

Il progetto TAV dal Brennero a Verona

LE 10 RAGIONI DEL NO

LE CONSEGUENZE IN TRENTINO



SOMMARIO

INTRODUZIONE	1
I PROGETTISTI RACCONTANO CHE	2
E INVECE	2
CONTRO IL PROGETTO 10 RAGIONI DEL NO	3
1. Ha costi insostenibili	3
2. Aumenta il debito pubblico	7
3. Posti di lavoro?	8
4. Danni ambientali enormi e irreversibili	9
5. Il traffico di valico su strada sta diminuendo	10
6. La ferrovia storica del Brennero ha molte capacità residue	10
7. L'Italia non è un corridoio merci	11
8. Non è l'Europa ma l'Italia a volere l'opera	12
9. Le alternative ci sono, il traffico su gomma si può ridurre subito	13
10. Le alternative ci sono, cambiamo modo di produrre e consumare	14
I TRACCIATI DI PROGETTO	15
TU COSA PUOI FARE	16
INFORMAZIONI UTILI	16

Le criticità principali	
Il tracciato dal Brennero a Verona	218 km
Gallerie a due canne	191 km + cunicolo pilota
Tratti all'aperto	27 km
Costi realistici per l'Italia	61 miliardi
Danni all'ambiente	Solo in Trentino, distruzione di risorse idriche, cantieri e traffico inquinante ovunque, 15 milioni di tonnellate di materiali di scavo in discarica, aree agricole desertificate
Serve perché il traffico cresce?	NO
Serve per ridurre il traffico sulla A22?	NO
Serve perché la ferrovia storica è saturata?	NO
La impone l'Europa?	NO
Perché serve allora?	ehhh

INTRODUZIONE

NO TAV non significa solo resistenza contro opere inutili, devastanti, dal costo rovinoso; significa soprattutto lotta per un modello sociale ed economico senza depredazione dell'ambiente, senza le merci al primo posto, senza disuguaglianze, senza sfruttamento, nel quale non ci sarebbe nemmeno spazio per discutere di proposte come questa della nuova ferrovia veloce del Brennero. Se scendiamo anche sul piano della contestazione ai presupposti tecnici del progetto è perché ci interessa dimostrare che non è sostenibile neppure dal punto di vista di chi lo promuove e che il suo unico obiettivo è ancora quello di spostare ricchezza collettiva verso pochi.

Il progetto della nuova ferrovia ad alta velocità del Brennero - l'opera più pesante mai progettata in Südtirol o in Trentino - riemerge all'inizio 2012 dalla nebbia in cui è stato dissimulato negli ultimi due anni e mezzo.

In questo periodo è quasi caduto il silenzio sull'esecuzione delle opere già autorizzate e sull'avvio delle altre. Ma chi vuole realizzarle non è stato fermo.

Il quadro delle autorizzazioni ai lavori è stato integrato. In Trentino a fine 2009 il progetto preliminare della circonvallazione Trento-Rovereto è stato definito dalla Provincia - insieme agli studi di fattibilità per i completamenti Nord e Sud - e inoltrato all'approvazione nazionale. In Südtirol è stato approvato il progetto definitivo della galleria di base del Brennero e ne è stata autorizzata la realizzazione per fasi (18.11.2010); è stato approvato il progetto preliminare del lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena (18.11.2010). Altre progettazioni e altri studi di fattibilità stanno per essere chiusi su tutto il tracciato, anche in Provincia di Verona.

I lavori per il cunicolo esplorativo in Südtirol ad Aicha sono fermi a 10,5 km (su 27) ma stanno per riprendere, la galleria-finestra di Mauls (1,7 km) è finita, sono stati avviati nel febbraio 2012 i sondaggi geognostici per il modello idrogeologico delle gallerie del lotto 1. E il tentativo di aprire i primi cantieri anche in Trentino non pare troppo lontano.

L'Unione Europea ha confermato la priorità degli interventi sul corridoio del Brennero, le risorse finanziarie disponibili sono lievemente cresciute, gli interessi dei grandi costruttori, il Governo e le classi politiche locali premono perché si faccia presto.

Di fronte resta la sempre più evidente, clamorosa inutilità delle opere rispetto agli scopi dichiarati.

I PROGETTISTI RACCONTANO CHE

i costi del progetto sono chiari e completi di ogni voce, compatibili con le risorse del paese, già finanziati o ben finanziabili in futuro sia dai bilanci pubblici che dai capitali privati;

i danni ambientali sono prevedibili con basso margine di errore, significativi ma non devastanti, quasi sempre reversibili o compensabili, dunque sostenibili;

il traffico merci su gomma e su rotaia al valico del Brennero è in aumento continuo e irreversibile, l'unica possibilità per assorbirlo è costruire una nuova ferrovia ad alta velocità e alta capacità;

la ferrovia storica del Brennero non è infatti adeguata a questo scopo perché ormai prossima alla saturazione;

la nuova linea è una delle condizioni decisive perché l'Italia non resti fuori dal movimento internazionale delle merci e si candidi come piattaforma logistica per avviare verso l'Europa quelle che arrivano dall'Asia attraverso il canale di Suez;

il riequilibrio modale nel trasporto merci tra strada e ferrovia - e infine una larga prevalenza di quest'ultima - è un obiettivo strategico realizzabile solo se accompagnato dalla disponibilità di infrastrutture ferroviarie adeguate, moderne, ad alta velocità e alta capacità;

l'Italia è obbligata a realizzare il progetto, imposto dalla UE nel quadro della programmazione degli interventi per le reti prioritarie di trasporto.

