

Il progetto TAV dal Brennero a Verona

Le 10 ragioni del no

Le conseguenze in Trentino



SOMMARIO

INTRODUZIONE	3
I PROGETTISTI RACCONTANO CHE	3
E INVECE.....	4
CONTRO IL PROGETTO 10 RAGIONI DEL NO.....	6
1. HA COSTI INSOSTENIBILI	6
2. AUMENTA IL DEBITO PUBBLICO	8
3. POSTI DI LAVORO?	10
4. DANNI AMBIENTALI ENORMI E IRREVERSIBILI.....	10
5. IL TRAFFICO DI VALICO SU STRADA E' MOLTO INFERIORE ALLE STIME DEI PROGETTISTI	11
6. LA FERROVIA STORICA DEL BRENNERO HA MOLTE CAPACITÀ RESIDUE ..	12
7. L'ITALIA NON DEVE ESSERE UN CORRIDOIO MERCI	13
8. NON È L'EUROPA MA L'ITALIA A VOLERE L'OPERA.....	14
9. LE ALTERNATIVE: IL TRAFFICO SU GOMMA SI PUÒ RIDURRE SUBITO.....	15
10. LE ALTERNATIVE: CAMBIAMO MODO DI PRODURRE E CONSUMARE.....	16
I TRACCIATI DI PROGETTO.....	17
TU COSA PUOI FARE.....	18
INFORMAZIONI UTILI	18

Le criticità principali	
Il tracciato dal Brennero a Verona	219 km
Gallerie a due canne	196 km
Gallerie a una canna	Ca. 215 km di cunicolo pilota + ca. 35 km finestre
Tratti all'aperto	23 km
Costi realistici per l'Italia	53 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 dalla fine del 2008.

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 maniera decisa (vedi <http://www.notavbrennero.info/doc/tav-brennero-quadro-approvazioni-progetti>). Per esempio: in Trentino a fine 2008 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 (31.7.2009) il progetto definitivo della galleria di base del Brennero e ne è stata autorizzata la realizzazione per lotti costruttivi (31.5.2013); nel 2014 è stata rilanciata la progettazione della linea in Provincia di Verona.

Le opere realizzate finora in Italia sono localizzate in Alto Adige, e costituiscono poco più del 5% del volume complessivo di progetto. I promotori però sostengono che ormai tutto è deciso, che i lavori sono troppo avanti per essere messi in discussione. E l'apertura dei primi cantieri anche in Trentino potrebbe essere non lontana.

L'Unione Europea continua a confermare la priorità degli interventi sul corridoio del Brennero, gli interessi dei grandi costruttori, il Governo e le classi politiche locali premono perché si faccia presto. La propaganda sull'importanza strategica dell'opera è stata ripresa con determinazione proprio dal 2014. La stampa nazionale e locale, con qualche rara eccezione, resta schierata a favore in modo acritico.

Di fronte restano la sempre più clamorosa inutilità delle opere rispetto agli scopi dichiarati e l'evidenza che le scarse risorse finanziarie disponibili servirebbero a ben altro.

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 dai bilanci pubblici e forse da 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 assorbitarlo 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, in un quadro complessivo in cui si avvicinerebbero alla saturazione anche gli altri valichi alpini;

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 quindi 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;
- resta vago sulle 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

- occulta i dati sulla attuale capacità di trasporto della ferrovia storica, che resta struttura modernissima sulla quale una gestione efficiente potrebbe avviare la quasi totalità delle merci viaggianti lungo il corridoio del Brennero.

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 che creano molta occupazione, per esempio quelli per conservare il territorio e recuperare gli sprechi energetici;
- attacca i fondamenti della democrazia perché impone con ogni mezzo opere non condivise dalle popolazioni che abitano nei territori investiti.

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 sono state offerte al pubblico soltanto le minime informazioni rese obbligatorie dai procedimenti burocratici ad esito predeterminato.

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: secondo stime governative incomplete e solo parzialmente aggiornate costerebbe all'Italia circa 22 miliardi (al lordo dei contributi UE che vanno comunque considerati risorse pubbliche); secondo nostre caute stime circa 53 miliardi. 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 reali di costo, omettendo in particolare di precisare se i costi previsti nei provvedimenti autorizzativi comprendono per esempio: tutti gli oneri per il finanziamento, accollo dei rischi, spese generali di gestione, spese per le mitigazioni ambientali, spese per le opere compensative. E infatti per lo più non li comprendono.

