



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE

REGIONALRAT TRENINO - SÜDTIROL

XV Legislatura - Anno 2014

Trento, 6 giugno 2014
prot. n. 1423 Cons. reg.

Al Signor
Presidente del Consiglio regionale
S e d e

MOZIONE N. 13/XV

1) Dopo ben otto anni dalla sua realizzazione e dopo numerose richieste di pubblicazione fatte da rappresentanti eletti dai cittadini, finalmente, grazie al M5S e non alle autorità che avrebbero voluto continuare a mantenerlo segreto, siamo in grado di leggere il contenuto dello studio *Public Health* elaborato sotto la direzione del prof. Lercher dell'Università di Innsbruck. La lettura dello studio mette nero su bianco una verità che mai era stata pronunciata con tale chiarezza e che ha costretto a tenere segreto lo studio per tutti questi anni: il Tunnel di base del Brennero (55 km di gallerie al costo ufficiale italiano di 9,7 miliardi di euro) non porterà i grandi benefici annunciati dai promotori dell'opera e quindi è inutile. Dallo studio ricaviamo infatti queste informazioni:

- se vivessimo in un mondo di fantasia e si realizzassero le previsioni di traffico dei promotori (oggi sbagliate del 30%), il BBT non migliorerebbe la situazione attuale sull'autostrada riducendo in modo determinante il numero dei TIR. L'inquinamento atmosferico della A22 rimarrebbe pesantissimo e sopra i limiti imposti dalla UE (p.es. variazione della concentrazione di NO₂ tra scenario di consenso (con il BBT) e di minima (senza BBT) -4% Colle Isarco, -5% Vipiteno) e l'inquinamento acustico prodotto dalla stessa autostrada rimarrebbe intollerabile così com'è ora;
- ragionando invece sulla base dei dati del traffico reale che ci dicono che in futuro non avverrà il grandioso incremento di traffico prospettato dai promotori, il BBT non avrebbe più alcun motivo di esistere. La riduzione dell'inquinamento prodotto dall'autostrada sarebbe raggiungibile fin da ora con semplici ed economiche misure di politica dei trasporti (di cui parleremo dopo). Anche l'inquinamento acustico prodotto dalla ferrovia storica potrebbe essere ridotto con soluzioni poco costose rispetto al BBT che sono conosciute da tempo (barriere antirumore continue, materiali rotabile moderno e silenzioso, gallerie artificiali, basse velocità nei tratti più abitati).