E INVECE

In Alto Adige e in Trentino è diffusa la consapevolezza che la realizzazione del progetto:

- avrebbe costi improponibili;
- creerebbe nuovo debito pubblico, in buona parte occulto, con l'assistenza dell'ingegneria finanziaria che insegna come spendere somme non disponibili;
- produrrebbe gravi devastazioni ambientali;
- comporterebbe per decenni grandi disagi per le comunità investite dal tracciato.

Nello stesso tempo il progetto:

- non risponde all'obiettivo dichiarato di trasferire le merci dalla strada alla rotaia;
- si basa su previsioni di traffico concettualmente sbagliate;
- non dichiara quali sarebbero le scelte di politica dei trasporti che lo accompagnerebbero se fosse realizzato;

- ignora deliberatamente che sono immediatamente disponibili le soluzioni per eliminare dalla A22 una rilevante quota di traffico merci, anche per allontanare i rischi alla salute provocati dall'inquinamento dei TIR
- confonde i dati sulla attuale capacità di trasporto merci della ferrovia storica.

In una fase come questa, attraversata da una gestione della crisi economica che sprofonda nella miseria milioni di persone e ne annulla il futuro, il progetto della ferrovia ad alta velocità e alta capacità al Brennero ripropone molti elementi di un modello di sviluppo il cui fallimento è già certificato:

- si fonda sull'ideologia della crescita senza limiti in un pianeta di risorse finite;
- definisce benessere la produzione ridondante e la circolazione insensata di merci;
- usa i beni ambientali come fattore di produzione gratuito distruggendone il valore collettivo;
- destina ad opere inutili soldi pubblici sottratti alla spesa sociale;
- privilegia interventi faraonici che assicurano forti guadagni a pochi grandi costruttori e trascura i lavori diffusi essenziali per conservare il territorio, recuperare gli sprechi energetici, creare molta occupazione;
- attacca i fondamenti della democrazia perché impone con ogni mezzo opere non condivise dalle popolazioni interessate.

Nelle pagine seguenti mettiamo in evidenza le criticità più gravi di questo progetto e dimostriamo la pretestuosità degli argomenti a favore impiegati da promotori e progettisti, mondo degli affari, partiti politici nazionali e locali.

Da parte delle istituzioni o delle grandi società di costruzione si è sempre evitato di dare risposte a chi si oppone e - quando non si sono distorti i dati - si sono messe a disposizione del pubblico soltanto le informazioni minime obbligatorie interne ai processi di "verifica e controllo" dall'esito predeterminato. Quando gli argomenti mancano il dissenso fa paura.

Dobbiamo lavorare per trasformare i dubbi diffusi in opposizione attiva di tanti. Il percorso che conduce a sconfiggere il progetto è lungo e difficile, ma non impossibile.

CONTRO IL PROGETTO 10 RAGIONI DEL NO

1. Ha costi insostenibili

La realizzazione dell'intero progetto costerebbe all'Italia, a prezzi 2010, circa 11 miliardi secondo le stime ufficiali e circa 61 miliardi secondo le nostre stime. Con le stesse risorse si potrebbero fare molti investimenti alternativi socialmente utili.

I promotori dell'opera non hanno mai fornito un piano economico e finanziario con tutte le voci di costo, omettendo in particolare di precisare se i costi previsti nei provvedimenti autorizzativi comprendono per esempio: oneri per il finanziamento, accollo dei rischi, adeguamento all'inflazione, spese generali di gestione, spese per le mitigazioni ambientali, spese per le opere compensative.

La ricostruzione che quindi facciamo: a) indica come sarebbero ripartiti i costi tra i vari soggetti pubblici che partecipano all'impresa; b) dà conto delle stime ufficiali più aggiornate e ne sottolinea sia le distanze impressionanti dalle stime indipendenti sia l'omissione di tutti i costi veri (specie degli oneri finanziari); c) propone infine una stima indipendente, basata anche sui costi delle opere TAV finora realizzate in Italia.

MODELLO DI RIPARTIZIONE DEI COSTI			
Traforo di base del Brennero	Unione Europea	30 %	Impegno a carico dell'Italia 35 %
	Italia	15 %	
	Austria	15 %	
	Autostrada A22	5 %	
	Autostrada A13	5 %	
	Mercato finanziario (BEI, Cassa Dep. Prestiti, altri)	30 %	
Tratte di accesso Sud	Stato, RFI, Regione Veneto, Province autonome	99 %	Impegno a carico dell'Italia in pratica 100 %
	Autostrada A22	1 %	
	Unione Europea	?	

Il 20-21 marzo 2012 è stato annunciato un possibile incremento del contributo UE fino al 40% nel periodo 2014-2020: l'ipotesi dovrà trovare conferma nei prossimi mesi e in ogni caso produrrebbe - solo per il traforo di base del Brennero - una variazione poco significativa delle stime che seguono (meno 5% di oneri per l'Italia).

