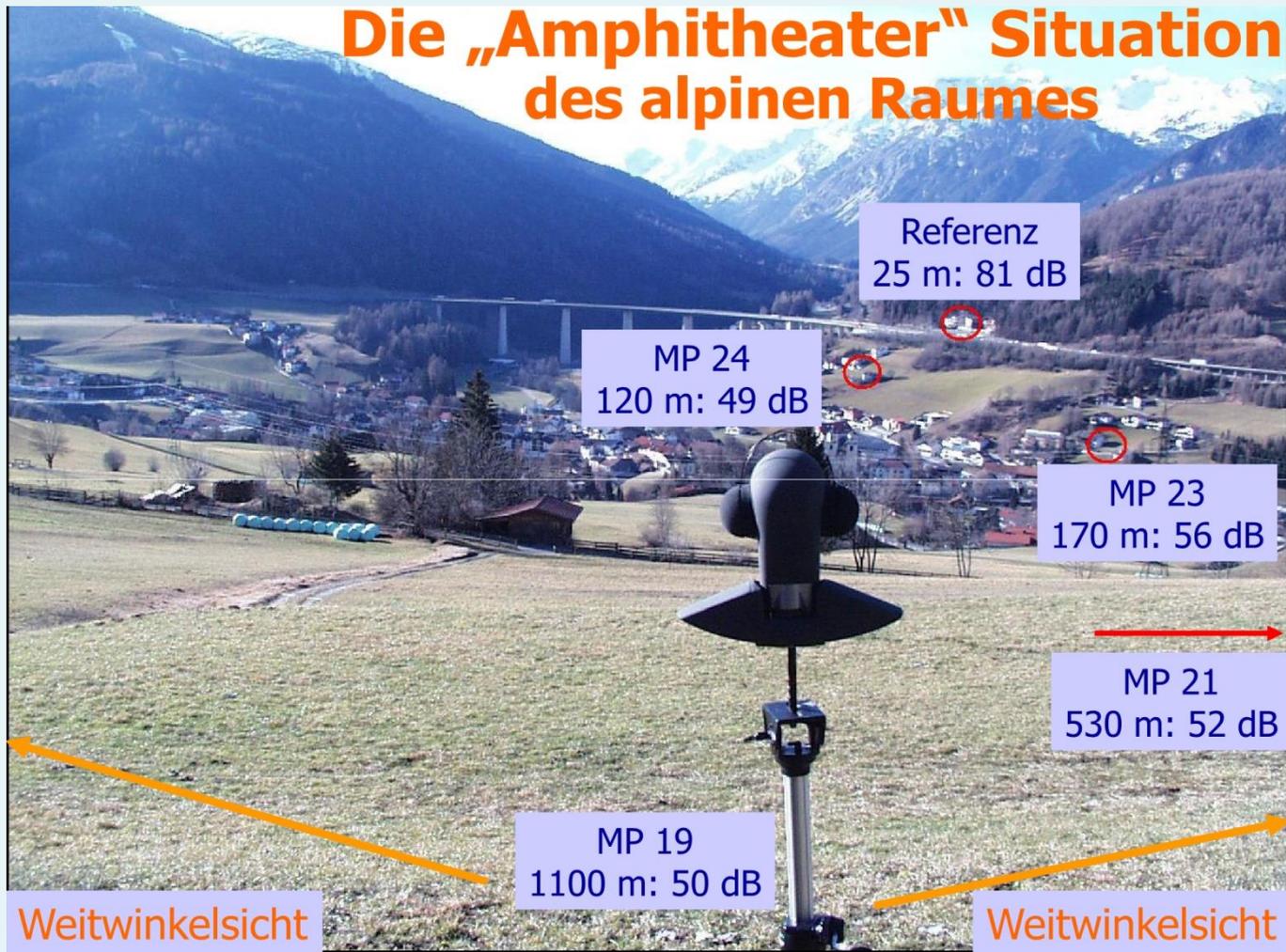
I promotori della nuova ferrovia del Brennero ci raccontano che il rumore dei convogli merci nelle valli e nell'attraversamento dei centri abitati è insostenibile e che per risolverlo è indispensabile la nuova linea in galleria.