- 2) I progettisti del BBT, secondo l'Analisi Costi-Benefici del 2004 elaborata da Ernst&Young, avevano previsto un tasso annuo di incremento del traffico del 3,8%. Se guardiamo ai dati del traffico reale (*Alpinfo 2012*), il totale dei TIR transitati su strada al Brennero nel 2013 è lo stesso degli anni 2003-2004. Ciò è stato confermato da A22 durante la presentazione del bilancio 2013 che ha affermato che «il livello del traffico del 2013 sull'A22 è paragonabile a quello di 10 anni fa». L'errore delle previsioni è nell'ordine del 30%. Ricordiamo che progetti infrastrutturali di questo tipo basano la loro validità in primo luogo sulla domanda di traffico prevista. Ignorare tale questione significa voler costruire un'opera che già si sa non porterà alcun beneficio socio-economico alla comunità. Ricordiamo uno studio del Politecnico di Milano (Grimaldi R., *La galleria di base del Brennero*, 2012), nel quale si afferma che il BBT porterebbe benefici superiori ai costi solo nel caso in cui si verificassero due condizioni: il traffico reale dovrebbe rispettare le previsioni dei promotori e la ferrovia storica dovrebbe raggiungere la saturazione della sua capacità. Se del primo aspetto abbiamo già parlato, ricordiamo che le stime ufficiali della capacità della ferrovia storica sono, sempre secondo fonti scientifiche (p.es. Debernardi A., *La cura del ferro e l'arco alpino*, 2004), ampiamente al ribasso e che l'utilizzo attuale della ferrovia storica è al 30% della sua capacità reale.
- 3) Il 1° gennaio 2015 entreremo in procedura d'infrazione a causa degli sforamenti dei livelli di emissioni di sostanze inquinanti causati dalla A22 determinati dalla Direttiva 2008/50/CE. Solo ora, nonostante la questione fosse stata messa in evidenza diversi mesi fa dal M5S e dai comitati ambientalisti e NO TAV presenti nel territorio, sembra che ci si stia muovendo su questo argomento. Mi riferisco all'ordine del giorno Baratter del 7 aprile 2014 e alle osservazioni delle Province di Bolzano e di Trento inviate all'Autorità di Regolazione dei Trasporti in vista della redazione del nuovo bando di affidamento della concessione della A22. Tali iniziative convergono nella volontà di mitigare l'impatto dell'autostrada sulla salute dei cittadini attraverso l'incentivazione del traffico intermodale, quindi del trasporto merci su ferrovia, e il contenimento del traffico pesante su strada. In particolare, le Province di Trento e di Bolzano spingono per provvedimenti quali l'Eurovignetta, l'impegno a riequilibrare i pedaggi dei valichi alpini e l'aumento del pedaggio per rendere più competitivo il trasporto su ferrovia. Tali misure, se attuate con rigore nonostante le forti resistenze dell'autotrasporto, porterebbero ad una notevole riduzione del traffico pesante sulla A22: secondo i dati del Ministero dei Trasporti del Land Tirolo (*Verkehrsbericht 2011*), il traffico pesante sulla A22 si ridurrebbe del 30% riequilibrando i pedaggi dei valichi alpini. Oggi, infatti, il pedaggio che paga un TIR in A22 è 6 volte inferiore a ciò che paga sulle autostrade svizzere ed austriache: di conseguenza 3 TIR su 10 scelgono di allungare il loro percorso per motivi di convenienza economica. Le misure appena citate diminuirebbero la domanda di traffico lungo l'asse del Brennero, che nei prossimi anni si ridurrà, sempre secondo fonti scientifiche, in seguito al completamento dei tunnel ferroviari svizzeri del Gottardo e del Lötschberg, rendendo quindi il progetto non giustificabile dal punto di vista socio-economico (Proost et al., *Do the selected Trans European transport investments pass the Cost Benefit test?*, 2010). Alle misure sopra citate, al fine di ridurre il traffico sulla A22, sono da aggiungere i divieti settoriali, i divieti di traffico notturno e l'operatività della borsa dei transiti.
- 4) Riguardo ai costi di questa nuova infrastruttura (Tunnel di base del Brennero e tratte di accesso Sud), ricordiamo che l'unica stima che fino a questo momento ha preso in considerazione anche tutti i costi finanziari della realizzazione del progetto a vita intera, riguarda la sola Galleria di base del Brennero ed è stata formulata dalla Corte dei Conti austriaca in una relazione al Parlamento del 17 giugno 2009: vi si dichiara che il BBT (55 km da Innsbruck a Fortezza) costerà in totale 24 miliardi di euro. Basandosi sulle stime ufficiali italiane (Delibera CIPE n. 28 del 2013) con un costo ufficiale per l'Italia (50% del totale) di 4,865 miliardi al lordo del

contributo europeo (30% del totale), l'opera risulta ad oggi finanziata per soli 837 milioni. Mancano 4,027 miliardi di euro, ovviamente escludendo gli oneri finanziari, per un'opera che dovrebbe essere conclusa nel 2025. Sbaglia chi pensa di risolvere il problema con i 550 milioni del fondo ferrovia accantonato dalla società Autobrennero che, tra l'altro, dovrebbe per $\frac{1}{5}$ essere destinato anche a finanziare il lotto funzionale 1 Fortezza - Ponte Gardena. Per quanto riguarda le tratte di accesso Sud, mancano le stime ufficiali aggiornate che comprendano tutti i 195 km di tracciato. Sarebbe importante che la Giunta fosse in grado di fornirci una stima aggiornata (è datata quella fornita dal management di BBT SE nel 2007) del costo complessivo dei lotti prioritari e delle tratte di completamento da Fortezza a Verona comprensivo degli oneri finanziari. Basandoci sui costi delineati dalla Corte dei Conti austriaca per il BBT, che secondo noi sono realistici in quanto tengono conto anche degli oneri finanziari, riducendo il costo al km del BBT per le gallerie delle tratte d'accesso del 30% e adottando il costo medio consolidato al km della ferrovia AV Milano-Bologna per le tratte all'aperto, l'intero progetto costerebbe all'Italia 64,64 miliardi di euro in difetto.

- 5) Il progetto (BBT parte italiana e tratte di accesso Sud, tracciato di 218 km) prevede lo scavo di 622 km di nuove gallerie (due gallerie principali, cunicolo pilota e gallerie finestra) dal Brennero a Verona che saranno realizzate non prima del 2050. Allo stato attuale, si sta lavorando al solo Tunnel di base del Brennero, che, nel suo complesso (parte italiana e parte austriaca), prevede la realizzazione di 230 km di gallerie. Finora, sono stati scavati 28 km di gallerie e ne sono stati appaltati 43 (*Transfer 3/2013*, Comunità d'azione ferrovia del Brennero).

