

Mobilità | Le partite

INFRASTRUTTURE IL CONFRONTO

TRENTO Soffermandosi un istante sul combinato disposto di alta velocità, trafori alpini e passaggio del traffico da gomma a rotaia, la sua nota sobrietà cede all'entusiasmo: «Non stiamo promettendo il futuro, lo stiamo già costruendo e il piano "Connettere l'Italia" da 123 miliardi di euro lo conferma». Il cambiamento, a detta di Graziano Delrio, «sarà epocale» e il tunnel del Brennero, prossimo all'inaugurazione nel 2027, «rivoluzionerà il destino del territorio, così come fece il passaggio dal cavallo alla ferrovia». Ospite del convegno dedicato al corridoio del Brennero, il ministro alle infrastrutture ieri ha rimarcato la rilevanza del tunnel («Ci conetterà all'Europa»), sedando le paure circa le tratte d'accesso trentine («Le risorse verranno allocate annualmente»). Di più: dopo anni di dibattiti sull'interramento della ferrovia di Trento, Delrio ha raccolto le proposte del sindaco Alessandro Andreatta. Risultato: partirà, da subito, un tavolo tecnico per valutare la sostenibilità dell'opera inizialmente disegnata da Jean Bousquet. Nel mezzo delle buone notizie, per il Trentino resta un solo nervo scoperto: la Valdastico nord. Qui le certezze

La norma

Un emendamento alla finanziaria fissa a 650 milioni di euro il valore minimo della proroga

sono poche, eccetto una: difficilmente si sceglierà la soluzione dell'autostrada. «Sarà un'infrastruttura sobria e poco impattante», ha garantito Delrio.

Il boulevard

Ogni tassello compone il medesimo mosaico: concessione dell'A22, trasferimento del traffico pesante su rotaia, collegamento con l'Europa. Nella sua visita a Trento, Graziano Delrio ha inevitabilmente toccato ogni aspetto della mobilità futura. «Perché — ha esordito — il cambiamento toccherà le persone, le città e l'economia». E a proposito di città, il sindaco Andreatta s'è rivolto direttamente al ministro per presentare l'ultima versione dell'interramento della ferrovia cittadina: «Ovvero — ha detto — utilizzare momentaneamente la nuova

Boulevard e ferrovia interrata, Delrio apre ad Andreatta Concessione A22, fissate le rate

Il ministro: «Valdastico Nord? Si farà, ma non sarà un'autostrada»

ferrovia per l'alta velocità di Trento est, non solo per i treni merci ma anche per i passeggeri, consentendo i lavori di interrimento della stazione nel cuore della città». Un'ambizione partita dal Piano regolatore generale del 2003 che, ha rimarcato il primo cittadino, «ci consentirebbe di recuperare il sedime dei binari per

ricucire con un boulevard la città, da nord a sud, da est a ovest». «Mi piace l'idea che ci siano visioni strategiche di lungo periodo — ha risposto Delrio — Non è mio stile fare promesse ma questa è una soluzione interessante e non improvvisata». Ed ecco lo spiraglio, quantomeno per un confronto tecnico: «Noi mettiamo

tutta la nostra disponibilità nella valutazione dei costi-benefici e siamo disponibili a istituire subito un tavolo di lavoro congiunto».

Alta velocità

Al di là del destino del capoluogo, la cerniera del Brennero è oggetto delle attenzioni ministeriali. «La realizzazione

del solo tunnel di base, che costerà all'Italia 4,4 miliardi, che diventeranno 5,9 considerando anche altri interventi, consentirà di risparmiare circa un'ora di viaggio a merci e passeggeri», ha spiegato Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram logistica, la società in-house del ministero. Non solo tunnel. «La linea del Brennero sarà parte della rete dell'alta velocità italiana» ha annunciato. Obiettivo: «Trento-Roma in meno di 3 ore».

Tratte d'accesso

Ma se le aspettative sul tunnel sono alte e se, ancora, in Alto Adige è già stato definito l'impegno finanziario per la tratta d'accesso Fortezza-Ponte Gardena (1,5 miliardi), in Trentino ancora non sono state assegnate le risorse per i bypass. «È così ma non è del tutto così — ha replicato con un gioco di parole Delrio — Abbiamo già predisposto gli stanziamenti sui progetti più vicini al tunnel ma continueremo, anno dopo anno, a finanziare tutto l'asse. È semplicemente la priorità progettuale che determina l'allocation delle risorse: quando il progetto è pronto vengono stanziati nel contratto di programma». Per essere chiari: «Man mano che progrediamo, i finanziamenti verranno definiti».

Valdastico Nord

Tutto bene, fin qui. Da mezzo secolo c'è un'altra questione che tiene banco in Trentino: le pressioni del Veneto sul prolungamento dell'A31. «So che i trentini sono ansiosi di fare la Valdastico Nord, ne sono consapevole — ha ironizzato il ministro — Posta la necessità di ridurre del 30% il traffico pesante, sposandolo da gomma a rotaia, alcune razionalizzazioni del sistema stradale vanno fatte». Di qui il confronto

aperto fra ministero, Veneto e Trentino: «Dopo aver litigato per anni ci siamo messi a sedere e abbiamo avviato un percorso di approfondimento serio con le due Regioni; abbiamo detto che si studieranno i tracciati insieme e si sta lavorando». L'interconnessione viaria tra Valle dell'Adige, Val Sugana e valle dell'Adige è già inserita nei progetti in revisione. Verso quale obiettivo? «Per ora ci siamo dati uno stile: fare un'infrastruttura poco impattante e molto sobria». Un'autostrada o una superstrada? «Sarà sicuramente a scorrimento veloce, ma non è interesse prioritario farla come autostrada anche perché non c'è grande richiesta dei cittadini di pagare pedaggi».

Concessione A22

E a proposito di grandi arterie, a gennaio scatteranno due anni dal protocollo sulla concessione dell'A22. Ma a inizio 2018 si potrebbe chiudere il cerchio. Dopo l'emendamento approvato nel decreto fiscale che fissa i criteri della concessione, il governo ha predisposto un ulteriore emendamento da inserire nella manovra. Il testo prevede in sostanza l'anticipo delle prime rate. Il valore minimo della concessione è



Viabilità dal Veneto
Costruiremo un'arteria poco impattante e molto sobria ma a scorrimento veloce

di 650 milioni e la prima tranche andrà pagata nel 2018 per un totale di 160 milioni di euro. Le tranche successive, dal 2019 al 2025 «e comunque fino a concorrenza del valore di concessione», ammontano invece a 70 milioni di euro annui. L'anticipo ha il suo perché: gli incassi sono destinati al finanziamento delle misure a favore degli enti locali. Un testo tecnico sulle rate della concessione. «Attendiamo l'approvazione dell'emendamento che chiarisce alcuni aspetti legali che erano rimasti aperti a diverse interpretazioni — ha detto Delrio — Quindi un ulteriore punto per fissare la partenza dell'operatività, speriamo nei prossimi mesi».

Marika Damaggio
© RIPRODUZIONE RISERVATA



La visita Il ministro Delrio insieme al governatore Rossi. In alto con Andreatta e Gilmozzi (Foto Rensi/Nardelli)

Brennero, ogni anno 47 milioni di tonnellate di merci

Cascetta: è il valico alpino più trafficato. Roncafort, due nuovi binari per potenziare l'intermodalità

TRENTO L'obiettivo è sintetizzato in una sola parola: intermodalità. Tradotto: trasferimento del traffico pesante da gomma a rotaia. E da simili premesse che, ieri, Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Interbrennero hanno siglato un protocollo d'intesa che prevede due nuovi binari per il potenziamento del terminal di Roncafort e per lo sviluppo dell'autostrada viaggiante Ro.La (acronimo del termine tedesco Rollende Landstrasse). Di più: le Province di Trento e Bolzano hanno stanziato, per tre anni, 3 milioni di euro ciascuna per incentivare il passaggio delle merci su ferro. Dall'autostrada ai binari. L'intento

L'opera

● Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Interbrennero hanno siglato un protocollo d'intesa che prevede due nuovi binari a Roncafort.

● Al Brennero transitano 47 milioni di tonnellate di merci

è presto detto: definire un sistema di agevolazioni tariffarie per rendere più conveniente il sistema combinato Ro.La.

«I due nuovi binari — ha spiegato Maurizio Gentile, direttore generale di Rfi — saranno elettrificati e si estenderan-



Rossi
In un'epoca di sovranismo i corridoi possono aiutare a costruire condivisione

no per 750 metri, creando così gli spazi logistici per le operazioni di carico e scarico». Un adeguamento necessario per rafforzare il sistema di trasferimento dei mezzi pesanti. I numeri sono robusti. In base ai dati elaborati dal ministero, e presentati ieri da Ennio Cascetta, «con quasi 47 milioni di tonnellate di merce sugli oltre 160 milioni che valicano i confini terrestri nazionali, il corridoio del Brennero già oggi rappresenta il valico transalpino più trafficato». Solamente nel 2016 i tir censiti nella tratta di confine sono stati 2,2 milioni con portata singola superiore alle 3,5 tonnellate.



Rilancio Maurizio Gentile, direttore generale di Rfi

«In un'epoca di sovranismo, i corridoi possono essere un'occasione per ragionare anche sui temi della condivisione della sovranità — ha spiegato il governatore Ugo Rossi — Sul piano pratico, però, il corridoio del Brennero è per noi è una necessità per trasferire il traffico dall'autostrada alla ferrovia». Di qui il pacchetto di incentivi all'unisono con Bolzano (sei milioni complessivi). «Per questo — ha rimarcato Rossi — aggiungeremo ulteriori incentivi tariffari per il traffico merci su rotaia, cosa da noi notificata all'Europa, che ne ha perfettamente capito il senso». Non solo per evidenti ragioni ambientali, persino d'immagine e di decongestionamento del traffico: «Una connessione in tempi più brevi accrescerà infatti anche la nostra competitività sul versante turistico».

Ma. Da.
© RIPRODUZIONE RISERVATA