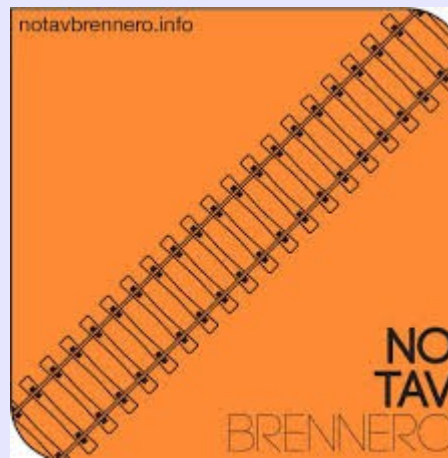


IL PROGETTO DELLA NUOVA FERROVIA DEL BRENNERO

CRITICITÀ E PROPOSTE ALTERNATIVE



Mori, 7 gennaio 2016

I. IL PROBLEMA

**II. PERCHÉ LA SOLUZIONE PROPOSTA
DALLA P.A.T. È INEFFICACE E DANNOSA**

III. LA SOLUZIONE ALTERNATIVA

PARTE I

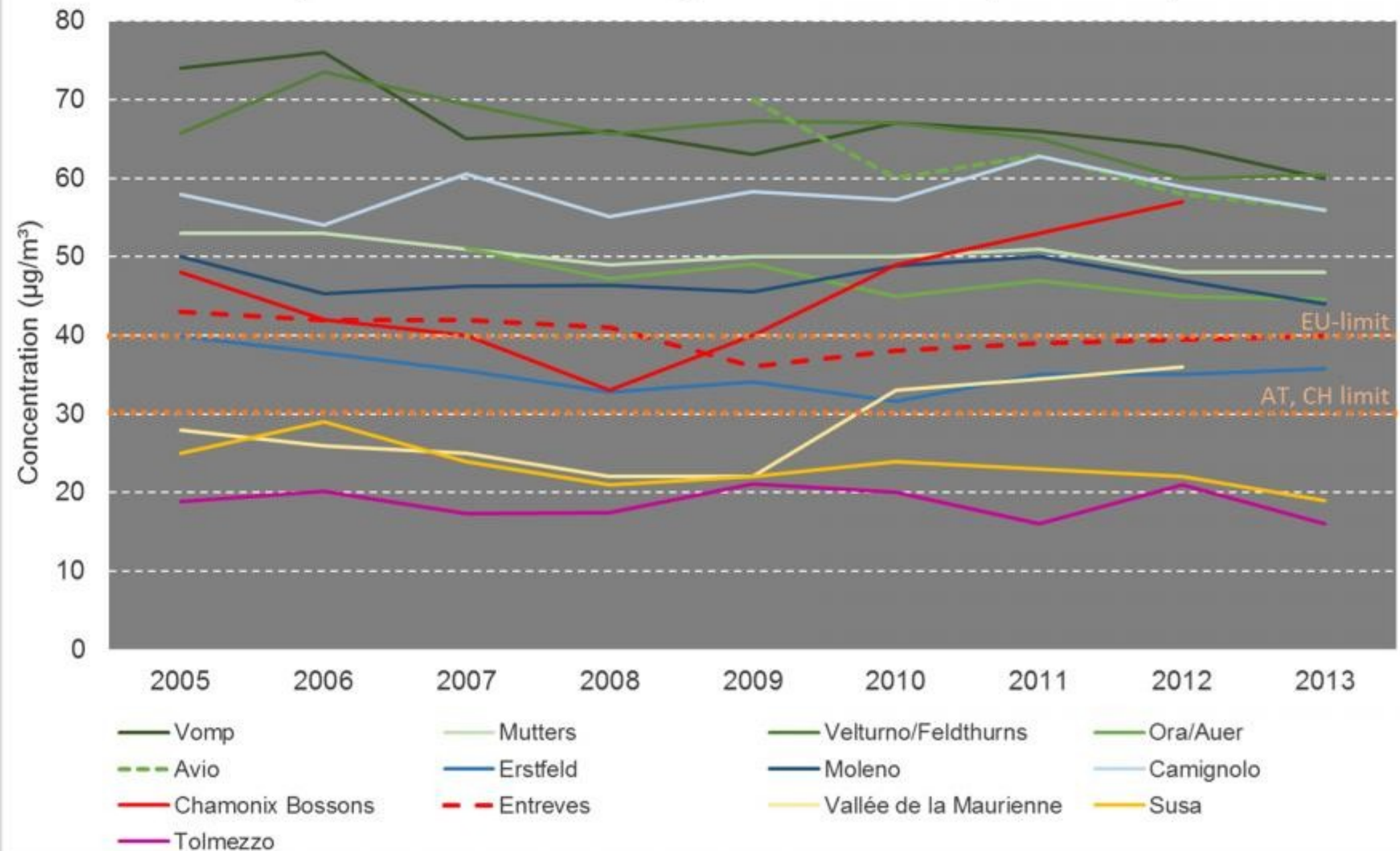
IL PROBLEMA

**IL TRAFFICO DI TIR SULLA A22
CAUSA UN GRAVE INQUINAMENTO**

DATI ISPRA 2012

CITTÀ	NOME STAZIONE RILEVAMENTO	CONCENTRAZIONE MEDIA ANNUA NO ₂
ROMA	FERMI	78
TORINO	TO-CONSOLATA	65
BOLZANO	A22	65
MILANO	SENATO	64
ALA (TN)	A22	63
PESCARA	VITTORIO EMANUELE	63

NO₂ Trend in annual average concentrations (2005-2013)



