

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
14 marzo 2026

Sommario

1. Perché siamo contro	2
2. Il quadro generale	7
3. I progetti e lo stato dei lavori	8
4. Costi e finanziamenti	18
5. Un'opera inutile: le politiche dei trasporti merci sull'asse del Brennero	24
6. Tu cosa puoi fare	30

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 alla disinformazione con cui le istituzioni responsabili e i progettisti coprono tutti gli aspetti più critici degli interventi ipotizzati;
- vogliono essere uno **strumento** di una **opposizione** ampia e decisa perché 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, ha visto negli ultimi anni una accelerazione in una fase storica in cui si ripresentano ancora aggravati gli effetti 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 di 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 **passengeri** 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 (mentre è noto che sulle ferrovie italiane il peso della mobilità locale è dominante poiché "3 spostamenti su 4 si esauriscono nel raggio dei 10 km e 2 spostamenti su 3 nel perimetro urbano"); e dove manca l'alta velocità 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 più di 1.700 km di linee ordinarie; tra il 2009

e il 2020 gli spostamenti di passeggeri - per restare ai dati precedenti il periodo pandemico - 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 in modo drastico) ¹.

L'**alta velocità ferroviaria** per le **merci**, poi, 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 su strada 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 soluzione per favorire il trasferimento modale sugli assi di traffico transalpino a lunga distanza: le cause di questo traffico dipendono infatti (come nell'asse del Brennero) da scelte politiche che lo incentivano e per limitarlo esistono misure alternative alla costruzione di nuove infrastrutture. In ogni caso è noto che per la maggior parte delle merci la priorità non sta nella rapidità del percorso 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. Proclamano di interesse collettivo la scelta di **trasformare questi territori in un nastro trasportatore di merci** soprattutto da e verso i porti del Mare del Nord. E a questo scopo prevedono anche altro: nei prossimi 5 o 6 anni la Società Autostrada del Brennero spenderà più di 10 miliardi di euro per realizzare tra l'altro un diverso attraversamento della città di Trento, la 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; si consolida la decisione di realizzare l'autostrada della Valdstico al costo stimato di 3 miliardi di euro; è in corso il potenziamento della strada statale Valsugana.

¹ Vedi Legambiente, Rapporto Pendolaria, 2025.

Le infrastrutture di trasporto del Nord Est italiano, intese come un asse principale di sviluppo, comportano internazionalizzazione delle aziende che poi 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 ingannevolmente 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 20 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, ne ha denunciato l'illusoria modernità ed 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; e l'attuale Circonvallazione di Trento interferirebbe con 273 acquiferi sotterranei)
- ⇒ 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, i progetti attuali - per quanto in parte non ancora definiti - possono comportare la distruzione di circa 500 ettari)
- ⇒ con la produzione di **milioni di metri cubi di materiali di scavo**. Lo smarino estratto: a) non è riutilizzabile mediamente per il 75%; b) il suo volume va moltiplicato per almeno 1,3 volte quando bisogna 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). La configurazione dei progetti attuali fa pensare a circa 7,5 milioni di metri cubi da movimentare
- ⇒ con la disarticolazione o comunque il forte **disturbo** verso molte **produzioni agricole** interferite direttamente o indirettamente dai cantieri

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, con i suoi derivati, 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 oggi 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.

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

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: prevedono solo 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.

3. I progetti e lo stato dei lavori

Avvertenza

Il Decreto Legge n. 77/2021, convertito con 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 caso di assenza o di revoca³ di tali finanziamenti dovrebbero teoricamente restare in vigore le procedure ordinarie non semplificate. Ma sono presto partiti in Italia tentativi di consolidare il regime straordinario anche per molte categorie di opere non finanziate o non più finanziate con i programmi appena citati. E infatti secondo l'articolo 12, comma 2, del Decreto Legge n. 19/2024 (Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR), convertito con Legge n. 56/2024, agli interventi infrastrutturali per il quadruplicamento della ferrovia Fortezza - Verona, anche se non più finanziati in tutto o in parte con le risorse del PNRR, continuano ad applicarsi le norme per la semplificazione dei procedimenti di approvazione dei progetti (stabilite con il citato Decreto Legge n. 77/2021).

Per la realizzazione opere pubbliche il Codice dei contratti pubblici (Decreto Legislativo n. 36/2023 e s.m.i.) prevede ora soltanto due livelli di approfondimento tecnico (articolo 41): il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica e il Progetto Esecutivo. Dopo l'entrata in vigore di queste norme sono quindi da considerare privi di effetti gli atti di anni precedenti (specialmente quelli del periodo 2008-2020) che attengono a procedure non completate. Per memoria e completezza di informazione se ne mantiene tuttavia la citazione nella colonna "Approvazione dei progetti", nei riquadri relativi a: Lotto funzionale 2 - Circonvallazione di Bolzano; Lotto funzionale 3b - Circonvallazione di Rovereto; Lotto 4

³ Così è avvenuto per la Circonvallazione Ferroviaria di Trento a fine 2023.

