

In previsione della conferenza prevista il 6 marzo sulla «nuova ferrovia del Brennero», invio alcune considerazioni.

Occorre distinguere tra galleria del Brennero e tratta d'accesso sud, da Verona a Fortezza.

Il passaggio delle Alpi alla quota di Fortezza, 600 metri sotto il passo del Brennero, comporterà indubbi vantaggi energetici, razionalità e potenziamento dei convogli. Per contro causerà una spesa e un consumo energetico enorme e una emissione altrettanto colossale di gas clima alteranti, tra questi la micidiale CO². Recenti studi scientifici presentati dall'Eurac di Bolzano denunciano che per compensare la produzione di CO² ci vorrebbero almeno 20 anni di esercizio della galleria a pieno regime e in condizioni ottimali di passaggio dalla gomma alla rotaia. E ciò è del tutto improbabile, per la vastità delle variabili in gioco e per la difficoltà delle decisioni politiche che si dovrebbero prendere, tra tutte l'aumento dei pedaggi.

Lo studio dimostra quindi che il tunnel è insostenibile sotto il profilo ambientale, ma essendo i lavori ormai ad uno stadio avanzato, sembra sinceramente difficile che lo scavo possa essere fermato. Per quanto attiene la tratta Verona-Fortezza siamo ancora in tempo per approfondire le valutazioni necessarie, in quanto la prevista realizzazione prevalentemente in galleria (circa 190

Opera energivora e costosa

No alla nuova ferrovia del Brennero

PAOLO MAYR

km) comporterebbe effetti negativi enormi: sconvolgimento del sistema idrico sotterraneo, con probabile sparizione di molte sorgenti o abbassamento di queste. In provincia di Trento le più copiose sono in sponda sinistra dell'Adige, dove appunto si vorrebbe realizzare il tunnel ferroviario; occupazione di grandi aree per i cantieri e per il deposito del materiale di scavo; grave disturbo del territorio per anni; drenaggio di ingenti risorse finanziarie, aumento dei costi previsti, probabile corruzione, incremento del debito pubblico; in corso di costruzione, forte inquinamento ed emissione di gas serra; infrastruttura a servizio del solo transito con marginalizzazione del territorio. È evidente quindi come il tronco Verona-Fortezza in galleria comporterebbe eccessivi problemi negativi, per cui è preferibile la sistemazione e razionalizzazione della linea attuale. Questo perché: la linea attuale ha ancora ampia potenzialità residua, da 130 a 240 treni/giorno; la quantità di tonnellate annue transitabili potrebbe

inoltre aumentare notevolmente passando da 250 a 350 giorni operativi annui; il volume di traffico transfrontaliero è da distribuire sui vari canali di transito, uniformando i costi di transito italiani a quelli di Austria e Svizzera; il volume di traffico può essere calmierato, evitando viaggi inutili e trasporti illogici; la linea del Brennero, anche se progettata nella seconda metà dell'Ottocento, è ancora valida. Gli ingegneri austriaci erano veramente ben preparati e attenti al futuro; il tracciato venne realizzato con criteri moderni, spostando e rettificando addirittura i fiumi.

Sulla linea attuale possono correre convogli a forte velocità; basti pensare alle varie «frece».

Le distanze da coprire, inoltre, sono brevi: non è quindi necessario un aumento della velocità di esercizio, già ora elevata, ma diminuire i tempi morti ed aumentare la velocità commerciale delle merci, ora ridotta a valori vergognosi. Per diminuire il disturbo acustico dovuto al passaggio dei treni

nei centri abitati, si possono quindi ammodernare i treni e le rotaie e si possono involucre le rotaie in gusci coibenti.

A ciò si aggiunga che le stime sui costi sono molto differenti. Ad esempio per il traforo di base, secondo la stima ufficiale italiana il costo è di 8,3 miliardi, mentre secondo la stima ufficiale austriaca è di 24,0 miliardi. Ci si deve chiedere a cosa sarà destinato il nuovo tunnel: alle merci o alle merci ed ai passeggeri; e in quest'ultimo caso quale sarà la qualità del viaggio quasi tutto in galleria? Quale sarà il rapporto tra la nuova linea e l'assetto urbanistico futuro? Con quale logica si potrà paventare il passaggio di 300 treni giornalieri, se il traffico internazionale diminuisce di anno in anno, se la Germania deve ancor decidere se potenziare le sue linee ferroviarie? Infine, mentre si dichiara nel mondo intero assolutamente necessario ridurre i micidiali gas serra, qui si procede verso un'opera inutilmente energivora e produttrice di CO²; mentre senza attendere trent'anni si potrebbero adottare fin d'ora le varie misure migliorative sopraccennate, utilizzando le grandi capacità residue di trasporto della linea storica. Il senso del limite ci dovrebbe portare ad utilizzare le risorse, se ancora ci sono, per migliorare la linea attuale.

Paolo Mayr

Ex presidente di **Italia Nostra**