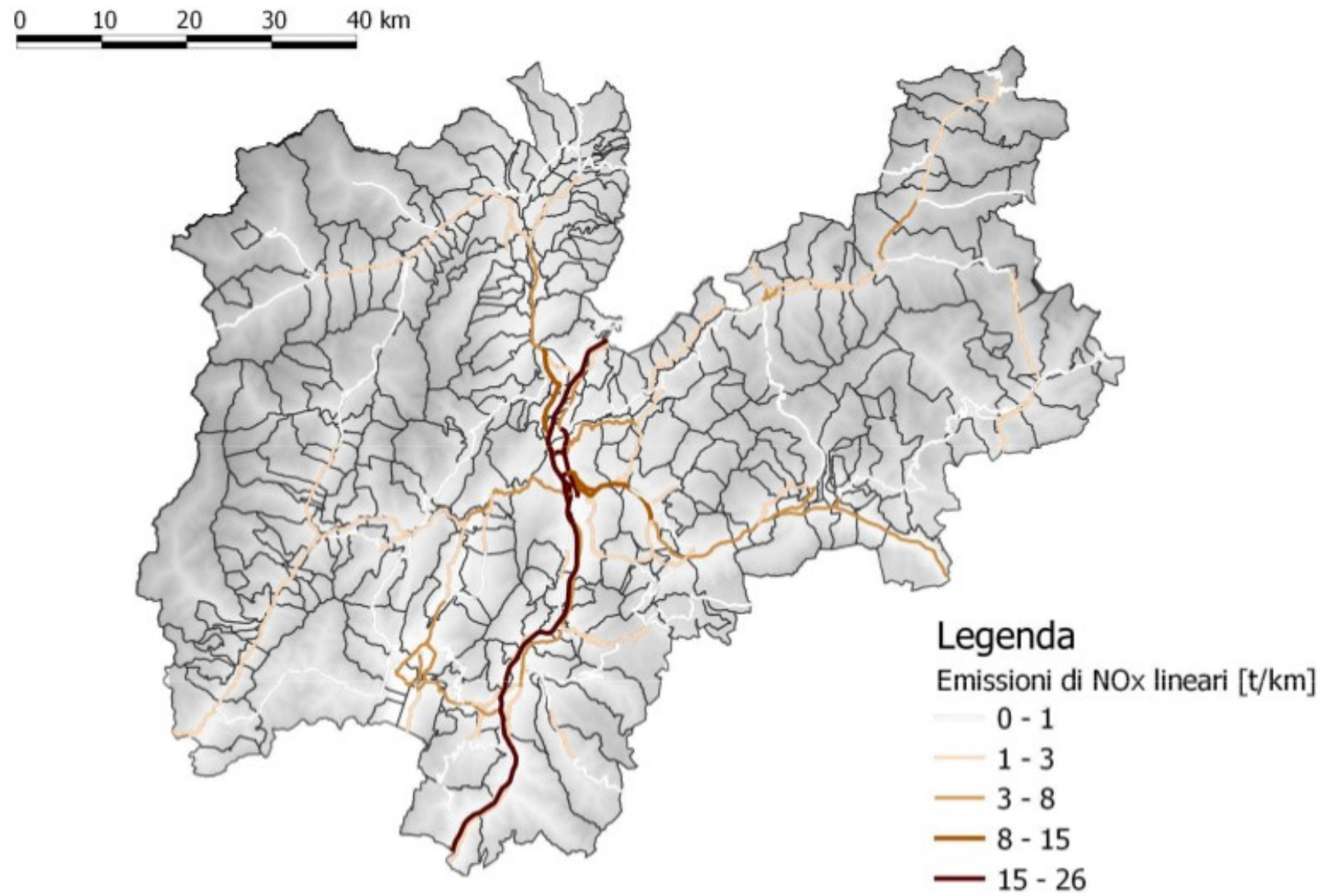


Figura 37 - Emissioni di NO_x per le sorgenti mobili lineari

EFFETTI NO₂ SULL'UOMO

Provoca specifiche patologie:

- **bronchiti, allergie, irritazioni e edemi polmonari** che possono portare anche al decesso
- **cancro (OMS ottobre 2013)**

