

NO INCENERITORE NO TAV, TRENTO

**IL PROGETTO PER LA NUOVA
LINEA FERROVIARIA TAV VERONA
BRENNERO MONACO**

Di che si tratta
Perché siamo contro

T.A.V. VELENO

NO INCENERITORE NO TAV, Trento, 27.2.2007

Trento, 27 febbraio 2007

Il progetto per il "Quadruplicamento della linea Verona-Fortezza di accesso alla galleria di base del Brennero sull'asse ferroviario Monaco-Verona" e per la stessa "Galleria di base del Brennero" costituisce un complesso unitario di grandi opere che fanno parte del c.d. corridoio 1 Berlino-Palermo del programma Trans European Network, TEN. Non si tratta di semplici opere di potenziamento, è un vero e proprio progetto TAV/TAC (treni ad alta velocità e capacità) anche se i promotori hanno evitato di usare queste sigle che ormai per il senso comune significano interventi inutili, danni ambientali gravi, costi collettivi enormi, profitti di pochi.

Il progetto

Noi respingiamo in blocco questo progetto

- per ragioni di politica dei trasporti prima di tutto, e cioè perché (al di là degli altri danni devastanti) è inutile visto che i futuri enormi flussi di merci sono un auspicio dei promotori e non una previsione seria, che la linea storica è ancora largamente sottoutilizzata e non esiste nessuna strategia pubblica per trasferire fin da ora le merci da camion a rotaia (i TIR preferiscono l'autostrada A22 perché i pedaggi sono molto bassi e non per l'assenza di una ferrovia veloce);
- per ragioni sociali, perché le linee ferroviarie TAV (come del resto le grandi arterie stradali di transito) rendono le vallate corridoi per le merci sempre più difficili da abitare, come accade nelle Valli dell'Isarco e dell'Adige;
- per ragioni ambientali, visto che per il tunnel di base del Brennero e le nuove tratte di accesso venti anni di lavori con enormi cantieri causerebbero danni irreversibili alle falde acquifere, al paesaggio, ai terreni agricoli, creando grossissime discariche, grande traffico di camion, aumento drastico di emissioni nocive (scarichi, polveri);
- per ragioni economiche, dato che le opere in progetto (basate su un modello finanziario e gestionale dappertutto in crisi) sottraggono fondi ad attività ben più necessarie ed hanno costi complessivi altissimi (almeno 20 miliardi di euro) che finiranno inevitabilmente per essere pagati solo dalla collettività e non dai realizzatori privati cui, insieme ai loro protettori politici, andranno tutti i vantaggi;
- per gli sprechi energetici, visto che divorerà enormi quantità di energia sia durante i lavori sia ad opere realizzate (una linea TAV consuma il triplo di una linea normale).

Perché non lo vogliamo

Il silenzio che per anni ha circondato questo progetto comincia a spezzarsi: prima di tutto perché la popolazione delle nostre valli inizia a capire e a ribellarsi; poi anche perché i promotori, a pochi mesi dall'inizio dei lavori più impattanti, devono per forza uscire allo scoperto. Abbiamo quindi deciso di scrivere un dossier di informazione per dare a chi vuole uno strumento in più per conoscere il progetto, i suoi effetti sull'ambiente e sulle condizioni di vita delle aree interessate, il quadro nazionale di interessi in cui si inserisce. Il dossier completo si può trovare su alcuni siti web, tra cui

Un dossier di informazione

www.pattomuutosoccorso.org

¹ Soprattutto scritti di AUTORI VARI, *Travolti dall'Alta Velocità*, Laboratorio per la democrazia di Torino, a cura di C. CANCELLI, G. SERGI, M. ZUCCHETTI, ed. ODRADEK, 2006.

www.ecceterra.org
www.notav.eu
www.notavtrento.altervista.org
www.ambientesalute.org

Il dossier si basa sui lavori di tecnici indipendenti ¹, su articoli di stampa, sulle normative pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale e sui Boll. Uff., su elementi tratti da siti web, su informazioni e su dati (studi di impatto ambientale, documenti di progettazione) provenienti dai soggetti realizzatori.
Queste pagine ne sono una sintesi ragionata.

L'idea di realizzare una nuova ferrovia TAV tra Verona e il Brennero riproduce esattamente tutte le contraddizioni che caratterizzano l'impresa della alta velocità e alta capacità ferroviaria nel nostro paese. E' utile riassumerle in breve.

Sentiamo ripetere che la crescita del traffico (soprattutto di merci) sull'asse del Brennero nei prossimi trenta anni renderebbe irrinunciabile la nuova infrastruttura, senza la quale l'Italia resterebbe fuori da flussi di scambio strategici.

Questa crescita non è per niente certa. E comunque anche un eventuale incremento dei flussi richiederebbe - più che velocità maggiori - una razionalizzazione di sistema nei passaggi attraverso tutti i valichi disponibili, in una ottica di rete. Alcuni dei valichi in corso di sistemazione (Lötschberg, Gottardo, Tarvisio) saranno in esercizio ben prima di quanto non lo sarebbe quello di base del Brennero. La sottoutilizzazione del sistema di relazioni ferroviarie a Nord e a soprattutto a Sud delle Alpi è forte (per es. nel 2002 il Tarvisio era sotto il 50%, il Fréjus oggi non è neppure al 40%, la stessa linea del Brennero avrebbe ancora potenzialità del 70%). Bisognerebbe perciò gestire meglio i carichi temporanei, senza spingere per ogni valico sulla massima attesa di traffico e la massima velocità potenziale di passaggio.

Quanto alla AV passeggeri, i forti investimenti necessari sarebbero giustificati - ponendoci nella logica dei promotori - se su una tratta ci fossero da 30.000 a 50.000 passeggeri al giorno, concentrati in aree urbane distanti tra 300 e 500 km (come accade nell'unica tratta AV attiva in Francia, la Parigi-Lione con ca. 40.000 passaggi/g e 450 km senza fermate). In Italia invece (con tutte città medie e piccole, economicamente importanti, distanti fra loro anche poche decine di km) gli spostamenti ferroviari si svolgono per circa l'80% su distanze non superiori a 100 km. E invece le Ferrovie dello Stato investono quasi tutte le risorse di settore per stendere una rete di linee AV trascurando la vera natura della domanda di trasporto e comunque condannando le nuove infrastrutture al sottoutilizzo permanente, sempre in perdita.

Quanto alla AV merci, studi avanzati sugli impatti comparativi dei sistemi di trasporto terrestre - che analizzano i consumi energetici e gli impatti totali dei processi di costruzione, di funzionamento e di manutenzione - demoliscono molte falsità: i suoi inquinamenti globali sono superiori di un ordine di grandezza a quelli del trasporto su strada e comportano il 27% in più di CO₂ emessa rispetto a una linea normale (partendo da dati della stessa TAV S.p.A. calcoliamo che per il solo tunnel di base del Brennero, 55 km, sarebbero

Il flusso merci attraverso le Alpi richiede davvero altri TAV di valico?

In Italia l'alta velocità ferroviaria non può essere un sistema di trasporto diffuso, meno che mai sulla linea del Brennero.

necessarie circa 671.000 tonnellate di acciaio, cioè 1.254.000 tonnellate equivalenti di petrolio, cioè 3.724.000 tonnellate di anidride carbonica e circa 824.000 tonnellate di polveri nell'atmosfera).

Sul piano concreto, poi, in Italia (e nel resto del mondo) non esiste una domanda di velocità a 150-160 km/h per treni commerciali. Da noi (e all'incirca anche in tutta Europa) oggi le merci in ferrovia viaggiano a 19 km/h. Perciò sarebbe meglio razionalizzare l'organizzazione di questi trasporti (razionalizzazione degli scali e degli snodi, fine delle interferenze con i treni passeggeri, eventuali linee dedicate non AV, ecc.) invece che inventarsi treni merci corridori.

In generale in Italia l'attuale traffico misto passeggeri/merci su normali moderne linee a doppio binario (non AV) ha una potenzialità stimabile intorno ai 240 treni al giorno e secondo gli esperti risulta del tutto adeguata alle esigenze di traffico. Naturalmente il sistema richiederebbe molti tipi di potenziamenti e adeguamenti. E invece le Ferrovie dello Stato - con le loro società controllate - hanno scommesso su nuove linee AV con capacità teoriche fino a circa 350-400 treni al giorno e treni di nuova concezione con velocità di punta anche fino a 300 km/ora; senza che esista una corrispondente domanda.