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

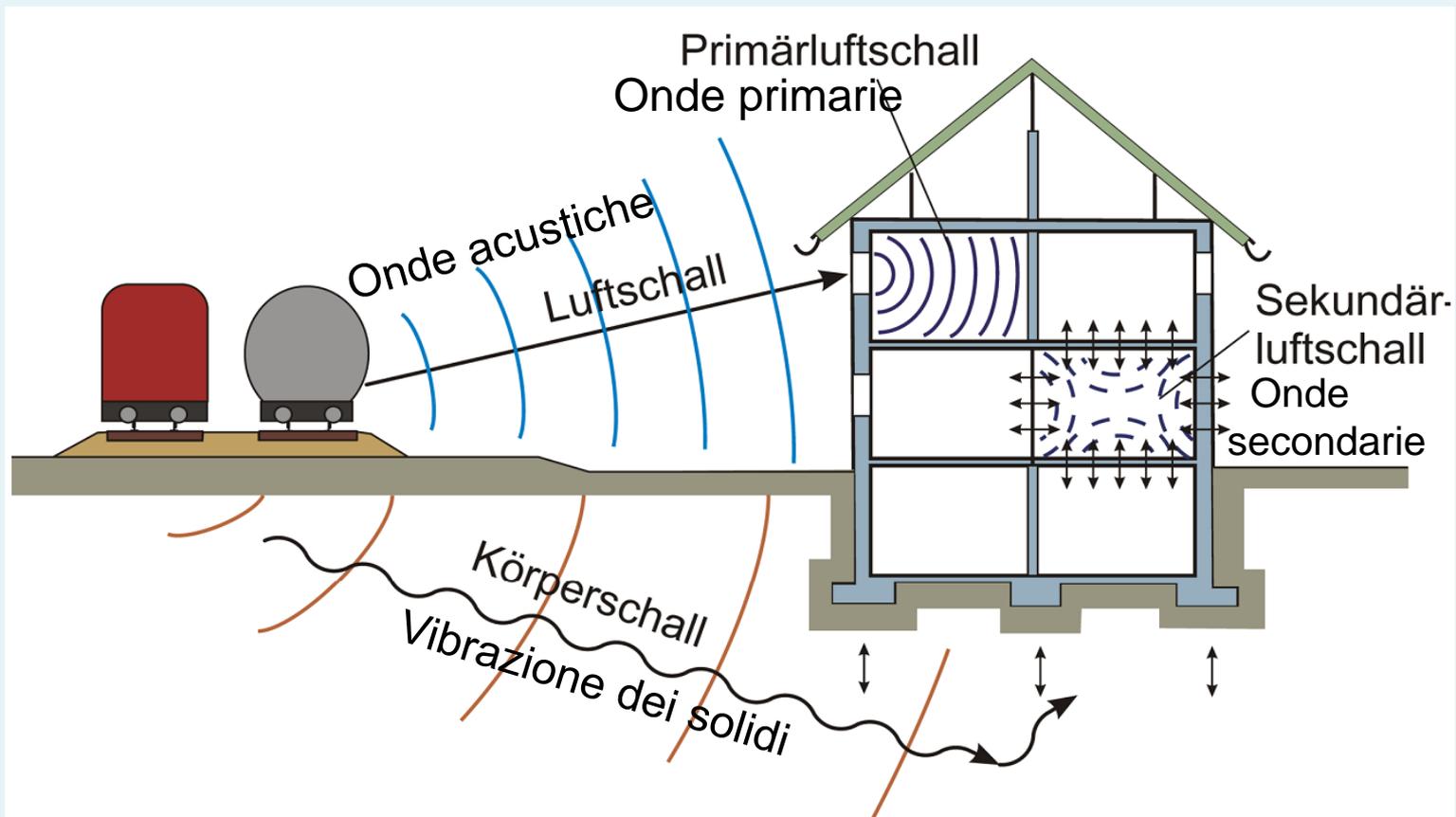
Nelle valli alpine l'inquinamento acustico si manifesta con il c.d. effetto anfiteatro > l'onda acustica si diffonde secondo la conformazione delle valli e la distanza dalla fonte non ne garantisce l'attenuazione



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

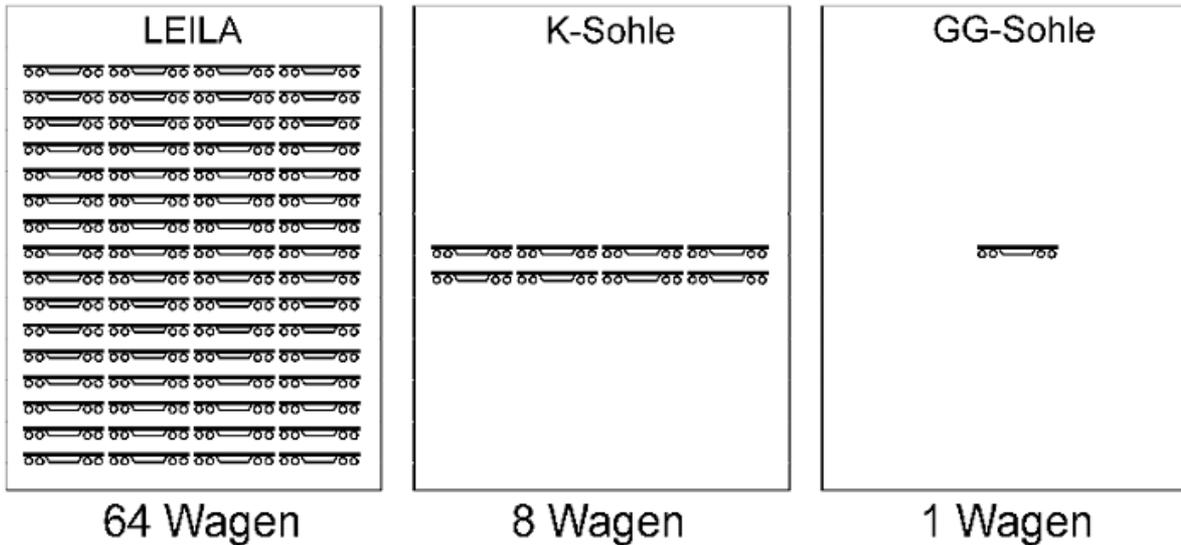
Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG)

«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 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.



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.