

VALDASTICO

Il presidente della Provincia di Bolzano non vuole intromettersi sul sì o no alla nuova autostrada che spetta al Trentino, ma insiste sulla priorità alla rotaia

«Contro l'inquinamento pensiamo a varie misure tra cui il limite dei 100 km/h sull'A22 nei periodi di sfioramento, ma serve l'assenso del governo, e agli aumenti tariffari»

«Puntiamo sul treno non sulla gomma»

Kompatscher: sulla Pirubi non mi esprimo ma i problemi di traffico li risolve la ferrovia

LUISA MARIA PATRUNO

l.patruno@ladige.it

«Noi puntiamo sulla rotaia e non sulla gomma: questa è la nostra posizione. La scelta sulla Valdastico, però, spetta al Trentino e quindi al collega Rossi e non a noi, che siamo toccati indirettamente». Arno Kompatscher, presidente della Provincia di Bolzano, ribadisce l'opzione di fondo fatta dall'Alto Adige, che è quella di investire sulla ferrovia e quindi non certo sulla previsione di nuove autostrade, ma preferisce tenersi fuori dal dibattito che sta coinvolgendo Trentino, Veneto e Stato sulla realizzazione o meno della Valdastico Nord, ed evita di prendere posizione contro l'opera, pur rimarcando che se l'opzione di fondo è quella ferroviaria una nuova autostrada è poco coerente.

Presidente Kompatscher, voi cosa pensate della Valdastico? Siete favorevoli o contrari?

La nostra posizione è sempre quella: noi stiamo lavorando perché si realizzi la ferrovia, sia per il tunnel di base del Brennero che per tutte le tratte di accesso da Bolzano fino a Verona. Questo è stato ormai dichiarato progetto di primaria importanza dall'Unione europea e lo è stato ribadito anche dalla nuova Commissione europea con l'ultima tranche

Abertis e A4

“



Meglio concentrarsi sul rinnovo della concessione A22

Arno Kompatscher

A destra, la protesta del Comitato «No Valdastico Nord» davanti alla Regione a luglio



di finanziamento del primo lotto. Questo per noi è il tema. Non è che andiamo a costruire autostrade.

Quindi ritenete che la Valdastico non sia coerente con l'investimento sulla ferrovia?

Su questo argomento o eventuali tracciati sta al mio collega Ugo Rossi prendere posizione. Noi collaboriamo sul tema del traffico, perché lo affrontiamo assieme, ma io non entrerei nel merito di questo pro-

getto. Come direzione di massima, comunque, noi diciamo che è la ferrovia che dovrà risolvere tanti problemi con il trasferimento del traffico pesante su treno. Non sono neppure informato bene su come stanno procedendo se ci sono ora le trattative sulla Valdastico con il governo centrale. **Perché voi non siete stati coinvolti direttamente né vi sentite interessati alla questione?** Noi non siamo coinvolti diret-

tamente, certo lo siamo indirettamente perché l'opera è a ridosso del nostro confine e quindi avrà una influenza, ma questo vale anche per altre opere.

Oggi (eri per chi legge, Ndr.) sul Dolomiten si riportava la notizia che il livello di inquinamento lungo l'Autobrennero sta superando i limiti fissati dalla normativa Ue. La Valdastico potrebbe aumentare questo traffico? Che provvedimenti pensate di adottare, il limi-

LA CONCESSIONE Modifiche

Gilmozzi: chiediamo il toll-plus

Nella bozza di intesa per la concessione in house dell'A22 consegnata la settimana scorsa dal sottosegretario Gianclaudio Bressa ai soci pubblici dell'autostrada è specificato che non si possono aumentare le tariffe oltre il tasso di inflazione senza indicare eccezioni. Lo evidenzia l'assessore trentino ai trasporti e lavori pubblici Mauro Gilmozzi, che dice: «Una delle osservazioni che abbiamo già preannunciato è proprio che non è possibile sostenere da un lato il toll-plus, ovvero una tariffa compensativa per carichi ambientali dei mezzi transanti in autostrada in area alpina, e nel contempo bloccare le tariffe». «Inoltre - aggiunge Gilmozzi - c'è oggi un problema di armonizzazione dei pedaggi di attraversamento delle Alpi. Altri attraversamenti costano di più così facendo al Brennero abbiamo un aumento del traffico di circa 20/25%. Servono dunque due eccezioni: il toll-plus e l'armonizzazione tariffaria sulle autostrade alpine».

te dei 100 km all'ora?

