

FIRMATA L'INTESA CON LE FERROVIE

Bolzano-Rfi, patto per le grandi opere

Oltre alla nuova stazione dei bus c'è il cronoprogramma per Bbt, Tunnel del Virgolo, linea Me-Bo e variante di Riga

di Paolo Campostrini

BOLZANO

La firma posta da Maurizio Gentile (amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana) e da Arno Kompatscher in calce alla convenzione per lo spostamento della stazione dei bus da via Perathoner sui terreni di via Renon, vuol dire che il grande progetto dell'Areale si fa. È da ieri in agenda e possiede un cronoprogramma. Sono spazi ferroviari quelli che Gentile ci ha messo a disposizione ieri.

Ma lo ha fatto, appunto, ad una condizione: che fra 3 anni possa partire il cantiere dell'Areale che creerà un nuovo quartiere urbano, ridisegnerà mezzo centro, rifarà la stazione dei treni e rivoluzionerà il traffico creando premesse che marcheranno i loro effetti per almeno 50 anni.

Nello specifico la firma vuole anche dire un paio di altre cose. La prima: in quei 6mila metri quadri si trasferirà temporaneamente la stazione dei bus, la prima veramente intermodale perchè ad un passo dai treni. Vi resterà fino a quando non sarà interrata secondo il masterplan elaborato da Comune e Provincia e concretizzato dal progetto Podrecca per l'intero Areale. La seconda: la Provincia vi realizzerà tutto quello che serve, dai parcheggi dei bus, all'edificio infopoint, sala d'attesa, biglietteria, uffici e Polfer. La terza: le ferrovie sposteranno tutti i loro servizi altrove. L'ultima: entro un mese o poco più sarà avviato il cantiere e alla fine del 2017 i bus si sposteranno nella loro nuova casa liberando l'area di via Perathoner con (ulteriore conseguenza) inizio dei lavori nel "buco" di via Alto Adige e partenza dell'altro grande cantiere del Pru (Piano di riqualificane urbana) benkiano intorno all'Hotel Alpi all'inizio del 2018.

Ma Maurizio Gentile e Arno Kompatscher, (con l'assessor

ECCO LA NUOVA BOLZANO



L'assessore Florian Mussner

Il cantiere dell'Areale creerà un nuovo quartiere urbano, ridisegnerà mezzo centro

re Mussner, Zerzer, Berger e gli altri funzionari) per il quale "questa è una iniziativa fondamentale per il futuro del ca-



Maurizio Gentile "ad" delle Ferrovie ed Arno Kompatscher (Foto Kemenater)

poluogo", hanno definito l'intero piano collaborativo in termini di investimenti e progetti di viabilità, tra Rfi e Provin-

cia. Ecco. **BRENNERO, TUNNEL DI BASE.** Definiti e affidati tutti i lotti dell'Eurotunnel. I lavori sono

stati messi a gara per intero mentre l'Austria ne ha ancora alcuni da assegnare.

FORTEZZA - PONTE GARDENA. La linea d'accesso è strategica per il collegamento con l'intera grande opera. Attualmente si lavora per il recepimento delle prescrizioni Cipe e agli accordi coi Comuni. Bando di gara nel 2018 e entrata in esercizio nel 2026.

STAZIONE DI BRESSANONE. Via al progetto per il riassetto dell'intera struttura e dei binari (Il Prg ferroviario). Diverrà un nodo di interscambio strategico con una frequenza dei servizi intorno ai 15 minuti.

VARIANTE DI RIGA. Siamo ad un passo dal progetto definitivo. Anche in questo caso la notizia è che è assicurato il finanziamento di una bretella che riduce i tempi di percor-

renza tra Brunico e Bressanone grazie al collegamento diretto.

TUNNEL FERROVIARIO DEL VIRGOLO. Le Ferrovie hanno finanziato per intero tutta l'opera con 50 milioni. La galleria si conetterà con la stazione ferroviaria di Bolzano con il fine di creare una linea "dedicata" così che la linea da e per Merano possa avere un accesso indipendente dalle altre linee che servono il Brennero o Verona, aumentando decisamente la capacità.