DIRETTIVA 2008/50/CE

01/01/2015

LIMITE NO₂

40µg/m³

**AGENZIA PER L'AMBIENTE
PROVINCIA DI BOLZANO 2011**

RISPETTO LIMITE NO₂

**RIDURRE EMISSIONI E TRAFFICO DELL'A22
DEL 40-50%**

CONSEGUENZE ATTUALE POLITICA DEI TRASPORTI

I CITTADINI RESPIRANO ARIA INQUINATA

I CITTADINI DEVONO PAGARE LE MULTE UE

PARTE II

SOLUZIONE DEL PROBLEMA SECONDO PROMOTORI TAV

**NUOVA LINEA FERROVIARIA
AD ALTA VELOCITÀ E CAPACITÀ**



**SPOSTARE TRAFFICO MERCI DA STRADA A
ROTAIA**

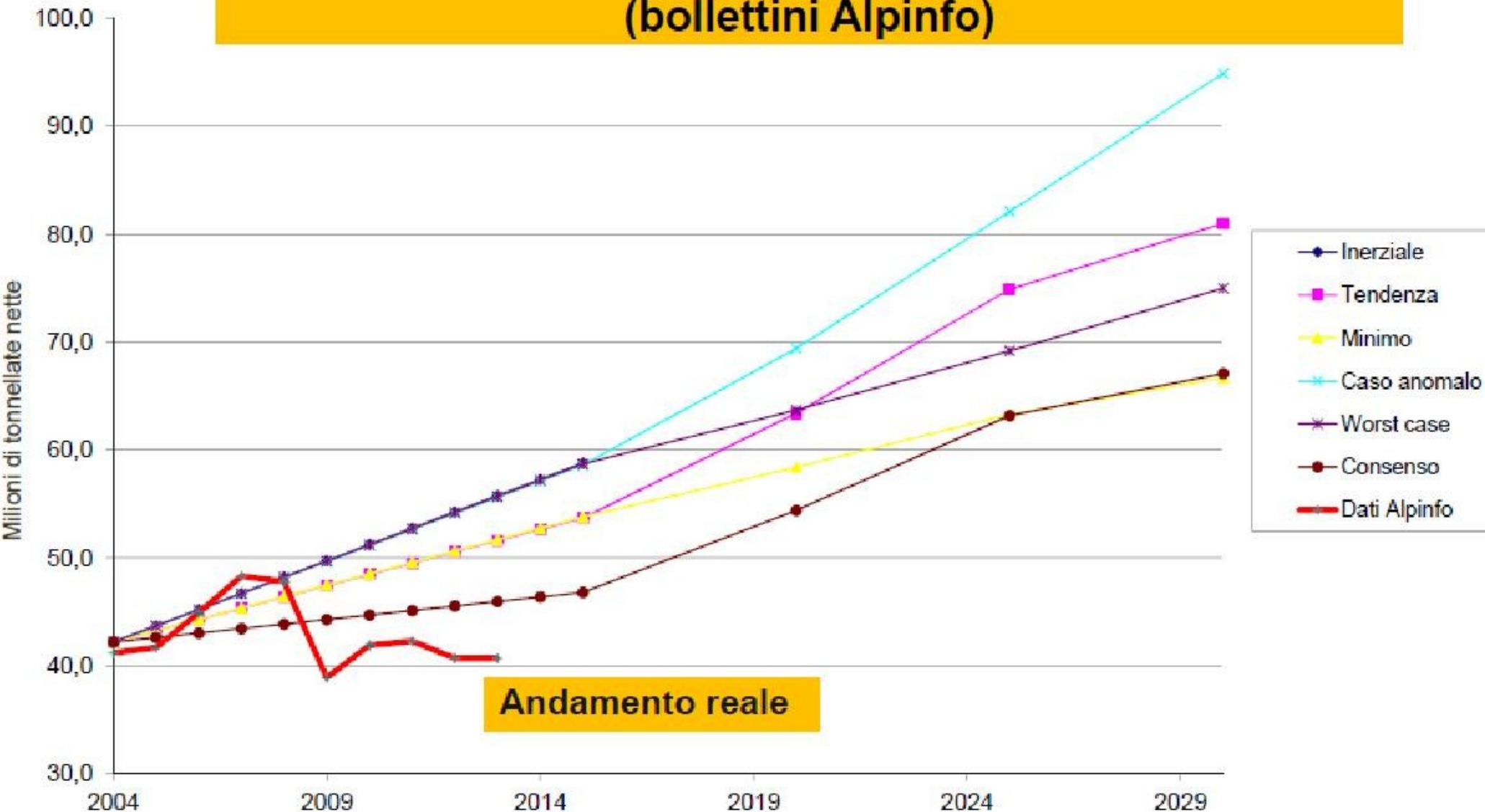
ARGOMENTI A FAVORE DEL PROGETTO

**1)TRAFFICO IN COSTANTE ED
INARRESTABILE AUMENTO**

**2)FERROVIA ESISTENTE DI CAPACITÀ
INSUFFICIENTE E INADEGUATA**

1) TRAFFICO MERCI LUNGO L'ASSE DEL BRENNERO

Confronto tra previsioni di traffico su strada e ferrovia (studio sul bilancio energetico Bbt 2010) e traffico reale (bollettini Alpinfo)



Andamento reale

Sovrastima previsioni rispetto al traffico reale 2013

Tonnellate nette

+ 15,8 milioni

Percentuale

+ 38,8 %

Analisi Costi-Benefici BBT 2007

Tasso crescita traffico previsto
+ 2,2% / 3,3% all'anno