- Ingresso a Verona Nord; Lotto 5 - Bronzolo _ Trento Nord; Lotto 6 - Rovereto _ Pescantina; Lotto 7 - Ponte Gardena _ Prato Isarco.

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
Cunicolo esplorativo per la galleria di base del Brennero parte italiana	<p>Progetto Definitivo approvato a livello provinciale: a) per il tratto da Aica fino al km 16,373 (confine comunale Campo di Trens - Val di Vizze), compresi i cantieri di Mules e Val di Riga e la galleria-finestra di Mules, con DGP BZ 13.3.2006, n. 872, ad esclusione delle opere nel territorio comunale di Vizze; b) per le opere nel territorio comunale di Vizze con DGP BZ 8.5.2006, n. 1497; c) per il tratto Val di Vizze - confine di Stato con DGP BZ 19.6.2006, n. 2268. Alle Delibere della Giunta Provinciale sono seguiti i Decreti di approvazione del Ministro delle Infrastrutture (cfr. per esempio il DM Infrastrutture 14.12.2006, n. 18461 relativo al tratto Vizze - confine di Stato).</p> <p>Il Progetto esecutivo non è unico ma è suddiviso in progetti esecutivi per le diverse tratte (per una ricostruzione cfr. https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/8).</p>	Completamente realizzato.
Galleria di base del Brennero parte italiana	<p>Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE 20.12.2004, n. 89, con prescrizioni e raccomandazioni del Ministero Infrastrutture e Trasporti ⁴.</p> <p>Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE 31.7.2009, n. 71/2009, con identificazione dei lotti costruttivi non funzionali ⁵.</p>	Terminato circa il 90% delle opere. L'entrata in funzione potrebbe slittare fino al 2034

⁴ La Delibera della Giunta Provinciale di BZ 20.10.2003, n. 3749, ha espresso sul progetto preliminare valutazione positiva di impatto ambientale e quindi lo ha approvato, con esclusione del tratto Brennero - Val di Vizze, alle condizioni imposte dal Comitato Provinciale VIA nel parere n. 11/2003 del 10.10.2003. Per il tratto Brennero - Val di Vizze l'approvazione è intervenuta con la successiva Delibera della Giunta Provinciale di BZ 19.6.2006, n. 2268, che però riguarda principalmente il completamento dell'approvazione del progetto definitivo del cunicolo esplorativo. Per le opere nel territorio del Comune di Vizze le precedenti riserve provinciali sono state superate con la Delibera della Giunta Provinciale di BZ 8.5.2006, n. 1497. La Delibera della Giunta Provinciale di BZ 22.12.2003, n. 4786, ha modificato d'ufficio i piani urbanistici comunali per renderli conformi al progetto dell'opera, fatta temporanea esclusione per i Comuni di Brennero e Val di Vizze.

⁵ Il progetto definitivo è stato approvato con le prescrizioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e tenuto conto della variante migliorativa chiesta dalla Prov. BZ in Conferenza di servizi il 24.6.2008. Con Delibera della Giunta Provinciale di BZ n. 2635 del 21.7.2008 è stato espresso il preventivo parere positivo sul progetto alle condizioni richieste da Comitato VIA nel parere n. 22/2008 del 9.7.2008.

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
<p>Lotto "Lineamento Periadriatico" Lotto H61 Mules 2-3 Lotto H71 Sottoattraversa- mento Isarco</p>	<p>Con Delibera CIPE 18.11.2010, n. 83, furono autorizzati: a) avvio della realizzazione per lotti costruttivi; b) 1° lotto costruttivo (opere civili connesse agli imbocchi per 560 mln di cui 280 a carico dell'Italia).</p> <p>Il Progetto Esecutivo non è unico ma è suddiviso in singoli progetti esecutivi per uno o più lotti costruttivi e relative numerose varianti, predisposti dalle imprese aggiudicatarie dei lavori di norma con il meccanismo dell'appalto integrato ma talvolta anche con l'appalto di sola esecuzione o a trattativa privata (cfr. https://silos.infrastrutturestrategiche.it/Home/Scheda/8 per una ricostruzione).</p>	<p>(https://www.altoadige.it, 11.3.2026). Per una descrizione puntuale delle opere terminate e in corso, anche in Austria (dove lo stato di avanzamento è circa l'85%) cfr. https://www.bbt-se.com/it/galleria/avanzamento-lavori/). La lettura dei dati ufficiali sulla % delle opere terminate presenta una qualche possibile imprecisione legata all'incertezza se gli scavi di galleria si riferiscano a lunghezza in km o a volumi.</p>
<p>Lotto funzionale 1 - Fortezza _ Ponte Gardena</p>	<p>Progetto Preliminare approvato con Delibera CIPE 18.11.2010, n. 82, con le prescrizioni e le raccomandazioni di cui agli Allegati 1 e 2 da osservare nel</p>	<p>Gara per progettazione esecutiva e lavori assegnata in data 8.6.2021 Consorzio composto da WEBUILD SPA (Capofila) e Implenia Construction</p>