COSTI SECONDO STIME UFFICIALI E STIME INDIPENDENTI

Trafo di base e opere accessorie, 55 km di cui 23 km in Italia

Stime ufficiali

Austria - Corte dei Conti, agosto 2010

24 miliardi (oneri per Italia 8,40)

Italia - Delibera CIPE 18.11.2010, n. 83

8,28 miliardi (oneri per Italia 2,90)

Stime indipendenti

Le stime indipendenti (che da lunghissimo tempo indicano un costo fino a 20 miliardi) corrispondono ormai alle stime ufficiali più realistiche.

Tratte di accesso Sud e opere accessorie, 195 km

Stime ufficiali italiane

8° Allegato Infrastrutture, settembre 2010, solo lotti 1-4	4,02 miliardi
Fonte BBT-SE, 2007, lotti 1-4 e tratte di completamento	8,00 miliardi

Stime indipendenti

Nuova Quasco, per le sole infrastrutture, a prezzi 2007	18,70 miliardi
www.notavbrennero.eu , a prezzi 2010	
> partendo dalle stime italiane sul costo del traforo di base	19,11 miliardi
> partendo dalle ben più credibili stime austriache sul costo del traforo di base	52,64 miliardi

Lotto 3 e tratte di completamento in Trentino, 80 km

Stime ufficiali italiane

8° Allegato Infrastrutture settembre 2010	2,70 miliardi
---	---------------

Stime indipendenti

www.notavbrennero.eu , a prezzi 2010	
> partendo dalle stime italiane sul costo del traforo di base	8,01 miliardi
> partendo dalle stime austriache sul costo del traforo di base	22,41 miliardi

I dati che precedono sono sintetizzati nella seguente tabella:

COSTI DA STIME UFFICIALI E INDIPENDENTI				
Tracciato con i cunicoli esplorativi e le altre opere accessorie	Stime ufficiali in mld	Onere Italia in mld	Stime indipendenti in mld	Onere Italia in mld
Trafo di base 55 km stima italiana 2010	8,28	2,90		
Trafo di base 55 km stima Corte Conti Austria 2010	24,00	8,40	assimilabili	8,40
Tratte Sud. solo lotti 1-4	4,02	4,02		
Tratte Sud, lotti 1-4 e tratte di completamento	8,00	8,00	18,70 ¹ 19,11 ² 52,64 ³	18,70 19,11 52,64
Lotto 3 e tratte di completamento in Trentino	2,70	2,70	8,01 ⁴ 22,41 ⁵	8,01 22,41

¹ Nuova Quasco, per le sole infrastrutture, a prezzi 2007.

² www.notavbrennero.eu, a prezzi 2010, a partire dalle stime italiane sul costo del traforo di base.

³ www.notavbrennero.eu, a prezzi 2010, a partire dalle stime austriache sul costo del traforo di base.

⁴ www.notavbrennero.eu, a prezzi 2010, a partire dalle stime italiane sul costo del traforo di base.

MA IN ITALIA I COSTI DEL TAV TRA IL 1991 E IL 2007 SONO AUMENTATI DI SETTE VOLTE

Per esempio, i costi della linea Milano-Torino tra il 1991 e il 2006 sono cresciuti di 7,4 volte per le sole infrastrutture a terra.

Ci sono molti segnali che sull'asse del Brennero possa succedere lo stesso.

Se così fosse, i costi veri delle opere finite sui 218 km in Italia - tenendo conto delle specificità del progetto - potrebbero arrivare teoricamente, secondo questa simulazione, a:

- circa 70 miliardi a lavori finiti, se le stime ufficiali aggiornate di spesa pubblica italiana fossero onnicomprensive;
- circa 142 miliardi a lavori finiti, se le stime medie indipendenti fossero onnicomprensive;
- circa 190 miliardi a lavori finiti, se le stime medie indipendenti riguardassero le sole infrastrutture.

COSA POTREMMO FARE CON COSÌ TANTI MILIONI

Secondo le stime ufficiali austriache un km del traforo di base del Brennero costerebbe circa 436 milioni. Ma in questo esempio prendiamo pure come base il costo ufficiale minimo stimato dalla Delibera CIPE n. 83/2010, secondo cui quel km costerebbe circa 150 milioni.

In un periodo in cui in nome della crisi vengono demoliti servizi pubblici e quadro di vita di tantissime persone questa cifra potrebbe servire per cose più importanti di una serie di buchi nelle nostre montagne per garantire sprechi e profitti di pochi.

Con il costo di un km di TAV in Trentino (dove se ne prevedono 80) si potrebbe:

- costruire un ospedale di 300 posti letto, la metà di quelli del nuovo faraonico NOT di Trento, oppure farlo funzionare per un anno;
- costruire e far funzionare per cinque anni sette impianti ospedalieri per tomografia ad emissione di positroni (PET), ai costi massimi di preventivo;
- costruire 52 asili nido ad alta efficienza energetica e ambientale per 45 bambini, come quello in progetto a Martignano di Trento;
- pagare per 3 anni circa 10.000 locazioni a canone moderato per appartamenti ITEA di tre stanze;
- coprire il costo medio lordo della cassa integrazione (secondo il nuovo importo ASPI di 1.119 €/mese) per 3.723 persone per 3 anni (in Trentino oggi abbiamo circa 4.000 lavoratori in mobilità e circa 2.000 in cassa integrazione);

⁵ www.notavbrennero.eu, a prezzi 2010, a partire dalle stime austriache sul costo del traforo di base.

