

FERROVIA

Al convegno di Confindustria l'appello del commissario del governo. Rallentare la programmazione della pianificazione dei corridoi, comprese le circonvallazioni di Trento e Rovereto, per il funzionario significa «trovarsi con un traffico di treni merci in arrivo insostenibile per la vecchia rete ferroviaria»



Tunnel del Brennero, allarme

Facchin: tratte trentine in ritardo, così si perde una occasione



LORENZO BASSO

«È necessario accelerare il percorso sulle tratte di accesso al tunnel di base del Brennero, avviando la discussione con i territori in vista dell'ultimazione dell'opera attualmente in fase di costruzione a sud del confine tra Italia e Austria. Rallentare la programmazione della pianificazione dei corridoi, comprese le circonvallazioni di Trento e Rovereto, significa la perdita di una grossa opportunità, oltre a trovarsi con un traffico di treni merci in arrivo insostenibile per la vecchia rete ferroviaria». L'appello alla politica locale per velocizzare le fasi di progettazione del terzo lotto della linea ad alta capacità sull'asse del Brennero è arrivato ieri da parte del commissario straordinario del Governo per le opere di accesso Ezio Facchin, il quale, intervenendo nell'ambito di un convegno dedicato all'infrastruttura e organizzato da Confindustria Trento, ha parlato della necessità di avviare al più presto il confronto a livello locale per non farsi cogliere impreparati dalla fine dei lavori sulla tratta Fortezza-Ponte Gardena (il cui inizio è però previsto per il 2020). «Questo - ha quindi riassunto Facchin - è lo stato dell'arte ad oggi: il tunnel del Brennero è fatto al 30%, il primo lotto prioritario, cioè la rampa di accesso a Bressanone, è in fase di avvio, così come il quadruplicamento della linea Verona-Pescantina. Su Trento e Rovereto non si può più tentennare: serve coesione e determinazione al fine di giungere all'approvazione del progetto definitivo, sulla



Il commissario Ezio Facchin nel corso dell'incontro di ieri: il suo è un vero e proprio allarme

base di quello già presentato da Rfi (Rete ferroviaria italiana). Bisogna capire che l'opera ferroviaria è un investimento per il domani, nonché un'opportunità unica per risolvere alcuni dei problemi di collegamento del territorio trentino». La circonvallazione di Trento e quella di Rovereto si inseriscono all'interno del piano strategico di potenziamento dei corridoi ferroviari italiani, per cui sono previsti all'incirca 20 miliardi di euro di investimenti (di cui 6 prioritari) sul lungo periodo per il collegamento dei grandi valichi. L'obiettivo è,

in accordo alle direttive comunitarie, quello di portare su rotaia il 30% del traffico su gomma che oggi attraversa la rete stradale italiana entro il 2030. Per quanto riguarda Trento e Rovereto, come ha rilevato ieri il direttore investimenti di Rfi Aldo Iasi, si parla di una tratta in parte da affiancare alla linea ferrata esistente, in parte da realizzare in galleria. Le due circonvallazioni urbane, nello specifico, verrebbero realizzate interamente sottoterra, per una lunghezza complessiva pari a 33 chilometri (17 Trento e 13 Rovereto). Eventuali «strategie di mitigazione

ambientale e paesaggistica dell'intervento verranno valutate in sede progettuale», ha precisato Iasi. Ad ogni modo, mentre l'incaricato governativo e il dirigente delle ferrovie hanno posto l'accento sull'urgenza di arrivare ad una soluzione dei problemi progettuali del corridoio trentino, l'assessore con delega ai trasporti Mauro Gilmozzi ha preso tempo, parlando della possibilità di avviare un confronto a tutto campo sul futuro urbanistico e della mobilità nel capoluogo e sul territorio locale. «Dopo il tunnel - ha detto l'esponente

Best wishes... Auguri a... Glückwünsche...
Voeux à... Best wishes... Auguri a... Voeux à...



Dal resto della «compagnia del baccalà» un augurio di cuore con tante felicitazioni e complimenti per il traguardo raggiunto

PROVINCIA

Il governatore attende il progetto del ministero delle Infrastrutture per il tratto trentino
La A4 - Serenissima spinge: «Obiettivo: entro l'estate prossima la condivisione del tracciato»
E sulla concessione A22 si punta a una norma nella Manovra per sciogliere il nodo controllo analogo

«Valdastico, se s'ha da fare deve servire al Trentino»

Rossi: togliere i camion da laghi e Valsugana

LUISA MARIA PATRUNO

«Il nostro obiettivo è rendere perpetuo un accordo politico sulla concessione in house di A22, in modo che possa resistere anche oltre l'attuale Governo. Per questo puntiamo a una norma da inserire nella legge di stabilità e ne abbiamo già parlato telefonicamente, insieme a Kompatscher, con il presidente Gentiloni. Questa norma fa parte del nostro "pacchetto" di appoggio alla finanziaria». Il presidente della Provincia, Ugo Rossi, conferma come si stia facendo stringente la trattativa per rendere praticabile la concessione in house, sulla base dell'accordo già firmato tra Stato e soci pubblici, in alternativa alla gara.

Il «nodo» ancora aperto riguarda il controllo analogo sulla società, una volta diventata interamente pubblica. Una recente modifica del Codice appalti ha inserito un comma all'art. 178 in forza del quale «le concessioni autostradali che attraversano più regioni possono essere affidate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a società in house di altre amministrazioni pubbliche anche appositamente costituite». E si aggiunge che in tal caso, il controllo analogo può essere esercitato dal Ministero stesso attraverso un comitato disciplinato da uno specifico accordo con gli enti territoriali.

Le Province di Trento e Bolzano hanno proposto allo Stato (che non è socio) la partecipazione al comitato con un suo rappresentante accanto a 12 espressioni dei soci locali. «Le soluzioni tecniche ci sono e ci stiamo confrontando con Delrio - sottolinea Rossi - ma poi chiediamo la norma in Finanziaria, comunque il lavoro è impostato e non è fucioso». E anche sulla questione Valdastico la Provincia di Trento attende - ma in questo caso senza



Dalla località Lochere, tra i laghi di Caldono e Leivo, il collegamento tra la Valsugana e la futura Valdastico

fretta - che il Ministero per le Infrastrutture faccia la sua mossa presentando un'ipotesi di progetto per il tratto trentino, mentre è già avviato l'iter per l'approvazione del progetto definitivo del lotto in Veneto.

«Sulla Valdastico - ricorda Rossi - è prevista un'intesa ancora tutta da scrivere e da fare su un collegamento che in Trentino non deve essere autostradale e deve risolvere anche i nostri problemi. Bonazzi (presidente di Confindustria Trento, ndr.) fa bene a parlare di sviluppo, ma la Valdastico come l'hanno concepita i veneti è un corridoio del Veneto verso il Brennero e non mi pare che possa essere decisiva per il modello economico del Trentino, nel senso che noi non siamo più competitivi nella misura in cui guadagnano un quarto d'ora di strada per andare in Veneto con le

nostre merci. Noi siamo competitivi sulla qualità e l'innovazione. Sarebbe un favore a un altro sistema economico».

«Noi abbiamo detto - sottolinea il governatore trentino - che se un altro collegamento si deve fare, se lo pagano e se lo fanno ma devono risolvere i problemi anche nostri che riguardano in particolare il tratto dei laghi di Caldono e Leivo in Valsugana. