

Ferrovia La linea veloce

Capoluogo L'assessore bocchia anche la bretellina pensata dalla Provincia per collegare lo scalo Filzi alla galleria dell'alta capacità

Marchesi: «La nuova stazione? Non serve»

Sostenibilità, i dubbi del Comune. «Valutiamo il rilancio dello snodo attuale»

TRENTO — «Alla luce delle criticità sollevate negli anni scorsi, degli aspetti di sostenibilità finanziaria e del limitato numero di treni passeggeri, circa sei al giorno, non vediamo la necessità per Trento di una nuova stazione dei treni. Di sicuro non serve quella specie di aeroporto di Dubai che ci hanno fatto vedere nel rendering del progetto». Michelangelo Marchesi, assessore a ambiente e mobilità, precisa la posizione del Comune rispetto all'infrastruttura prevista nell'ambito della nuova ferroviaria ad alta capacità del Brennero. Palazzo Thun avrà comunque tempo di confrontarsi con la Provincia che ha riattivato il tavolo di lavoro con ministero e Rfi per la progettazione delle tratte di accesso al tunnel del Brennero (*Corriere del Trentino* di ieri). L'intervento non è certo imminente. Se va bene l'appalto delle gallerie di Trento e Rovereto avverrà nel 2017. Pesano tuttavia le incertezze finanziarie: solo per le tratte in Trentino servono 1,8 miliardi, una cifra enorme che al momento nessuno sa dove reperire.

Torna quindi a far discutere l'ipotesi della stazione allo scalo Filzi, megaedificio con due piani interrati e tre verso l'alto. Un'infrastruttura che stando al progetto preliminare redatto dalla Provincia verrebbe collegata alla nuova galleria ferroviaria, dall'Acquaviva fino a nord di Lavis, tramite una bretellina interrata posta sotto il castello del Buonconsiglio. Basta questo particolare per capire la complessità dell'opera che nel 2009-2010, all'epoca dell'approvazione della

Valutazione di impatto ambientale della linea ferroviaria, aveva destato i dubbi del Comune di Trento. A distanza di tre anni la questione delle tratte di accesso sud, accantonata per l'acuirsi della crisi, è tornata alla ribalta. La Provincia teme che si finisca per ultimo solo il tunnel di base del Brennero, mantenendo in pieno esercizio la linea attuale sul resto del percorso.



Quello che si vede nel rendering è una specie di aeroporto di Dubai. La città non ne ha certo bisogno

Piazza Dante sollecita quindi lo Stato a trovare le risorse per realizzare la parte trentina della linea ad alta capacità, che a Trento e Rovereto secondo il tracciato passa quasi interamente sotto la montagna, sulla sinistra orografica. Parlare della stazione del capoluogo è ancora prematuro, secondo quanto ha detto Pacher. Palazzo Thun ribadisce tuttavia i propri dubbi. «È opportuno chiedersi — ragiona Marchesi — se il nuovo scalo abbia oggi un senso, oppure se non sia il caso di rilanciare la stazione attuale, più vicina al centro. Inoltre, bisogna domandarsi se sia sostenibile la realizzazione della bretellina del Buonconsiglio». L'alternativa, ammesso che si riesca a trovare i soldi per scavare i tunnel della nuova linea del Brennero, è utilizzare i binari attuali per l'attraversamento cittadino dei convogli ad alta velocità riservati ai passeggeri. «La Tac — aggiunge l'assessore —, di per sé molto onerosa, ha il vantaggio di spostare il traffico merci dal centro abitato. Per la nuova stazione il discorso è diverso. Dobbiamo chiedersi: serve davvero a fronte di un numero di treni passeggeri ad alta velocità che era stato stimato in sei convogli al giorno?». Marchesi non è certo entusiasta neanche della nuova linea del Brennero. «Il Comune — conclude — aveva dato parere favorevole chiedendo garanzie sulle falde acquifere e lo smaltimento del materiale di scavo».

Stefano Voltolini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto

Il rendering della nuova stazione internazionale dei treni prevista a Trento nell'ambito della nuova linea ad alta capacità. Sopra, l'assessore comunale Michelangelo Marchesi, contrario all'infrastruttura (foto Rensi)

Il nodo Schneck (Serenissima) risponde a Pacher sul finanziamento delle tratte sud. Spunta l'idea dei bond

«Valdastico, nessun tesoro: solo debiti»

TRENTO — Niente da fare: la Serenissima non ha nessun tesoretto accantonato per la Valdastico che potrebbe servire a finanziare le tratte di accesso sud al tunnel di base del Brennero. «Accantonamenti? Abbiamo solo 500 milioni di debiti» è la risposta al governatore trentino Alberto Pacher di Attilio Schneck, presidente della società che gestisce l'A4 Brescia-Padova.

Il presidente della Provincia di Trento aveva espresso la propria preoccupazione per il rischio che si arrivi al completamento del tunnel del Brennero (nel 2025) senza aver realizzato il resto della nuova linea ad

alta capacità ferroviaria. Con il conseguente passaggio di tutti i convogli sui binari esistenti. Il governatore ha quindi chiesto un incontro urgente a mini-

sterio e Rfi, avanzando una proposta. Utilizzare i fondi dedicati alla realizzazione del collegamento autostradale della Valdastico per finanziare le gallerie

ferroviarie di Trento e Rovereto, dal costo di 1,8 miliardi. Un modo per supplire alle incertezze della finanza dello Stato, l'ente che dovrebbe fornire le risorse. «Accantonamento? Una parola che non esiste. Siamo ricchi, ma di debiti. Abbiamo un'esposizione di 500 milioni contratta per la realizzazione della Valdastico sud, fino a Rovigo, che prevediamo di ripianare con i pedaggi su tutte le tratte gestite dalla società», afferma il leghista Schneck.

Si chiude una porta; un'altra sembra però aprirsi. Si fa strada l'ipotesi dei project bond, obbligazioni volte a finanziare

le grandi opere. Il ministro delle infrastrutture Maurizio Lupi (Pdl) ha incontrato ieri pomeriggio a Berlino il collega tedesco Peter Ramsauer per discutere di Reti Ten-T, tunnel ferroviario del Brennero, il quarto pacchetto ferroviario e la direttiva europea sulla interoperabilità, la crescita del trasporto aereo tra i due Paesi e il finanziamento delle grandi opere con golden rule e project bond. Tra i due ministri c'è stata piena sintonia, tanto che l'ipotesi di project bond per finanziare il tunnel del Brennero e le tratte d'accesso sembra percorribile.

S. V.



Presidente Attilio Schneck, leghista, guida la spa che gestisce l'A4

© RIPRODUZIONE RISERVATA