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<p>progetto definitivo ⁶; è stato individuato un sub-lotto funzionale «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente» ⁷.</p> <p>Progetto Definitivo del Sublotto funzionale "Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente" approvato con Delibera CIPE 26.10.2012 n. 103, sostituita poi dalla Delibera CIPE 18.2.2013, n. 6.</p> <p>Progetto Definitivo approvato con Delibera CIPE 3.3.2017, n. 8 ⁸.</p> <p>Progetto Definitivo di Variante approvato con Delibera RFI n.72 del 27 luglio 2020.</p>	<p>GmbH per l'importo di 1,16 miliardi di Euro. Sono stati avviati i lavori in tutte le aree interessate dal progetto.</p> <p>La fresatrice TBM è stata montata in Val di Riga ed è stata già realizzata la finestra costruttiva di Forch.</p>

⁶ Con Delibera n. 89 del 30.8.2007 il CIPE aveva già approvato i progetti preliminari dei lotti 1 e 2 ma la Corte dei Conti aveva ricusato il visto e la registrazione (cfr. Corte dei conti, Sez. controllo, deliberazione n. 3.2008.P); il CIPE aveva riadottato lo stesso provvedimento con Delibera n. 32 del 27.3.2008 in una nuova formulazione ("Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza di accesso sud alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona. Approvazione progetto preliminare". La Corte dei Conti aveva nuovamente ricusato visto e registrazione (cfr. Corte dei Conti, Sezione centrale di controllo di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato, adunanza 13.11.2008, Delibera n. 19.2008.P).

Con Delibera 20.10.2003, n. 3748, la Giunta della Provincia Autonoma di Bolzano ha espresso valutazione positiva in ordine alla compatibilità ambientale del progetto preliminare di quadruplicamento della linea ferroviaria Monaco - Verona sul territorio della Provincia Autonoma di Bolzano - tratto linee di accesso Verona - Fortezza nei Comuni di Fortezza, Varna, Bressanone, Velturmo, Funes, Chiusa, Villandro, Laion, Ponte Gardena, Castelrotto, Fié, Renon, Cornedo, Bolzano, Laives, Bronzolo, Nova Ponente, Aldino, Ora, Montagna, Egna e Salorno subordinatamente all'osservanza di alcune prescrizioni.

Con Delibera 22.12.2003, n. 4786, la Giunta della Provincia Autonoma di Bolzano ha modificato d'ufficio per renderli conformi ai progetti preliminari (anche se non ancora approvati dal CIPE) i piani urbanistici comunali dei Comuni di Campo Trens, Fortezza, Rio Pusteria, Naz-Sciaves, Varna, Bressanone, Velturmo, Funes, Chiusa, Laion, Ponte Gardena, Castelrotto, Fié allo Sciliar, Comedo all'Isarco, Bolzano, Laives, Bronzolo inserendovi i tracciati della Galleria di Base del Brennero e della linea di accesso sud.

⁷ L'individuazione di sub lotti funzionali non sembra coperta da alcuna norma paragonabile a quella delle legge finanziaria 2010 che ha istituito i "lotti costruttivi non funzionali". Comunque la Delibera CIPE n. 82/2010 prende atto che "al fine di non porre a rischio il contributo europeo assentito con la decisione 5 dicembre 2008, e di ottemperare alle raccomandazioni contenute nella relazione della Corte dei Conti il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha individuato un sub lotto funzionale «Fluidificazione del traffico ed interconnessione con la linea esistente», del lotto 1 «Fortezza - Ponte Gardena»; che il suddetto sub lotto prevede l'anticipazione di alcuni interventi previsti nel progetto preliminare del lotto 1, da realizzare negli impianti di Fortezza e Ponte Gardena". La relazione della Corte dei Conti cui si riferisce il CIPE è quella approvata con la deliberazione della Corte n. 18/2010/G e riguarda il deferimento delle risultanze dell'intervento infrastrutturale strategico «Quadruplicamento della linea ferroviaria Verona - Fortezza lotti 1, 2, 3 e 4», da cui è emersa, tra l'altro, l'esigenza di indicare le forme di copertura finanziaria dell'intera opera con il finanziamento di un primo lotto.

⁸ 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.