Traffico reale 2004-2013 (ALPINFO 2013)

2004	2013	Δ %
41,32	40,72	- 1,4

2) FERROVIA ESISTENTE DI CAPACITÀ INSUFFICIENTE E INADEGUATA



Il Corridoio del Brennero

- principale asse di traffico merci e viaggiatori in Europa
- la ferrovia storica, pensata nel XIX sec. è in esercizio dal 1867 e da allora l'infrastruttura è rimasta pressoché inalterata
- **attualmente considerata di capacità insufficiente**
- forti pendenze, stretti raggi di curva, necessità di cambio motrice al Brennero
- velocità media di percorrenza bassa e non concorrenziale con il trasporto su gomma



TRAFFICO FERROVIARIO 2013

11,7 mil tonn nette

(fonte ALPINFO 2013)

CAPACITÀ FERROVIA ESISTENTE SECONDO PROMOTORI NEL 2007

18,5 milioni tonnellate nette

148 treni/giorno * 500 tonn/treno * 250 giorni/anno

(Analisi Costi-Benefici 2007)

CAMBIO DI MOTRICE AL BRENNERO?

Rail Traction Company utilizza:

- 10 locomotive Siemens
- 20 locomotive Bombardier

Tutte queste sono **politensione** e quindi utilizzabili sulle reti italiana, austriaca e tedesca.

FORTI PENDENZE E STRETTI RAGGI DI CURVA?