Quanto sopra premesso,

il Consiglio della Regione autonoma Trentino-Alto Adige/Südtirol
impegna la Giunta regionale

- a ridiscutere il progetto della nuova ferrovia del Brennero nell'ottica di una nuova politica dei trasporti che razionalizzi l'utilizzo delle infrastrutture esistenti al fine di tutelare fin da subito la salute dei cittadini, di rispettare l'ambiente e di salvaguardare le risorse pubbliche.

F.to: **I CONSIGLIERI REGIONALI**

Filippo DEGASPERI

Paul KÖLLENSPERGER

Manuela BOTTAMEDI



CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE

REGIONALRAT TRENINO – SÜDTIROL

XV. Legislaturperiode – 2014

Trient, 6. Juni 2014
Prot. Nr. 1423 RegRat

An den Präsidenten
des Regionalrates

Nr. 13/XV

B E S C H L U S S A N T R A G

- 1) Acht Jahre nach erfolgter Fertigstellung und infolge zahlreicher Anträge auf Veröffentlichung von Seiten der von den Bürgern gewählten Vertreter, können wir nun, dank des Einsatzes der 5-Sterne-Bewegung und nicht dank der Behörden, die eine Geheimhaltung vorgezogen hätten, den Inhalt der Studie *Public Health* erfahren, die unter der Leitung von Herrn Prof. Lercher von der Universität Innsbruck erstellt worden ist. Aus dem Bericht geht ganz unmissverständlich eine Tatsache hervor, die bis dato noch nie so klar zum Ausdruck gebracht worden ist, und die Grund dafür war, dass genannte Studie all die Jahre hindurch geheim gehalten worden ist: Der Brennerbasistunnel (ein 55 km langer Tunnel mit offiziellen Gesamtkosten laut italienischen Angaben in Höhe von 9,7 Milliarden Euro) wird nicht die großen, von den Befürwortern desselben angekündigten Vorteile bringen und ist somit nutzlos. Der Studie können folgende Informationen entnommen werden:
 - Würden wir in einer Fantasiewelt leben und die von den Befürwortern prognostizierte Verkehrsentwicklung (die heute eine Fehlerquote von 30 Prozent aufweist) eintreten, würde der Brennerbasistunnel die derzeitige Situation auf der Autobahn nicht verbessern und nicht zu einer entschiedenen Verringerung der Anzahl der Schwerfahrzeuge beitragen. Die Luftverschmutzung entlang der A22 würde nach wie vor gravierend sein und die von der EU auferlegten Grenzwerte überschreiten (z.B. Änderung der NO₂ Konzentration zwischen Konsensszenario (mit dem BBT) und dem Minimunszenario (ohne BBT) - 4% in Gossensaß, -5% für Sterzing) und die von der Autobahn verursachte Lärmbelastigung bliebe gleich unakzeptabel wie derzeit;

- Ausgehend von den realen Verkehrsdaten, laut denen in Zukunft nicht mit der beachtlichen, von den Befürwortern des Tunnels prognostizierten Verkehrszunahme zu rechnen ist, besteht für den Brennerbasistunnel keinerlei Berechtigung mehr. Die Reduzierung der von der Autobahn verursachten Verschmutzung wäre bereits derzeit mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen der Verkehrspolitik realisierbar (über diese werden wir noch zu sprechen kommen). Auch die von der traditionellen Eisenbahn verursachte Lärmbelästigung könnte mit weit kostengünstigeren Maßnahmen als dem BBT verringert werden. Diese sind bereits seit geraumer Zeit bekannt (Lärmschutzwände, moderne und geräuscharme Schienenfahrzeuge, Einhausungen, Drosselung der Geschwindigkeit entlang der bewohnten Trassenabschnitte).