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	Progettazione esecutiva avviata nel 2021 a cura del Consorzio incaricato dei lavori, in buona parte conclusa.	
Lotto funzionale 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, con il rispetto delle prescrizioni fissate dal Comitato VIA della Provincia di Bolzano nel Parere n. 12/2003 del 10.10.2003 (cfr. anche nota precedente 5, secondo e terzo periodo).</p> <p>Nella pagina http://www.provincia.bz.it/urbanistica/progetti/635.asp del sito della Ripartizione Sviluppo del Territorio della Provincia di Bolzano in data 18.9.2011 era scritto che il Progetto Preliminare del Lotto 2 era approvato; ma non risultano conferme.</p> <p>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. Per l'avvio delle procedure per la realizzazione opere ora è prevista l'approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Gli atti sopra indicati in questo riquadro sono da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di questa normativa.</p> <p>Nel marzo 2022 è stata avviata la fase di revisione progettuale del Progetto Preliminare sviluppato nel 2003 prevedendo di ultimarla entro luglio 2023 (https://www.otinord.it/progetti/asse ferroviario monaco verona potenziamento linee di accesso al brennero linea fortezza verona). Si tratta della preparazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, che risulterebbe affidato da RFI a ITALFERR con un costo di 8,5 milioni di Euro.</p>	<p>Secondo https://www.bbtinfo.eu/it/suedzulauf/ (25.3.2025) la Circonvallazione si svilupperà sulla base del tracciato definito nel 2003 (due gallerie per oltre 10 km verso Sud con inizio a Nord dell'esistente galleria di Cardano). Il 21.3.2025 il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano in occasione dell'inaugurazione dell'infopoint BBT avrebbe comunicato alla stampa che i lavori per la Circonvallazione starebbero per iniziare. Ma in mancanza di approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica</p>

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	La data per la conclusione di questo progetto era prevista nel 2025 (https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/opere-strategiche/brennero-e-linea-fortezza-verona.html).	l'informazione non può essere confermata.
Lotto funzionale 3a - Circonvallazione di Trento	<p>Il Progetto preliminare predisposto nel 2008 per tutta la Circonvallazione di Trento e Rovereto, come sviluppo di studi e progetti iniziati nel 2003 ⁹, 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 dell'agosto 2022.</p> <p>Il Progetto approvato è stato posto a base di gara per l'affidamento dei lavori e questo affidamento è stato deliberato in data 8.2.2023.</p> <p>La progettazione esecutiva delle opere di parte A e B è a cura del raggruppamento di imprese incaricato dei lavori. Attualmente questa progettazione risulta: parzialmente predisposta per le opere di parte B; approvata in sede di VIA per le opere di parte B relative al PUT; validata con procedura interna a RFI per tutte le opere di parte A.</p>	<p>Gara per progettazione esecutiva e lavori assegnata al Consorzio Tridentum (consorzio di imprese composto da Webuild, Ghella, Collini Lavori e 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 (galleria naturale). Il Piano di Utilizzo delle Terre da scavo (PUT) di parte A e di parte B fa parte della</p>

⁹ 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. Questi atti erano da considerare privi di effetti già dopo l'entrata in vigore del Decreto Legge n. 77/2021 convertito nella Legge n. 108/2021 che 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.

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
		progettazione esecutiva.
Lotto funzionale 3b - Circonvallazione di Rovereto	<p>Uno studio di fattibilità per la Circonvallazione di Rovereto fu approvato a fine 2008 ¹⁰.</p> <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.</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>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. Per l'avvio delle procedure per la realizzazione opere ora è prevista l'approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Gli atti sopra indicati in questo riquadro sono da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di questa normativa.</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>	

¹⁰ 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 V2R0 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.

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<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 (qui il video della presentazione https://www.video.istituzioni.tn.it/comune-rovereto/video/2767).</p> <p>Il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stato predisposto ed il Dibattito Pubblico su di esso sul è iniziato il 9.3.2026 e si concluderà a settembre 2026 (la relativa documentazione si trova su https://dpcirconvallazionerovereto.it/).</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>Risulta 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 Verona al fine di predisporre un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.</p> <p>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. Per l'avvio delle procedure per la realizzazione delle opere ora è prevista l'approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Gli atti sopra indicati in questo riquadro sono da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di questa normativa.</p>	

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<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-forzezza-verona.html).</p> <p>Da informazioni di stampa del marzo 2022 risultava che ITALFERR ha completato il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (cfr. https://www.veronasera.it/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> <p>In effetti il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stato portato al Dibattito Pubblico che è iniziato il 18.6.2025 e terminato nell'ottobre 2025; la relativa documentazione, con la "Relazione conclusiva del responsabile del dibattito pubblico", si trova su https://www.dpingressoveronanord.it/.</p> <p>La procedura di approvazione del PFTE – regolata dall'articolo 44 del decreto legge n. 77/2021 e successive modificazioni - risulta ancora in corso e si chiuderà con la determinazione conclusiva della Conferenza dei Servizi.</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 di Bolzano nel Parere n. 12/2003 del 10.10.2003).	

