

**i GIOVEDÌ
de l'Adige**

Nel corso del dibattito al Muse l'assessore Gilmozzi rivela che solo uno studio sui traffici futuri dirà se è necessaria la galleria sotto il monte Zugna e sollecita il Comune di Trento a fare le proprie scelte

L'interporto dovrà essere adeguato per diventare punto di riferimento unico per il trasferimento dei camion sui treni. I 5,5 miliardi per le tratte d'accesso? «Da Ue, Stato e A22»



Tunnel del Brennero, avanti tutta: pro

Ma la circonvallazione di Trento e Rovereto è oggi il nodo progettuale più delicato, anche per la necessità di raccordare i tracciati con i progetti di trasporto

FRANCO GOTTARDI

Se il '900 è stato il secolo delle autostrade il primo secolo del nuovo millennio sarà quello delle ferrovie. Per trasportare merci senza inquinare ma anche perché i diciottenni di oggi sono una share community, che sempre più preferirà spostarsi coi mezzi pubblici. In questo quadro non vale tanto la pena discutere «se» il tunnel del Brennero e l'alta capacità siano opere necessarie ma piuttosto «come» renderle efficienti e il meno impattanti possibile. Di tempi e modi di realizzazione della galleria e delle tratte di accesso in Trentino e Alto Adige hanno discusso ieri l'assessore provinciale alle Infrastrutture **Mauro Gilmozzi**, il commissario governativo per il Tunnel del Brennero **Ezio Facchin** e **Martin Ausserdorfer**, direttore dell'Osservatorio e del Centro informazioni della Galleria del Brennero, intervistati dal direttore dell'Adige **Pierangelo Giovanetti** nel dibattito organizzato dal giornale al Muse. Non esistono segreti sui progetti di circonvallazione di Trento e Rovereto, 36 chilometri perlopiù in galleria. Semplicemente perché non ci sono nuovi progetti rispetto ai corridoi di larga massima ipotizzati nel 2009 per bypassare in sinistra orografica dell'Adige, sotto

Questione idrica

“



Indagheremo, di solito più si scava profondi e meno problemi ci sono

Mauro Gilmozzi

le montagne, le città di Trento e Rovereto. Anzi, il tema oggi è proprio quello: ripartire con la progettazione. Tema sicuramente attuale proprio per la necessità di iniziare a mettere qualche paletto e avviare un dibattito serio sul come, dove, quando e con che soldi realizzare una circonvallazione pensata per sollevare le città dal disagio di un traffico merci destinato. Ma oggi le condizioni sono cambiate rispetto a qualche anno fa e non è neanche certo che da Trento in giù sia necessario spostare il tracciato sotto la roccia. «Prima

Impatto ambientale

“



In Sudtirolo c'erano tantissime preoccupazioni ma adesso non abbiamo nessuna causa

Martin Ausserdorfer

di tutto dovremo avere uno studio con nuovi dati per capire quali siano le prospettive e i volumi futuri» ha detto Gilmozzi. In ogni caso il problema, soprattutto per Trento, è che l'alta capacità ferroviaria condiziona e sarà condizionata da altre scelte trasportistiche su cui si sta ragionando, in particolare la mobilità cittadina su rotaia con i progetti di Nordus, di Ring, l'ammodernamento della Valsugana, lo stesso disegno urbanistico del nuovo Prg. «Serve un progetto di sistema che metta in evidenza

In città

“



Interrare era difficile la variante è interessante, anche per togliere i rumori

Ezio Facchin

le linee guida per la progettazione delle varie infrastrutture. Il 2017 deve essere l'anno dedicato a questo passaggio» sollecita l'ingegner Facchin. Anche perché già ora, pur in presenza solo di corridoi di passaggio e ipotesi di larga massima, risulta evidente l'incompatibilità tra il Nordus, il sistema di metropolitana di superficie da spingere fino al futuro ospedale e in prospettiva a Mattarello, e i quattro binari della Tac che dovrebbero passare nello stesso posto. «Mi auguro che per il 2018 la città riesca a fare le scelte strategiche

di cui sta discutendo da tempo» aggiunge Gilmozzi.

La personale scaletta dell'assessore provinciale parla di progetto preliminare della circonvallazione di Trento e Rovereto entro il 2018, di valutazione di impatto ambientale l'anno dopo, poi tre anni per i cunicoli esplorativi e il progetto esecutivo, poi via ai lavori che sicuramente non finiranno nel 2026, il tempo fissato per l'apertura del tunnel e della prima tratta d'accesso Fortezza-Ponte Gardena. Dunque è ormai certo che la pretesa contemporaneità, un must fino a qualche anno fa, non è più in agenda. Una novità non secondaria, sottolinea da Gilmozzi, è la scelta dell'interporto di Trento come punto di riferimento per l'intermodalità e il trasferimento dei camion sui treni col sistema Ro.Ia. Questo comporterà un potenziamento dello scalo di Roncafort, che dovrà essere in grado di servire treni più lunghi, grazie all'eliminazione dei dislivelli al Brennero, e più numerosi. Quanto alla questione finanziaria, Facchin considera un problema grosso reperire i 5,5 miliardi per le tratte di accesso, Gilmozzi è più ottimista e punta ad avere il 40% sotto forma di contributi europei, 2 miliardi dovrebbero arrivare dagli accantonamenti dell'A22 e il resto lo si chiederà allo Stato.

La protesta | I No-Tav hanno manifestato all'esterno del Muse: «Decisioni prese senza pensare ai cittadini»

«Provincia scorretta, opera inutile»

Prosegue la protesta dei No-Tav, attivi ieri all'esterno del Muse mentre nella sala si svolgeva il dibattito. Da parte dei manifestanti c'è stato un ripetuto attacco all'amministrazione provinciale, in particolare all'assessore Mauro Gilmozzi, ed un'attenzione particolare al tanto discusso vallo tomo di Mori. Il tutto sotto gli occhi attenti di un nutrito schieramento di forze dell'ordine, sia all'ingresso del museo sia nel quartiere delle Albere. Terminato da poco, proprio il vallo tomo è stato uno dei temi sul quale il gruppo di protesta si è soffermato parecchio, evidenziandone i limiti, le inesattezze ma soprattutto l'utilità. I No-Tav hanno parlato anche dei danni causati all'ambiente. I manifestanti si sono poi concentrati sul tunnel del Brennero, con tanto di striscioni, sostenendo che i vantaggi possibili sarebbero solo per una ristretta parte di persone,

a discapito della maggioranza che invece rimarrebbe penalizzata da questa nuova struttura. «Alla fine di tutto, siamo sicuri che vinceremo noi - ha sottolineato Massimo Passamani - ci sono troppe persone che prendono decisioni per sé stesse senza pensare agli altri. Basti vedere dove si tiene questo convegno, ovvero al tanto discusso quartiere delle Albere, semplicemente per fare un po' di pubblicità ad un luogo che rimane ancora invenduto, insieme ai suoi appartamenti impossibili da abitare a causa di affitti stellari». «Ora basta, il Trentino non è un corridoio per far passare le merci» è la frase maggiormente usata dal gruppo, che ha poi parlato «di politiche della Provincia scorrette, decisioni passate e del futuro prossimo inadatte al territorio e di uno sfruttamento ambientale al limite del possibile».



Un momento della protesta



nto nel 2026
più difficile da sciogliere
o urbano Nordus e Ring

PARTECIPAZIONE

La settimana prossima ultimo appalto sul versante austriaco, poi il tunnel sarà tutto assegnato. Anche la tratta di accesso da Verona è in avanzata fase di progettazione mentre tra Bolzano e Bassa Atesina siamo ancora a livello di corridoio di larga massima

«Confronto necessario per migliorare i progetti»

In Alto Adige la proposta Rfi sulla Fortezza-Ponte Gardena è stata modificata su istanza di sindaci e popolazione

Il tunnel del Brennero ormai è a un punto di non ritorno. Per un quarto è già scavato, la settimana prossima si apriranno le buste per l'ultima gara d'appalto sul versante austriaco e a quel punto tutte le opere saranno finanziate e assegnate. E sarà rispettato l'obiettivo del taglio del nastro nel 2026. Parola di Martin Ausserdorfer, direttore di Osservatorio e Centro informazioni della Galleria del Brennero.

Quello di Ausserdorfer è stato ed è un ruolo chiave per far accettare l'opera dall'opinione pubblica sudtirolese. Un compito forse più facile che altrove in Val d'Isarco, una valle devastata dai viadotti dell'autostrada e dal traffico continuo e che con i treni merci in galleria avrà molto da guadagnare. Ma le sacche di contrarietà e le perplessità sui progetti c'erano anche lì e sono state affrontate con l'apertura e il confronto continuo. «Non avevamo tutte le risposte ma abbiamo sempre voluto ragionare con la comunità. Il confronto è importante e certe critiche ci hanno anche aiutato a migliorare i progetti. Il se-

gretto è sempre essere presenti e disponibili vicino ai cantieri, intervenire quando viene segnalato qualche problema, di polveri o altro. A volte bastano piccoli accorgimenti per guadagnarsi fiducia e rispetto» spiega. Una testimonianza preziosa anche per chi dovrà convincere le popolazioni sulla bontà delle tratte di accesso. Un sistema che l'assessore Gilmozzi assicura di voler adottare: «Abbiamo bisogno di attivare percorsi partecipativi, in cui ascoltare e dare risposte».

Ausserdorfer ricorda la delusione nel vedere il primo progetto della tratta Fortezza-Ponte Gardena sfornato da Rfi. «Non eravamo contenti - racconta - ma con un approccio generale, coinvolgendo tutti i sindaci, è stato modificato e Kompatscher a Roma ne ha condiviso la nuova versione, già finanziata e autorizzata dal Cipe il 3 marzo scorso». Anche questo tratto sarà pronto nel 2026. Così come in fase avanzata è anche la progettazione - svela Facchin - della tratta di accesso da Verona, anch'esso realizzabile in coincidenza col tunnel. La circonval-



Il pubblico in sala, partecipe e interessato (fotografie Paolo Pedrotti)

lazione di Bolzano ha un'impostazione definita perché più facile dal punto di vista orografico, anche se siamo a livelli di

corridoio di larga massima. Poi c'è il tratto trentino, obiettivamente il più in ritardo e il più difficile da affrontare. F.G.