

TRASPORTI

Ma sulla tratta Roncafort-Wörgl la coppia di treni per i Tir perde 630 mila euro



Cipra, il no all'autostrada Alemagna. «Le Alpi soffrono già abbastanza»

No del Comitato permanente della Convenzione delle Alpi all'autostrada Alemagna, che dovrebbe collegare Venezia con Monaco di Baviera. Su proposta della Cipra, di cui è vice presidente il trentino Luigi Casanova (nella foto), durante la seduta del 13 e 14 giugno, il Comitato ha adottato una decisione unanime contro questa nuova

autostrada alpina. Il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi, ricorda Cipra in una nota, non lascia spazio ad alcun dubbio: l'articolo 11 recita che «le parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino». «Le Alpi soffrono già abbastanza per

il traffico transalpino, il rumore, l'inquinamento dell'aria e non ultimo il cambiamento climatico. Per questo motivo, questa netta posizione delle parti contraenti contro il potenziamento della rete stradale transalpina è davvero pregevole», commenta Katharina Conradin, presidente di Cipra Internazionale.

RoLa non decolla nonostante gli aiuti

Dalla Provincia di Trento 277 mila euro a «Rco»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

I conti della RoLa, l'autostrada viaggiate, non tornano. Ed è un problema, mentre lo scontro tra Baviera e Tirolo, per l'ulteriore stretta sui Tir in transito, sale di tono ogni giorno che passa (ne riferiamo a fianco). È un problema emerso martedì al Brenner Meeting di Bolzano, che si è concluso con la firma, eccetto quella del capitano del Tirolo Günther Platter, del Memorandum d'intesa sui trasporti transfrontalieri. Al vertice tra Austria, Germania e Italia, il presidente della Provincia di Trento, Ugo Rossi, ha anticipato che con l'assettamento di bilancio ci sarà «un ulteriore stanziamento di 200 milioni di euro per il potenziamento della RoLa all'interporto di Trento nord, per aumentare da 200 mila a 600 mila il numero di Tir da spostare ogni anno sulla RoLa». Troppa grazia, vien da dire. Perché il progetto di Rfi in corso definitivo prevede 8 milioni di euro per realizzare 3 nuovi binari per la RoLa, per altro con la compartecipazione ai costi della stessa Rfi.

L'obiettivo, già dichiarato lo scorso dicembre al momento dell'intesa tra Provincia e Rfi, è quello, con l'ampliamento dello scalo di Roncafort, di avere a regime una capacità di altri 260 coppie di treni RoLa ogni giorno. Vuol dire poter trasferire su rotaia altri 260 mila Tir ogni anno. A pieno carico, ogni treno può trasportare oggi 21 Tir. In media, una coppia di treni RoLa sottrae 20 mila treni all'autostrada. Il dato di partenza, in attesa che Rfi aumenti la capacità della RoLa, è che già oggi le potenzialità dell'interporto sono inespresses. La RoLa gestita da Interbrennero, senza attendere l'ampliamento dello scalo, potrebbe garantire il trasporto di oltre 200 mila Tir su rotaia; vale a dire il 10% di quelli che intasano l'A22. Il problema è che ciò non avviene nonostante i contributi che, con effetto retroattivo dal gennaio 2017, la Provincia di Trento ha deliberato, autorizzata dalla Commissione europea. Com'è noto, con finanziamento della Regione, la Provincia di Trento ha a disposizione 9 milioni euro (3 milioni all'anno per tre anni) per sostenere la RoLa. E, altrettanto, ne ha la Provincia di Bolzano, che però non ha ancora deliberato in merito. Il contributo di Trento è di 33 euro a Tir caricato, che il gestore del servizio ferroviario deve però poi ribaltare sul cliente finale. Così non è, però, perché, appunto, i conti

non tornano. Oggi, Interbrennero gestisce solo due coppie di treni RoLa al giorno per la tratta di 241 km Trento-Wörgl. L'operatore ferroviario è Rail Cargo Operator - Austria GmbH (Rco), che poi «lavora» 14-17 coppie di treni tra i 199 km dal Brennero a Wörgl. Siamo nella fase di prima applicazione del sostegno pubblico alla RoLa, e il dirigente del Servizio trasporti della Provincia di Trento, Roberto Andreatta, sulla base delle unità di trasporto equivalenti con arrivo e partenza al terminal di Interbrennero, ha stimato un contributo per Rco di 377 mila euro per il 2017. Il problema è che Rco non è in grado di «girare» lo sconto sul cliente (autotrasportatore che carica i Tir), perché il bilancio della coppia di treni sulla Trento-Wörgl è in perdita: l'anno scorso sono stati movimentati 798 treni (per 16.750 vagoni e 13.285 Tir trasportati, con un utilizzo che sfiora l'80% della capacità di carico), ma la perdita è di oltre 630 mila euro.

