

# Sommario

Dedicato alle valli e alle montagne del Trentino Alto Adige/Südtirol	2
I progettisti raccontano che	2
Contro il progetto: 10 ragioni del no	3
1. Ha costi insostenibili	3
2. Aumenta il debito pubblico	6
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	11
7. L'Italia non è un corridoio per merci	12
8. Non è l'Europa ma l'Italia a volere l'opera	13
9. Le alternative ci sono, il traffico su gomma si può diminuire subito	14
10. Le alternative ci sono, cambiamo modo di produrre e consumare	15
Tu cosa puoi fare	16
I tracciati di progetto	16
Informazioni utili	

## ***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 di Euro
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 satura?	NO
La impone l'Europa?	NO
Perché serve allora?	Mmmmmmh

## Dedicato alle valli e alle montagne del Trentino Alto Adige/Südtirol

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.

In Alto Adige/Südtirol ed in Trentino si diffonde la consapevolezza che il progetto della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Innsbruck-Verona promette grandi devastazioni ambientali, gravi disagi per la popolazione, costi improponibili, senza rispondere a nessuno degli obiettivi dichiarati. Il Coordinamento Trentino No Tav lavora per trasformare questa consapevolezza in opposizione attiva di tanti. Il percorso che conduce a sconfiggere il progetto è lungo e difficile, ma non impossibile.

La partita è aperta anche se l'arroganza dei poteri economici forti e della politica l'ha data come chiusa, non ha consultato la popolazione, l'ha informata in modo minimale e propagandistico.

Per difenderci da questo progetto proponiamo un contributo di informazione semplice che riprende tutti i motivi di contrarietà maturati in tanti anni di lavoro e che può spingere altri come noi a scegliere di impegnarsi perché la nostra terra non sia impoverita e devastata per giovare agli interessi di pochi.

### I progettisti raccontano che...

1. 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 ed alta capacità;
2. lo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia è quindi una scelta non solo necessaria ma anche ecologica;
3. la ferrovia storica del Brennero non è però adeguata a questo scopo perché tra poco sarà insufficiente per nuovi treni merci;
4. la nuova linea ferroviaria ad alta velocità è anche 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 le merci che arrivano dall'Asia attraverso il canale di Suez;
5. i costi del progetto sono chiari e affrontabili dalle finanze pubbliche appoggiate dagli investimenti privati;
6. i danni ambientali sono limitati e sostenibili;
7. L'Italia è obbligata a realizzare il progetto, imposto dall'UE.



## Contro il progetto: 10 ragioni del NO

### 1. Ha costi insostenibili

Secondo le stime ufficiali la realizzazione dell'intero progetto costerebbe all'Italia circa 11 miliardi e circa 61 miliardi secondo le nostre stime. Con le stesse risorse potremmo fare investimenti molto più proficui per tutti.

I promotori dell'opera, inoltre, non hanno mai fornito un piano economico e finanziario completo di tutte le voci di costo (come gli oneri per il finanziamento, l'individuazione e la spartizione tra soggetti pubblici e soggetti privati dei rischi economici e finanziari, l'adeguamento dei prezzi all'inflazione, i costi per la gestione e per le opere compensative).

La ricostruzione che quindi facciamo:

- indica come sarebbero ripartiti i costi tra i vari soggetti pubblici che partecipano all'impresa;
- 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);
- 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%
	Italia	15%
	Austria	15%
	Autostrada A22	5%
	Autostrada A13	5%
	Mercato finanziario (BEI, Cassa Depositi Prestiti, altri)	30%

➔ Impegno a carico dell'Italia = 35%

Modello di ripartizione dei costi		
Tratte di accessosud	Stato, RFI, Regione Veneto, Province Autonome	99%
	Autostrada A22	1%
	Unione Europea	?

➔ Impegno a carico dell'Italia = 100%



# Contro il progetto: 10 ragioni del NO

## Costi secondo le stime ufficiali e quelle indipendenti

### Traforo di base (55 km di cui 23 in Italia):

- Stima ufficiale italiana<sup>1</sup>: 8,28 miliardi (oneri per l'Italia: 2,90 miliardi)
- Stima ufficiale austriaca<sup>2</sup>: 24 miliardi (oneri per l'Italia: 8,40 miliardi)
- Stima indipendente: circa 20 miliardi (oneri per l'Italia: circa 8,40 miliardi)