Noi abbiamo concordato con il Trentino una serie di misure da adottare per ridurre l'inquinamento. Il limite dei 100 km all'ora dinamico, ovvero da introdurre nei periodi di sfioramento è una delle misure. Ma serve l'assenso del governo. Anche nel contratto che andremo a firmare per la concessione in house dell'A22 è scritto che non sono consentiti aumenti tariffari superiori ai livelli di inflazione ad eccezione che per aumenti finalizzati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e per incentivare il trasferimento del traffico pesante sulla ferrovia. Questa è la linea su cui stiamo procedendo. Riguardo all'Valdastico è una scelta che tocca al Trentino e si deve chiedere a Rossi. **Però in linea di principio voi ritenete che si debba puntare sul-**

la ferrovia e non su nuove autostrade.

Sul principio siamo perfettamente in linea con il collega Rossi.

Teme che il finanziamento della Valdastico possa togliere risorse alla ferrovia?

Le risorse per la ferrovia sono garantite dalla concessione in house dell'A22, dove si prevede che sia destinato alla ferrovia non solo il tesoretto ma anche trasferimenti annuali.

Pensa che ci possa essere un interesse di una A22 al 100% pubblica per l'acquisto dell'A4 Brescia-Padova? O la Serenissima sarà solo un affare per Abertis, che ora vuole comprare, e per gli attuali soci privati, che hanno trovato l'acquirente?

In questo momento è meglio che noi ci concentriamo sulla concessione di Autobrennero: il primo obiettivo è quello.

Valsugana La proposta: divieti e pedaggio «Disinnescare i Tir sulla 47»

No alle merci via ferrovia in Valsugana dove sulla statale 47 va anzi «scoraggiato il già ridotto traffico stradale di transito» sostengono Girardi (Transdolomites) e Danzi (Qnex) «con punti di controllo per i Tir (e un divieto di circolazione notturno, settoriale o un pedaggio, copiando le esperienze tirolesi) e la superstrada va nel tempo «disinnescata» e «pusterizzata» evitando nuovi tratti a 4 corsie, ma prevenendo puntuali interventi di «fluidificazione lenta» come nuove rotonde», per aumentare la sicurezza e non i tempi di percorrenza. «Se poi il Veneto sul suo territorio vorrà continuare a costruire strade e autostrade

di dovradimensionate» aggiungono Girardi e Danzi «esse resteranno mezza vuote (come la A27 o la Valdastico Sud: da Trento a Rovigo sarà sempre più veloce la A22 più Transpolesana) e il traffico verrà fermato ai confini (come fa il Tirolo con i nostri Tir, usando tutti i modi per deviarne quanti più possibile sulla ferrovia. La realtà è che anche il Veneto, al di là degli interessi particolari legati al rinnovo della concessione della A4, che è il vero motivo per cui interessa quantomeno la progettazione della Valdastico, sta guardando sempre più alla ferrovia; e il treno rischia di arrivare prima a Cortina che a Canazei».

L'ANALISI

Girardi (Transdolomites) e Danzi (Qnex): «Il Trentino senza un piano»

Mobilità, Tirolo e Bolzano «corrono»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

«Le recenti discussioni sul tema della Valdastico e Valsugana mettono in luce come in Trentino manchi da troppo tempo un documento con il nome di Piano provinciale della mobilità, ovvero una visione chiara e condivisa degli obiettivi di trasporto privato e pubblico di breve e lungo periodo nei prossimi 10 anni. I piani stralcio spesso lasciano il tempo che trovano». Interpellati, Massimo Girardi (presidente di Transdolomites) e Marco Danzi (esperto di mobilità della Qnex di Bolzano), esprimono un giudizio critico sull'operato della Provincia di Trento. La premessa è che, in materia di programmazione a livello nazionale ed europeo, il riferimento dovrebbe essere il Libro Bianco dei trasporti dell'Unione Europea e il Protocollo dei trasporti della Convenzione delle Alpi. Peccato che agli Stati nazionali sia lasciata «libertà di trasgredire agli impegni assunti». Come dire: di nuove autostrade nel cuore delle Alpi, stando agli impegni sottoscritti, nemmeno si dovrebbe parlare.

