

Image not readable or empty

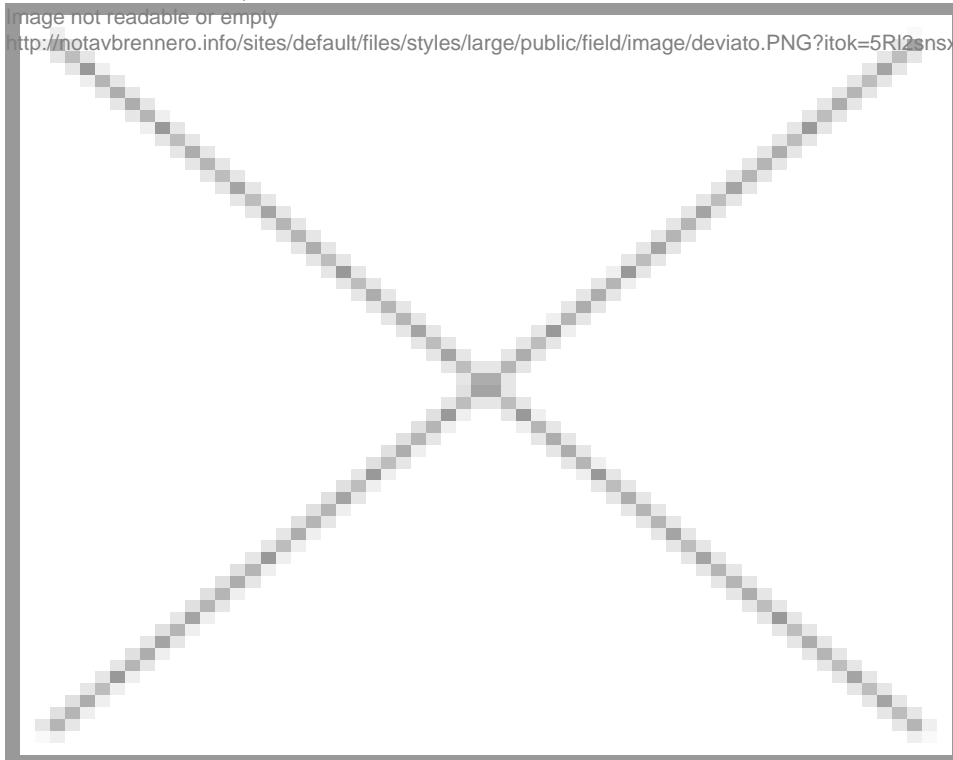
No TAV Brennero <http://notavbrennero.info/sites/default/files/banner.jpg>

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

Home > La strategia del percorso più breve in opposizione a ferrovie transalpine semivuote. Perché è necessario un coordinamento dei transiti transalpini

La strategia del percorso più breve in opposizione a ferrovie transalpine semivuote. Perché è necessario un coordinamento dei transiti transalpini [1]

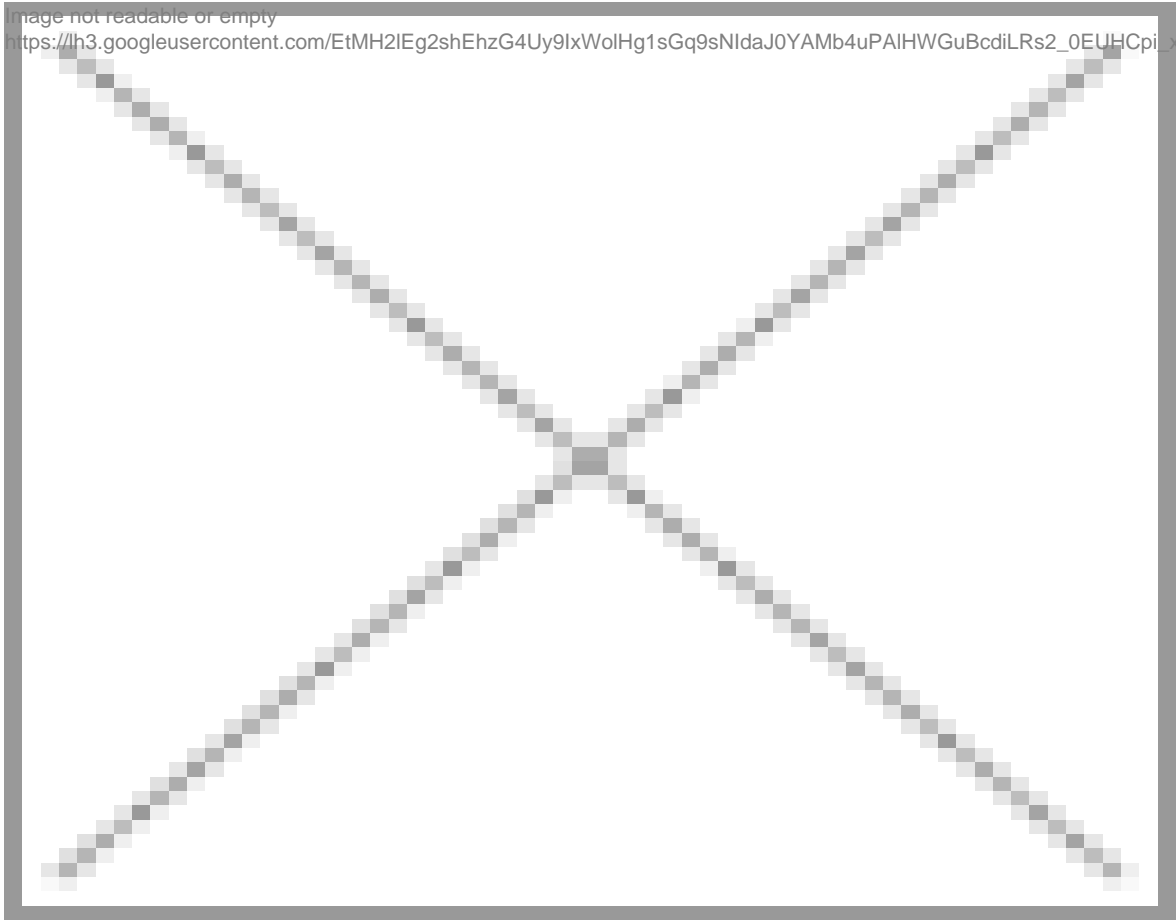
Pubblicato il Lun, 27/06/2016 - 13:09



Fin dal 2007 è risaputo che gran parte dei transiti di autocarri sull'asse del Brennero è rappresentata dal traffico deviato. In quell'anno, in una [lettera](#) [2] accompagnatoria alla promozione del progetto del BBT, il presidente della giunta provinciale di Bolzano Durnwalder dichiarò: «Già ora ci impegniamo ad adeguare il pedaggio sull'autostrada del Brennero a quello delle autostrade svizzere ed austriache per scoraggiare il traffico di transito, in modo che in futuro le ditte di trasporto internazionali scelgano il percorso più corto invece di quello più economico. Vogliamo che la Galleria sia sicura, moderna ed affidabile; cerchiamo anche di imporre misure che rendano l'uso della galleria necessario vietando ad esempio vari tipi di trasporto su strada».

Come spesso accade le promesse non sono state onorate. Ad ogni modo, nella relazione annuale [?Verkehr in Tirol 2011](#) [2]? il traffico deviato è stato quantificato in maniera precisa dal Dipartimento Pianificazione del Traffico del Land Tirol.

Image not readable or empty
https://lh3.googleusercontent.com/EtMH2IEg2shEhzG4Uy9lxWoiHg1sGq9sNIJdaJ0YAMb4uPAIHWGuBcdiLRs2_0EUHCpi_x1LaVPYeqEmNEkp9o10jt_FT



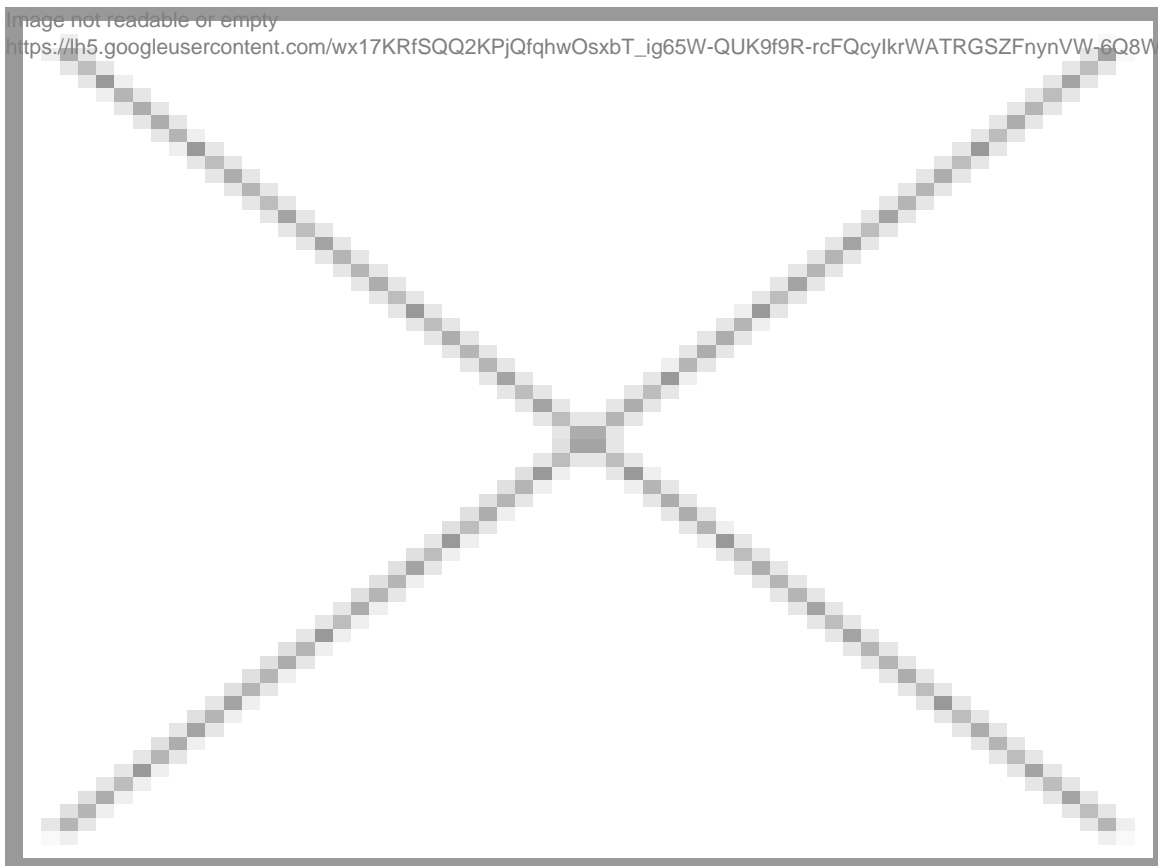
Il 55% degli autocarri che transitano sull'asse del Brennero allungano il loro viaggio di almeno 60 km.

Image not readable or empty
<https://lh4.googleusercontent.com/2EAmtusmh10IHmjSM6lwBEVmcXMqBgGBT-mwC51YkU0aeNPvi0yWrgpkzGu-sulK1MAf8hwgWSAIPfFqWUi2PsrMJtD>



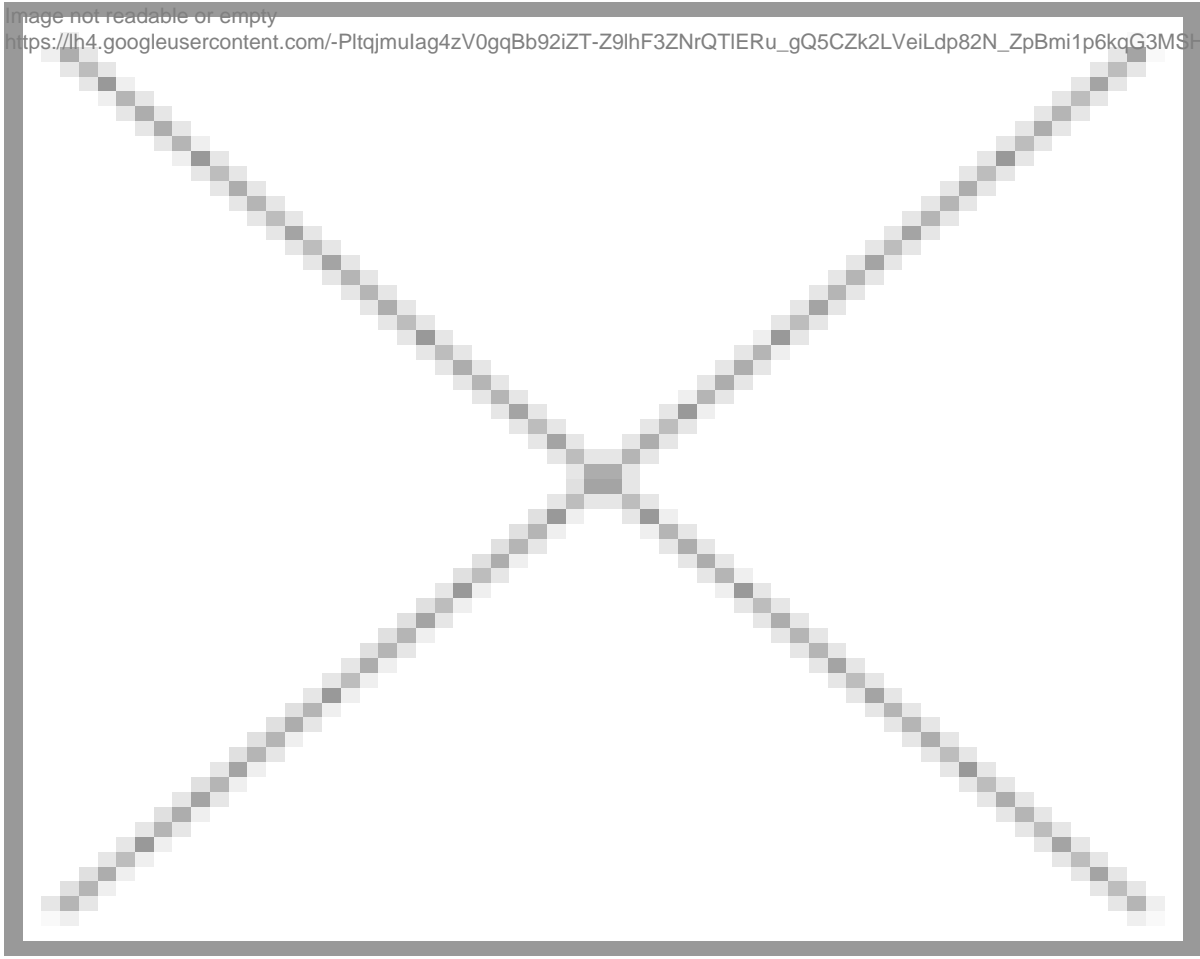
Le cause di questa anomalia sono puramente economiche:

1. il prezzo del pedaggio, che sul Brennero è la metà rispetto a quello sul Gottardo;



2. il prezzo del carburante, più conveniente in Austria rispetto che in Svizzera (tabella sotto da [iMonitraf 2015](#) ^[2]).

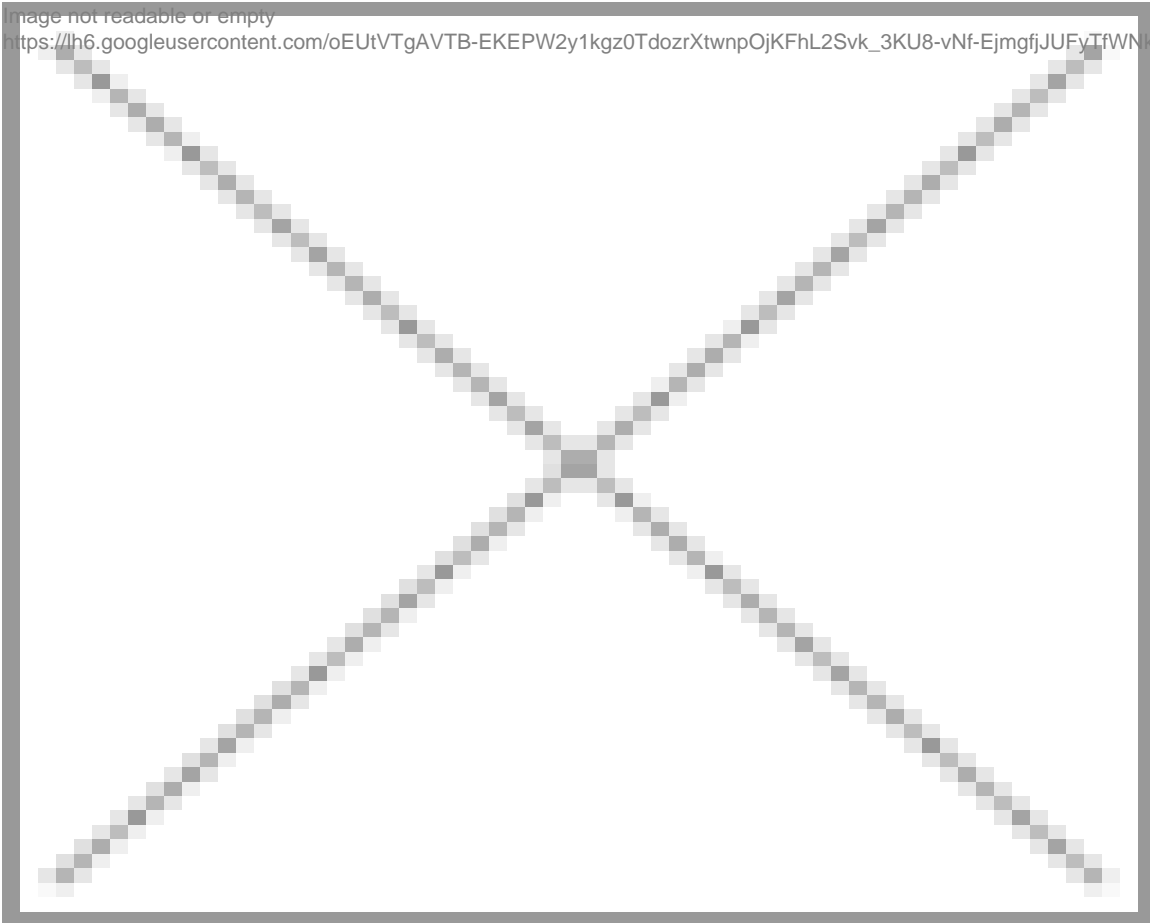
Image not readable or empty
https://lh4.googleusercontent.com/-Pltqjmulag4zV0gqBb92iZT-Z9lhF3ZNRQTIERu_gQ5CZk2LVeiLdp82N_ZpBmi1p6kgG3MSHW_15F2Uw53BtFGzLwd8iq



Il potenziale di trasferimento secondo il percorso più breve è stato quantificato nella stessa relazione del Land Tirolo.

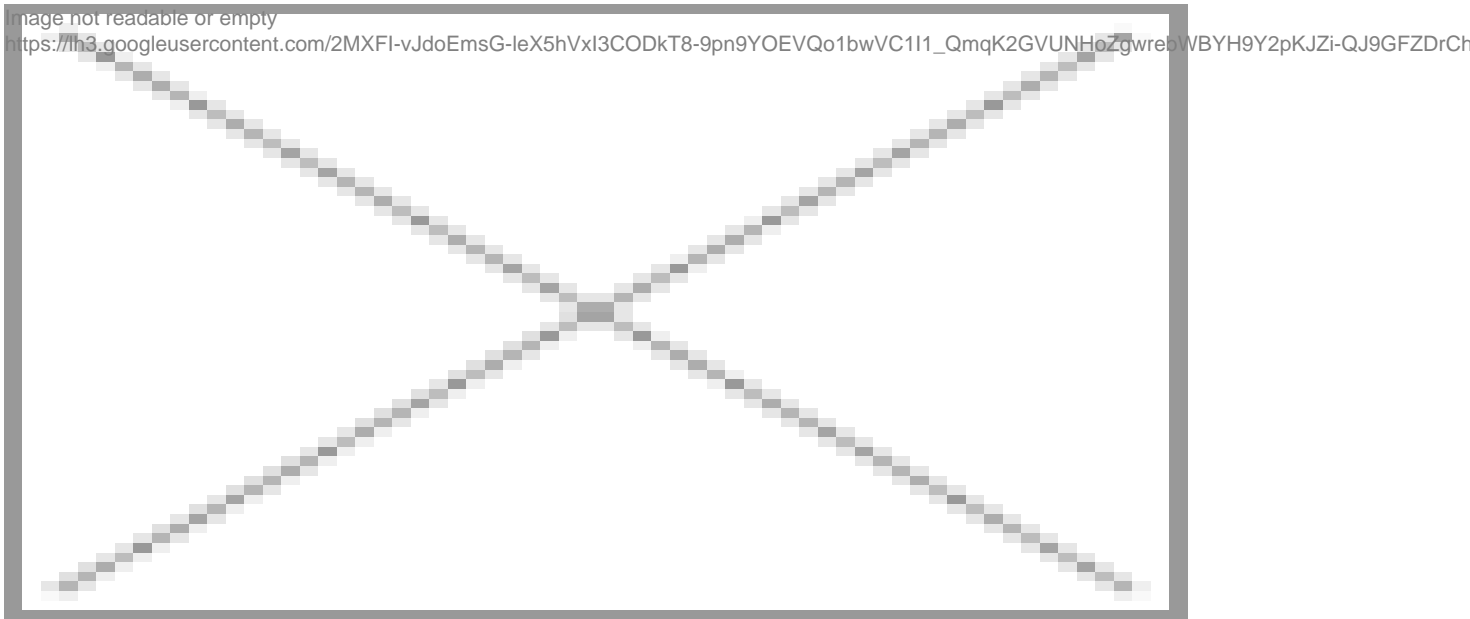
Image not readable or empty

https://lh6.googleusercontent.com/oEUtVTgAVTB-EKEPW2y1kgz0TdozrXtwnpOjKfL2Svk_3KU8-vNf-EjmgfjJUFyTfWNkSh4ZEwupjw_WYMWaIMbcNUB



Come si deduce dalla lettera di Durnwalder, i promotori del BBT condividono la strategia di favorire il percorso più breve e, dati alla mano, grazie ad essa si può ridurre il traffico merci sulla A22 di più di un terzo. Fino ad oggi non sono state prese misure di questo tipo e la soluzione al problema dell'eccessivo transito di mezzi pesanti viene procrastinata al momento in cui entrerà in funzione la nuova ferrovia del Brennero.

Un altro elemento da considerare nel discorso del trasferimento del traffico merci al Brennero è l'imminente apertura della nuova linea del Gottardo, che da dicembre 2016 ^[2] sarà completamente in servizio. Questa ^[2] aumenterà notevolmente la capacità di trasporto merci ferroviario sulla relazione nord-sud (+ 260 treni merci al giorno) e, come ricordato da diversi studiosi ^[3] fin dal 2010, ciò metterebbe in dubbio la necessità del potenziamento della ferrovia del Brennero. Ricordiamo poi che le previsioni di traffico al Brennero fornite da BBT Se sono notevolmente sovrastimate (vedi grafico sotto elaborato da www.notavbrennero.info ^[4]) e questo errore, combinato con l'anomalia del traffico deviato, fa vacillare alle fondamenta le ragioni del progetto del quadruplicamento della ferrovia: non ci sarebbe infatti una sufficiente domanda di traffico merci che giustifichi la realizzazione di questa costosissima nuova infrastruttura.



