

FERROVIA

Il ministro delle Infrastrutture e trasporti, al convegno sul Corridoio del Brennero per connettere l'Italia, «apre» al sogno del boulevard ripescato da Comune e Provincia

L'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile: «Con l'Alta velocità di rete i tempi di percorrenza in treno tra Trento e Roma si abbasseranno sotto le 3 ore»

Interramento: «Pronti a discuterne»

Delrio: «Nessuna promessa, prima gli approfondimenti Un'idea interessante. Valuteremo costi e benefici»

Scherzando, il ministro **Graziano Delrio** definisce l'assessore **Mauro Gilmozzi** uno «stalker abituale del Mit» (il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ndr). Il pressing operato dalla Provincia, agevolato dal fatto che Commissario del Governo per il Corridoio del Brennero si chiama **Ezio Facchin**, l'ingegnere trentino che da mesi va ripetendo a destra e a manca che il Corridoio TEN-T, l'Eurotunnel ed il progetto Tac-Tav sono una grande occasione da non perdere per il Trentino e la città capoluogo, potrebbe però dare i suoi frutti, in termini di risorse, progetti, realizzazioni.

Delrio è intervenuto ieri al convegno dedicato al «Corridoio del Brennero per connettere l'Italia» in cui, affiancato da **Ennio Cascetta** (amministratore unico di Ram Logistica e Trasporti spa, braccio operativo del Mit) e da **Maurizio Gentile**, ad e direttore generale di Rfi-Rete ferroviaria italiana, ha presentato la «cura del ferro» ed il disegno strategico di «Connettere l'Italia»: piano da **123 miliardi** di euro che ha l'obiettivo di rivoluzionare l'accessibilità e il grado di connessione del sistema logistico, produttivo, economico e sociale del Paese. E in questo modo facendo recuperare all'Italia il terreno perduto nell'economia dei flussi e della mobilità sostenibile: «La bolletta logistica ci costa 14 miliardi l'anno per l'inefficienza» ha spiegato Cascetta. In questo contesto, ieri l'attenzione dei presenti (consiglieri provinciali, sindaci, anche il presidente altoatesino

Arno Kompatscher e il nuovo presidente di A22, **Luigi Olivieri**) in Sala Depero era volta a capire quanto Delrio fosse disponibile a sbilanciarsi per la voce «opere accessorie» al grande «Corridoio», con il tunnel che sarà completato per fine 2027 e costerà all'Italia **4,4 miliardi** (5,92 con gli altri interventi già finanziati come la tratta Fortezza-Ponte Gardena) e consentirà a passeggeri e merci di risparmiare un'ora di

viaggio tra Trento e Innsbruck. Opere accessorie, come i collegamenti ferroviari con le valli, in primis con il bacino del Garda e le Dolomiti, e l'interramento dei binari a Trento, il «vecchio» progetto del *boulevard* inserito nel Prg ad inizio anni Duemila, ripescato negli ultimi mesi da Comune e Provincia. Il sindaco **Alessandro Andreatta** crede nel «sogno condiviso dell'interramento della ferrovia che rende-

rebbe Trento ancora più bella e vivibile». Realistico che Roma lo finanzia nell'ambito del *bypass* ferroviario di Trento? «Dopo 150 anni» risponde il ministro «finalmente si ragiona di potenziare la ferrovia. Mi piace certamente l'idea che ci siano visioni strategiche di lungo periodo dentro le città, come ha indicato il sindaco. Ma il mio stile è non fare promesse prima di fare approfondimenti. L'interramento è un'idea progettuale interessante, non improvvisata: noi ci mettiamo tutta la disponibilità nella valutazione di costi e benefici, in quella che chiamiamo revisione progettuale. Disponibili a sederci e discuterne».

Di più, al momento, al ministro non si poteva chiedere. Ad inizio anni Duemila, il costo dell'interramento era stimato in **800 milioni** di euro. Ora, realizzandolo a cielo aperto, si parla di meno della metà. L'obiettivo è di arrivare, entro pochi mesi, ad un protocollo d'intesa tra Mit, Provincia, Comune e Rfi il cui amministratore, Gentile, spiega che «con l'Alta velocità di rete i tempi di percorrenza in treno tra Trento e Roma si abbasseranno sotto le 3 ore». E il presidente della Provincia, **Ugo Rossi**, nel confronto moderato dal rettore di UniTn **Paolo Colliani**, argomenta: «La nostra idea di Autonomia non significa isolamento, ma interconnessione con il Nord e il Sud dell'Europa. In un'epoca di sovranismo i corridoi sono un'occasione per ragionare sui temi della della condivisione della sovranità».



Il ministro Graziano Delrio. Sopra, il confronto con Paolo

IL MINISTRO

«Sarà a scorrimento veloce»

Valdastico Nord: «Infrastruttura sobria»

Tra le slide che **Ennio Cascetta**, amministratore unico di Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa, braccio operativo del ministro Delrio, mostra al convegno su «Il Corridoio del Brennero», c'è anche quella sui «Completamenti, Project Review e Progetti di fattibilità»: progetto stradali. E, tra questi, con un trattino color arancione, c'è anche la Valdastico Nord, che nessuno cita durante il convegno. Alla fine dei lavori, interpellato, il ministro **Graziano Delrio** conferma che si farà. Prima, scherza: «So che i trentini sono molto interessati a vedere realizzata la Valdastico Nord...». Poi, spiega: «C'è un problema: dobbiamo togliere camion dalla A22, il prima e il più possibile. L'obiettivo nazionale è di ridurre del 30% il traffico su gomma spostandolo su rotaia, liberando le valli e le città dall'inquinamento provocato da mezzi in transito. Detto questo» aggiunge il ministro «alcune razionalizzazioni di interventi su strada vanno verificate».