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	<p>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. Per l'avvio delle procedure per la realizzazione opere ora è prevista l'approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Gli atti sopra indicati in questo riquadro sono da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di questa normativa.</p>	
<p>Lotto 5 - Bronzolo _ Trento Nord</p>	<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 di Bolzano nel Parere n. 12/2003 del 10.10.2003 (cfr. anche nota precedente 5, secondo e terzo periodo).</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.</p> <p>Uno studio di fattibilità per la parte compresa nella Provincia di Trento fu approvato a fine 2008 ¹¹.</p> <p>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</p>	

¹¹ Cfr. Delibera della Giunta della Provincia di Trento 7.11.2008, n. 2897, con cui era stato approvato lo studio di fattibilità delle tratte di completamento, ricadenti nel territorio della provincia di Trento, inserite nel progetto di potenziamento della linea di accesso Sud alla galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco Verona tra Fortezza e Verona - tratto trentino.

Lotto	Approvazione dei progetti	Stato dei lavori e annotazioni
	ALCUNI PROGETTI PNRR. Per l'avvio delle procedure per la realizzazione delle opere ora è prevista l'approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Gli atti sopra indicati in questo riquadro sono da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di questa normativa.	
Lotto 6 - Rovereto _ Pescantina	<p>Uno Studio di Fattibilità per la parte compresa nella Provincia di Trento fu approvato a fine 2008 ¹².</p> <p>Risulta uno Studio di Fattibilità del 2013 per la parte compresa nella Provincia di Verona.</p> <p>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. Per l'avvio delle procedure per la realizzazione delle opere ora è prevista l'approvazione di un Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Gli atti sopra indicati in questo riquadro sono da considerare privi di effetti dopo l'entrata in vigore di questa normativa.</p>	

4. Costi e finanziamenti

Nota bene: a proposito dei dati riportati nella terza colonna della seguente tabella si tenga conto del fatto che talvolta gli stanziamenti finanziari non sono seguiti in tempi rapidi dai relativi versamenti e che di conseguenza i relativi importi possono non essere effettivamente disponibili

¹² Cfr. Delibera della Giunta della Provincia di Trento 7.11.2008, n. 2897, con cui era stato approvato lo studio di fattibilità delle tratte di completamento, ricadenti nel territorio della provincia di Trento, inserite nel progetto di potenziamento della linea di accesso Sud alla galleria di base del Brennero, sull'asse ferroviario Monaco Verona tra Fortezza e Verona - tratto trentino.

Lotto	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
Cunicolo esplorativo per la galleria di base del Brennero parte italiana	78,9	78,9	Modello attuale di ripartizione dei costi: Austria 25%, Italia 25% e UE 50%.
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>5.267,84 (Quota di competenza dell'Italia, Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)</p> <p>Secondo il metodo di calcolo austriaco il costo a vita intera 2021 del BBT era invece 9.567 milioni</p>	<p>3.905,69 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024 ¹³)</p> <p>(I finanziamenti riguardano opere propedeutiche, progettazioni pregresse e i lotti costruttivi 1-5)</p>	<p>Modello attuale di ripartizione dei costi:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Austria 30%; ▪ Italia 30% [tramite TFB Società di Partecipazioni S.p.A, controllata da RFI S.p.A. (88,99%), Provincia Autonoma di Bolzano (6,38%), Provincia Autonoma di Trento (4,24%) e Provincia di Verona (0,39%)] ▪ UE 40% [tramite il Connecting Europe Facility]. <p>Già nell'aggiornamento dell'8° Allegato Infrastrutture al DEF (settembre 2010) e nella Del CIPE n. 83/2010 il costo totale del BBT era già individuato in 8.280 milioni, senza gli oneri finanziari. Ma nel 2009 la Corte dei Conti dell'Austria aveva valutato questo costo in 24.000 milioni.</p>
Lotto funzionale 1 - Fortezza - Ponte Gardena	1.521,60 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte	1.521,60 (Contratto di Programma 2022-	Nella Delibera n. 82/2010 con cui aveva approvato il Progetto Preliminare il CIPE

¹³ Approvato con Decreto Interministeriale 20.9.2024 registrato dalla Corte dei Conti il 12.11.2024. Per la documentazione completa consultare la pagina https://trasparenza.mit.gov.it/archivio53_atti-di-programmazione_0_480_928_1.html

Lotto	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
	Investimenti, Aggiornamento 2024)	2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)	aveva individuato il costo in 1.618,4 milioni al netto di IVA.
Lotto funzionale 2 - Circonvallazione di Bolzano	851,60 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)	18,80 (per predisporre il PFTE) (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)	
Lotto funzionale 3a - Circonvallazione di Trento	1.555 [Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi 18.7.2022] ¹⁴ 1.281,99 [Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-	967,11 (Rimodulazione del finanziamento cancellato dal PNRR, Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti) ¹⁵	Nel DEF 2022, Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia - Strategie infrastrutture ... ", è riportato in 1.555 milioni 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

¹⁴ Secondo informazioni di stampa di fine 2023 (cfr. L'Adige del 31.12.2023) la stima dei costi sarebbe di 1.270.000 tenuto conto degli aumenti delle materie prime registrati nel 2022.

