



IL CASO DI SCUOLA

E al Brennero il tunnel slitta al 2032 (almeno)

Arriviamo a Fortezza, incastonata tra le Dolomiti, e seguiamo lo sciame di operai che s'infilano nel tunnel. Nel ventre delle Alpi, c'è un formicaio di cunicoli, binari e tubi di ventilazione. Nel punto di scavo, la temperatura sale, il rumore aumenta e l'aria si fa pesante. Serena, una talpa di metallo lunga 300 metri, è la fresa che scava 10 metri di roccia al giorno. La Galleria è il cuore della nuova linea ferroviaria che un giorno collegherà Monaco a Verona e la parte centrale del corridoio TEN-T Scan-Med che va da Helsinki a La Valletta. L'Ue lo finanzia fino al 50% dei costi, il resto sarà ripartito equamente tra Austria e Italia: solo che doveva essere pronto nel 2016, ora si parla del 2032 e costerà in tutto 10 miliardi (di cui 1,2 a carico dell'Ue). "Io spero che qui i lavori non finiscano mai", dice Nino, siciliano che con gli straordinari prende 3.200 euro al mese e li manda alla famiglia. "Una paga così in Sicilia me la sogno".

"A differenza della linea storica, tortuosa e ripida, il tunnel garantirà ai treni un percorso pianeggiante, privo di curve e più breve" spiega Giorgio Malucelli, ingegnere e vicedirettore del cantiere di Mules. Un potenziamento in termini di velocità, peso e lunghezza dei treni, che permetterà di raggiungere la velocità di 250 km/h: il tratto Fortezza-Innsbruck lo si farà in 25 minuti invece di 80. L'obiettivo principale, però, è trasfe-



rire sul treno gran parte dei 50 milioni di tonnellate di merci che ogni anno transitano dalle Alpi, di cui il 71% su strada e solo il 29% su rotaia. "I camion inquinano la zona e intasano la strada", dice Ezio Facchin, assessore alla mobilità del Comune di Trento. Siamo sempre allo stesso discorso, da quando è partito il mega progetto Brennero all'inizio degli anni 2000: "Ci vuole una politica che scoraggi l'autotrasporto, come l'aumento del pedaggio dell'autostrada del Brennero, tra i più bassi in Italia, e del gasolio, molto basso in Austria", dice Riccardo Della Sbarba, consigliere verde della provincia di Bolzano, e invece oggi - aggiunge Thomas Klapfer, sindaco di Fortezza - "i tir che partono dalla Lombardia per raggiungere le zone industriali tedesche, invece di passare dalla Svizzera, allungano il tragitto passando dal Brennero: costa meno che caricarle sulle ferrovie svizzere".

La Corte dei Conti Ue è scettica sull'opera come su altri corridoi europei: "I fondi europei non saranno così efficaci come potrebbero essere", dice un revisore, perché le tratte di accesso in Germania e in Italia non sono ancora in costruzione (il collegamento da Monaco al confine austriaco è in fase di progettazione e non sarà completato fino al 2040). I revisori europei hanno anche rivelato che il tunnel di base del Brennero non è stato sottoposto ad alcuna "analisi costi-benefici".

Insomma gli italiani e gli austriaci stanno spendendo circa 8 miliardi di euro per il tunnel più lungo del mondo senza che nessuno sappia davvero se ne varrà la pena. Senza il completamento delle tratte di accesso, i treni viaggeranno ad alta velocità solo sotto il Brennero. "Senza un sostegno politico al trasporto ferroviario, la galleria resterà una cattedrale nel deserto", dice Della Sbarba.

TUTTI I DUBBI METTERE MERCI SU ROTAIA QUI È FONDAMENTALE: FUNZIONERÀ?

LO. BU.