

LA CAPACITÀ POTENZIALE DI TRASPORTO MERCI DELLA FERROVIA STORICA DEL BRENNERO

2.6.2015, www.notavbrennero.info

Sintesi

L'argomento principale dei promotori della nuova ferrovia AV/AC del Brennero è che si tratterebbe dell'unica soluzione per spostare da gomma a ferro il traffico merci delle autostrade di valico e ridurre contemporaneamente l'inquinamento atmosferico prodotto dal passaggio degli autocarri e l'inquinamento acustico prodotto dalla vecchia ferrovia storica del Brennero.

Argomento infondato. L'attuale ferrovia del Brennero è invece un'infrastruttura moderna gestita malissimo: con qualche immediata misura incrementale di politica di trasporto e qualche opera finale, con poca spesa, potrebbe assorbire quasi tutto il traffico autostradale merci. L'inquinamento acustico che essa produce, poi, potrebbe essere risolto, anche in questo caso in poco tempo e con poca spesa, adottando le innovazioni tecnologiche disponibili e intervenendo parzialmente sulle opere.

Nell'ultimo periodo al Brennero: a) il traffico merci su ferrovia si è mantenuto sostanzialmente costante poco sopra i 14 milioni di tonnellate nette all'anno (conformemente alle previsioni dei progettisti della nuova ferrovia), con una lieve flessione dal 2010, ma dopo il calo temporaneo del 2012 dovuto alla lunga chiusura della linea in Austria fatica a raggiungere i livelli precedenti; b) il traffico merci su strada conosce invece una importante continua flessione a partire dal 2007 (contrariamente alle previsioni dei progettisti della nuova ferrovia che, per esempio, registrano un errore del 33% nel 2011) e si attesta oggi al di sotto dei 28 milioni di tonnellate nette all'anno.

Ormai anche i progettisti della nuova infrastruttura ammettono che la ferrovia storica possiede oggi una capacità di 29 milioni di tonnellate nette all'anno, raggiungibile con poche misure di incentivazione. Una capacità che di per sé potrebbe già vantaggiosamente assorbire più della metà del traffico autostradale esistente.

Ma queste ammissioni, imposte dalla realtà, non incorporano lo schema della migliore efficienza che è indicata da molti dati e che è raggiungibile entro poco tempo con poca spesa aggiuntiva sulla ferrovia del Brennero. Con 180 treni merci al giorno, un carico medio per treno di 750 tonnellate nette e 300 giorni di operatività effettiva della linea (il resto serve per la manutenzione) la capacità di trasporto arriverebbe 40,5 milioni di tonnellate nette all'anno. Più che abbastanza per riservare la A22 solo al traffico merci su gomma di interesse locale.

Cadrebbero i profitti che la A22 assicura (anche alle Province Autonome), compreso l'accantonamento per il finanziamento trasversale della nuova infrastruttura? Uno "svantaggio" trascurabile a fronte dell'enorme beneficio sulla salute della popolazione residente liberata da gran parte dell'inquinamento atmosferico da traffico pesante.

E l'inquinamento acustico prodotto dalla ferrovia storica? Niente più pretesti, si può ridurre drasticamente - in pochi anni e con investimenti enormemente più contenuti e più portatori di occupazione rispetto a quelli richiesti dal progetto della nuova ferrovia - attraverso: barriere antirumore continue, alcune gallerie artificiali, binari silenziati, materiale rotabile moderno e silenzioso con nuovi sistemi di frenatura, basse velocità nei tratti più abitati, sostituzione di opere obsolete come alcuni ponti in ferro.

Scarica il documento integrale da

<http://www.notavbrennero.info/doc/la-capacit-potenziale-di-trasporto-merci-della-ferrovia-storica-del-brennero>