

FERROVIA

Marchesi: garanzie per l'ambiente. Tait: scegliere la soluzione migliore

LA POLEMICA

40 milioni al km o 463 milioni al km? La polemica parte dal M5S che dice che per un km di tunnel («stime austriache») si spendono 463 milioni e che la Provincia li potrebbe usare per pagare gli affitti annui di 10.000 inquilini Itea. Da parte di Rfi si ribatte che il costo medio di un km di galleria è di 40 milioni al km. Altre fonti parlano di 288 mln al km, la Corte dei Conti austriaca si ferma a 110,1 milioni al km.



VIA LA STAZIONE

Per la parte che tocca la città di Trento del tunnel del Brennero probabilmente i costi saranno ridotti rispetto alla prima idea: allo scalo Filzi dove prima era prevista una stazione da 400 milioni di euro dedicata allo scambio tra treni merci e passeggeri. Ora, invece, pare che si farà una semplice fermata risparmiando una quota ingente dell'investimento previsto inizialmente.



Tunnel, parte il pressing sul tracciato

Comuni e Comunità uniti
«Coinvolgere i cittadini»

ANGELO CONTE

Un'operazione di coinvolgimento della popolazione trentina e degli enti locali che saranno toccati dalla tratta provinciale del tunnel del Brennero. La propone l'assessore provinciale Mauro Gilmozzi («da lunedì ci mettiamo in moto per definirla in concreto»), la chiedono a gran voce e in tempi rapidi, i rappresentanti di Comuni e Comunità di Valle che vogliono evitare che, avvicinandosi i tempi della decisione sul tracciato, possano crescere preoccupazioni e dubbi, legittimi, sui territori interessati.

Il modello da seguire, spiega ad esempio Michelangelo Marchesi, assessore all'ambiente del Comune di Trento, è quello dell'Osservatorio sul tunnel del Brennero «istituito in Provincia di Bolzano che fa da mediatore tra la popolazione e chi realizza l'opera». Per Marchesi lo «strumento deve essere completamente terzo e va dato in mano a persone competenti e capaci di spiegare alla popolazione e soprattutto di ascoltare». Marchesi considera «legittimi i dubbi sull'alta capacità visto che altrove sono stati fatti danni dovuti alla poca attenzione ai lavori, come accaduto con le falde nei cantieri dell'alta velocità al Mugello. Per questo capisco che ci sia chi teme che si possa ripetere. Io non sono in maniera acritica per l'alta capacità o alta velocità, ma credo che non ci sia alternativa al potenziamento della ferrovia per spostare il trasporto di merci dalla strada». Per Marchesi la visita al cantiere di Mules ha fatto capire che «c'è attenzione agli aspetti ambientali dell'opera, ma certo vogliamo approfondire maggiormente per capire sul nuovo tracciato che sarà prospettato per la parte che ci riguarda come saranno gestiti i cantieri che dureranno parecchi anni». A Gilmozzi arriva la richie-

sta di «fare presto» da Gianluca Tait. Per il presidente della Comunità della Rotaliana e Koenigsberg, infatti, «siamo in ritardo rispetto alla comunicazione del progetto ai cittadini. Dobbiamo chiarire bene e in fretta il tracciato coinvolgendo e spiegando alla popolazione. In Alto Adige, nella vicina Bassa Atesina, hanno fatto un ottimo lavoro con un percorso di condivisione con la cittadinanza sulle tratte d'accesso». Sull'opera, che ha un respiro europeo (il passaggio trentino è parte del corridoio europeo che parte da Helsinki, in Finlandia, per terminare a La Valletta a Malta) Tait spiega che «il tunnel del Brennero è una infrastruttura che non è in discussione e l'A22 risulta essere una delle tratte più trafficate. Piuttosto che avere più merce viaggiante su gomma è meglio averne di più su rotaia perché l'inquinamento è inferiore. Non so però dire se serve un nuovo tracciato rispetto alla ferrovia attuale o avere meno treni ma più veloci. Serve un approfondimento degli argomenti».

Come avere voce nel rapporto con la Provincia e Rfi per la definizione delle soluzioni tecniche del tracciato e dei cantieri sarà uno degli argomenti della prossima assemblea del Consiglio delle autonomie. «Ne discuterò con il presidente Paride Gianmoena - spiega il sindaco di Mori Sandro Calari che è anche assessore per la viabilità e il traffico nel Consiglio delle autonomie - e con giunta e consiglio per vedere come affrontare la questione».

Da Rovereto il vicesindaco e assessore all'ambiente Gianpaolo Daicampi spiega: «come Comune vogliamo essere parte del processo decisionale sul tracciato e non subirlo a cose già decise. Occorre però fare in fretta a coinvolgere la popolazione come fatto in Alto Adige, va fatto da domani perché altrimenti se tutto si esaspera, poi la situazione diventa più difficile».



Costi da definire

La tratta trentina ha costi per ora variabili dal miliardo e 200 milioni di euro fino agli oltre 2 miliardi di euro. Tutto dipenderà da come verrà definito il tracciato ovvero da quanto della tratta che parte a nord di Lavis e finisce tra Marco e Serravalle a sud sarà all'aperto e quanto sarà in galleria. Ovviamente più sarà lungo il tratto in tunnel, più il costo aumenterà. Entro il 2016 ci sarà il progetto definitivo, entro il 2018 quello esecutivo e poi partiranno gli appalti.

L'ACCORDO

Intesa tra Provincia e Stato per ridurre il numero di passaggi se la circonvallazione ritarda. I cantieri al via entro il 2020

Meno treni senza la tratta trentina



L'ingegner Raffaele Zurlo illustra lo stato dei lavori nel cantiere del tunnel del Brennero a Mules

La tratta trentina, una volta realizzato il progetto che sarà ora oggetto di discussione con amministrazioni e popolazione locale, dovrebbe vedere l'avvio dei lavori entro il 2020. I tempi per realizzarlo, secondo i calcoli, è di 5 anni, in tempo per entrare in esercizio nel 2026, quando il tunnel e le trat-

te nord (italiane e austriache), sarà pronto.

Ma se l'opera trentina dovesse ritardare non si rischia di veder passare un numero elevatissimo di treni merci in più attraverso le città di Trento e Rovereto? «Abbiamo un'intesa con lo Stato - chiarisce l'assessore provinciale ai trasporti Mauro Gilmozzi - per cui ci sarà il passaggio inferiore di treni rispetto a quello previsto a regime se la circonvallazione di Trento e Rovereto ritarderà rispetto all'entrata in funzione del tunnel».

I tempi per avviare i cantieri, insomma, sono piuttosto lontani nel tempo. Il limite è quello del 2020, dopo che entro quest'anno ci sarà la definizione del tracciato assieme ai ter-

ritori che ne saranno attraversati.

Sul fronte delle previsioni sull'effetto che l'opera nel suo complesso avrà sul traffico pesante, da parte della Bbt Se si fa notare come con l'entrata in esercizio del tunnel nel 2026 il numero di tir in transito sull'A22 si ridurranno rispetto ai dati medi degli ultimi anni, mentre senza l'opera il numero di tir è destinato ad aumentare. In particolare, sull'Autobrennero senza tunnel si passerebbe da 13.500 veicoli pesanti al giorno a 20.600 dopo il 2025. Se ci fosse il trasferimento della merce dalla gomma alla ferrovia, il numero giornaliero si ridurrebbe a 11.700 veicoli pesanti al giorno.