

Data: 29.05.2020 Pag.: 14
Size: 196 cm2 AVE: € 4704.00
Tiratura: 20193
Diffusione: 15234
Lettori: 199000



L'INTERVENTO GALLERIA DI BASE, DIFENDERE LE SCELTE

EZIO FACCHIN

Si legge frequentemente nella stampa, in particolare quella austriaca, che l'apertura della Galleria di Base potrà subire ulteriori ritardi anche a causa della mancata decisione sul tipo di "attrezzaggio ferroviario" da adottare. Per "attrezzaggio" si intende l'insieme del binario, della linea di contatto con relativa tensione di alimentazione e del sistema di comando e controllo del treno. La diversità dell'attrezzaggio ha costituito da sempre la palla al piede del sistema ferroviario europeo in quanto quasi ad ogni confine nazionale era necessario, e spesso ancora lo è, cambiare la locomotiva del treno. Per questo motivo, l'Unione Europea ha emanato da tempo le Direttive Interoperabilità 1996/48/CE per l'alta velocità e 2001/16/CE per il sistema ferroviario convenzionale (CR), Direttive successivamente aggiornate, specializzate e, diciamo, sotto la pressione di interessi nazionali, rese meno stringenti rispetto all'impostazione originaria. Per interoperabilità si intende la capacità del sistema ferroviario di consentire la circolazione sicura e senza soluzione di continuità di treni su itinerari transnazionali. La si ottiene adottando delle specifiche tecniche di costruzione (STI) che riguardano sia l'infrastruttura, sia il materiale rotabile. È evidente che per la realizzazione della Galleria di Base del Brennero si dovessero adottare le misure più efficaci per rendere l'opera transnazionale assolutamente interoperabile; diversamente, l'Europa non avrebbe finanziato la sua parte. L'Organo di Gestione della BBT SE, provvede quindi a definire l'impostazione delle specifiche di progetto interoperabili con la Delibera n.1/2006 del 9/11/2006, delibera che permise lo sviluppo del Progetto Definitivo, poi approvato in Italia e

in Austria nel luglio del 2008. Il progetto prevede tra l'altro l'adozione del sistema di segnalamento ERMTS L2 ormai diffuso in tutte le linee veloci, l'utilizzazione del sistema di terra austriaco fino alle porte di Fortezza e l'alimentazione elettrica a 25KV fino al bivio della circonvallazione ferroviaria di Innsbruck. In particolare, l'impostazione dell'alimentazione elettrica per i treni - chiamato 2x25 kV 50 Hz -, utilizzato con successo per le linee Alta Velocità e previsto anche per la linea Merano-Malles, è stato oggetto di un lungo e approfondito studio condotto insieme da RFI e OeBB, concluso con un documento condiviso e approvato da entrambe le Reti in data 11/05/2009. Successivamente, le Ferrovie Austriache hanno ritenuto di mettere in discussione tale scelta per motivi di organizzazione interna. Penso che la questione sia più complessa di quello che appare dalla stampa: non è una questione di mancata decisione, bensì di non accettare le decisioni già prese da tempo e certamente condivise in base ad oggettive valutazioni di interesse generale e in linea con le Direttive Europee. Ma si sa, una goccia d'acqua battente riesce a scavalcare il sasso e da dieci anni le OeBB battono questo chiodo per far cambiare l'alimentazione elettrica nella Galleria di Base e sostituirla con quella tradizionale della propria rete. Speriamo invece che si chiuda bene il rubinetto e che il sasso (il progetto approvato) non venga scalfito, nemmeno con l'intervento della Corte dei Conti austriaca! Ma, purtroppo, altri problemi si presentano all'orizzonte del BBT che probabilmente oscureranno quello della tecnologia. L'impegno di tutti deve pertanto essere concentrato sul tema dei cantieri che ad oggi non sono ancora decollati, Gluck auf!

(amministratore BBT SE dal 1.1.2007 al 30.04.2010)