La ricostruzione che facciamo: a) indica come sarebbero ripartiti gli oneri tra i vari soggetti pubblici che partecipano all'impresa, assumendo che è ormai tramontata l'ipotesi di un consistente intervento fino al 30% di capitali privati (sia pure ben garantiti dalla parte pubblica); b) dà conto delle stime ufficiali più aggiornate; c) propone la nostra 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 50 % ¹
	Italia	30 %	
	Austria	30 %	
	Autostrada A22	5 %	
	Autostrada A13	5 %	
Tratte di accesso Sud	Stato, RFI, Prov. autonome di Bolzano e Trento, Reg. Veneto	99 %	Impegno a carico dell'Italia 100 %
	Autostrada A22	1 %	
	Unione Europea	-	

Viene continuamente 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 non produrrebbe variazioni nelle stime che seguono. I promotori parlano con insistenza di un contributo finanziario della UE fino al 20% per le tratte di accesso Sud; l'ipotesi è formalmente ammissibile secondo le nuove regole UE, ma senza effetti sulla provenienza

¹ I contributi UE sono risorse pubbliche e i contributi dei soggetti privati a prevalente proprietà pubblica (come la A22) si devono considerare spesa pubblica.

pubblica degli stanziamenti.

Trafo di base con opere accessorie				
Costi in miliardi di Euro secondo stime ufficiali e stime indipendenti				
<i>Fonte stima ufficiale</i>	<i>Costo stima ufficiale</i>	<i>Fonte stima indipendente</i>	<i>Costo stima indipendente</i>	<i>Oneri per l'Italia</i>
Austria, 2009-2011, Corte dei Conti	24			12,00 ²
Austria, 2013, Governo	10,007			5,003
Italia, 2014, Programma Infrastrutture Strategiche allegato al DEF	9,73 ³			4,865

Tratte di accesso Sud, 196 km				
Costi in miliardi di Euro secondo stime ufficiali e stime indipendenti				
<i>Fonte stima ufficiale</i>	<i>Costo stima ufficiale</i>	<i>Fonte stima indipendente</i>	<i>Costo stima indipendente</i>	<i>Oneri per l'Italia</i>
Analisi costi-benefici, 2004-2007	12,225			12,225
Programma Infrastrutture All. al DEF 2014	4,286			4,286 ⁴
		Nostra stima partendo dalle stime italiane sul costo del traforo di base	16,52	16,52
		Nostra stima partendo dalle stime della Corte dei Conti austriaca sul costo del traforo di base	40,96	40,96

Ma in Italia l'incremento medio dei costi dei programmi TAV dal 1991 al 2007 è stato di circa

² Questa stima è compatibile con le stime indipendenti espresse nel tempo [Società Nuova Quasco (Italia, 2007) con 9,4 miliardi; esperto austriaco di trasporti Knoflacher, 2007, fra 9 e 11 miliardi; esperto austriaco di trasporti Herry, 2006, con 15 miliardi] e quindi le assorbe.

³ Il Programma Infrastrutture Strategiche allegato al DEF (Documento di Economia e Finanza) 2015 presenta invece, a sorpresa e senza spiegazioni, un costo ridotto a 8,8 miliardi di cui 4,4 a carico dell'Italia. Non riteniamo di poter assumere come riferimento questa nuova stima ufficiale di costo.

⁴ Questa stima è incompleta perché riguarda solo i lotti prioritari 1-4, trascurando il costo di circa 84 km di opere su 196 della linea di accesso Sud.

5,5 volte. Ci sono molti segnali che sull'asse del Brennero possa succedere lo stesso.

COSA POTREMMO FARE CON COSÌ TANTI SOLDI

Secondo le stime ufficiali della Corte dei Conti austriaca un km del traforo di base del Brennero costerebbe più di 436 milioni. Ma in questo esempio prendiamo pure come base il costo ufficiale italiano stimato dal Programma Infrastrutture Strategiche allegato al DEF 2014, secondo cui quel km costerebbe circa 177 milioni.

In un periodo in cui in nome della crisi vengono demoliti servizi pubblici e quadro di vita di tantissime persone questa somma 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 traforo di base in Trentino 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);
- 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 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 nostro 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 e non sono adatte per il

trasporto merci.