E qui Delrio conferma il progetto di Valdastico Nord, ricordando che, «dopo anni di passati a litigare, c'è stato un percorso condiviso di approfondimento, uno stile che ha portato ad una intesa con Veneto e Trentino per una infrastruttura molto poco impattante e sobria. La Valdastico Nord sarà sicuramente ad alta velocità di scorrimento. Ma non un'autostrada. I cittadini sono i primi a non chiedere di pagare i pedaggi».

Do. S.



Collini, Maurizio Gentile e Ugo Rossi

TRASPORTI

Previsti 5-6 milioni per tre «aste» che potranno servire convogli lunghi 750 metri. Saranno ridotti i costi e tempi di carico-scarico del 50%. Ancora aperta la partita immobiliare, lo scambio dell'ex scalo Filzi con il Comune di Trento, destinato a stazione Hub

Trenta coppie di treni-giorno per «rilanciare» l'interporto

Entro sei mesi il progetto esecutivo: Rfi rinuncia a 7 dei 10 binari dello scalo di Roncafort e Interbrennero potenzierà la «RoLa»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Sulla carta, il protocollo firmato ieri tra Interbrennero spa e Rete ferroviaria italiana spa (Rfi), potrebbe rappresentare quello che la nuova concessione rappresenterà per Autobrennero spa: una certezza per il futuro. La struttura interportuale regionale di Trento nord si incrementerà del 40%.

Il protocollo firmato da **Paolo Duiella** (presidente di Interbrennero) e l'amministratore delegato di Rfi, **Maurizio Gentile**, a margine del convegno con il ministro Delrio, prevede il potenziamento del terminal per incrementare i numeri della RoLa, l'autostrada viaggiante, riducendo i numeri dei Tir in transito sull'A22. Un gruppo di lavoro seguirà l'attuazione del protocollo con il quale Rfi metterà a disposizione di Interbrennero 4,5 ettari oggi occupati dallo scalo di Roncafort. In concreto, una «fetta» di sedime in direzione nord-sud, pari a 7 dei 10 binari dello scalo ferroviario di Rfi, passeranno al terminal. In cambio, Interbrennero si impegna a realizzare tre «aste», cioè tre linee di binari di lavoro per lo scambio della RoLa. Tre «aste» elettrificate, tecnicamente «alfusate» a nord e a sud, che daranno la possibilità di lavorare «in linea» il carico e lo scarico dei Tir, evitando ulteriori manovre. Oggi



L'area del servizio RoLa, l'autostrada viaggiante per il carico dei Tir sui treni, a Trento nord, gestita da Interbrennero spa: il terminal, dopo l'accordo con Rfi, sarà ampliato

(foto A. Coser)

è possibile farlo solo nella parte nord, è domani sarà possibile farlo anche a sud. Soprattutto, le tre «aste» (una di sicurezza e scorta, le altre due operative) permetteranno di «lavorare» treni lunghi 750 metri, che saranno lo standard del futuro una volta garantita la percorrenza attraverso il tunnel del Brennero. In previsione ci sono la riduzione del 50% dei tempi di carico/scarico dei mezzi, la con-

tuale riduzione dei costi e la possibilità, con due «aste», di trattare 30 coppie di treni-giorno. Il protocollo stabilisce che entro 6 mesi sia redatto un progetto esecutivo. Il costo previsto, a carico di Interbrennero, è stimato in 5-6 milioni di euro. La previsione è di realizzare le opere entro tre anni, prima quindi dell'apertura dell'eurotunnel, attingendo a diverse, possibili fonti di finanziamento:

apporto dai soci (Provincia di Trento in testa, ndr), ricorso al credito bancario, alienazioni di cespiti aziendali. Ma Interbrennero potrà anche accedere ai contributi europei (bandi Cef) per l'intermodalità: il 30% a fondo perduto.

«Lavorare», in prospettiva, 30 coppie di treni/giorno, in luogo delle 2 di oggi, vuol dire, sulla carta, garantire lunga vita e conti a posto all'interporto di Trento nord, che potrà in futuro beneficiare del sostegno alla RoLa assicurato dalle due Province di Trento e Bolzano (9 milioni a testa per gli anni 2017, '18 e '19). Dietro al protocollo, c'è però una partita ancora da chiudere. Una partita immobiliare: Rfi «cede» infatti a Interbrennero parte dello scalo di Roncafort che ha in possesso e gestione ma di cui non è proprietaria. L'area è infatti ancora di proprietà del Comune e, in parte della Provincia di Trento. Il Comune l'aveva messa a disposizione di Rfi a fine anni Novanta per il nuovo scalo ferroviario di Roncafort (realizzato poi dalla Provincia e inaugurato nel 2004) in cambio dell'area dello scalo Filzi. La permuta non è mai stata perfezionata, perché sull'ex scalo Filzi Rfi ha in progetto di realizzare la nuova stazione Hub dell'alta capacità-velocità del Corridoio del Brennero. A meno che non prevalga la richiesta del sindaco di Trento di mantenere la stazione storica, interrata, dov'è, nel cuore della città.