### Tratte di accesso sud ed opere accessorie (195 km)

- Stime ufficiali italiane:
  - 4,02 miliardi**<sup>3</sup> (solo lotti 1-4) (interamente a carico dell'Italia)
  - 8 miliardi**<sup>4</sup> (lotti 1-4 e tratte di completamento) (interamente a carico dell'Italia)
- Stime indipendenti:
  - 18,70 miliardi**<sup>5</sup> (interamente a carico dell'Italia)
  - 19,11 miliardi**<sup>6</sup> (interamente a carico dell'Italia)
  - 52,64 miliardi**<sup>7</sup> (interamente a carico dell'Italia)



### Lotto 3 e tratte di completamento in Trentino (80 km)

- Stima ufficiale italiana<sup>8</sup>:
  - 2,70 miliardi**
- Stime indipendenti:
  - 8,01 miliardi**<sup>9</sup>
  - 22,41 miliardi**<sup>10</sup>

Oltre a queste stime, consideriamo che in Italia, tra il 1996 e il 2007, i costi dell'alta velocità sono cresciuti di sette volte rispetto ai preventivi ufficiali iniziali. Per esempio, tra il 1991 e il 2006, i costi della linea Milano-Torino sono aumentati di 7,4 volte per le sole infrastrutture a terra.

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

---

<sup>1</sup> Delibera CIPE 18.11.2010, n°83

<sup>2</sup> Corte dei Conti, agosto 2010

<sup>3</sup> 8° allegato infrastrutture, settembre 2010

<sup>4</sup> BBT-SE, 2007

<sup>5</sup> Nuova Quasco, a prezzi 2007

<sup>6</sup> Coordinamento trentino NO TAV, a prezzi 2010, a partire dalle stime italiane sul costo del traforo di base

<sup>7</sup> Coordinamento trentino NO TAV, a prezzi 2010, a partire dalle stime austriache sul costo del traforo di base

<sup>8</sup> 8° Allegato Infrastrutture settembre 2010

<sup>9</sup> Coordinamento trentino NO TAV, a prezzi 2010, a partire dalle stime italiane sul costo del traforo di base

<sup>10</sup> Coordinamento trentino NO TAV, a prezzi 2010, a partire dalle stime austriache sul costo del traforo di base

## Contro il progetto: 10 ragioni del NO

Se così fosse, tenendo conto delle specificità del progetto, i costi veri delle opere finite sui 218 km in Italia potrebbero arrivare teoricamente 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?

In un periodo in cui in nome della crisi vengono

demoliti i servizi pubblici e le condizioni di vita di tantissime persone diventano sempre più difficili, queste cifre, se davvero disponibili, potrebbero essere spese in modo molto più proficuo ed intelligente.

Basti pensare alla necessità improrogabile di interventi come l'ammodernamento dell'intera rete ferroviaria italiana esistente, la cura del dissesto idrogeologico protagonista delle più recenti alluvioni, l'arresto del folle consumo di suolo, la riduzione dei rifiuti, il restauro e il mantenimento del nostro immenso patrimonio culturale, la reale garanzia di servizi di base come l'assistenza sanitaria pubblica.

Per capire meglio quante e quali altre opere potrebbero essere realizzate con le risorse destinate all'alta velocità ferroviaria, proponiamo alcuni paralleli usando come stima il costo ufficiale minimo stimato dalla Delibera CIPE n. 83/2010, secondo cui un km di traforo di base del Brennero costerebbe circa 150 milioni di euro (e stiamo ragionando al ribasso perché le stime ufficiali austriache parlano di un costo al km pari a ben 436 milioni di euro!):

#### Con il costo di 1 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
- 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 le risorse per le grandi opere inutili, le spese militari, i partiti, le clientele, si trovano sempre. Ci dicono che il debito pubblico italiano è insostenibile, che è una delle prime cause della nostra crisi. Tacciono però 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 e organizzazioni illegali. Ecco perché si continua a spingere per realizzare opere che servono solo al 5% dei viaggiatori.

Il “modello TAV” nasce dopo la scoperta di tangentopoli, quando si è reso necessario trovare nuove risorse da dividere e nuove modalità per la loro spartizione: così le “grandi opere” hanno sostituito le “mazzette”, garantendo una quantità di risorse pubbliche spartibili legalmente fra imprenditori privati.

Il problema però era far approvare un progetto così enorme dato che spese come quelle per le linee TAV non sarebbero mai apparse accettabili, se presentate alla luce del sole. Bisognava non solo trovare i finanziamenti, ma contemporaneamente il modo di spenderli lasciando spazio alle spartizioni. Sono state allora create società miste tra le Ferrovie dello Stato al 60% e soggetti privati (grandi imprese, banche) al 40%, fingendo che i soci privati avrebbero contribuito con propri capitali, appunto per il 40%. Le Ferrovie dello Stato hanno incaricato queste nuove società (TAV SPA, Infrastrutture SPA) di realizzare tutto il programma TAV.