Anche sulla linea del Brennero la saturazione è lontana. Oggi l'utilizzo medio della linea vede circa 110 treni/giorno, con una percentuale di utilizzo reale del 30% ca. se si considera il riempimento effettivo dei vagoni. Valutazioni della stessa Società ITALFERR indicano che quando (secondo la società nel 2007, presumibilmente nel 2011) saranno conclusi i lavori di potenziamento della linea storica sarà possibile il passaggio di 244 treni al giorno. Invece il progetto del tunnel di base della BBT SE (la società incaricata di realizzarlo) sul medesimo asse ferroviario prevede che (a opera completata, nel 2021) passeranno ogni giorno 46 treni passeggeri ad alta velocità (TAV, 200-250 km/h) e 222 treni merci ad alta capacità (TAC, 100-120 km/h). Perciò 266 treni totali. Facendo due conti, ci troviamo addosso almeno 15 anni di lavori devastanti e costi altissimi (almeno 5 miliardi di € per la galleria di base) per vedere transitare 20 treni in più al giorno. Una vera pazzia. Invece il vero obiettivo finale, 400 treni al giorno, sarebbe raggiunto quando fosse completata non solo la galleria di base ma tutto l'insieme del progetto fino a Verona (dopo più di venti anni di lavori, praticamente mai, con più di 20 miliardi di costi). Un'altra pazzia.

Sulla linea del Brennero non sono necessarie opere TAV ma solo potenziamenti per usare le capacità esistenti.

E' deliberatamente falsa la tesi secondo cui una nuova infrastruttura ferroviaria veloce è di per sé capace di sottrarre traffico merci alla strada. Molti trasporti merci sono in ogni caso inadatti alla ferrovia (anche se AV), sia per tipologia sia per caratteristiche di percorso. E poi oggi in Italia il traffico su gomma viene preferito perché le tariffe e la politica dei trasporti lo incentivano (anche con risorse pubbliche).

La tesi vale specialmente per il traffico stradale e ferroviario lungo l'asse del Brennero.

In Italia per l'autostrada A22 i TIR pagano circa 9 centesimi a chilometro mentre in Austria ne pagano 60. Inoltre in Austria la nafta è molto più economica che in Italia. Quale trasportatore a queste condizioni non è pronto ad allungare il viaggio anche di 300 km e a passare dal Brennero? Il costo medio attuale ragionevole sarebbe di

circa 70 centesimi a chilometro; al di sotto di tale importo si ha praticamente una condizione di dumping dissimulato che favorisce il trasporto su gomma a scapito di quello su ferro.

Del resto se il TAV fosse destinato davvero a ridurre il traffico autostradale perché l'Autobrennero SpA avrebbe quote della BBT SE e parteciperebbe al finanziamento del TAV? Si è mai vista un'impresa organizzare la propria crisi?

Molti dati del resto dimostrano che il traffico autostradale è indipendente dalla costruzione delle nuove linee TAV.

Secondo uno studio del 2001 fatto proprio per la BBT SE, la società svizzera PROGTRANS ha stimato che nel 2025 i TIR saranno 6.516 al giorno se il tunnel ferroviario non verrà costruito e 6.483 al giorno se il tunnel sarà costruito. Ancora una volta, si prevedono più di 20 miliardi di € per tutto il progetto e almeno 5 miliardi di € per il tunnel di base per risparmiare il passaggio di 33 TIR al giorno. Una pazzia.

Lo "studio trasportistico" inserito nel *Quadro di riferimento progettuale dello studio di impatto ambientale* prodotto da RFI per il lotto funzionale 3 (Provincia di TN) - basato su studi del 1991 e del 2002 - non riesce a nascondere che l'incremento di traffico sull'asse del Brennero (del resto assai sovrastimato) continuerebbe prevalentemente a gravare sull'autostrada e sarebbe solo per una modesta parte assorbito dalla nuova linea ferroviaria AV. Siamo contenti, la nostra opposizione è sostenuta persino da RFI.

E infine la ciliegina. Proprio il parere del Comitato VIA della Prov. BZ n. 11/2003 (allegato alla DGP n. 3749/2003 che approvava il progetto preliminare dell'eurotunnel) ci dice candidamente: "Poiché il solo potenziamento delle strutture ferroviarie nell'arco alpino ed in particolar modo sulla linea del Brennero non comporta di per sé alcun trasferimento a favore della ferrovia, dovranno essere adottate misure politiche come per esempio un notevole aumento del pedaggio per mezzi pesanti".

Per tutta la galleria di base nel 2006 il costo (compresi gli studi preliminari e i cunicoli esplorativi, al netto dell'inflazione) è stato stimato in 4,5 miliardi di € e oggi (febbraio 2007) è calcolato in più di 5 miliardi. Alcune stime vanno però molto oltre: la stessa BBT SE pensava nella primavera del 2006 a 5 miliardi e mezzo, il coordinatore del "Corridoio 1" del programma TEN parla di 7,4 miliardi; il ministro dei trasporti austriaco Hubert Gorbach di 9 miliardi, l'esperto Max Herry (che lavora per i governi di Svizzera, Austria e Francia) di 15 miliardi. Per la sezione italiana (23 km) il CIPE aveva previsto 2,55 miliardi di € nel dicembre 2004 e questo costo (ancora senza adeguata copertura finanziaria) appare oggi quello minimo prevedibile.