I limiti della RoLa e il gap di competitività rispetto al trasporto su gomma sono stati illustrati dall'apposito gruppo di lavoro al Brenner Meeting di martedì, dove è emerso che potrebbe a breve essere riattivata la tratta Trento-Regensburg. Lo scenario è quello del bastone e della carota, in ogni caso problematico. Il bastone sono l'aumento dei pedaggi per i Tir in A22, chiesto ma non attuabile a breve, in modo che i camion, giunti al Brennero, non passino dal treno alla strada perché grati dai costi bassi del prezzo del gasolio in Austria e dai pedaggi autostradali inferiori in Italia, e gli ulteriori divieti che impone il Tirolo: con i contestati divieti settoriali e notturni in vigore fino al 2011, Interbrennero «lavorava» 14 coppie di treni ogni giorno. Poi, c'è stato il crollo a due. La carota è puntare su ulteriori finanziamenti pubblici a sostegno della RoLa, in attesa dell'entrata in servizio del tunnel del Brennero nel 2027. A Brenner Meeting è emerso chiaramente: per gestire gli anni di transizione e favorire il passaggio da gomma a rotaia, andrebbero riviste le linee guida comunitarie sugli aiuti di Stato. Di buon auspicio è il fatto che la Germania ha annunciato che dal 2019 aumenterà i pedaggi per i Tir in autostrada e introdurrà un programma di incentivi per i trasporti su rotaia. Comunque sia, fino a tutto il 2019 c'è un'ulteriore complicazione: i lavori di ristrutturazione della ferrovia del Brennero, realizzati di notte. Finché non saranno ultimati, sono un ulteriore ostacolo alla RoLa.



Lo scalo ferroviario di Roncafort di proprietà della Provincia e del Comune di Trento dove è previsto l'aumento del numero dei binari della RoLa, per potenziare il servizio di carico di Tir sui treni e incrementare il trasporto delle merci su rotaia (foto D. Sartori)

LA LETTERA

Platter ha invitato i ministri dei trasporti Toninelli e Scheuer per verificare gli effetti del transito dei mezzi pesanti

Il Tirolo chiama Roma e Berlino



Il governatore tirolese ha annunciato che da subito saranno incrementati ulteriormente i controlli dei camion lungo l'asse del Brennero

Il governatore tirolese Günther Platter ha mandato una lettera d'invito ai ministri dei trasporti Danilo Toninelli ed al suo omologo tedesco Andreas Scheuer per invitarli ad un sopralluogo per constatare di persona gli effetti del transito dei mezzi pesanti lungo l'asse del Brennero. Platter, che al vertice sui transiti dei Tir lo scorso 12 giugno a Bolzano non ha firmato il «Memorandum of understanding», ha

detto che da parte tirolese ci saranno ulteriori regolamentazioni e proibizioni. Da subito saranno incrementati ulteriormente i controlli dei camion, ha aggiunto Platter in una conferenza stampa con la sua vice Ingrid Felipe.

Entro il 3 ottobre, data in cui si riunisce il consiglio del Land Tirolo, si intende preparare una delibera per incrementare il divieto di trasporto settoriale per alcune merci e il divieto di transito nelle ore notturne, ha detto Platter ai giornalisti a Innsbruck, scrive la Tt di Innsbruck.

«Non si tratta solo del Tirolo. Per tutti noi, la qualità dell'aria è un gran bene». Lo ha detto il ministro dei trasporti bavarese, Ilse Aigner, commentando i recenti annunci del capitano del Tirolo, Günther Platter, sull'inaspimento delle limitazioni al traffico pesante attraverso il Brennero.

«Signor Platter, dovrebbe pensare anche alle persone che soffrono per il traffico nella

Valle dell'Inn bavarese e in Alto Adige - ha aggiunto Aigner - Per tutelare la sua popolazione, il governatore scarica oneri più pesanti sulle persone al di là dei suoi confini regionali».

Aigner giudica «molto egoista» il «percorso solitario» di Platter. «Mentre al vertice sul Brennero, i rappresentanti dei Paesi e delle regioni interessati così come quelli dell'Ue hanno ragionato su come trasferire maggiormente il traffico dalla strada alla rotaia - ha detto l'esponente bavarese - il governatore Platter si è pronunciato solo per ulteriori restrizioni al trasporto di merci su strada in Tirolo. Questo allontana una soluzione comune». Al ministro dei trasporti della Baviera ha replicato la Volkspartei del Tirolo, il partito popolare del governatore Platter. Secondo il capogruppo Oevp nel consiglio provinciale di Innsbruck, Jakob Wolf, accusare il Tirolo di egoismo «mentre auto e camion sono in colonna al valico tra Kufstein e Kiefersfelden per i controlli tedeschi, è un modo molto audace di vedere le cose». «La solidarietà - aggiunge Wolf - non è una strada a senso unico. Questo deve accettarlo anche la Germania».

Da subito saranno incrementati i controlli dei camion