Tirolo e Alto Adige più avanti. Però, secondo i due esperti, è comunque importante il coinvolgimento dei territori. E, annotano, per il Trentino «le differenze con i diretti competitor si vedono». «Il Tirolo ha le idee chiare ed ha annunciato che dal 2016 ripartiranno i divieti settoriali per i Tir (esortando il Trentino ed Alto Adige a collaborare) accentuando il fenomeno già presente dei Tir che spariscono dall'autostrada al Brennero e riappaiono al confine austro-tedesco. Il Tirolo» ricorda-



Per la Valsugana, Girardi e Danzi propongono il «modello Pusteria»

no Girardi e Danzi «ha abbassato il limite di velocità in autostrada per le auto a 100 Km/h: minimo aumento dei tempi di percorrenza (meno di 10 minuti da Brennero a Kufstein), forte riduzione delle emissioni e dei consumi, interessante aumento nell'utilizzo del treno (che dalle 6 alle 22 circola ogni 30 minuti senza interruzioni)». E l'Alto Adige? «Segue a ruota» spiegano i due esperti «ha firmato un accordo con RFI che prevede nuove fermate e potenziamenti delle infrastrutture ferroviarie del Brennero, della Merano-Bolzano e in val Pusteria, dove le analisi hanno mostrato esservi ulteriore potenziale di sviluppo di utenza». Girardi e Danzi aggiungono che negli ultimi anni l'Alto Adige ha realizzato numerose circunvalazioni stradali di centri abitati (Bressanone, Oa, Laives, Merano, Venosta, Pusteria, «spes-

so in tunnel evitando sempre le 4 corsie per non incoraggiare l'utilizzo del mezzo privato», con risparmio sui costi di costruzione e manutenzione; ha inoltre «cadenato il trasporto pubblico e rivoluzionato il sistema tariffario triplicando il numero dei passeggeri in pochi anni».

Trentino rimasto al palo.

Tutt'altra storia in Trentino, dove, secondo Girardi e Danzi, «si è rimasti al palo, diversi sogni di «grandi opere» stradali e ferroviarie (tunnel lungo Rovereto-Riva, Metroland...) sono svaniti rivelandosi solamente una grande perdita di tempo, e continuano a mancare «piccoli interventi» per togliere il traffico dai paesi o per adeguare le infrastrutture ferroviarie (nuove fermate sulla linea del Brennero, adeguamento del segnalamento ferroviario per la Valsugana, cadenzamento Trento-

Malé) e creare un'offerta unitaria di trasporto pubblico integrata e cadenzata tra ferro e gomma».

Modello Pusteria in Valsugana.

E per la ferrovia della Valsugana per la quale, nell'intesa con il Veneto, si riparla di «elettrificazione»? «Fin qui troppi interventi spot senza una visione complessiva in termini di obiettivi» secondo Girardi e Danzi. Per la linea propongono il «modello Pusteria». Con un obiettivo chiaro per i tempi di percorrenza: «Salvaguardare le attuali fermate per i treni locali limitando i tempi di percorrenza, ma anche consentire treni rapidi con poche fermate e tempi di percorrenza Trento-Bassano (ma anche Trento-Borgo e Trento-Primolano) paragonabili al mezzo privato». Obiettivi raggiungibili senza «grandi opere», ma con un adeguamento complessivo della linea: «segnalamento ferroviario (vero tallone d'achille, con tecnologie superate e lunghissime sezioni di blocco), un leggero innalzamento delle velocità massime ed eventualmente qualche rettificazione di percorso e/o raddoppio se compatibile con il territorio».

Solo all'interno di questo adeguamento ha senso parlare di elettrificazione. «Il numero passeggeri è aumentato in pochi anni, ma è insoddisfacente». Il potenziale di crescita c'è, «raggiungibile in pochi anni». Ci sarebbero vantaggi anche per la mobilità del capoluogo. Ma per Girardi e Danzi «la ferrovia Valsugana non potrà che rimanere una linea secondaria a binario unico, chiusa alle merci sono per esigenze locali (acciaieria di Borgo e simili): non auguriamo ai valsuganotti treni merci in transito».