

■ Ferrovia, tutti i dubbi sul sistema di gallerie

Il passaggio attraverso le montagne del Brennero si sta lentamente concretando con un insieme imponente di gallerie colle quali si abbassa la quota di transito di quasi 600 m. e si riducono le pendenze a valori accettabili.

Quest'opera non ha dato luogo a forti critiche, anzi è vista con soddisfazio-

ne, perché, nella logica dei valichi ferroviari alpini, porta ad un notevole indubbio risparmio di energia e di tempo. Certo la sua realizzazione non è indolore: la quantità di energia consumata per l'insieme delle centinaia di chilometri di gallerie, per il materiale rotabile, per le attrezzature e gli impianti, per le discariche del materiale di scavo, è enorme. Ci vorranno decine di anni di risparmio energetico dovuto all'abbassamento della quota di attraversamento ed al previsto aumento del traffico merci su ferrovia, per recuperare l'energia consumata. È evidente quindi, per non appesantire ancor più il debito energetico ed ecologico, la necessità di realizzare sulla linea Fortezza-Verona solo le opere assolutamente indispensabili, affidandosi per la maggior parte del tragitto alla linea ferroviaria tradizionale, incredibilmente ancora valida, grazie alla bravura e lungimiranza degli ingegneri austriaci ed alla continua, attenta manutenzione.

Tra questi lavori il rifacimento del tratto Fortezza-Ponte Gardena, per problemi di pendenza non accettabile. Lascio ai bolzanini la ricerca della soluzione dell'attraversamento di Bolzano e venendo al dibattuto problema dell'attraversamento dei territori di Trento e Rovereto, anche qui è di massima importanza scegliere il percorso di minor impatto ecologico ed

economico.

Accantonata per ora e semplicisticamente la Galleria Zugna per superare Rovereto, a causa della presenza sul suo tracciato di importantissime suture sia verso Trento, sia sopra Rovereto, rimane come punto focale la galleria Trento, prevista sia per evitare il disturbo del traffico merci attraverso le zone più fortemente urbanizzate, e quindi il rumore e le vibrazioni, sia per permettere l'interramento della ferrovia nella zona storica della città, deviando provvisoriamente l'intero traffico ferroviario, per merci e passeggeri nella nuova galleria.

Ovvio appare a prima vista il vantaggio assicurato dalla circonvallazione e dall'interramento, ma, se solo si ripensa quanto proposto, questo non appare né scontato, né inconfutabile. Prima di tutto vi è la necessità di valutare la quantità di energia richiesta per realizzare le opere previste, ai fini del riscaldamento globale e dell'inquinamento. Questa verifica porterà sicuramente a risultati negativi nel bilancio energetico.

Si ritengono poi ben formulate ed apprezzabili le 11 domande rivolte al sindaco di Trento da un gruppo di cittadini ed Associazioni e sfuggenti e non convincenti le successive considerazioni del Sindaco.

Aggiungo il pericolo mortale in caso di alluvione o di semplice innalzamento della falda. Come si potrà reggere la spinta dell'acqua e impermeabilizzare tutta la ferrovia interrata rispetto alle acque dell'Adige e della rete di acque superficiali e sotterranee? Ricordo che è sufficiente un intenso temporale per allagare i sottopassi e che nell'alluvione del 1966 tutte le strade furono sommerse e rimase fuori acqua solo il corpo delle ferrovie. Concludendo, è parere del sottoscritto che si debba puntare ad una più equa distribuzione dei treni sui valichi esistenti, al loro ammodernamento, perché siano meno rumorosi, alla costruzione di barriere antirumore, al rallentamento della velocità nelle zone urbanizzate. Necessita inoltre il completamento delle linee secondarie esistenti, la linea della Valsugana e quella della Val di Sole e di Non e la costruzione di nuove ferrovie di valle. Necessita la riorganizzazione del sistema ferroviario perché sia veramente un trasporto pubblico al servizio specialmente dei pendolari.

Osservando infine la mappa di Trento, appare evidente che la zona di interrimento prevista è di entità molto minore rispetto all'estensione della zona fortemente urbanizzata attraversata dalla ferrovia; un risultato quindi deludente, se confrontato con l'enorme impegno necessario! ed un trattamento ingiustamente differenziato della qualità di vita della popolazione! Concludendo un'ultima osservazione decisiva: con quali soldi si potrà pagare il by pass e l'interramento non potendo rientrare queste opere nei parametri del Recovery Plan, poiché l'ultimazione è prevista molti anni dopo il termine fissato nel 2026?

Paolo Mayr - Trento