- ristrutturare e rendere funzionanti più di 520.000 metri quadrati di superficie di case di soggiorno per anziani;
- pagare rimozione, trasporto, smaltimento e oneri amministrativi per la bonifica di quasi 13.700.000 metri quadrati di amianto, pari a più di 205.000 tonnellate totali.

2. Aumenta il debito pubblico

Governi e poteri economici ci dicono che l'Italia non ha più risorse per sostenere il lavoro, il benessere sociale, le pensioni, i giovani, i servizi pubblici; ma quelle per le grandi opere inutili, le spese militari, i partiti, le clientele, si trovano sempre. Ci dicono che il debito pubblico italiano è insostenibile, è una delle prime cause della nostra crisi. Ma tacciono su come nei decenni il debito è stato costruito e su come continua ad accumularsi. Il problema non sono le spese per i servizi pubblici ma lo squilibrio nei prelievi fiscali e gli enormi sprechi a vantaggio di pochi.

La storia del TAV in Italia è fatta di denaro pubblico depredata dalle collusioni tra grandi costruttori, banche, partiti, organizzazioni illegali. Ecco perché si continua a spingere per realizzare opere che servono solo al 7% dei viaggiatori in ferrovia.

Il “modello TAV” nasce dopo la scoperta di tangentopoli. Si dovevano trovare nuove risorse da dividere: così le “grandi opere” hanno sostituito le “mazzette”. Ma spese come quelle per le linee TAV non sarebbero state accettabili, se presentate alla luce del sole.

Bisognava trovare i finanziamenti e insieme il modo di spenderli lasciando spazio alle spartizioni. Sono state allora create società miste (TAV SpA, Infrastrutture SPA) tra le Ferrovie dello Stato al 60% e soggetti privati (grandi imprese, banche) al 40%. Si è fatto finta che i soci privati avrebbero contribuito con propri capitali, appunto il 40%. Le Ferrovie dello Stato hanno incaricato queste nuove società di realizzare tutto il programma TAV. Al momento di partire con le opere i privati impegnati per il 40% non hanno versato la loro quota; era chiaro infatti che i ricavi dal TAV non avrebbero coperto nemmeno i costi di esercizio delle linee. I finanziamenti privati perciò altro non sono stati che prestiti delle banche alle società miste TAV SpA e Infrastrutture SPA, che li hanno usati - insieme al 60% di fondi pubblici - per pagare i lavori. Prestiti garantiti però dallo Stato.

La realizzazione delle singole linee TAV è stata affidata a trattativa privata a pochi contraenti generali (grandi imprese nazionali, non solo di costruzione) che per i singoli cantieri hanno usato i normali contratti di appalto: e questo è stato un altro filone di sprechi, di abusi e di infiltrazioni mafiose che fa storia a sé, fonte di enormi sovracosti per la collettività e di enormi profitti per i privati.

Finite le opere ed entrate in esercizio le prime linee, i ricavi non sono bastati a TAV SpA e Infrastrutture SPA per restituire i capitali presi in prestito ed i relativi interessi; le società si sono estinte, i debiti sono rimasti alle Ferrovie e allo Stato garante. Nel 2007, per esempio, a fronte di un costo di circa 90 miliardi di Euro per il programma TAV avviato nel 1991 il

debito pubblico accertato è stato di circa 13 miliardi.

Questo meccanismo, troppo impresentabile, è entrato in crisi. Ma la politica delle “opere grandi”, distruttive e non condivise prosegue. L'ingegneria finanziaria si è organizzata per trovare nuovi strumenti che consentano lavori pubblici “in condizioni di deficit di bilancio”.

Con le due manovre dell'estate 2011, quella del dicembre 2011 e le norme di inizio 2012 sulle liberalizzazioni i Governi Berlusconi e Monti hanno fatto approvare al Parlamento nuove regole per: a) accelerare le procedure di decisione sulle infrastrutture strategiche prioritarie; b) attenuare vincoli e controlli di ogni tipo; c) diminuire le risorse per le opere di compensazione e mitigazione degli impatti ambientali; d) attirare più investimenti privati nel settore.

La c.d. finanza di progetto è il modo normale con cui i capitali privati intervengono nella realizzazione di opere pubbliche riservandosene la gestione per recuperare l'investimento e ottenere un guadagno. Ma in precedenza non veniva usato nel settore delle poco redditizie opere ferroviarie. Ora le nuove norme eliminano quasi tutto il rischio di impresa per società e finanziatori privati e li allettano con molti favori (lunghissima durata delle gestioni, defiscalizzazioni, facilitazioni fiscali, abilitazione ad emettere “project bond” e rifilarli agli investitori istituzionali quali assicurazioni e fondi pensione, possibilità di “valorizzare” beni pubblici o addirittura di singoli cittadini nelle aree di progetto). E non basta: i canoni di locazione pluridecennali addossati alle amministrazioni pubbliche per l'uso delle opere realizzate e la reiterata attenzione ai profili della loro c.d. bancabilità ripropongono le garanzie pubbliche sui capitali privati e nuovi fattori di sempre più pericoloso incremento progressivo del debito pubblico occulto.

Non ci sono elementi tali da far escludere che anche le opere previste lungo il corridoio del Brennero producano questo genere di effetti.

3. Posti di lavoro?

L'argomento che l'opera creerebbe tanti posti di lavoro è solo propaganda. Visti gli altissimi costi di questo tipo di progetti, la creazione di un solo posto di lavoro per realizzarli costa circa 40 milioni di Euro. Abbiamo già visto quali alternative di servizio pubblico e di impiego ci sono utilizzando diversamente queste cifre.

L'incertezza dei finanziamenti produce grave discontinuità dell'occupazione di settore: i lavori subiscono continui blocchi, le società di costruzione vanno in crisi. Niente di nuovo, si potrebbe obiettare, in un quadro di perdita e precarizzazione del lavoro come quello attuale. Ma i progettisti non valutano mai che l'eventuale occupazione aggiuntiva prodotta dalle grandi opere va confrontata con l'occupazione attuale e potenziale che si perde a causa del relativo impatto sul territorio: la preziosa agricoltura residua delle valli dell'Isarco e dell'Adige sarebbe danneggiata irreparabilmente; ed è inutile nascondersi che nessuna impresa di qualità si insiederebbe in aree inquinate e gestionate da mezzi di cantiere.

Anche i pretesi vantaggi per l'economia locale sono soprattutto favole. Le grandi imprese di costruzione sono autonome dai territori occupati: per tutte le forniture dipendono da contratti nazionali che trascurano i mercati locali; utilizzano propri operai specializzati che si spostano di cantiere in cantiere e impiegano macchinari che richiedono grande esperienza, senza formare lavoratori locali cui restano i pochi e marginali posti non qualificati dei subappalti, dove è altissima l'incidenza dei ribassi insostenibili, delle condizioni di impiego precarie e nocive.

4. **Danni ambientali enormi e irreversibili**

Avremmo cantieri diffusi lungo tutte le valli dell'Isarco e dell'Adige, con forte aumento degli inquinamenti; grandi quantità di materiali di scavo a discarica definitiva vicino ai 30 portali di galleria e agli 8 tratti all'aperto; distruzione certa di molte risorse idriche superficiali e sotterranee; consumo irreversibile di circa 600 ettari di territorio; forte disturbo delle attività agricole; deturpazione di paesaggi ed ecosistemi.

Ecco qualche particolare degli impatti **in Trentino**:

danni all'acqua

- per le acque sotterranee, 120 situazioni di rischio con danni da possibili a certi, tra cui 30 aree di perdita principale (nessuna galleria può essere progettata e realizzata in modo da evitare effetti anche gravissimi sulle risorse idriche);
- per le acque superficiali, 119 situazioni di rischio con danni da possibili a certi, tra cui almeno 32 sorgenti seriamente interferite.

Ricordiamo che nel Mugello in Toscana la costruzione di una galleria TAV di "soli" 60 Km ha portato al prosciugamento di molte decine di corsi d'acqua e sorgenti lasciando 3.500 persone senza acqua.

materiali di scavo

- senza calcolare quelli per il cunicolo esplorativo, sono stimati in 11.250.000 m³ (circa 20,25 milioni di tonnellate), da moltiplicare almeno per 1,3 se bisogna considerarli su camion pronti per il trasporto (il Campanile Basso di Brenta ha un volume di circa 3.000.000 m³ e peso intorno a 5,4 milioni di tonnellate). Poiché la quota di materiale riutilizzabile non supera di norma il 25%, circa 8.400.000 m³ (intorno a 15,12 milioni di tonnellate) dovranno essere collocati a deposito; per ogni milione di m³ di smarino da movimentare servono circa 55.500 viaggi di camion da 18 m³. Indovinate su che strade si riverserà questo traffico.

11 grandi cantieri (operativi, di base, di armamento) con quasi 80 ettari di territorio desertificati.

Non dimentichiamo poi che in fase di esercizio la nuova ferrovia produrrebbe inquinamento elettromagnetico, acustico (in qualche caso ineliminabile anche con barriere alte fino a 6 metri) e grandi sprechi energetici (il consumo di energia per l'esercizio di una linea AV-AC può essere fino a 60% superiore a quello di una linea ordinaria).

5. Il traffico di valico su strada sta diminuendo

Il traffico merci su strada è stato stimato dai progettisti con metodologie scorrette e comunque diminuisce a causa della crisi; tutte le previsioni che lo davano in aumento costante si rivelano infondate. La quantità di traffico stradale merci non può dunque essere usata come argomento a favore della costruzione di una nuova ferrovia.

Il trasporto merci su ferrovia lungo il corridoio del Brennero è aumentato lentamente negli anni - seguendo grosso modo le previsioni - e, secondo gli affidabili dati dell'Ufficio federale dei trasporti svizzero, nel 2010 è stato pari a circa 14 milioni di tonnellate: un volume ben inferiore alla capacità massima della ferrovia storica stimata attualmente dai progettisti in 18 milioni di tonnellate all'anno.

Quanto al traffico merci di valico su strada, fin dagli studi preliminari del 2002 sul traforo del Brennero sono stati previsti volumi (scenario di tendenza) in costante incremento: 37 milioni di tonnellate nel 2010, 39 milioni nel 2015, 48 milioni nel 2030.

Si tratta però di stime che proiettano nel futuro gli andamenti storici senza tenere conto di alcuna variabile (le crisi economiche, il costo dei carburanti, i mutamenti delle offerte di trasporto, nuovi orientamenti nei consumi) e che comunque non considerano mai i limiti della crescita in un pianeta di risorse finite.