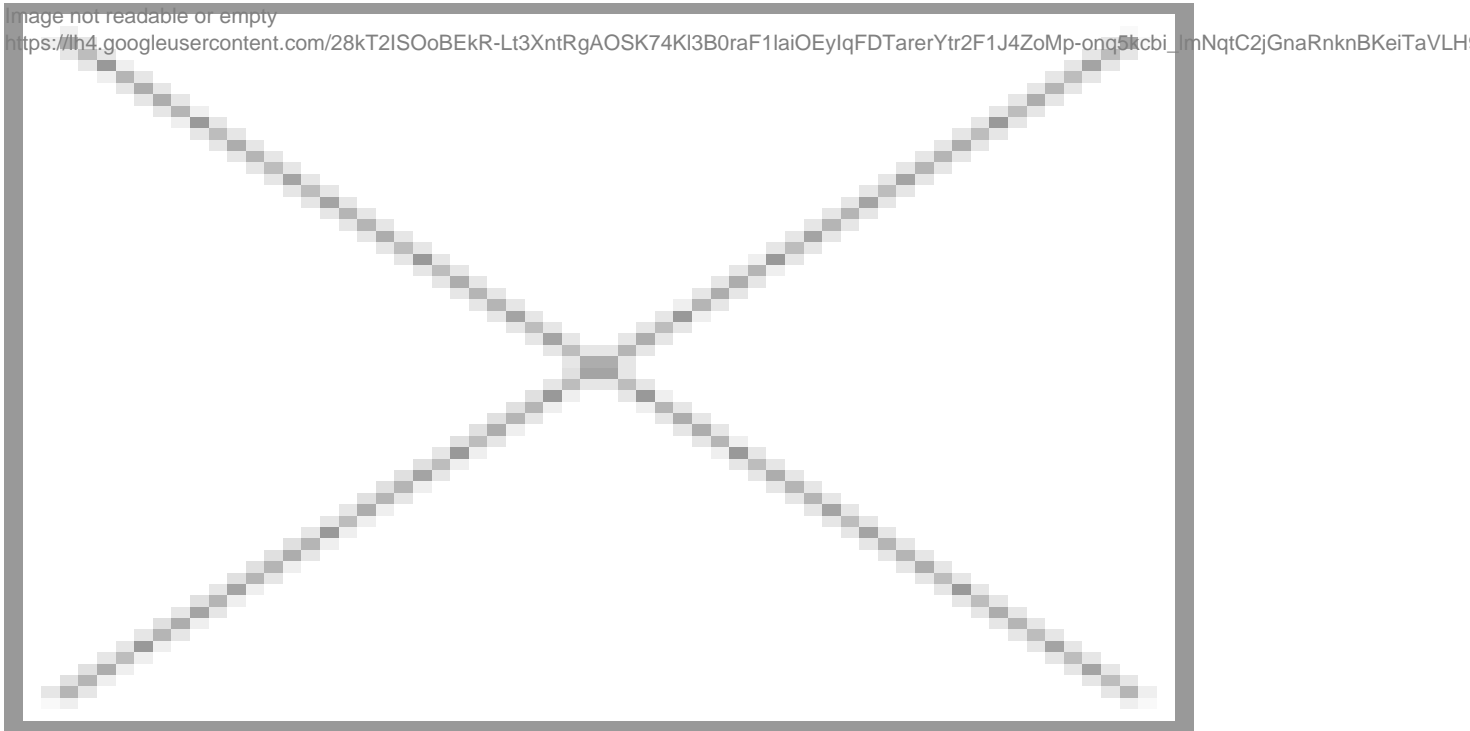
Va tenuto poi a mente il fatto che la ferrovia del Brennero è attualmente sottoutilizzata: nel 2014 vi sono state trasportate 11,9 milioni di tonnellate, ma, secondo il Dipartimento Infrastrutture e Mobilità [2] della Provincia Autonoma di Trento, la sua capacità è di 29 milioni di tonnellate (utilizzo del 41% della capacità).

In sintesi il quadro è il seguente: lungo l'asse del Brennero abbiamo 1) un'autostrada che attrae un 55% di traffico deviato che provoca un forte impatto sulla salute dei cittadini, 2) una ferrovia esistente ampiamente sottoutilizzata, 3) un futuro aumento della capacità ferroviaria al Brennero grazie al BBT e alle tratte d'accesso e 4), nella poco lontana Svizzera, un aumento di capacità ferroviaria sulla relazione nord-sud grazie al nuovo Tunnel di base del Gottardo.

