

## **Il quadruplicamento della ferrovia Verona-Monaco? Un progetto sbagliato.**

Giacomo Santini, su l'Adige del 27 dicembre, ha sostenuto con argomentazioni generiche o errate che il quadruplicamento della ferrovia del Brennero (compresa la Circonvallazione di Trento) è un'occasione da non perdere.

La narrazione secondo cui il progetto è voluto dalla UE è priva di fondamento. In due decenni la UE ha emanato molti atti normativi per regolamentare le varie reti di comunicazione europee, comprese le reti di trasporto. Nessuno di questi atti stabilisce che lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto su ferro si realizza solo con linee ad elevata velocità; al contrario, gli strumenti per conseguire tale obiettivo sono secondo la UE numerosi e diversificati, e riguardano anche il miglioramento dell'interoperabilità, dell'efficienza, della capacità di trasporto, della logistica di supporto, ecc. Sono i Governi italiani, con splendida continuità, ad aver scelto di realizzare le indicazioni UE - per stare al nostro caso del corridoio del Brennero - puntando esclusivamente sul quadruplicamento della ferrovia esistente piuttosto che sulle tante e meno costose opzioni per il suo ulteriore potenziamento.

Il fatto che poi la UE, in applicazione delle proprie regole, abbia avallato e in parte finanziato le scelte italiane non dimostra nulla sulla reale utilità del progetto e sulla sua pretesa di essere soluzione unica ai problemi del traffico merci sull'asse del Brennero.

Proprio questo, come spiegheremo, qualifica come irrisoria la tesi per cui i benefici dello sviluppo futuro dovrebbero costituire, oltre agli indennizzi immediati, la vera compensazione per chi perde casa o terreni agricoli, subisce i pesantissimi disagi dei lavori e rischia probabili gravi danni alla salute.

Santini non trascura di ricordare che l'obiettivo più importante del quadruplicamento è il trasferimento delle merci da gomma a rotaia. Ma riproponendo la questione in modo acritico trascura invece i problemi centrali che da 30 anni rendono il progetto sbagliato e inutile rispetto all'obiettivo dichiarato.

Chi abita nelle valli dell'Adige, dell'Isarco e dell'Inn sa bene che il traffico merci sulla A22 e sulla A13 è enorme (40,2 milioni di tonnellate nette nel 2022), intollerabile; e in buona parte sa che per circa il 60% si tratta di traffico c.d. deviato, che sceglie il Brennero per pura convenienza economica a prescindere dalla razionalità del percorso: il 10.12.2024 un autocarro Euro 6 a quattro assi per il solo transito diurno pagava in Austria (Kufstein/Brennero, km 107) 80,12 ct/km mentre un autocarro di capienza equivalente classe 5 pagava in Italia (Brennero/Verona Nord, km 226) appena 17,79 ct/km. E' facile fare i conti. Le istituzioni del Trentino, dell'Alto Adige e dell'Italia conoscono bene la situazione ma non fanno nulla per dirottare questo traffico verso i suoi tragitti più brevi, come si otterrebbe sia con il riequilibrio dei pedaggi sia con la fine dei sussidi ambientalmente dannosi. Un riequilibrio che forse però non converrebbe alla Società A22, che anzi si prepara a investire quasi 10 miliardi in 10 anni per aumentare la propria capacità di traffico, e nemmeno ai suoi azionisti.

Il traffico deviato che - finiti i vantaggi economici - si ritirerebbe ovviamente dalle autostrade del Brennero avrebbe come sua destinazione le efficienti ed economiche ferrovie transalpine svizzere (per circa un terzo) e guarda guarda la ferrovia storica del Brennero (per un altro terzo circa). Questa nostra ferrovia, ben lontana dall'essere satura, come tentano di raccontarci, possiede una grandissima capacità residua: nel 2022 ha trasportato 14,7 milioni di tonnellate nette di merci e potrebbe trasportarne invece 30 milioni, secondo dati diffusi che si ritrovano in tanti studi di settore e in documenti ufficiali anche molto recenti della Provincia di Trento e, ben interpretando, della stessa Rete Ferroviaria Italiana. E questo in un quadro gestionale di media efficienza, poiché lavorando bene sui giorni operativi di esercizio e investendo su interoperabilità e miglioramenti infrastrutturali non sarebbe difficile arrivare ad una capacità di 35 milioni l'anno, sempre senza incidere sul traffico passeggeri.

Noi non neghiamo certo che più traffico ferroviario sulla linea del Brennero alle condizioni attuali creerebbe più problemi di inquinamento acustico; ma per contrastarlo esistono collaudate e relativamente economiche soluzioni diversificate su cui sarebbe il caso di ragionare e investire.

Invece Santini, che in teoria le informazioni giuste potrebbe pure trovarle, e soprattutto quelli che decidono pretendendo di fare gli interessi collettivi ci propinano la tesi, vecchia ormai di 30 anni, che per riparare a tutti i danni da traffico merci stradale sull'asse del Brennero bisogna costruire una nuova infrastruttura ferroviaria ad elevata velocità.