Al momento di partire con le opere i privati impegnati per il 40% non hanno però versato la loro quota, consapevoli del fatto che i ricavi dal TAV non avrebbero coperto nemmeno i costi di esercizio delle linee. I finanziamenti privati perciò si sono trasformati in 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. Il punto però è che questi prestiti sono stati garantiti dallo Stato!

Come prevede il modello di gestione di molte cosiddette “grandi opere”, la realizzazione delle singole linee TAV è stata affidata a trattativa privata (non erano previste gare d'appalto) a pochi contraenti generali (grandi imprese nazionali, non solo di costruzione), che per i singoli cantieri hanno usato i normali contratti di appalto:

## Contro il progetto: 10 ragioni del NO

questo si è dimostrato un altro filone di sprechi, di abusi e di infiltrazioni mafiose che fa storia a sé, fonte di enormi sovra-costi per la collettività e di enormi profitti per i privati e per le organizzazioni criminali.

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 ricevuti in prestito ed i relativi interessi. Le società si sono estinte, ma i debiti sono rimasti alle Ferrovie ed 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 che ne è derivato è stato di circa 13 miliardi.

Questo meccanismo, troppo impresentabile, è entrato in crisi, mentre la politica delle "opere grandi", distruttive e non condivise, non ha accennato ad arrestarsi.

### **Ingegneria finanziaria e manovre di governo: l'evoluzione del modello**

L'ingegneria finanziaria infatti si è organizzata per trovare nuovi strumenti che consen-

tano la realizzazione di 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 cosiddetta finanza di progetto o "project financing" è il modo normale con cui i capitali privati intervengono nel finanziamento e nella realizzazione di opere pubbliche riservandosene la gestione per recuperare l'investimento e ottenere un guadagno. In passato questo sistema non veniva usato nel settore delle opere ferroviarie, considerate poco redditizie. Ora invece le nuove norme governative eliminano quasi del 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). Ma non solo: i canoni di locazione pluridecennali addossati alle amministrazioni pubbliche per l'uso delle opere realizzate ed il problema del loro valore bancabile che aumenterebbe ancora le garanzie pubbliche sui capitali privati, sono nuovi fattori di incremento progressivo del debito pubblico occulto sempre più pericolosi.



### **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. Si è solo accennato ad alcuni impieghi alternativi nell'ambito dei servizi pubblici, per i quali si potrebbero utilizzare diversamente queste cifre.

Inoltre bisogna considerare anche che l'incertezza dei finanziamenti produce grave discontinuità dell'occupazione di settore: i lavori subiscono continui blocchi, le società di costruzione vanno in crisi, saltano i posti di lavoro. Niente di nuovo, si potrebbe obiettare, in un quadro di perdita e precarizzazione del lavoro come quello attuale.

Il punto cruciale è che 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 dell'impatto sul territorio della grande opera in questione: la preziosa agricoltura residua delle valli dell'Isarco e dell'Adige sarebbe danneggiata irreparabilmente, ed è inutile far finta di ignorare che nessuna impresa di qualità si insiederebbe in aree inquinate e congestionate da mezzi di cantiere.

#### **I pretesi vantaggi per l'economia locale sono soprattutto favole**

Le grandi imprese di costruzione sono generalmente autonome dai territori interessati dai cantieri: 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 operano con macchinari che richiedono grande esperienza. I lavoratori locali quindi non sono interessati da nessun tipo di formazione e si ritrovano ad essere impiegati nei pochi e marginali posti non qualificati dei subappalti, dove è altissima l'incidenza dei ribassi insostenibili, delle condizioni di impiego precarie e nocive.



## Contro il progetto: 10 ragioni del NO

### 4. Danni ambientali enormi e irreversibili

La realizzazione della linea ad alta velocità dal Brennero a Verona significherebbe:

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

Ecco qualche particolare esempio degli impatti in Trentino:

**Danni all'acqua** La premessa fondamentale circa i possibili danni al sistema idrico del territorio è che nessuna galleria può essere progettata e realizzata in modo da evitare effetti anche gravissimi sulle risorse idriche

- per quanto riguarda le acque sotterranee, si prospettano 120 situazioni di rischio con danni da possibili a certi; tra queste situazioni di rischio, le aree di perdita principale sarebbero 30
- per quanto riguarda le acque superficiali, le situazioni di rischio con danni da possibili a certi sarebbero 119; tra queste almeno 32 sorgenti sarebbero 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 potabile per le case e per l'agricoltura!