E infatti, dopo un periodo di continuo incremento fino al 2007, il traffico merci su gomma al Brennero è drasticamente crollato fino a presentare nel 2010 - sempre secondo l'Ufficio federale dei trasporti svizzero - un volume di 27,5 milioni di tonnellate: quasi 10 milioni meno rispetto alle previsioni dei progettisti per lo stesso 2010, in ogni caso lontanissimo dalla capacità massima stimata della A22 (45 milioni di tonnellate all'anno). Stesse indicazioni dai dati di fine 2011.

Questo livello di traffico merci su gomma non può quindi essere un motivo per sostenere la necessità di una nuova ferrovia.

6. La ferrovia storica del Brennero ha molte capacità residue

Non è vero che l'esistente linea ferroviaria del Brennero sta per arrivare al limite della

propria possibilità di trasporto merci. Al contrario, ancora pochi ammodernamenti e soprattutto una maggiore efficienza nel suo esercizio garantirebbero quella grande capienza aggiuntiva che non si vuole ottenere proprio per giustificare la costruzione della nuova ferrovia.

Altro argomento infondato che i progettisti usano in libertà è che una nuova linea ferroviaria è indispensabile perché quella esistente è prossima alla saturazione.

I dati sul traffico ferroviario merci di valico mostrano una realtà ben diversa.

Non si può gestire una linea ferroviaria in modo inefficiente e poi sostenere che non riesce ad assorbire il traffico attuale e futuro.

In Italia e sul corridoio del Brennero le ferrovie fanno viaggiare i treni merci tutto l'anno ma con un carico equivalente a 220-250 giorni operativi. Applicando gli standard gestionali di Austria e Svizzera, invece, i giorni operativi potrebbero essere 350 all'anno e i treni merci fino a 180 al giorno, con l'effetto di assicurare un trasporto potenziale pari a circa 2,5 volte quello attuale: con una capacità media di 550 tonnellate nette/treno, la ferrovia storica del Brennero potrebbe trasportare oggi fino a quasi 35 milioni di tonnellate nette per anno a fronte dei 14 milioni di oggi. Ma anche se si volesse fare riferimento solo al modello di esercizio italiano 2010-2015 (244 treni totali al giorno), con 148 treni merci (da cui andrebbero sottratte 15 motrici di servizio) e un minimo di efficienza per ciascun convoglio la ferrovia storica del Brennero potrebbe trasportare oggi fino a quasi 26 milioni di tonnellate nette per anno.

Se ne trova conferma nel notissimo dato secondo cui tutto il sistema dei valichi ferroviari alpini è molto sottoutilizzato: Brennero, Frejus, Gottardo, Sempione e Tarvisio sono sfruttati mediamente al 35%.

Non si possono poi fare gestioni logistiche isolando ciascun corridoio di traffico dagli altri e mantenendo bassa l'efficienza di tutti. Una razionale logica di rete tra le ferrovie transalpine esistenti e la fine delle sottoutilizzazioni, a volte intenzionali, permetterebbe di evitare grandi sprechi e di soddisfare tutte le necessità di trasporto senza inventarsi nuove infrastrutture inutili.

7. L'Italia non è un corridoio merci

Le merci internazionali che attraversano l'Italia con origine e destinazione fuori dal nostro paese non arrivano al 5% su strada (nel 2002 erano il 3%) e all'1% su ferrovia. Come si può immaginare su queste basi di sviluppare infrastrutture orientate al traffico internazionale?

Secondo i progettisti, l'offerta di ferrovie ad alta velocità e capacità è una condizione per non lasciare l'Italia fuori dai grandi flussi commerciali; anzi è occasione unica per intercettare le merci che vengono da oriente e risalgono il canale di Suez dirette verso l'Europa. E' la

fissazione ideologica dell'Italia come piattaforma logistica europea.

Ma i dati storici di traffico rivelano la natura propagandistica di questi slogan. Lo scarso passaggio di merci internazionali in Italia dipende da un assetto dei flussi commerciali mondiali che non sarebbe certo modificato da una nuova ferrovia nazionale pronta (forse) nel 2050.

Questi dubbi valgono in particolare per il valico del Brennero, la cui centralità rispetto all'idea già strampalata di piattaforma logistica è tutta da dimostrare e anzi perde gradualmente senso: 1) i tempi lunghissimi di realizzazione rendono non credibili le strategie di inserimento nell'offerta internazionale di traffico, anche a causa della prossima apertura delle rotte navali artiche; 2) in Austria si moltiplicano perplessità e ostacoli sulla nuova ferrovia del Brennero e sulla sua utilità per spostare il traffico dalla gomma alla rotaia; 3) non è certo che la Germania decida di costruire il prolungamento verso Monaco di Baviera; 4) per le merci sbarcate nei porti del Nord Adriatico è molto seria l'alternativa delle ferrovie Pontebbana e dei Tauri, ben collegate con il nodo di Monaco di Baviera e il Nord Europa attraverso Salisburgo, posizionate molto meglio del Brennero per il traffico con l'Europa centro orientale.

E comunque voler ridurre l'Italia a un "corridoio merci" inquinato e devastato è un'idea inaccettabile per il nostro futuro.

8. Non è l'Europa ma l'Italia a volere l'opera

Per motivi di "affari" sono le classi dirigenti economico-politiche nazionali a pretendere la realizzazione del progetto; non l'Europa, secondo cui nei grandi corridoi di trasporto sono possibili e finanziabili interventi di modernizzazione che non hanno nulla a che vedere con l'alta velocità.