LINEA BOLZANO-MERANO. La notizia è che entro il 2017 sarà completato uno studio di fattibilità elaborato in sinergia da Sta, l'ente provinciale, e Rfi, Rete ferroviaria italiana, per migliorare l'intero tracciato e velocizzare la linea con l'obiettivo dichiarato di incrementarne fortemente la frequenza fino ad arrivare a corse ogni 15 minuti.

Quest'ultimo punto, come la variante di Riga e Bressanone, rendono plasticamente la visione strategica dell'intera cornice degli accordi: deviare sui treni gran parte del traffico su gomma. Sia quello pesante, attraverso soprattutto l'Eurotunnel, sia quello turistico e dei pendolari.

"Rendendo competitiva la ferrovia rispetto alle auto in particolare sul piano del confort e della velocità e della frequenza delle corse" ha commentato Kompatscher. Per il quale questo è anche un successo personale: "Gran parte delle intese su carta degli anni scorsi, stanno attuandosi nel concreto nell'arco di una sola legislatura" ha detto. La sua. E anche Gentile incassa un successo strategico: Rfi ha dimostrato che, quando gli interlocutori non rallentano, le ferrovie sanno andare veloci nei finanziamenti e nella capacità progettuale.

E Bolzano diventa un esempio di questo nuovo, possibile, passo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La linea Me-Bo sarà (quasi) ad alta velocità

Prevista una cadenza delle corse ogni 15 minuti. «Binari concorrenziali rispetto alla gomma»



La cadenza delle corse da Bolzano a Merano sarà portata a 15 minuti

BOLZANO

"La nuova MeBo sarà una linea ad alta velocità? Non proprio - sorride Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi - ma ci si avvicinerà...".

Perché l'investimento deciso dalla ferrovie italiane sulla linea non riguarderà solo la galleria sotto il Virgolo (50 milioni tondi già elargiti) ma tutta l'infrastruttura. Una vera rivoluzione per le linee altoatesine.

Partendo (e questa è davvero una novità) dal ponte sull'Isarco che non sarà solo allargato ma radicalmente ricostruito; e poi il ridisegno della linea stessa, dalla periferia di Bolzano fino a Merano; e poi risistemazione della massicciata, messa in sicurezza di alcuni tratti da riqualificare, cambi nella geografia dei binari per

aggiungere nuove fermate. Che renderanno sempre più la MeBo ferroviaria una concorrente diretta della MeBo su strada. In sintesi: una metropolitana di superficie.

Con un obiettivo definito, messo nero su bianco da Rfi: "Scendere nettamente sotto i 30 minuti per fare l'intero percorso tra le due stazioni principali" ha chiarito Gentile. Con una cadenza delle corse di 15 minuti.

Dunque, velocizzazione. E non solo il confort dei nuovi convogli, tra locomotori e vagoni, della linea "Flirt". L'orizzonte strategico è quello di rendere i binari concorrenziali rispetto alla gomma. "Ma non con imposizioni anti-pendolari - ha detto il governatore dell'Alto Adige Arno Kompatscher - bensì attraverso l'evitanza delle prestazioni: se in

treno ci metto di meno, posso salirci ogni quindici minuti e sto comodo sulle nuove poltrone, allora la macchina la lascio a casa senza alcun dubbio". Quello che è emerso dal vertice tra Rfi e Provincia dunque è che l'investimento delle ferrovie sulla linea non riguarda solo la galleria del Virgolo, che servirà a rendere autonomi i binari attraverso un percorso indipendente e "dedicato" non più sottoposto a sovrapposizioni con le linee nord-sud, ma il percorso Bolzano-Merano nel suo insieme. Con nuove stazioni intermedie da concordare (magari anche col Comune) alla periferia del capoluogo per evitare che le auto invadano Bolzano e siano invece lasciate, in comodi parcheggi, a ridosso degli ingressi urbani.

Una scelta strategica per rendere il servizio più rapido ed efficiente ma, in ultima analisi, mirata a combattere con armi "lecite" il fenomeno del pendolarismo che soffoca il capoluogo. (p.ca.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA