

Image not readable or empty

No TAV Brennero <http://notavbrennero.info/sites/default/files/banner.jpg>

Pubblicato su *No TAV Brennero* (<http://notavbrennero.info>)

Home > Un'analisi del 2012 su costi-benefici della galleria di base del Brennero, ancora una dimostrazione dell'inutilità del progetto

---

## Un'analisi del 2012 su costi-benefici della galleria di base del Brennero, ancora una dimostrazione dell'inutilità del progetto <sup>[1]</sup>

Pubblicato il Lun, 26/05/2014 - 22:22

Image not readable or empty

<http://notavbrennero.info/sites/default/files/styles/large/public/field/image/P3270109.JPG?itok=2WvMmOzH>



Raffaele Grimaldi, ricercatore presso il Politecnico di Milano, ha scritto un articolo <sup>[1]</sup> sui costi e benefici socio-economici del tunnel di base ferroviario in progetto sotto il passo del Brennero e sulla programmata nuova sezione Fortezza-Ponte Gardena.

Dallo studio si evince che la nuova infrastruttura porterebbe dei benefici che supererebbero i costi solo nel caso che le infrastrutture esistenti - A22 e ferrovia storica - non fossero in grado di garantire una capacità sufficiente a far transitare i flussi di traffico nei prossimi vent'anni. Grimaldi cita lo studio di Debernardi del 2004, secondo cui la ferrovia esistente potrebbe trasportare 27 milioni di tonnellate nette annue <sup>[2]</sup>, rispetto alle 17 milioni stimate dalla società BBT nel *Report 2002*. Un bilancio costi-benefici positivo si verrebbe a verificare solo se il traffico dovesse crescere secondo le previsioni ufficiali (Prograns-BBT, 2008) come avvenuto fino al 2007 e recuperando la diminuzione registrata negli ultimi anni in conseguenza della crisi economica (-19% dal 2007 ed il 2009 secondo i dati dell'Ufficio federale dei trasporti UFT svizzero del 2011). Oltre a ciò, si dovrebbero accettare le stime di capacità delle infrastrutture esistenti fatte dai proponenti del progetto, nonostante, scrive Grimaldi, «diverse ipotesi alla base di tali stime appaiano controverse. I benefici in termini di riduzione di costi operativi e tempi di viaggio per gli utenti merci e passeggeri, e la riduzione di rumore ferroviario infatti, pur assai rilevanti, non sembrano in grado di giustificare da soli il progetto.

Nemmeno se dovesse essere ottenuto lo spostamento modale da strada a treno stimato dalle previsioni ufficiali in presenza di una politica dai trasporti più favorevole alla ferrovia, che prevede eco-tasse sul trasporto stradale, i benefici sembrano poter giustificare appieno il progetto in assenza di problemi di capacità».

In particolare la riduzione del rumore, contemplata come beneficio, sarebbe possibile anche con soluzioni tecniche alternative alla costruzione di gallerie che i proponenti non hanno nemmeno preso in considerazione.

Grimaldi riporta inoltre le considerazioni di Proost del 2010 [3], il cui gruppo di ricerca ha incluso il tunnel di base del Brennero in una serie di analisi costi-benefici dei progetti inclusi nella Rete TransEuropea (TEN-T). Al contrario degli studi precedenti, gli autori ritengono che il progetto sia debole dal punto di vista socio-economico e non giustificabile, poiché i progetti svizzeri (*AlpTransit* del San Gottardo e del Lötschberg) garantiranno già una capacità sufficiente sulla relazione nord-sud.

L'articolo di Grimaldi conforta le nostre argomentazioni riguardo l'inutilità del progetto della nuova ferrovia del Brennero. Esso basa la sua validità su previsioni di traffico che si sono rivelate sbagliate - con un errore dell'ordine del 30% per quanto riguarda il traffico autostradale (crf. *Alpinfo 2012*) e che trascurano l'ulteriore diminuzione della domanda di traffico su questa tratta che sarà determinata dalla precedente entrata in funzione delle gallerie ferroviarie svizzere - e su stime della capacità della ferrovia storica ampiamente al ribasso.

Previsioni di traffico ugualmente errate si trovano nelle analisi costi-benefici del progetto per la galleria di base del Brennero, che però nello studio in questione Grimaldi non ha richiamato: ci riferimmo sia alla prima analisi [2] costi-benefici dell'ottobre 2004 sia al suo aggiornamento [3] del luglio 2007 reso pubblico da pochissimo.

[1] Raffaele Grimaldi, *La galleria di base del Brennero: considerazioni su costi e benefici in AAVV, C'è luce in fondo al tunnel? Analisi e spunti sulle politiche infrastrutturali ferroviarie alpine*, 2012, Maggioli Editore, Politecnica.

[2] «Assumendo una potenzialità di linea pari a 220 treni/giorno, di cui 70 passeggeri, si ottengono circa 150 treni merci/giorno. Ipotizzando un peso utile pari, in media, a 600 t, corrispondenti ad un peso lordo trainato dell'ordine delle 900-1.000 t (il limite attuale sui valichi più difficili, come il Fréjus, è di circa 1.300 t), si ottiene un traffico di  $150 \times 600 = 90.000$  t/giorno e  $90.000 \times 300 = 27$  milioni di tonnellate/anno». Debernardi A., *La cura del ferro e l'arco alpino*, Polinomia Srl, Milano, 2004. Ricordiamo che i giorni operativi annui considerati da Debernardi sono 300, contrariamente alla gestione RFI di 250 giorni annui.

[3] Proost et al. (2010), *Do the selected Trans European transport investments pass the Cost Benefit test?*, Center for Economic Studies - Discussion papers, ces10.02, Katholieke Universiteit Leuven, Lovanio (Belgio).

Facendo uso di questo sito, accetti quanto dichiarato nel [Disclaimer](#).

della-galleria-di-base-del-brennero

### **Collegamenti**

[1] <http://notavbrennero.info/articoli/lun-26052014-2222/un-analisi-del-2012-su-costi-benefici-della-galleria-di-base-del-brennero>

[2] <http://www.notavbrennero.info/doc/ferrovia-monaco-verona-bbt-fase-ii-costi-benefici>

[3] <http://www.notavbrennero.info/doc/brenner-basistunnel-bbt-se-brenner-basis-tunnel-project-cost-benefit-analysis-july-2007>