Tra gli obiettivi, le linee d'azione e le priorità della rete transeuropea dei trasporti decisi dall'Europa nel 1996, nel 2004 e nel 2007 figurano in primo piano: mobilità durevole delle merci; uso ottimale e ristrutturazione sia delle capacità sia delle reti esistenti; collegamenti e interconnessioni per eliminare le strozzature, ultimare i raccordi mancanti e completare i grandi assi; miglioramento dell'interoperabilità; promozione dell'intermodalità; incremento della sicurezza e dell'affidabilità delle linee; importanza delle sezioni transfrontaliere.

Le linee ferroviarie ad alta velocità non sono dunque l'unico tipo di intervento che verrebbe cofinanziato dall'Unione Europea all'interno dei c.d. corridoi europei di trasporto, come invece vorrebbero far credere i gruppi di interesse che guardano ai grandi profitti garantiti da questi tipi di infrastrutture. Sono le lobbies nazionali che hanno gradualmente piegato all'alta velocità le burocrazie di Bruxelles, senza peraltro incontrare alcuna resistenza.

Nell'incontro organizzato da LebenswertesWipptal a Innsbruck il 19.4.2011 con i Comitati che nelle valli dell'Inn, del Wipptal, dell'Isarco e dell'Adige si oppongono al progetto della nuova ferrovia ad alta velocità, il coordinatore europeo del corridoio del Brennero Pat Cox ha

dichiarato esplicitamente che le opere ipotizzate sono state richieste dai politici italiani e austriaci, non imposte dalla UE; e che di misure di accompagnamento per l'eventuale futuro passaggio delle merci dalla strada alla ferrovia non si è mai discusso.

9. Le alternative ci sono, il traffico su gomma si può ridurre subito

E' vero che il traffico merci al valico del Brennero è insostenibile, fonte di gravi inquinamenti e disagi sociali. Ma questo problema va affrontato subito, non usato per sostenere la necessità di una nuova ferrovia.

Possiamo ridurre il trasporto merci su strada senza aspettare il 2050.

Quello del Brennero è il principale corridoio di traffico merci transalpino per ragioni che: a) non dipendono dalla sua posizione strategica nella rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie; b) ma dipendono dal mantenimento artificioso di condizioni economiche di passaggio che lo rendono insuperabilmente vantaggioso.

I flussi al Brennero continuano ad essere il falso pretesto per la costruzione dell'inutile "opera grande" che sarebbe la nuova ferrovia ad alta velocità/capacità. Sono comunque insostenibili per le popolazioni delle valli attraversate, portatori di danni alla salute e di disagi sociali gravi. Possono e devono essere limitati subito adottando alcune precise misure di politica del traffico:

1. uguali tariffe autostradali al km per veicoli pesanti in Austria, Svizzera e Italia. A metà marzo 2012 un TIR di 40 T, Euro 4, pagava a tariffa diurna in media circa 86 ct/km (compresa IVA al 20%) sulla parte austriaca dell'autostrada del Brennero (con il tratto più breve, poco più di 109 km, tra Kiefersfelden e il passo)⁶ mentre pagava 17,00 ct/km (compresa IVA al 21%) sulla A22 (con il tratto assai più lungo, 226 km, tra Verona Nord e il passo). E' ovvio perciò che al Brennero transititi, per ragioni di convenienza, circa un 30% di c.d. traffico deviato;
2. divieto di traffico pesante notturno e divieti settoriali sulla A22 (cioè trasferimento obbligatorio su ferrovia di particolari merci pesanti o ingombranti), come in Austria. Non nascondiamo che l'Unione Europea reagisce contro questi interventi perché violerebbero le regole della libera circolazione delle merci; ma tra i principi fondamentali dei trattati europei ci sono anche quelli sui diritti alla salute; e se l'Italia appoggiasse i provvedimenti austriaci, invece di osteggiarli apertamente, l'Europa riconoscerebbe più

⁶ Il calcolo è stato fatto considerando: a) per il tratto della autostrada A13 dal portale di Innsbruck-Amras al Brennero una distanza di 35,0 km dichiarata da fonte ASFINAG.AT rapportata al costo/km di 1,504 Euro; b) per il tratto della autostrada A12 dal confine tedesco alla posizione del portale Innsbruck-Amras una distanza di 74,6 km desunta da Googlemaps rapportata al costo/km di 0,4158 centesimi (visto che ASFINAG.AT in questo caso non dichiara distanze).

facilmente queste politiche;

3. attuazione del sistema “Borsa dei transiti alpini”, un meccanismo già adottato in Svizzera che in pratica si risolve nella fissazione di tetti annuali insuperabili per il traffico merci su gomma;
4. rispetto effettivo in Italia degli obblighi dell'autotrasporto (pesi, limiti di velocità, ore di guida).

Così il traffico al Brennero potrebbe essere ridotto fino a 2/3 del suo volume senza pregiudizio grave degli interessi in campo: sarebbe in parte dirottato verso percorsi più razionali e in parte trasferito sulla ferrovia storica, che presenta grandissime capacità residue di trasporto.