¹⁵ Il progetto è stato escluso dal finanziamento PNRR in data 8.12.2023 con la Decisione Attuativa del Consiglio UE sulla base delle proposte di revisione presentate dalla Commissione UE. 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 da rimborsare. Secondo l'articolo 28 del Decreto-Legge 2.3.2024, n. 19 (Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR), convertito con Legge 29.4.2024, n. 56, "con decreto del Ministro delle Infrastrutture dei

Lotto	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
	<p>2026 MIT-RFI Parte Investimenti]</p> <p>1.700 circa [nuova stima di RFI e Consorzio Tridentum tenuto conto dei ritardi nei lavori, cfr. IIT 29.4.2025]</p>	<p>Il restante finanziamento è assicurato dal Fondo per la prosecuzione delle opere pubbliche, dal Fondo Complementare associato al Piano Nazionale Complementare al PNRR e dal Fondo avvio opere indifferibili (DL n. 50/2022 conv. in Legge n.91/2022; DM Finanze 18.11.2022 ¹⁶ ¹⁷)</p>	<p>di RFI ha deliberato di anticipare transitoriamente le risorse per la continuazione dei lavori in autofinanziamento attraverso una linea di credito, senza precisarne l'importo.</p> <p>Risulta che precedentemente per proseguire i lavori siano stati erogati da parte di RFI al Consorzio Tridentum (che ha dato garanzie per 303 milioni) acconti per 280 milioni, anticipati da CDP, Unicredit e BNL.</p> <p>Il finanziamento di 342 milioni (80 + 262) indicato nella colonna a fianco è stato stanziato ma presumibilmente non erogato).</p>

Trasporti, adottato di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, si provvede alla rimodulazione delle fonti di finanziamento degli interventi ferroviari ricompresi nella misura M3C1 del PNRR, a seguito della decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea dell'8 dicembre 2023, al fine di consentirne l'immediata realizzazione" (la Circonvallazione Ferroviaria di Trento è compresa nella Misura M3C1). Come già indicato nella nota 1, l'Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti è stato approvato con Decreto Interministeriale del 20.9.2024 dopo essere stato approvato dal CIPESS (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile) il 29.5.2024.

¹⁶ Per informazioni generali riassuntive sul Fondo Opere Indifferibili FOI, con particolare riferimento alle risorse assegnate al settore infrastrutture e trasporti vedi la pagina <https://www.agenziagiornalisticaopinione.it/opinionews/openpolis-pnrr-fondo-opere-indifferibili-la-rete-ferroviaria-italiana-e-il-soggetto-attuatore-che-riceve-la-maggior-quota-di-risorse/>.

¹⁷ Secondo l'articolo 12, comma 5, del Decreto-Legge 2.3.2024, n. 19 (Ulteriori disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza PNRR), convertito con Legge 29.4.2024, n. 56, la assegnazione di 262 milioni resta confermata "purché l'intervento sia integralmente finanziato con risorse a carico delle amministrazioni pubbliche ... e siano aggiornati i cronoprogrammi prevedendo l'ultimazione dell'intervento in coerenza con l'articolazione temporale degli stanziamenti di bilancio".

Lotto	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
			L'esclusione del progetto dal finanziamento PNRR dovrebbe comportare la restituzione alla UE della somma di 200 milioni di Euro (280 milioni secondo altre fonti) assegnata allo Stato italiano, fatte salve le spese documentate sostenute, in applicazione dell'articolo 24 del REGOLAMENTO (UE) 2021/241. Ma in realtà non è neppure chiaro se l'importo pervenuto dalla UE sia stato concretamente versato a RFI e al Consorzio.
<p>Lotto funzionale 3b - Circonvallazione di Rovereto *</p> <p>* La denominazione ufficiale del lotto 3b è superata dalle nuove ipotesi di progettazione per l'attraversamento della città con una linea sotterranea</p>	<p>2.400 (comunicazione dell'amministratore delegato di RFI in Consiglio Comunale di Rovereto, 14.3.2024)</p> <p>363,95 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)</p>	<p>10 (per predisporre il PFTE) (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti)</p> <p>2 (per la progettazione ¹⁸) (Finanziamento Commissione UE nell'ambito del</p>	<p>Nel marzo 2026, all'avvio del dibattito pubblico sul progetto, alcune indicazioni di stampa hanno riportato stime di costo fino a 2,5, miliardi.</p> <p>La Relazione di progetto (https://dpcirconvallazionerovereto.it/wp-content/uploads/2026/03/Relazione-di-progetto.pdf) a pag. 37 riporta: "Il valore stimato dell'opera, inteso al netto dei costi ed oneri a vita intera, è pari a 1.777 milioni di euro".</p>