**Materiali di scavo: un via-vai di camion** Senza calcolare quelli per il cunicolo esplorativo, i materiali di scavo sono stimati in 11.250.000 m<sup>3</sup> (circa 20,25 milioni di tonnellate). Questo volume è da moltiplicare almeno per 1,3 volte visto che bisogna riversarlo su camion pronti per il trasporto. Inoltre, poiché la quota di materiale di scavo riutilizzabile per altri impieghi non supera di norma il 25% del totale estratto, circa 8.400.000 m<sup>3</sup> (intorno a 15,12 milioni di tonnellate) dovranno essere collocati a deposito, mentre per ogni milione di metri cubi di smarino da movimentare serviranno circa 55.500 viaggi di camion da 18 m<sup>3</sup>. Indovinate su che strade si riverserà questo traffico?



## Contro il progetto: 10 ragioni del NO

### Cantieri

Tra quelli operativi, di base e di armamento, si aprirebbero 11 grandi cantieri, che porterebbero alla desertificazione di circa 80 ettari di territorio.

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). Esattamente il contrario di quanto sbandierato dai promotori circa il carattere ecologico dell'opera.

## 5. Il traffico di valico su strada sta diminuendo

**Il traffico merci su strada è stato stimato dai progettisti con metodologie scorrette e secondo previsioni che lo danno in aumento costante. Queste previsioni si sono rivelate infondate dato che, al contrario di quanto preventivato, il traffico merci su strada è notevolmente diminuito, in particolare a partire dal 2007-2008, a causa della crisi.**

Il trasporto merci su ferrovia lungo il corridoio del Brennero è aumentato lentamente negli anni seguendo grosso modo le previsioni. 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 in 18 milioni di tonnellate all'anno.

Quanto al traffico merci su strada, invece, fin dagli studi preliminari del 2002 sul traforo del Brennero sono stati previsti volumi di traffico di valico in costante incremento: 34 milioni di tonnellate nel 2015, 39 milioni nel 2025, 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 soprattutto non considerano mai i limiti della crescita in un pianeta di risorse finite. E infatti, sempre secondo l'Ufficio federale dei trasporti svizzero, dopo un periodo di continuo incremento fino al 2007, il traffico merci su gomma al Brennero è drasticamente crollato fino a presentare nel 2010 un volume di 27,5 milioni di tonnellate: quasi 10 milioni in 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).

Dai dati di fine 2011 sul transito delle merci emergono le stesse indicazioni che per l'anno precedente. 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, 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.**

I dati sul traffico ferroviario merci di valico mostrano una realtà ben diversa rispetto all'abusato argomento secondo il quale una nuova linea ferroviaria è indispensabile perché quella esistente sarebbe prossima alla saturazione.

**La realtà è che la linea ferroviaria è gestita in maniera volutamente inefficiente in modo da poter dire poi 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, con l'effetto di assicurare un trasporto potenziale pari a circa 2,5 volte quello attuale: con 180 treni merci al giorno di capacità media di 550 tonnellate nette/treno e 350 giorni operativi all'anno, la ferrovia storica del Brennero potrebbe trasportare fino a quasi 35 milioni di tonnellate nette per anno a fronte dei 14 milioni di oggi. 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%.

Inoltre è insensato 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 per 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; di più, è occasione unica per intercettare le merci che vengono da Oriente e risalgono il canale di Suez dirette verso l'Europa. Si tratta della fissazione ideologica che vorrebbe l'Italia come piattaforma logistica europea.

### **Il TAV serve per non escludere l'Italia dai traffici internazionali? Slogan infondato e propagandistico**

I dati storici di traffico rivelano la natura propagandistica di questo 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: i tempi lunghissimi di realizzazione del traforo e delle tratte di accesso rendono non credibili le strategie di inserimento nell'offerta internazionale di traffico, anche a causa della prossima apertura delle rotte navali artiche. In Austria, inoltre, si moltiplicano le perplessità e gli ostacoli sulla nuova ferrovia del Brennero e sulla sua utilità per spostare il traffico dalla gomma alla rotaia. Un altro dato importante e scarsamente conosciuto è che non è affatto certo che la Germania decida di costruire il prolungamento della linea ferroviaria verso Monaco di Baviera.

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 e posizionate molto meglio del Brennero per il traffico con l'Europa centro orientale.