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 inizialmente contribuito con propri capitali nella misura del 60%. 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 60% non hanno versato la loro quota. I finanziamenti privati perciò altro non sono stati che prestiti delle banche a TAV SpA, che li ha usati - insieme al 40% di fondi pubblici ⁵ - 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 (associazioni di 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 per restituire i capitali presi in prestito ed i relativi interessi; la società si è estinta, 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.

Si potrebbero fare altri esempi equivalenti.

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”.

Tra il 2000 e il 2014 sono state riformate e rilanciate modalità di contrattualizzazione e di sostegno finanziario per opere pubbliche senza copertura finanziaria dalle denominazioni astruse come la finanza di progetto, i contratti di disponibilità, le obbligazioni di progetto: tutti sistemi che creano forti vincoli per i bilanci pubblici del futuro, obblighi legali di garanzia per le amministrazioni aggiudicatrici, altro debito occulto, ma consentono di non rispondere domani a chi oggi decide sulle opere e ne trae privati vantaggi.

Tra il 2011 e il 2014 Governi e Parlamento hanno poi approvato nuove regole per: a) tentare

⁵ Alla fine degli anni 1990 questa quota è poi salita al 50% a seguito di un contratto di programma tra Stato e Ferrovie dello Stato con corrispondente riduzione della quota di finanziamento privato.

di attirare ancora più investimenti privati nel settore, con poco successo; b) costruire mostruosi meccanismi di incentivazione per superarne le resistenze; b) accelerare le procedure di decisione sulle infrastrutture strategiche prioritarie; c) attenuare vincoli e controlli di ogni tipo; c) diminuire le risorse per le opere di compensazione e mitigazione degli impatti ambientali.

Non ci sono elementi tali da far escludere che pure 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 costerebbe in Italia tra 900.000 e 2.100.000 Euro l'anno (a seconda dei costi ufficiali presi come base).

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, 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 congestionate da decenni di cantieri.

Anche i pretesi vantaggi per l'economia locale sono 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 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 circa 30 portali di galleria e ai circa 10 tratti all'aperto; distruzione certa di molte risorse idriche superficiali e sotterranee; consumo irreversibile di territorio; forte disturbo delle attività agricole; deturpazione di paesaggi ed ecosistemi.

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

danni alle risorse idriche

- 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 un 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.

In fase di eventuale futuro esercizio la nuova ferrovia produrrebbe poi 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 è molto inferiore alle stime dei progettisti

Il traffico merci su strada è stato stimato dai progettisti con metodologie scorrette; comunque tutte le previsioni che lo davano in aumento costante si rivelano infondate. La quantità di traffico stradale merci può essere fortemente ridotta con misure immediate e non può 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, che è stata aggiornata anche dai

progettisti nel giugno 2014 da 18 milioni di tonnellate nette all'anno (stima del 2002) a 29,5 milioni di tonnellate nette 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 2009, un volume di ben 10 milioni di tonnellate nette di merci in meno rispetto a due anni prima, attestandosi a 25,8 milioni di tonnellate nette. È vero che negli anni successivi il traffico ha ripreso a crescere ma è anche vero che questa crescita è stata ed è molto più lenta delle previsioni e che lo scostamento tra il traffico reale (secondo l'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero) e quello previsto dai progettisti è ben superiore al 30%. Nel 2013 questo traffico è diminuito leggermente rispetto al 2012 attestandosi a 29 milioni di tonnellate, un valore comunque lontanissimo dalla capacità massima stimata della A22 (45 milioni di tonnellate all'anno).

Infine, il traffico complessivo su strada e ferrovia tra il 2004 ed il 2013 è diminuito passando da 41,3 a 40,7 milioni di tonnellate.

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 poche sistemazioni 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.

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.

In Italia e sul corridoio del Brennero le ferrovie fanno viaggiare i treni merci con un carico molto inferiore alle reali potenzialità della linea: i giorni di esercizio equivalenti sono circa 250 invece dei 350 di Austria e Svizzera. I treni merci previsti dal modello di esercizio sono 137 al giorno invece dei 180/200 possibili. Infine la capacità media per treno prevista dai

proponenti è di 461 tonnellate nette/treno, meno della metà di quella tecnicamente possibile ⁶.

Senza arrivare ad applicare i migliori standard internazionali di efficienza ma con un minimo miglioramento tecnico ed una sapiente gestione adatta alla situazione italiana ⁷ la modernissima ferrovia storica del Brennero potrebbe trasportare oggi fino a 40,5 milioni di tonnellate nette per anno a fronte dei 14 milioni attuali.

Si trova conferma del generale sottoutilizzo dei valichi ferroviari alpini nel notissimo dato secondo cui Brennero, Frejus, Gottardo, Sempione e Tarvisio sarebbero sfruttati mediamente al 35%.

Non si possono 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 deve essere 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. È 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 di origine e destinazione non nazionale in Italia dipende da un assetto dei flussi commerciali mondiali che non sarebbe certo modificato da una nuova ferrovia 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 dell'apertura delle rotte navali antiche; 2)

⁶ Nella prima metà del 2014 Rail Traction Company SpA ha annunciato di aver sperimentato e avviato, con il consenso di RFI, l'esercizio di treni merci con 1.500 tonnellate lorde di massa trasportata, pari a 1.080 tonnellate nette di merci.

⁷ Considerando cautelativamente 300 giorni operativi all'anno, 180 treni merci al giorno e 750 tonnellate nette come portata media per treno.

non è certo che la Germania decida di integrare il prolungamento verso Monaco di Baviera; 3) i tunnel ferroviari svizzeri del Lötschberg (già in servizio) e del Gottardo (in servizio dal 2016) cattureranno buona parte del traffico merci dalla Germania verso in Sud Europa; 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, che non lo respinge ma che nei grandi corridoi di trasporto prevede e finanzia molti tipi di interventi di modernizzazione sulle linee convenzionali 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 per i periodi di programmazione 2000-2006, 2007-2013 e 2014-2020 figurano in primo piano, per esempio: mobilità durevole delle merci; uso ottimale e ristrutturazione sia delle capacità sia delle infrastrutture esistenti; collegamenti e interconnessioni per eliminare le strozzature, ultimazione dei raccordi mancanti e completamento delle linee ; miglioramento dell'interoperabilità; promozione dell'intermodalità; aumento della sicurezza e dell'affidabilità delle linee; incremento di efficienza nella logistica.

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 nazionali 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 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 ha dichiarato che le opere ipotizzate sono richieste dai politici italiani e austriaci, non imposte dalla UE; e che di misure per l'eventuale passaggio delle merci da strada a ferrovia non si è mai discusso.

9. Le alternative: 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 affermare 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' "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 subito alcune precise misure di politica del traffico:

1. uguali tariffe autostradali al km per veicoli pesanti in Austria, Svizzera e Italia nelle sezioni di valico fino all'intersezione con la rete restante. A fine gennaio 2014 un TIR di 40 T, Euro 4 e 5 assi, pagava a tariffa diurna in media circa 107,58 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)⁸ mentre pagava 17,72 ct/km (compresa IVA al 22%) sulla A22 (con il tratto assai più lungo, 226 km, tra Verona Nord e il passo). È ovvio perciò che al Brennero transitano, per ragioni di convenienza, circa⁹ il 27% di c.d. traffico deviato (che percorre più di 60 km rispetto al percorso più breve);
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 facilmente queste politiche;
3. attuazione del sistema "Borsa dei transiti alpini", un meccanismo già adottato in Svizzera

⁸ 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 (visto che ASFINAG.AT in questo caso non dichiara distanze).

⁹ Inoltre è almeno il 28% del totale il traffico deviato che percorre fino a 60 km in più rispetto al percorso più breve (cfr. Amt für Gesamtverkehrsplanung, Verkehrsbericht 2009, Land Tirol).

che in pratica si risolve nella fissazione di tetti annuali insuperabili per il traffico merci su gomma;

- 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 circa 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: 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 alimentano 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 ¹⁰:

Km totali 219 dal valico del Brennero a Verona		
Km 23 per la sezione italiana della galleria di base del Brennero		
Km 196 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 34 in VENETO	lotto prioritario 6	Confine Nord in galleria con il Trentino - Pescantina
	lotto prioritario 4	Ingresso a Verona

¹⁰ 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, 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 (anche con il nostro aiuto);
- 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 che si oppongono al progetto. Da Nord a Sud:

Comitato No TAV di Lavis lavisnotav@yahoo.it

Comitato No TAV di Trento comitatonotavtrento@gmail.com

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

Comitati trentini NO TAV e persone singole si incontrano periodicamente anche nell'assemblea del presidio Acquaviva Resistente e nel Coordinamento Trentino No TAV.

Su alcuni siti 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 e problemi della logistica di corridoio, quadro normativo, cronaca:

<http://www.notavbrennero.info>

<http://www.notavmammemarco.it>