Per tutti gli interventi da Verona al Brennero ci vorranno comunque da 15 a 20 miliardi di €, molti di più secondo previsioni più pessimistiche.

L'Unione Europea (purché i lavori partano entro il 2010) finanzierebbe il tunnel di base per una quota dal 20% al 30%, ripartita a sua volta in un 50% per studi di progettazione e sondaggi (compreso il cunicolo esplorativo) e un 20% per la costruzione vera e propria.

Compreso nel costo del tunnel di base è quello per i relativi cunicoli esplorativi (tra cui il principale in territorio italiano è quello di Aica, BZ), il cui fabbisogno è attualmente stimato in 430/450 milioni di € (che appunto l'Unione Europea finanzierebbe con contributi del 50%).

Comunque una nuova linea AV non riuscirebbe a spostare le merci su ferro proprio perché al valico del Brennero mancano le politiche per scoraggiare il trasporto su gomma.

Il balletto sui costi e sui finanziamenti delle opere AV ferroviaria Verona Brennero

50%).

Le altre risorse per il tunnel di base andrebbero trovate per circa metà (40%) dallo Stato e per metà (40%) da società private. In parte si pensa a qualche aumento di pedaggi autostradali (con i meccanismi della dir. europea 10.6.2006, "Eurovignette") negoziando con Autobrennero Spa contributi in cambio di concessioni rinnovate in anticipo. Ma sostanzialmente il quadro delle coperture appare incompleto, incerto, come dimostra il fatto che lo stesso Presidente della Provincia di Bolzano Durnwalder abbia dichiarato (*L'Adige*, 1.7.2006) che si deve fare il possibile per trovare tutti i finanziamenti necessari. La legge finanziaria 2007, dal canto suo, pur stanziando risorse per la AV ferroviaria, non dà indicazioni concrete sulla nuova linea Verona-Brennero.

Ma che significa avviare e approvare progetti senza tutti i finanziamenti? I promotori hanno interesse a procedere comunque verso il fatto compiuto e verso le prime acquisizioni di profitti: ecco dunque la spinta per completare le progettazioni e per avviare le prime cantierizzazioni di opere preparatorie. Dall'altra parte è chiaro che i soggetti privati non intendono rischiare significative risorse proprie e che alla fine le finanze pubbliche in un modo o nell'altro - se questa realizzazione demenziale andrà avanti - dovranno intervenire più massicciamente del previsto.

Questo non è un fatto strano. Il meccanismo economico e finanziario che ha governato la nascita del programma alta velocità ferroviaria (il c.d. modello TAV) conduce a questi esiti e i progetti al Brennero non fanno eccezione. Anzi.

Fin dal 1991, quando nacque ufficialmente il programma, la Società TAV S.p.A., in quanto società privata (pur se indirettamente controllata dalle Ferrovie dello Stato), per una serie di meccanismi molto complessi che qui tralasciamo, poteva affidare sempre gli incarichi di realizzazione delle varie tratte con il sistema della trattativa, individuando note società come "general contractors". Il meccanismo è stato poi consolidato e sistematizzato alla fine degli anni 1990 attraverso la legge obiettivo n. 443/2001 e i suoi decreti attuativi. Vediamo molto in sintesi di che si tratta.

Dopo l'incarico, le grandi società private general contractors assumono in sostanza la posizione di intermediari (pur avendo il compito di decidere su progettazione, affidamenti, appalti, direzioni lavori, esecuzioni, controlli di qualità, collaudi delle opere), ridistribuiscono quasi tutte le attività esecutive e possono trattenere a titolo di compenso una buona parte delle risorse disponibili (nell'ordine di grandezza del 30%). Il general contractor esegue l'opera soltanto in modo indiretto, formale; non è interessato né alla breve durata né al completamento dei lavori, né al contenimento dei costi.

E le conseguenze si sono viste.

Per un incredibile imbroglio praticamente tutti i costi del programma TAV sono addossati alla collettività anche nei decenni a venire. Visto che la TAV S.p.A. aveva capitale privato per il 60% e pubblico per il restante 40% era da pensare che lo Stato contribuisse con un finanziamento a fondo perduto del 40%. Ma in realtà il previsto finanziamento privato non è stato altro che una serie di prestiti accesi da TAV SpA presso le banche, da restituirsi in futuro con gli utili del servizio. Per le regole del 1991 e per quelle successive (legge obiettivo del 2001 e altre ancora) - che non vi stiamo a

La architettura contrattuale del TAV in Italia

dettagliare qui - lo Stato: a) dal 1993 paga gli interessi sui prestiti contratti da TAV SpA (dai privati di TAV SpA!) con il sistema bancario; b) garantisce le restituzioni dei capitali in caso di problemi finali (cioè mancanza di utili).

Questo bel sistema ha raggiunto uno dei suoi trionfi quando il presidente di TAV SpA e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato sono diventate... la stessa persona (Lorenzo Necci). Il presidente di TAV SpA chiedeva prestiti alle banche garantendo sulla loro restituzione come amministratore delle Ferrovie dello Stato, cioè per conto dello Stato. Niente male.

Nel 2002 al gioco si è aggiunta la nuova Infrastrutture SpA, creata anche per finanziare "sotto qualsiasi forma le infrastrutture e le grandi opere pubbliche, purché suscettibili di utilizzazione economica", compreso il programma TAV. Infrastrutture SpA raccoglie sul mercato il credito per i suoi investimenti; ma il suo debito (attraverso passaggi di ingegneria finanziaria per cui cfr. il dossier integrale) lo garantisce ricevendo in custodia parte del patrimonio immobiliare statale che poi offre come garanzia per emettendo obbligazioni. Se alla fine le opere finanziate non daranno utili per rimborsare i prestiti a scadenza (e per quanto riguarda le sorti della gestione TAV il problema è ormai chiaro) sarà lo Stato a pagare gli interessi e l'ammortamento delle obbligazioni.

Ci siamo dilungati su questi meccanismi perché capendoli si capisce come siano potuti crescere a dismisura negli anni i costi iniziali del programma TAV. Il progetto del TAV al Brennero avrà la stessa sorte.

Un meccanismo infernale (sottostima dei costi iniziali, obblighi dello Stato a pagare gli interessi dei debiti di TAV SpA e Infrastrutture SpA, deficit della gestione delle opere, aumenti dei prezzi, ecc.) ha fatto sì che la spesa totale prevista nel 1991 per tutte le tratte TAV (l'equivalente in Lire di 9,254 miliardi di €) era cresciuta nel 2005 già del 416% secondo le previsioni di RFI e TAV S.p.A (diventando 38,250 miliardi di €) e invece del 498% secondo previsioni indipendenti (diventando 46,050 miliardi di €). Per alcune tratte i costi al km dal 1991 al 2006 sono aumentati di più di sette volte (Milano-Torino da 8,66 a 62,72 milioni di €).

Se però alle infrastrutture a terra si aggiungono gli altri tipi di costi (quelli diretti e indiretti sostenuti dalle società pubbliche o di proprietà pubblica come Ferrovie dello Stato, ITALFERR, RFI, TAV, ecc.; quelli dello Stato per le opere indotte o compensative connesse con i progetti; quelli per gli interessi sui prestiti accesi da TAV SpA e Infrastrutture SpA) si vede che i costi totali delle opere decise nel 1991 erano stimati nel 1991 in 14,156 miliardi di € mentre oggi sono stimati secondo dati ufficiali in 66,617 miliardi di € e invece secondo valutazioni indipendenti in 87,850 miliardi di €. Insomma, quasi 90 miliardi di € con un incremento di circa il 500% rispetto al costo iniziale previsto. E sempre che lo Stato - dopo avere pagato gli interessi alle banche - non sia costretto a restituire loro anche i capitali che ha garantito.

Per chiudere, vanno aggiunti i costi reali stimati finali delle nuove tratte TAV decise dal governo Berlusconi nel 2001 per un totale di circa 70 miliardi di €.

Abbiamo il quadro necessario per capire la posta in gioco. Valutano gli esperti che se tutta questa impresa demenziale non sarà fermata l'Italia sarà costretta, a partire dal 2010, a manovre finanziarie di alcuni miliardi di € l'anno per 30 anni.

Non sono i privati ma il bilancio statale ad accollarsi praticamente la totalità degli oneri finanziari.

L'incremento progressivo dei costi delle opere aggrava nel tempo in modo esponenziale l'onere addossato alla collettività.

Dai progetti dell'eurotunnel da Fortezza a Innsbruck e dal quadruplicamento TAV della linea Verona-Fortezza ci si aspettano costi ambientali gravissimi che per tipologie possiamo riassumere così:

1) compromissione degli acquiferi sotterranei (perfino gli studi di impatto ambientale presentati dai promotori esprimono preoccupazioni per le ricadute negative sull'approvvigionamento idrico potabile di molti Comuni delle Valli dell'Adige e dell'Isarco). Nel Mugello (in Toscana) gli scavi per le gallerie del TAV Bologna-Firenze hanno prosciugato falde, sorgenti, torrenti, lasciando interi paesi senz'acqua;

2) impatto dei materiali di scavo delle gallerie (quasi 200 km di gallerie attraverso le montagne significano circa 60 milioni di mc di materiale inerte da spostare o mettere a discarica occupando grandi aree prima intatte, con un pesante traffico di automezzi in zone già al limite della congestione, più polvere, più rumore, più inquinamento atmosferico in particolare come concentrazione di PM10; e ricordiamoci che per 1 milione di mc di materiale di scavo da movimentare ci vogliono ben più di 150.000 viaggi di un camion);

3) degradazione permanente di suoli e terreni agricoli pregiati a causa degli scoticamenti provocati non solo delle infrastrutture finite ma anche dei cantieri;

4) rumore (dei cantieri, del traffico autoveicolare indotto, dei futuri treni AV che producono grave inquinamento fonico - anche in presenza di opere di mitigazione - a causa delle loro particolari caratteristiche tecniche).

L'opera principale di tutto il progetto è la galleria di base del Brennero, il cui progetto preliminare è stato già approvato sia a livello provinciale (DGP n. 3749/2003) che statale (Delibera CIPE n. 89/2004) mentre quello definitivo è stato concluso a fine gennaio 2007. Si tratta di due gallerie affiancate a binario semplice (collegate, ad intervalli regolari, da cunicoli trasversali) per 55 Km da Fortezza a Innsbruck (23 km in Italia tutti in provincia di Bolzano e 32 km in Austria). Le restanti opere italiane più rilevanti sono: a) vari cunicoli esplorativi con diverse finalità che diventeranno in seguito opere accessorie (una galleria di servizio presso Aica, due finestre di accesso presso Mules e Vizze); b) una sottostazione elettrica a Fortezza; c) una variante di scambio con la linea storica da realizzare in galleria a N di Fortezza; d) il posto multifunzione Wiesen in Valle di Vizze. E' prevista una sola tratta all'aperto di più di 600 m dalla stazione di Fortezza all'imbocco S della galleria di base.

I problemi ambientali più seri:

1) gli scavi per le due canne del tunnel produrranno circa 11 milioni di metri cubi di inerti solo in parte riutilizzabili per le loro caratteristiche geologiche, cioè un volume equivalente a circa 4 volte e mezzo la piramide di Cheope, che corrispondono a 1.835.000 viaggi di camion (qualcosa come un camion al minuto per 3 anni e mezzo di seguito); il progetto prevede il trasporto del materiale anche con nastri trasportatori lunghi vari km (usando pure il cunicolo esplorativo di Aica) ma non esistono garanzie sul loro funzionamento sistematico; i lavori comprometteranno per sempre la Valle di Riga, prevista come area di cantiere e deposito temporaneo poi come deposito definitivo dei materiali di scavo della

I principali impatti ambientali del TAV sull'asse del Brennero

Elementi tecnici e impatto ambientale della galleria di base del Brennero

- galleria di base e dei lotti 1 e 2, con accumuli fino a 15 m di h;
- 2) insterilimento certo di risorse idriche, tra cui la fonte Augenquelle e soprattutto le terme di Brennero, al punto che nelle prescrizioni stabilite con l'approvazione del progetto è reso obbligatorio "un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile in caso di esaurimento delle sorgenti attualmente utilizzate";
 - 3) emissioni sonore che si propagheranno verso l'alto a causa della ripidità dei versanti e gravi timori per l'abitato di Fortezza esposto alla tratta all'aperto di più di 600 m tra il "Portale di Fortezza" all'imbocco Nord della galleria di base e il "Portale Nord della Galleria di Scaleres" al termine della tratta di accesso da Sud;
 - 4) inquinamenti dei corpi idrici superficiali (un segnale: dopo la costruzione della galleria di Fleres con i lavori di potenziamento della linea storica in una sorgente che alimenta il torrente Fleres sono state trovate forti dosi di arsenico, antimonio, e soprattutto molto uranio, 41 microgrammi/litro, ben oltre il valore limite di legge, mentre nelle istituzioni europee si pensa a 2 microgrammi come valore limite dell'acqua potabile per ridurre il rischio di cancro ai reni).

Il progetto definitivo del cunicolo esplorativo è stato approvato con DGP BZ n. 872/2006 e con DGP BZ n. 2268/2006.

Prevede una lunghezza totale di 27,255 km per l'intera tratta da Aica al confine di Stato, un diametro di scavo di 5 metri e destinazione finale a servizi accessori all'eurotunnel.

Oggi la prima fase di realizzazione riguarda i circa 10,508 km che vanno dall'imbocco di Aica all'innesto con la finestra di Mules, oggetto della gara d'appalto in corso (febbraio 2007). I relativi lavori sono stati iniziati il 30.6.2006 con prime movimentazioni di materiali ma il vero scavo dovrebbe iniziare nel giugno del 2007 e durare tre anni e mezzo.

I problemi ambientali più seri:

- 1) il progetto considera inevitabili intercettazioni di importanti falde acquifere al punto che il Comitato VIA della Provincia di BZ ipotizza venute di acqua anche con portata superiore a 5 l/s e interruzioni delle forniture di acqua potabile, suggerendo programmi di intervento sia a 48 h sia a 30 gg;
- 2) la destinazione finale del materiale di scavo (680.000 metri cubi che probabilmente si riferiscono ai soli 10,5 km ca. già appaltati e alla finestra di Mules) è per il cunicolo di Aica la zona Sud dell'area Unterplattner, oggi terreno agricolo e pascolo, e per la galleria di Mules la zona Genauen II vicina al portale sul lato orografico destro della Valle dell'Isarco. Ma mancano calcoli quantitativi precisi e non c'è possibilità di stime sui reali danni ambientali;
- 3) possibili cedimenti superficiali e sotterranei con conseguenze in termini di instabilità dell'intera area;
- 4) i cantieri occuperanno e distruggeranno aree vaste, tra l'altro con un consumo di acqua molto elevato a carico delle risorse idriche locali (ricordiamo che per costruire la linea sotterranea del TAV a Firenze sono necessari 80 litri al secondo, cioè 6.912.000 litri/giorno per lavori su 24 h);
- 5) danni paesaggistici (sono anche previsti due nuovi ponti sul rio Vizze);
- 6) il sistema di ventilazione-raffreddamento durante i lavori di scavo sarà un vorace consumatore di energia;
- 7) le vibrazioni causate dall'esplosivo nelle tratte iniziali del cunicolo si sentiranno a 500 metri e potrebbero danneggiare edifici;

Elementi tecnici e impatto ambientale del cunicolo esplorativo di Aica

colo si sentiranno a 500 metri e potrebbero danneggiare edifici.

Tutta la nuova linea TAV dall'imbocco Sud dell'eurotunnel fino a Verona si dividerebbe nelle parti seguenti:

Lotto 1, Fortezza - Ponte Gardena, km 24,700 (prov. di Bolzano);

Tratta 01, Ponte Gardena (Nord) - Prato Isarco (Sud) (prov. di Bolzano);

Lotto 2, Circonvallazione di Bolzano, km 44,811 - 55,411 (prov. di Bolzano);

Tratta 02, Bronzolo - Trento Nord (S. Michele all'Adige) (prov. di Bolzano e Trento);

Lotto 3, Circonvallazione di Trento, km 88,000 - 126,500 (da S. Michele all'Adige alla stazione di Mori, prov. di Trento).

Tratta 03, Trento Sud (stazione di Mori) - Pescantina (prov. di Trento e Verona);

Lotto 4, Ingresso a Verona Nord, km 171,249 - 181,116 (da Pescantina al Quadrante Europa, prov. di Verona).

Le relative progettazioni, per non parlare delle realizzazioni, sono ancora abbastanza indietro. Perciò per ora possiamo limitarci ad illustrare soltanto alcuni aspetti rilevanti.

Opere assai devastanti sarebbero state quelle dell'originario progetto di RFI per la Circonvallazione di Trento (quindi con esclusione della tratta di completamento 03 dalla stazione di Mori a Pescantina), che attraversava in superficie zone densamente abitate e piene di coltivazioni pregiate come la piana rotaliana e numerose aree a Sud di Rovereto. Contro questa opzione la Provincia di Trento (DGP n. 2264/2003) ha espresso parere negativo, senza però che ciò significhi opposizione al progetto TAV (anzi). Nella forzata riprogettazione (già notevolmente avanzata) la Società RFI dovrà adottare una alternativa proposta dalla Provincia di Trento, la c.d. "parietale", con un tracciato quasi totalmente in galleria in sinistra idrografica della Valle dell'Adige e con sviluppo vicino al terreno aperto.