In ogni caso 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. Secondo l'Europa, invece, nei grandi corridoi di trasporto sono possibili e finanziabili interventi di ammodernamento 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 interventi volti a completare e migliorare la rete di trasporti esistenti ed a promuovere l'incremento al loro utilizzo. Le linee ferroviarie ad alta velocità insomma non sono l'unico tipo di intervento che verrebbe cofinanziato dall'Unione Europea all'interno dei cosiddetti corridoi europei di trasporto, come invece vorrebbero far credere i gruppi di interesse che guardano ai grandi profitti garantiti da questi tipi di infrastrutture.

Non è l'Unione Europea ad esercitare pressioni sui governi nazionali ma sono le lobbies nazionali che hanno gradualmente piegato all'alta velocità le burocrazie di Bruxelles (senza peraltro incontrare alcuna resistenza).

### **Testimonianza diretta**

Nell'incontro organizzato da Lebenswertes-Wipptal 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. Ha pure affermato che non si è mai discusso di misure di accompagnamento per l'eventuale futuro passaggio delle merci dalla strada alla ferrovia.

## 9. Le alternative ci sono, il traffico su gomma può diminuire 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. E' possibile ridurre il trasporto merci su strada senza aspettare il 2050 e senza la costruzione della linea ad alta velocità.

Quello del Brennero è il principale corridoio di traffico merci transalpino non per la sua posizione strategica nella rete delle infrastrutture stradali e ferroviarie, ma per il mantenimento artificioso di condizioni economiche di passaggio che lo rendono insuperabilmente vantaggioso. I flussi che attraversano il valico del Brennero continuano ad essere il falso pretesto per la costruzione dell'inutile "opera grande" che sarebbe la nuova ferrovia ad alta velocità/capacità. Questi flussi, insostenibili per le popolazioni delle valli attraversate, portatori di danni alla salute e di disagio 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 una tariffa diurna media pari a 86 cent/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) mentre pagava 17 cent/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 transiti, 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 avviene in Austria. Sottolineiamo che l'Unione Europea è contraria a questi interventi perché violerebbero le regole della libera circolazione delle merci. Tra i principi fondamentali enunciati dai trattati europei, tuttavia, 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 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).

## Contro il progetto: 10 ragioni del NO

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 toccare gli interessi delle grandi società di logistica, non si vogliono diminuire gli enormi dividendi che provengono dalla Società Autobrennero (specie alla Regione Trentino Alto Adige/Südtirol e alle due Province autonome) e, soprattutto, non si vuole 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 del traffico sta, dal nostro punto di vista, su un piano diverso. Il traffico non bisogna solo deviarlo, bisogna ridurlo il più possibile accorciando al massimo le distanze tra zona di produzione e zona di consumo. Solo in un'ottica di privilegio della cosiddetta "filiera corta" si può ridurre il traffico su strada e su ferrovia con tutte le sue dannose conseguenze. Per un mercato che invece privilegia il movimento delle merci secondo convenienza e che sacrificherà sempre la prossimità tra luoghi di produzione e luoghi di consumo, la capillarità e la velocità del trasporto su gomma, insieme ai relativi costi ambientali, sociali ed economici elevati, saranno sempre insostituibili, anche con tutti i TAV possibili ed immaginabili. 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 intorno al 30%.

La vera alternativa a questo progetto è mettere in discussione il fatto che una crescita infinita sia possibile 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.



# 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.

### Focus

#### sul tracciato del progetto

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

Con buona approssimazione secondo ciò che sarà nei progetti definitivi ci possiamo dunque attendere:

### Schema del tracciato

#### 218 km di AV dal Brennero a Verona

[23 km di BBT per la parte italiana + 195 km per le tratte di accesso sud]

<b>82 km in Alto Adige/Südtirol</b>	Lotto prioritario 1	Fortezza - Ponte Gardena
	Tratta di completamento 1	Ponte Gardena – Prato Isarco
	Lotto prioritario 2	Circonvallazione di Bolzano
	Lotto prioritario 5	Bronzolo – confine sud con Trentino
<b>80 km in Trentino</b>	Tratta di completamento 2	confine Nord in galleria con l'Alto Adige - galleria Trento 1
	Lotto prioritario 3	Circonvallazione di Trento e Rovereto
	Tratta di completamento 3	tratto aperto a Nord di Serravalle - confine Sud in galleria con il Veneto
<b>33 km in Veneto</b>	Tratta di completamento 4	confine Nord in galleria con il Trentino - Pescantina
	Lotto prioritario 4	ingresso a Verona