- 2) Die Projektanten des Brennerbasistunnels haben gemäß der Kosten-Nutzen-Analyse des Jahres 2004, die von Ernst&Young ausgearbeitet worden ist, eine jährliche Verkehrszunahme im Ausmaß von 3,8% vorgesehen. Wenn wir die Daten des tatsächlichen Verkehrsaufkommens in Betracht ziehen (*Alpinfo 2012*), so wird klar, dass die Gesamtzahl der Lastkraftwagen, die im Jahr 2013 auf der Straße den Brenner überquert haben, jener der Jahre 2003-2004 entspricht. Dies ist von der A22 anlässlich der Vorstellung des Haushalts für das Jahr 2013 bestätigt worden, als darauf hingewiesen worden ist, dass „das Verkehrsaufkommen auf der A22 des Jahres 2013 mit jenem vergleichbar ist, das vor 10 Jahren gegeben war.“ Die Prognosen beinhalten somit eine Fehlerquote im Ausmaß von 30%. Es sei daran erinnert, dass die Berechtigung derartiger Infrastrukturprojekte in erster Linie von der angenommenen Verkehrsnachfrage abhängt. Diesen Umstand außer Acht zu lassen bedeutet, ein Vorhaben realisieren zu wollen, von dem man vorab weiß, dass es der Allgemeinheit keinen sozioökonomischen Nutzen bringen wird. Wir möchten in diesem Zusammenhang auf eine Studie des Politecnico von Mailand verweisen (*Grimaldi R., La galleria di base del Brennero, 2012*), in der festgehalten wird, dass die Vorteile des Brennerbasistunnels gemessen an den Kosten nur dann überwiegen, wenn zwei Bedingungen eintreten: das tatsächliche Verkehrsaufkommen muss den von den Befürwortern des Tunnels aufgestellten Prognosen entsprechen und die Kapazitäten der traditionellen Eisenbahn müssen erschöpft sein. Zur ersten dieser beiden Bedingungen haben wir bereits weiter oben Stellung bezogen, in Bezug auf die zweite sei daran erinnert, dass laut offiziellen, auf wissenschaftlichen Quellen beruhenden Schätzungen (z.B. Debernardi A., *La cura del ferro e l'arco alpino, 2004*) die Kapazitätsauslastung der Eisenbahn sehr rückläufig ist und dass derzeit nur 30% der gesamten Eisenbahnkapazität genutzt wird.
- 3) Mit 1. Jänner 2015 riskieren wird ein Vertragsverletzungsverfahren aufgrund der Überschreitung der in der Richtlinie 2008/50/EU festgeschriebenen Schadstoffwerte entlang der A22. Wenngleich diese Frage von der Fünf Sterne Bewegung, den Umweltschutzes und den auf dem Gebiet tätigen No-TAV-Bewegungen bereits seit längerem aufs Tapet gebracht worden ist, scheint die Sache erst jetzt in Schwung zu

kommen. Wir beziehen uns dabei auf den Tagesordnungsantrag des Abg. Baratter vom 7. April 2014 und auf die Stellungnahmen der Provinzen Bozen und Trient, die der Verkehrsaufsichtsbehörde im Zusammenhang mit der Neuausschreibung der Führung der Brennerautobahn übermittelt worden sind. Diese Initiativen zielen darauf ab, die von der Autobahn verursachten Belastungen für die Gesundheit der Bevölkerung durch die Förderung des Warentransports auf der Schiene und durch die Eindämmung des Schwerverkehrs auf der Straße zu verringern. So drängen die Provinzen Trient und Bozen auf den Erlass von Maßnahmen, wie beispielsweise die Einführung der Eurovignette, die Verpflichtung, die Maut über die Alpenpässe zu vereinheitlichen sowie auf eine Erhöhung der Maut, damit ein größerer Anreiz für den Transport auf der Schiene geschaffen wird. Wenn genannte Maßnahmen trotz des Widerstands der Autobahn mit aller Strenge umgesetzt würden, könnte dies zu einer beachtlichen Verringerung des Schwerverkehrs auf der A22 beitragen: Laut den Angaben des Tiroler Transportministeriums (*Verkehrsbericht 2011*) könnte der Schwerverkehr auf der A22 durch eine Vereinheitlichung der Maut auf allen Alpenübergängen um 30 Prozent gesenkt werden. Derzeit ist die Maut für einen LKW auf der A22 6-mal niedriger als jene, die auf den Autobahnen der Schweiz oder Österreichs zu bezahlen ist. Aus diesem Grund nehmen 3 von 10 Schwerfahrzeugen aus Kostengründen einen Umweg in Kauf. Die oben angeführten Maßnahmen würden zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens entlang der Brennerachse beitragen, das laut wissenschaftlichen Quellen in den nächsten Jahren – auch dank der Fertigstellung des Gotthard- und des Lötschbergtunnels in der Schweiz - abnehmen wird, so dass das Vorhaben in sozioökonomischer Hinsicht keine Berechtigung mehr hat (Proost et al., *Do the selected Trans European transport investments pass the Cost Benefit test?*, 2010). Neben den oben angeführten Maßnahmen sind noch die sektoralen Fahrverbote, das Nachtfahrverbot und die Umsetzung der Alpentransitbörse zu nennen.

- 4) Was die Kosten für dieses Infrastrukturprojekt (Brennerbasistunnel und südliche Zulaufstrecken) anbelangt, möchten wir daran erinnern, das die einzige Schätzung, die auch sämtliche Aufwendungen des Projektes über die Jahre hinweg in Betracht zieht, nur für den Brennerbasistunnel gemacht worden ist, und zwar vom österreichischen Rechnungshof in seinem Bericht an das Parlament vom 17. Juni 2009. Dort wird festgehalten, dass der Brennerbasistunnel (55 km von Innsbruck bis Franzesfeste) insgesamt 24 Milliarden Euro kosten wird. Wenn man von den offiziellen italienischen Schätzungen (Beschluss des Interministeriellen Komitees für die wirtschaftliche Planung Nr. 28/2013) mit offiziellen Kosten für Italien (50% der Gesamtkosten) in Höhe von brutto 4,865 Milliarden Euro, einschließlich des europäischen Beitrags (30% der Gesamtkosten) ausgeht, so sind derzeit lediglich 837 Millionen des Projektes gesichert. Es fehlen somit 4,027 Milliarden Euro, die Aufwendungen natürlich ausgeschlossen, für die Realisierung eines Vorhabens, das im Jahr 2025 abgeschlossen sein soll. Jene, die glauben, diesem Problem mit den 550 Millionen Euro begegnen zu können, welche die Autobahngesellschaft für die Querfinanzierung des BBT zurückgelegt hat, irren. Ein Fünftel der gesamten Summe ist zudem für die Finanzierung des 1. Bauabschnitts von Franzesfeste bis Waidbruck zweckgebunden. Was hingegen die südlichen Zulaufstrecken anbelangt, gibt es keine offizielle aktualisierte Schätzung für den gesamten, 195 km langen Streckenverlauf. Es wäre daher wichtig, dass der Ausschuss eine aktualisierte Schätzung liefert (jene, die das BBT SE

Management im Jahr 2007 geliefert hat, ist veraltet), welche die Gesamtkosten für die vorrangigen Baulose und die Ergänzungsabschnitte von Franzensfeste bis Verona, einschließlich der Aufwendungen, enthält. Wenn man von den vom österreichischen Rechnungshof aufgezeigten Kosten für den BBT, die unserer Ansicht nach realistisch sind, da sie auch die Aufwendungen mit einschließen, ausgeht und die BBT-Kosten pro km für die Tunnels der Zulaufstrecken um 30 Prozent reduziert und die für die Schnellstreckenverbindung Mailand – Bologna tatsächlich ermittelten Durchschnittskosten pro km für alle oberirdisch verlaufenden Streckenabschnitte hernimmt, wird das gesamte Vorhaben Italien an die 64,64 Milliarden Euro kosten.

- 5) Das Projekt (BBT auf italienischer Seite und südliche Zulaufstrecken, also eine Streckenlänge von 218 km) sieht die Errichtung von 662 km neuen Tunnels (2 Haupttunnels, Pilotstollen und Zufahrtstunnel) vom Brenner bis Verona vor, wobei all dies nicht vor 2050 realisiert sein wird. Derzeit wird lediglich an der Realisierung des Brennerbasistunnels gearbeitet, für den insgesamt (auf italienischer und österreichischer Seite) 230 km Tunnel gebaut werden müssen. Bis dato sind 28 km Tunnel gebohrt worden und für 43 km ist die Auftragsvergabe erfolgt (*Transfer 3/2013*, Aktionsgemeinschaft Brennerbahn).

All dies vorausgeschickt,

verpflichtet der Regionalrat der autonomen Region Trentino-Südtirol

die Regionalregierung,

- das Projekt der neuen Brennereisenbahn erneut zur Diskussion zu stellen, und zwar im Lichte einer neuen Verkehrspolitik, welche von der Rationalisierung der bestehenden Infrastrukturen ausgeht, auf dass die Gesundheit der Menschen und die Umwelt unverzüglich geschützt und ein sorgsamer Umgang mit den öffentlichen Mitteln gewährleistet werden kann.

Gez.: **DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN**

Filippo DEGASPERI

Paul KÖLLENSPERGER

Manuela BOTTAMEDI