

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	8
5. Un'opera inutile: le politiche dei trasporti merci sull'asse del Brennero	8
6. Tu cosa puoi fare	14

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.

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.

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

3. I progetti e lo stato dei lavori

Vedi la pagina <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2026/03/14/quadruplicamento-ferrovia-del-brennero-approvazione-progetti-e-avanzamento-lavori/>

4. Costi e finanziamenti

Vedi la pagina <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2026/03/14/quadruplicamento-ferrovia-del-brennero-costi-e-finanziamenti/>

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 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 ³ 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.

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:

³ 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.

- 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 ⁴) 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 ⁵;
- 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 ⁶.

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.

Volontà politica che però manca del tutto, per molte ragioni. Ci si potrebbe domandare se una di queste sia che oggi ⁷ tutti i soci pubblici della A22 possiedono un totale di partecipazione azionaria di circa 84,75% e che le istituzioni

⁴ La distanza indicata su Googlemaps è invece 109 km.

⁵ 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).

⁶ 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.

⁷ Dati del 2.12.2024 dalla pagina <https://www.autobrennero.it/it/societa/struttura-organizzativa/soci/>.

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.

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 ⁸.

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 vagoni ferroviario con freni a disco produce tanto rumore quanto 64 carrelli con ceppi di freni tradizionali). Si tratterebbe solo di indirizzare in modo sensato gli investimenti.

⁸ 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.

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
- **partecipa alle attività dei Comitati No TAV** presenti nelle valli dell'Adige e dell'Isarco
- **avvia** un percorso per la **nascita di nuovi Comitati No TAV** nel territorio che abiti

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

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

Per l'elenco dei soggetti No TAV attivi nel Trentino e dell'Alto Adige vedi la pagina <https://notavbrennero2023.noblogs.org/siti-e-blog-no-tav/>