**LUNGHEZZA
TRENI**

**TONNELLATE
LORDE**

**FERROVIA
ATTUALE**

600

1300

FONTE: RTC 2015

**NUOVA FERROVIA
DEL BRENNERO**

750

1600

FONTE: BBT SE
2014

CAPACITÀ FERROVIA ESISTENTE SECONDO P.A.T. NEL 2014



Trasporto delle merci

INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

SCENARIO
A MEDIO
TERMINE
(2015-20)

ATTIVO IL RADDOPPIO
DELLA TRATTA IN
AUSTRIA

POLITICHE DI
TRASPORTO E FISCALI
FAVOREVOLI ALLA
FERROVIA

POTENZIAMENTO DELLA
INTERMODALITA'

PREVISIONE MERCI
MOVIMENTATE PER
STRADA
34 MIO.T/ANNO
(+3 MIO.T/ANNO)

POSSIBILITA' DI
TRASPORTO PER
FERROVIA
29 MIO.T/ANNO
(+11 MIO.T/ANNO)

LE NOSTRE STIME

CAPACITÀ TRENO

750 tonn nette

NUMERO TRENI MERCİ/GIORNO

180

N.B. oggi 66-82 treni/giorno ma
possibili 180-200 treni/giorno (fonte
Prog. Def. Lotto 1)

GIORNI OPERATIVI ANNUI

300

N.B. Austria = 350

CAPACITÀ TEORICA

750 *

180 *

300 =

40,5
milioni tonnellate
sulla ferrovia storica

!

40,7
milioni tonnellate
traffico totale Brennero 2013

**IL PROGETTO TAV BRENNERO
È
INUTILE E SBAGLIATO**

UN ESEMPIO DI CONFERMA UFFICIALE



**Valutazione indipendente dell'Analisi Costi Benefici
ufficiale della nuova galleria di base del Brennero.
Rapporto ACB 2004**

Paolo Beria
Raffaele Grimaldi
Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

28 ottobre 2014

COSTO ITALIA PROGETTO TAV BRENNERO-VERONA

53 miliardi di euro

12 miliardi (Corte dei Conti Austria 2009)	Tunnel di base del Brennero
39 miliardi (50% costo/km Austria BBT + costo/km tratta all'aperto MI-BO 53 mil/km)	Tratte accesso Sud
2 miliardi	Tratte accesso sud (opere accessorie)

La commissaria europea ai trasporti Violeta Bulc il 17 febbraio 2015 ha dichiarato:

“Non è previsto che la costruzione e il funzionamento della galleria di base del Brennero forniscano un potenziale ritorno sull’investimento”.

STATO AVANZAMENTO LAVORI

NOVEMBRE 2015

42 Km scavati

SU

640 km di nuove gallerie (Italia) + 23 km tratte
all'aperto + parte Austria BBT

2% del totale

PARTE III

LE SOLUZIONI ALTERNATIVE

- **POLITICA DEL TRAFFICO
PRO-FERROVIA**
- **UTILIZZO OTTIMALE FERROVIA
ESISTENTE CON TECNOLOGIE
ALL'AVANGUARDIA**

**IL TRAFFICO MERCI SU ROTAIA
VIENE
OSTACOLATO!**

Intermodalità colpita da una crisi nera

Cancellato anche il treno giornaliero per Colonia

Arcese e Sae spostano l'attività su Verona mentre Rfi smobiliterà le motrici

FRANCO GOTTARDI

regista di *Cruciverba*

Trento perde l'ultimo treno di intermodalità pura, di quelli che trasportano il bilico di un Tir ma senza motrice. Dal prossimo 20 dicembre, quando avverrà il cambio stagionale di orario, è ufficialmente soppresso il Trento-Colonia, due convogli che ogni giorno coprivano la tratta in andata e ritorno.

Il collegamento è gestito da una Company Train tra due grosse aziende di trasporto trentine, la Arcese e la Sae. La prima tramite il suo amministratore delegato ha annunciato qualche settimana fa l'intenzione, a seguito delle difficoltà del mercato trentino e di quello altoatesino, di riposizionare la

Interbrennero



Per noi un brutto colpo ma non voglio licenziare i sette operai specializzati

Flavio Maria Tarolli

sua attività su Verona. Restava la speranza di salvare la coppia di treni affiancando alcuni nuovi soci alla Sae. Una speranza che però si è volatilizzata per la decisione della società, che ha sede all'interporto, di rinunciare a sua volta. Una scelta accolta con un certo rammarico da Flavio Maria Tarolli, direttore di Interbrennero, la società che gestisce lo scalo intermodale. «Fino a poco tempo fa - racconta - Sae ci aveva garantito che con le stesse tariffe e cadenzamenti avrebbe confermato la sua presenza. Noi siamo riusciti a fare un'offerta addirittura migliore, facendo scendere la tariffa dagli attuali 565 euro a tratta per bilico a 513 euro, organizzandoci per con-

to nostro e bypassando l'intermediario Cemat, ma purtroppo l'azienda ha cambiato opinione». Resta adesso un luccichio di speranza di rimpiazzare le due ditte in partenza con i nuovi soci locali, affiancati ad alcune aziende olandesi che sembrano interessate. Altrimenti un'altra pedina del traffico intermodale uscirà di scena.

La cancellazione della Trento-Colonia è l'ennesima conferma della crisi profonda del settore del trasporto e in particolare del trasporto intermodale da gomma a rotaia. Appena due anni fa lo scalo dell'interporto era il capolinea di 18 coppie di treni giornalieri. Oggi ne sono rimaste solo cinque, che diventeranno quattro dopo il 20 dicembre. Un riflesso della più generale crisi delle aziende di trasporti, che vede nella Martinelli di Ala l'ultima vittima ma che altre ne ha mietute in tempi recenti, aziende che hanno ridotto drasticamente o chiuso l'attività. Una crisi che si ripercuote anche sui bilanci di Interbrennero, società controllata dalla Provincia, che dallo scorso anno si ritrova con il bilancio in rosso per 1,4 milioni. Con la cancellazione di quest'ultimo treno se

ne andranno altri 580 mila euro di fatturato annuo. Ma soprattutto diventano a rischio sette posti di lavoro, a cui si aggiungono quelli dell'indotto locale. Questo personale specializzato non viene infatti utilizzato per i treni cosiddetti Rola, l'autostrada viaggianti dove i tir salgono interi, motrici e bilico assieme. «Io non voglio ricorrere però ai licenziamenti - assicura Tarolli - perché si tratta di gruisti capaci, tutta gente che lavora bene. Credo che assieme alle parti sociali si debbano trovare delle soluzioni nell'attesa di una ripresa del mercato». Le prospettive però per il futuro non sono rosee. Il problema principale che si sta profilando minaccioso è l'abbandono dello scalo trentino da parte di Rete Ferroviaria Italiana che vuole dismettere l'utilizzo delle motrici diesel a Roncafort. Nelle strategie di riorganizzazione e razionalizzazione del colosso ferroviario pare ci sia la concentrazione del traffico intermodale su alcuni poli maggiori, tra cui c'è Verona ma non Trento. E questo diventa un grosso problema perché mentre i treni Rola possono essere composti su alcuni assi elettrificati da Interbrennero su altri non si potrà più lavorare. Inoltre il diesel serve ad esempio per gestire il settore del trasporto del porfido, che ora vive a sua volta una crisi profonda ma che fino a poco tempo fa partiva da Trento su convogli diretti verso sud. E sarebbe indispensabile in caso di ripresa dell'attività interportuale, magari sostenuta dalla Cartiera o da una ripresa dell'attività della Memc di Merano, colosso del fotovoltaico che si appoggiava su Trento per il trasporto su rotaia.

La dismissione dei diesel Rfi sarebbe insomma l'ennesimo colpo a un settore su cui l'ente pubblico, con l'allestimento dello scalo di Roncafort, ha investito negli ultimi anni tantissime risorse.

**IL TRAFFICO MERCI SU GOMMA
VIENE INCENTIVATO**

Prezzo pedaggio valichi alpini 2014

(TIR euro 4 con 5 assi)