Se scelte come queste vengono accuratamente evitate è perché non si vogliono né toccare gli interessi delle grandi società di logistica, né diminuire gli enormi dividendi che provengono dalla Società Autobrennero (specie alla Regione Trentino Südtirol e alle due Province autonome) né sgombrare il campo dal pretesto principale che muove il progetto della nuova ferrovia ad alta velocità.

Conosciamo i problemi degli autotrasportatori lavoratori dipendenti o piccoli proprietari sottoposti a concorrenze insidiose e a logiche di mercato che non possono controllare. Oggi però non possiamo sacrificare l'interesse di tutti ai bisogni di pochi.

10. Le alternative ci sono, cambiamo modo di produrre e consumare

Bisogna far avanzare un'alternativa al modello di produzione e di consumo che genera tutto il traffico merci inutile.

Fingendo di cercare una soluzione al traffico stradale delle merci, i sostenitori dell'alta velocità e capacità ferroviaria coltivano l'illusione che accettando questo tipo di infrastrutture le popolazioni delle valli alpine potranno in futuro essere liberate dai camion.

Ma il nodo centrale della questione traffico sta, dal nostro punto di vista, su un piano diverso.

La capillarità e la velocità del trasporto su gomma - anche se a costi ambientali, sociali ed economici molto elevati - resteranno insostituibili per un mercato che privilegia il movimento delle merci secondo convenienza, sacrificando la prossimità tra luogo di produzione e luogo di consumo. Per questo sarà comunque difficile far viaggiare le merci in gran prevalenza sui treni anziché sui camion.

Le direttrici e i flussi internazionali di merci sono determinati dagli interessi delle grandi società della logistica (nessuna italiana). L'offerta di linee ferroviarie veloci, ammesso e non

concesso che abbia costo competitivo, non assorbe automaticamente la domanda di traffico in questo tipo di sistema malato.

Non è un caso che in Europa - dove esiste una rete ferroviaria mediamente diffusa ed efficace - il traffico merci ferroviario sia circa 11% del totale e che attraverso l'arco alpino questa percentuale salga solo a circa il 30%.

La vera alternativa a questo progetto è mettere in discussione che sia possibile una crescita infinita in un mondo di risorse limitate; che le merci siano prodotte dove il lavoro è poco garantito e poi trasportate a migliaia di chilometri, che in Italia si mangino arance prodotte in Spagna e viceversa. L'alternativa è chiedersi se è giusto essere abitanti di un territorio su cui non decidiamo nulla e che ci viene distrutto sotto gli occhi.

I TRACCIATI DI PROGETTO

Il percorso della nuova linea dal Brennero a Verona è ormai delineato dall'insieme delle progettazioni (definitive, preliminari, studi di fattibilità).

Con buona approssimazione a quello che potranno indicare tutti i progetti definitivi ci possiamo dunque attendere ⁷:

Km totali 218 dal valico del Brennero a Verona		
Km 23 per la sezione italiana della galleria di base del Brennero		
Km 195 per le altre tratte		
Km 82 in ALTO ADIGE	lotto prioritario 1	Fortezza - Ponte Gardena
	tratta di completamento 01	Ponte Gardena - Prato Isarco
	lotto prioritario 2	Circonvallazione di Bolzano
	lotto prioritario 5	Bronzolo - confine Sud con il Trentino
Km 80 in TRENINO	tratta di completamento 02	confine Nord in galleria con l'Alto Adige - galleria Trento 1
	lotto prioritario 3	Circonvallazione di Trento e Rovereto
	tratta di completamento 03	tratto aperto a Nord di Serravalle - confine Sud in galleria con il Veneto
Km 33 in VENETO	tratta di completamento 04	confine Nord in galleria con il Trentino - Pescantina
	lotto prioritario 4	ingresso a Verona

⁷ Fino a quando non saranno variate le scelte ufficiali di progetto, non teniamo conto dei dubbi emersi sulla realizzazione della tratta di completamento Ponte Gardena - Prato Isarco.

TU COSA PUOI FARE

Solo un'opposizione dal basso, ampia, consapevole e determinata, potrà impedire la devastazione dei nostri territori e delle nostre vite. Tu puoi:

- parlare con altri, distribuendo materiale informativo o segnalando dove trovarlo;
- organizzare incontri con il pubblico nel Comune dove risiedi (con il nostro aiuto, se vuoi);
- partecipare alle iniziative di chi si oppone al progetto;
- avviare un percorso per la nascita di comitati locali NO TAV Brennero.

INFORMAZIONI UTILI

In Trentino esistono comitati locali di persone che si oppongono al progetto. Da Nord a Sud:

Comitato NO TAV di Lavis lavisnotav@yahoo.it

Comitato No TAV di Rovereto roveretonotav@gmail.com

NO TAV Mamme Marco info@notavmammemarco.it

Associazione Marcolina Tutela Territorio - NO TAV info@amtt-notav.it

I Comitati trentini NO TAV e persone singole contrarie al progetto si incontrano periodicamente nel Coordinamento Trentino NO TAV.

Su alcuni siti di territorio si possono trovare informazioni anche molto dettagliate su: impostazione generale del progetto della nuova ferrovia dal Brennero a Verona, tracciati, impatti ambientali, costi, situazione del traffico di corridoio, quadro normativo, cronaca:

<http://www.amtt-notav.it>

<http://www.notavbrennero.eu>

<http://www.notavmammemarco.it>

<http://notavtn.blogspot.com>



www.notavbrennero.eu 26 marzo 2012