¹⁸ Nell'elenco dei progetti ammessi a finanziamento (https://cinea.ec.europa.eu/system/files/2023-06/Overview%20Selected%20Proposals_FINAL.pdf) si fa un riferimento non aggiornato al contributo per la progettazione preliminare del bypass di Rovereto. Conferma sull'esistenza del finanziamento di questa progettazione si trova sul quotidiano "Il T" del 1.2.2024.

Lotto	Stima ufficiale dei costi in milioni di €	Finanziamento in milioni di €	Annotazioni
		Connecting Europe Facility, Comunicazione Agenzia esecutiva europea per il clima, le infrastrutture e l'ambiente, 22.6.2023) ¹⁹	Le indicazioni di stima del Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024, e quelle di 500 milioni (indicazione del Sindaco di Rovereto a "Il Nuovo Trentino", 23.6.2023) sembrano quindi largamente superate.
Lotto 4 - Ingresso a Verona Nord	1.187,10 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024, e https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico/quadruplicamento-linea-fortezza-verona.html)	149,40 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)	
Lotto 5 - Bronzolo _ Trento Nord	2.500 (Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI Parte Investimenti, Aggiornamento 2024)	-	Nel Contratto di Programma 2012-2016 MIT-RFI il costo non finanziato dei soli Lotti 5 e 7 veniva indicato in 3.000 milioni.
Lotto 6 - Rovereto _ Pescantina			
Lotto 7 - Ponte Gardena _ Prato Isarco			

¹⁹ https://cinea.ec.europa.eu/news-events/news/transport-infrastructure-european-commission-accelerates-shift-sustainable-and-smart-mobility-ten-t-2023-06-22_en La decisione della Commissione UE riguarda il sostegno finanziario supplementare di 6,2 miliardi di EUR per 107 nuovi progetti; l'82 % di tali finanziamenti riguarda le infrastrutture di trasporto ricomprese nella Rete transeuropea di trasporto TEN-T. Il finanziamento dei 2 miliardi è confermato nell'Aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI.

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 della ferrovia Verona-Fortezza: il relativo importo raggiunge oggi gli 800 milioni di Euro. La Società tuttavia lo sta versando allo Stato italiano ²⁰ - 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.

Le stime ufficiali di costo riportate in questo quadro (poco più di 10 miliardi di Euro solo per le tratte Fortezza-Verona, esclusi la Galleria di base del Brennero e il suo cunicolo esplorativo) sono presumibilmente sottostimate. Secondo RFI solo alcune di queste tratte hanno un costo di oltre 7,2 miliardi complessivi (<https://www.rfi.it/it/rete/opere-sottoposte-a-dibattito-pubblico/quadruplicamento-linea-fortezza-verona.html>). In Italia tra il 1991 e il 2007 i costi totali dei programmi TAV sono aumentati di 6,7 volte. In Italia poi mediamente i costi delle grandi infrastrutture a opere finite risultano aumentati di tre volte rispetto al costo preventivato.

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).

Cinque argomenti mostrano che l'affermazione è pretestuosa e infondata.

a)

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, con le eccezioni del 2020 e del 2023.

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

²⁰ Informazione fornita dall'Ufficio Stampa di A22 il 28.11.2023.

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, nel 2022 e nel 2023 rispettivamente circa 39,74 poi circa 39,70 poi circa 40,2 e infine circa 38,82 milioni di tonnellate (dati assai poco compatibili con l'indicata stima di traffico futuro).

b)

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 anche davanti alla Corte di Giustizia Europea.

Molti studi recenti ²¹ 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 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, sconti sulle accise dei trasportatori, strategie per i percorsi più brevi unitamente alla revisione dei sistemi tariffari.

²¹ 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 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; PLANUM Fallast & Partner GmbH, Abschätzungen der Auswirkungen von Mautanpassungen auf das alpenquerende Straßengüterverkehrsaufkommen im Brennerkorridor, 2023.

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 gennaio 2026 un autocarro a quattro o più assi Euro 6, di classe 3 per emissioni di CO₂ pagava in Austria (Kufstein/Brennero, km 110 secondo le tabelle prezzi di ASFINAG ²²) 118,14 ct/km IVA del 20% compresa (solo per il transito diurno, il prezzo notturno è anche molto superiore e quindi lo trascuriamo) mentre un autocarro equivalente al precedente a 5 assi Euro 6 in Italia - dopo gli aumenti dell'1,46% decisi dal primo gennaio 2026 - pagava (Brennero/ Verona Nord, Casello A22, km 226) 18,05 ct/km IVA del 22% compresa ²³;
- tra il 2009 e il 2025 i pedaggi su entrambi i versanti di valico sono diventati persino più convenienti perché non hanno neppure seguito l'andamento dell'inflazione; il solo pedaggio sul versante austriaco risulta riadeguato a inizio 2026 ²⁴.