Austria 107 cent/Km

Svizzera 74 cent/Km

Italia 17 cent/Km

in Italia costa circa **5 volte in meno** rispetto ad
Austria e Svizzera

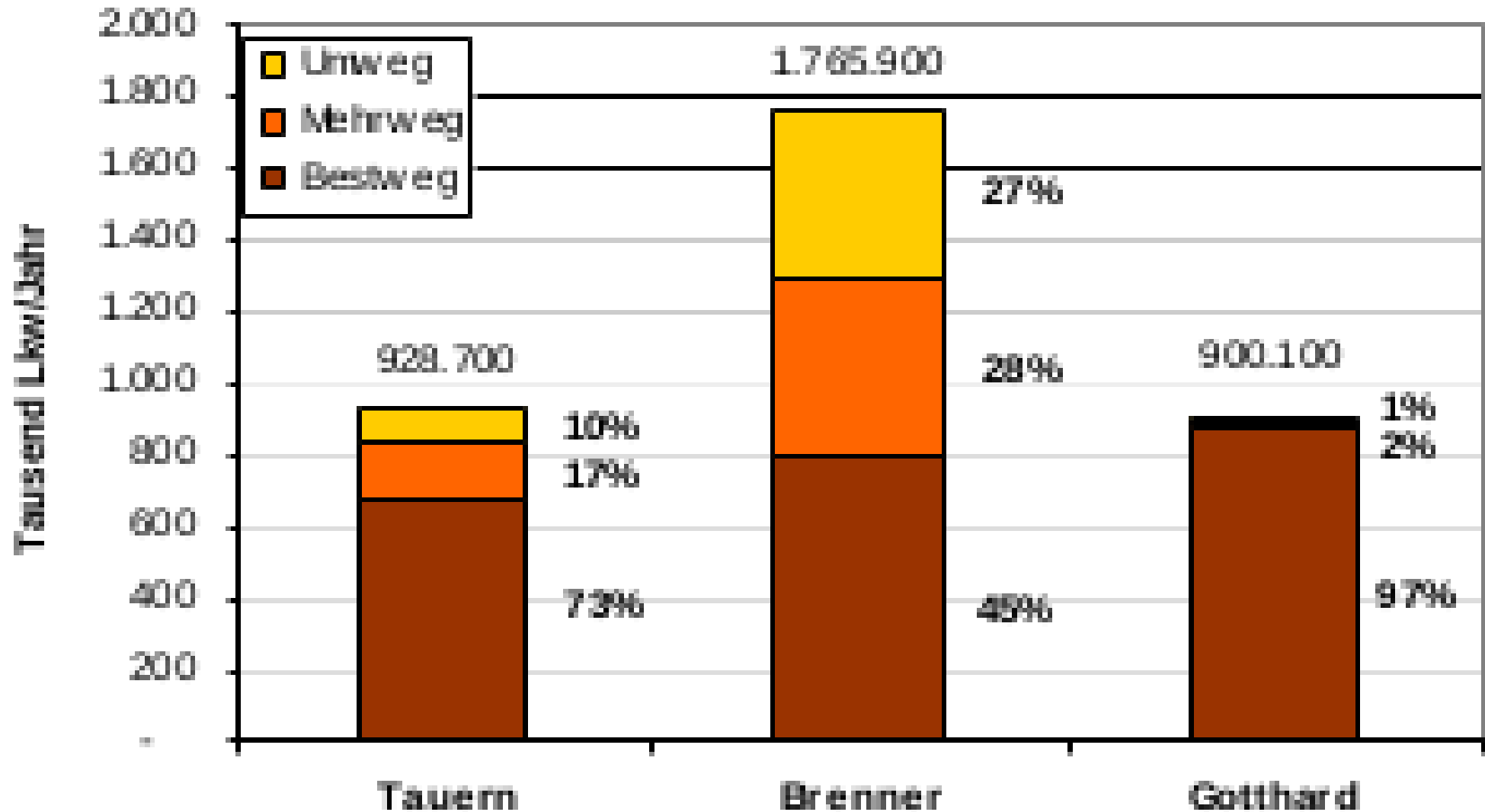
•**Prezzo Diesel Austria**

- 21%

rispetto a prezzo Diesel Svizzera

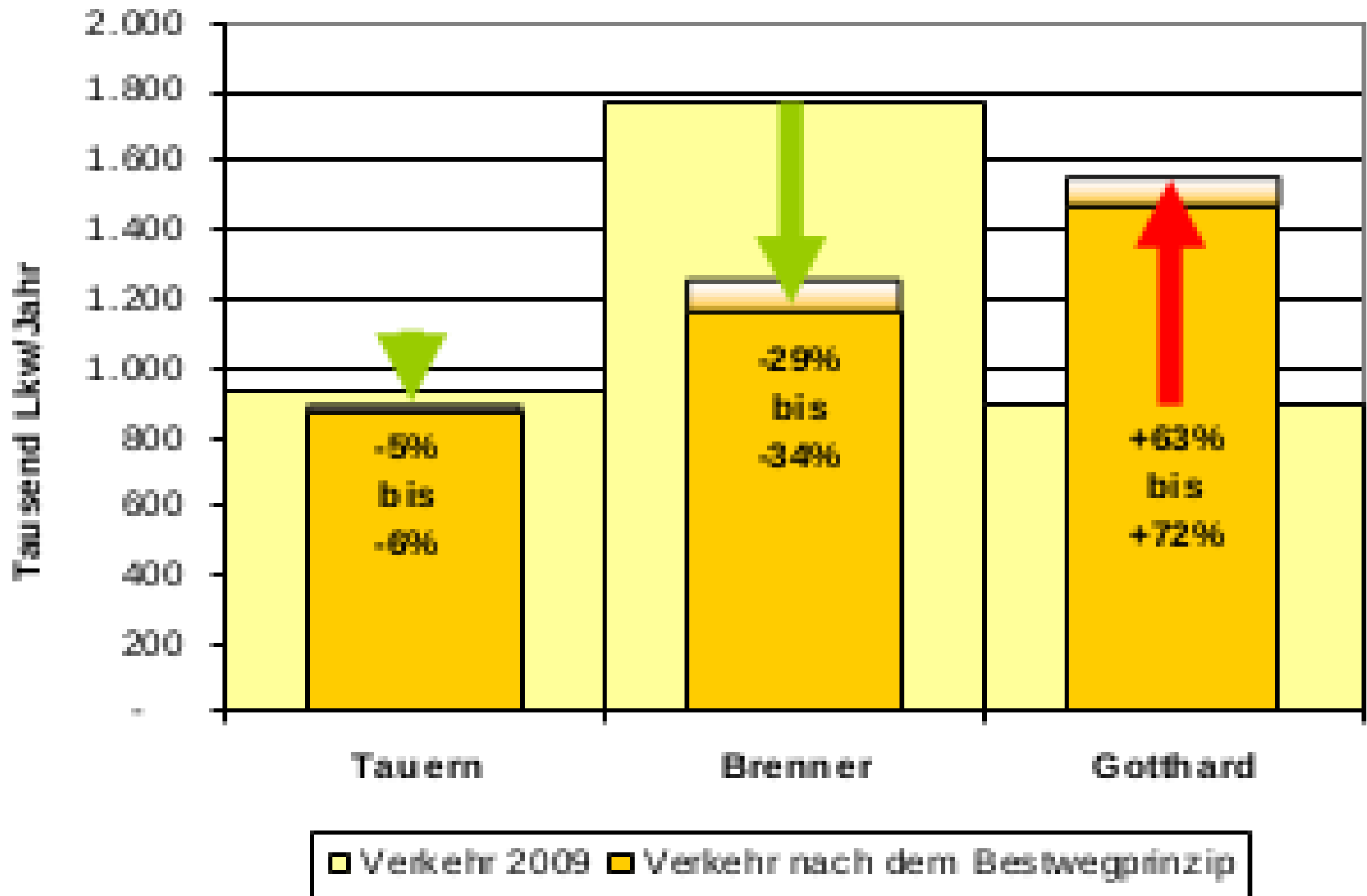
Alpenquerender Lkw-Verkehr 2009

Anteile Bestweg-, Mehrweg- und Umwegverkehr (Schwellenwert 60km)



Alpenquerender Straßengüterverkehr

Verlagerungspotential



**Lo spostamento del traffico merci
deve avvenire oggi e non tra 30 anni!**

Problema traffico deviato

Equiparazione dei pedaggi autostradali
sui valichi alpini

↓ **1/3 del traffico pesante
sulla A22**

Una nuova politica del traffico

1. **divieto di circolazione notturno** per il traffico pesante
2. **divieti settoriali** per merci ingombranti e pesanti, non deperibili, a basso valore aggiunto (vd. Austria dal 2016)
3. l'attuazione del sistema di “**Borsa dei transiti alpini**”
4. il rispetto effettivo degli **obblighi dell'autotrasporto**

↓ **1/3 del traffico pesante
sulla A22**

Riduzione dell'inquinamento acustico della ferrovia esistente

barriere antirumore continue

gallerie artificiali

materiale rotabile silenzioso di ultima generazione

minori velocità dei treni nei tratti urbani abitati

sostituzione elementi strutturali obsoleti
(p.e. ponti in ferro)

VOGLIAMO

RESPIRARE ARIA PULITA OGGI

RISPETTARE IL NOSTRO TERRITORIO

VALORIZZARE LE NOSTRE RISORSE

GRAZIE PER L'ATTENZIONE!