Le opere più grandi di questa alternativa sarebbero: i primi 3,2 km all'aperto a Sud di S.Michele, la galleria "Monte Corona" di ca. 8 km, la finestra costruttiva di "San Michele" di 635,66 m, un nuovo viadotto sull'Avisio, una lunga galleria di ca. km 18,5 e due finestre costruttive a Mattarello Nord e Sud di ca. 500 m ciascuna.

Senza neppure il progetto preliminare, le valutazioni per ora non sono definitive. Ma i problemi ambientali più seri sono:

1) compromissione parziale o totale di falde usate dagli acquedotti di Faedo, S. Michele all'Adige, Giovo, Albiano, Trento, Besenello, Pergine Valsugana, Vigolo Vattaro, Vattaro, Calceranica al lago, Bosenzino, Folgaria, con rischi specifici per le sorgenti di Acqua Viva destinate al futuro approvvigionamento idropotabile dei Comuni di Trento e Besenello;

2) 6.115.000 mc di materiali di scavo in buona parte riutilizzabili (2.067.700 reimpiegati per le opere, 3.374.480 destinati alla vendita, 952.820 destinati a discarica), su cui anche la Provincia di Trento esprime preoccupazione per i quantitativi elevati da movimentare (traffico, polveri).

Il quadruplicamento della linea da Fortezza a Verona

Elementi tecnici e impatto ambientale della Circonvallazione di TN

Si possono avere copie digitali sia di queste pagine sia del dossier integrale. Di entrambi stiamo curando la traduzione in tedesco ed entrambi saranno aggiornati periodicamente. Chi è interessato può comunicare il proprio indirizzo a noeurotunnelnotavbz@libero.it per le copie in tedesco, a noinceneritorennotav@gmail.com per le copie in italiano.

SPAZIO APERTO NO INCENERITORE NO TAV

Dal dicembre 2005 esiste a Trento uno spazio aperto "No inceneritore No Tav" il cui scopo è quello di opporsi alla costruzione dell'inceneritore di Ischia Podetti (alla periferia di Trento) e al progetto dell'Alta Velocità/Alta Capacità da Monaco a Verona (di cui fa parte il tunnel del Brennero), che devasterebbe intere vallate e provocherebbe, con i suoi 200 e più km di gallerie, un disastro idrogeologico annunciato. Lo spazio aperto — un'assemblea indipendente dai partiti e dai sindacati, da cui nascono proposte, iniziative, lotte — è nato dall'incontro di diverse individualità che da tempo seguono il problema dell'inceneritore e da altre che hanno partecipato attivamente, dall'estate 2005 in poi, alle mobilitazioni in Val Susa contro il TAV. Non è un caso che queste due lotte si siano incontrate, perché il sistema che produce gli inceneritori è lo stesso che sventra montagne e prosciuga falde acquifere per far circolare in modo sempre più nefasto le merci.

Pur sapendo perfettamente che le alternative esistono, i promotori e finanziatori di queste grandi opere sostengono con arroganza la loro assoluta necessità, mentendo sui costi sociali e sui rischi effettivi per l'ambiente e per la salute. Ma sempre più spesso ormai gruppi e comitati di base non sono più disposti a farsi avvelenare per i profitti di pochi. Si informano, discutono, prendono coraggio, si organizzano per decidere della propria vita e del proprio futuro. Noi siamo fra questi.

Lo spazio aperto pubblica ogni due mesi un foglio informativo dal titolo "Quale vita", di cui sono usciti finora tre numeri.

Per ricevere "Quale vita" e altro materiale informativo (volantini, manifesti, video, mostre, ecc.) scrivere a: noinceneritorenotav@gmail.com oppure a "Quale vita", CP 45 - 38068 Rovereto (TN).

Siamo inoltre disponibili (gratuitamente) per serate informative (anche in situazioni piccole, in bar, rifugi di montagna, circoli operai, ecc.).

Lo spazio aperto No Inceneritore No TAV aderisce al Patto nazionale di solidarietà e di mutuo soccorso contro le grandi opere e le nocività, di cui è già disponibile il sito internet: www.pattomutuosoccorso.org: lì potete trovare materiale nostro e i principali appuntamenti dello spazio aperto (serate, manifestazioni, ecc.).

È infine in costruzione il sito: www.notavtrento.altervista.org A breve ospiterà documenti, riflessioni, appuntamenti contro il TAV e il mondo che lo produce.

A Bolzano è attivo un gruppo NO TAV/KEIN BBT; per entrare in contatto scrivere a noeurotunnelnotavbz@libero.it.