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 alla luce di altri principi di diritto europeo sulla tutela della salute e sulla tutela dell'ambiente dagli inquinamenti; norme perciò superabili con una forte volontà politica.

²² La distanza indicata su Googlemaps è invece 109 km.

²³ Questo costo è calcolato in base alla distanza indicata su Googlemaps. Invece su <https://www.autobrennero.it/>, il sito di autostrada del Brennero, la stessa distanza è 209 km perché indicata dal casello autostradale Verona Nord alla barriera autostradale "Brennero" che però si trova a Vipiteno (BZ).

²⁴ Tra il 2009 e il 2025 si è verificata nell'area dell'Euro un'inflazione pari al 25,65%. Nello stesso periodo i pedaggi sono aumentati del 19,43% sul versante austriaco del Brennero (autostrada A13) e del 18,53% sul versante italiano (autostrada A22). Il 10 dicembre 2025 un autocarro a quattro o cinque assi Euro 6 di classe 3 per emissioni di CO₂ pagava in Austria tra Kufstein/Brennero 95,56 ct/km solo per il transito diurno mentre un autocarro equivalente a 5 assi Euro 6 pagava tra Brennero e Verona Nord, Casello A22, 17,79 ct/km: se avessero seguito l'andamento dell'inflazione 2009-2025 questi due pedaggi a dicembre 2025 sarebbero stati rispettivamente 100,52 ct/km e 18,85 ct/km.

Volontà politica che però manca del tutto, per molte ragioni. Ci si potrebbe domandare se una di queste sia che oggi ²⁵ 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.

c)

Secondo dati diffusi, anche 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 modello 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.**

Un riscontro della fondatezza di questa nostra stima si trova anche in recenti documenti prodotti da Rete Ferroviaria Italiana. Nel Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della Circonvallazione Ferroviaria di Trento, RFI, approvato il 18.7.2022, Relazione Tecnica Generale, è scritto (pag. 43 e segg.) che nello scenario di esercizio attuale i treni merci tra Rovereto e Trento sono 75 al giorno. Da "Circonvallazione di Trento - Studio di traffico finalizzato allo sviluppo dell'analisi di redditività", RFI, settembre 2021, si ricava (pagine 13 e 40) che secondo RFI oggi sulla tratta Trento-Bolzano della ferrovia del Brennero esiste una "una capacità residua per i treni merci di 31 tracce dispari e 34 tracce pari al giorno". Se perciò ai 140 treni merci possibili nelle due direzioni secondo RFI sulla base di 250 giorni operativi equivalenti l'anno si aggiungessero gli altri treni merci possibili sulla base di 300 giorni operativi equivalenti l'anno e del miglioramento dell'efficienza si giungerebbe appunto a confermare la nostra stima.

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 ridottesi a 12,894 milioni di tonnellate nel 2023.

²⁵ Dati del 2.12.2024 dalla pagina <https://www.autobrennero.it/it/societa/struttura-organizzativa/soci/>.

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

Se poi 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.

E se in futuro fossero realizzate contestatissime opere quali il prolungamento della autostrada A31 proveniente dal Veneto ovvero l'ampliamento a 4 corsie della SS 47 Valsugana, le grandi capacità residue della ferrovia del Brennero non verrebbero sostanzialmente erose da un presunto incremento di traffico merci verso la A22 poiché le due nuove infrastrutture creerebbero spostamenti di percorso (in diminuzione sulla tratta A22 Verona-Trento) ma non maggiore afflusso di merci.

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 disporre di 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 diverse 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.

d)

Promotori e progettisti raccontano che - una volta realizzata (probabilmente nemmeno nel 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 che sarebbe forse superabile solo con un insostenibile e inaccettabile intervento di altri sussidi pubblici italiani per il trasporto merci sulla nuova infrastruttura ferroviaria ²⁶.

e)

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 che hanno anche un costo contenuto**, senza inventare presunta saturazione della ferrovia e necessità di costruirne una nuova: barriere acustiche, gallerie artificiali, infrastrutture risistemate, materiale rotabile silenzioso (un moderno carrello per

²⁶ 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.

vagone 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.

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 **e alle attività dei Comitati No TAV** presenti nelle valli dell'Adige e dell'Isarco ²⁷
- **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.

²⁷ Elenco dei soggetti No TAV attivi nel Trentino e dell'Alto Adige alla pagina <https://notavbrennero2023.noblogs.org/siti-e-blog-no-tav/>.