Ci chiediamo: ci sarà in futuro, con la realizzazione della nuova ferrovia del Brennero, un trasferimento del traffico merci dalla A22 alla ferrovia? Queste nuove capacità ferroviarie (in Svizzera e in Trentino-Alto Adige) porteranno ad un coordinamento dei transiti secondo il principio della via più breve?

I possibili scenari sono due. Il primo è rappresentato dall'applicazione al trasporto merci del principio della via più breve lasciandolo sempre sulla strada. Come si vede nel grafico sovrastante sul traffico deviato, ciò porterebbe ad una riduzione dei transiti stradali al Brennero dal 29% al 34%, mentre al Gottardo un aumento dal 63% al 72%.

Questo scenario non è realistico, in quanto l'accordo sui transiti siglato dall'Unione Europea e la Svizzera prevede che quest'ultima possa attuare misure unilaterali di contenimento del traffico stradale se le capacità ferroviarie svizzere non vengono utilizzate almeno al 66%. Secondo i dati [2] dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero, nel 2015 il numero dei passaggi supera di 360 mila unità il valore di 650 mila passaggi, obiettivo da raggiungere entro il 2018 secondo la legge sul trasferimento del traffico merci.



Di conseguenza, la Svizzera deve continuare a diminuire il transito di mezzi pesanti lungo le sue strade e non auspica che venga eliminato il traffico deviato sul Brennero, per essa molto vantaggioso.

La seconda possibilità è quella che, con adeguate politiche dei trasporti accompagnate da sostegni economici, si imponga il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia su tutto l'arco alpino. Si tratta dello scenario che si realizzerebbe al momento dell'entrata in esercizio prima del Tunnel di base del Gottardo e poi del BBT con le sue tratte d'accesso.

In questo caso il traffico deviato su strada al Brennero sarebbe trasferito sulle ferrovie Svizzere (Gottardo nuovo e vecchio, linea del Lötschberg) e/o in parte sulla ferrovia dei Tauri, le quali rappresentano la via più breve. Il trasporto ferroviario non gode infatti degli artificiali vantaggi del minore pedaggio autostradale o del più basso costo del carburante che rappresentano le cause del traffico deviato. Gli autotrasportatori, visto che dovrebbero comunque far viaggiare le merci sui treni a prezzi simili, sceglierebbero così il percorso più razionale. A nessuno di loro verrebbe in mente di pagare ulteriori costi e maggiori tempi di transito allungando il percorso per passare sulla ferrovia del Brennero.

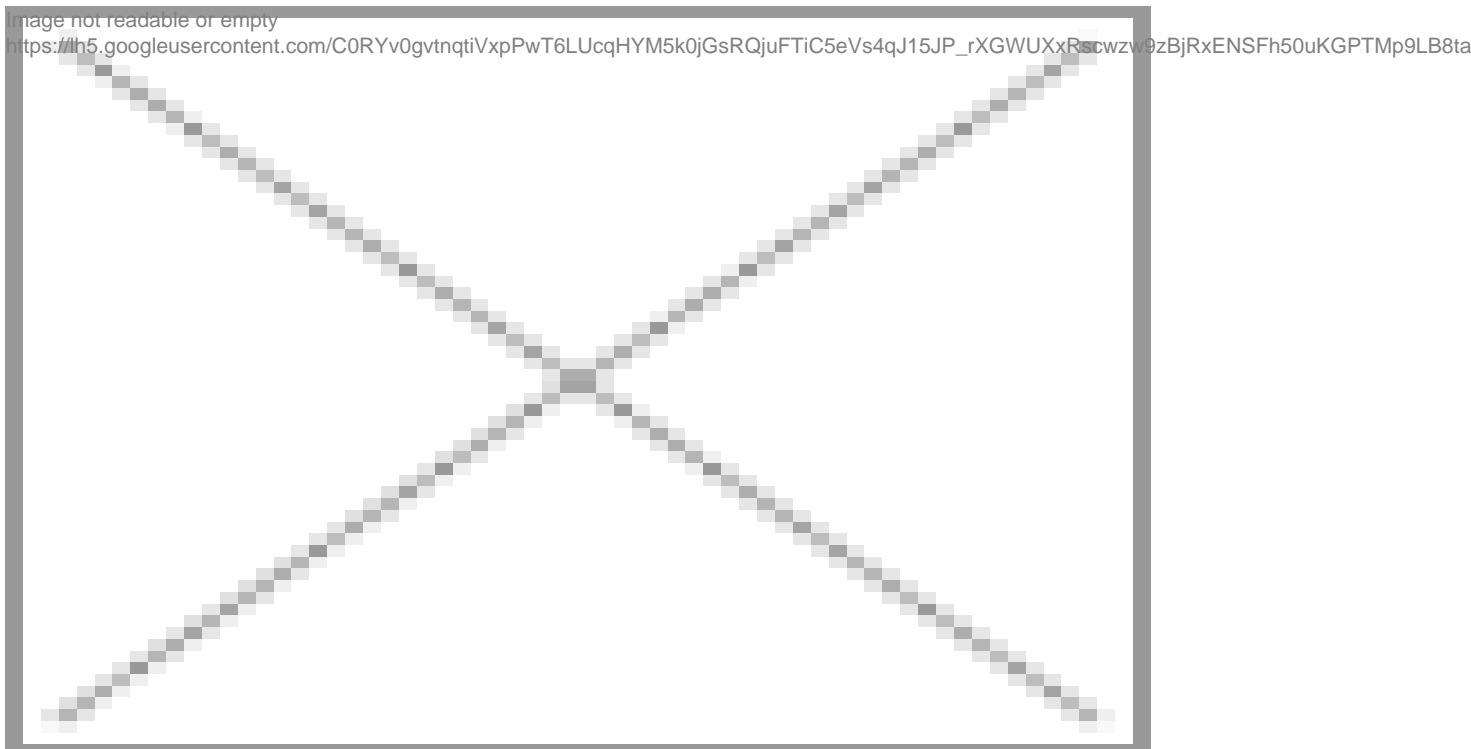
La conseguenza di questo scenario lungo l'asse del Brennero sarebbe la seguente: il traffico autostradale si ridurrebbe di un terzo e l'enorme capacità ferroviaria offerta dalla linea storica

e dalla nuova linea (BBT + tratte d'accesso) verrebbe sfruttata solo in minima parte. La nuova ferrovia del Brennero si rivelerebbe così un'opera totalmente inutile, in quanto la ferrovia storica sarebbe da sola in grado di sopportare il trasferimento di traffico merci dalla strada.

In conclusione, favorendo il principio della via più economica e non di quella più breve si crea un danno all'economia, all'ambiente ed alla salute delle persone. Una combinazione di incentivazione del traffico ferroviario, equiparazione dei costi e un coordinamento dei flussi di traffico porterebbe invece ad una risoluzione del problema. Con la messa in servizio della nuova galleria del Gottardo - fine 2016 - ci saranno per l'arco alpino centrale più che sufficienti capacità di trasporto ferroviario. L'andamento del trasporto merci transalpino, infatti, non cresce come previsto e non si prevede una saturazione delle capacità disponibili.

Quello che è necessario è un coordinamento dei trasporti stradali transalpini che coinvolga la Svizzera, l'Italia, l'Austria e la Germania, tutti Stati che hanno ratificato la Convenzione delle Alpi.

Questa strategia europea deve portare, anche con obblighi, il trasporto merci stradale lungo il percorso più breve, il che porterebbe indubbi vantaggi economici per la riduzione dei costi del carburante e dei tempi di percorrenza. Ma sarebbe anche vantaggioso per l'ambiente, perché riducendo i chilometri percorsi si riducono le emissioni pericolose per la salute e che provocano le variazioni climatiche. Come si può vedere dal grafico qui sotto (iMonitraf 2015 ^[2]), lungo l'asse del Brennero i limiti di concentrazione dell'inquinante biossido d'azoto vengono sistematicamente superati, e questa situazione comporta una riduzione della speranza di vita della popolazione che abita lungo la A22.



Con la costruzione della galleria di base del Brennero viene creata una sovra disponibilità di trasporto ferroviario che comunque necessita di una politica dei trasporti che obbliga il trasferimento dalla strada alla ferrovia.

Essendo quindi indispensabile una politica dei trasporti è necessario che questa venga attuata da subito e non tra 12-15 o più anni quando, forse, la galleria di base e le tratte d'accesso saranno terminate. Le ferrovie transalpine già ora offrono sufficienti capacità di trasporto, per cui il quadruplicamento della ferrovia esistente risulta inutile.

In questo modo si possono risparmiare ca. 54 miliardi di Euro (10 per il BBT e altri 44 per le tratta d'accesso sud) di soldi pubblici, milioni di chilometri percorsi dagli autocarri e milioni di tonnellate di anidride carbonica immessi nell'atmosfera.

No TAV Brennero newsletter ^[5]

Facendo uso di questo sito, accetti quanto dichiarato nel Disclaimer.

URL sorgente: <http://notavbrennero.info/articoli/lun-27062016-1309/la-strategia-del-percorso-pi-breve-opposizione-ferrovie-transalpine>

Collegamenti

[1] <http://notavbrennero.info/articoli/lun-27062016-1309/la-strategia-del-percorso-pi-breve-opposizione-ferrovie-transalpine>

[2] <http://h>

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

[4] <http://www.notavbrennero.info>

[5] <http://notavbrennero.info/newsletter/no-tav-brennero-newsletter>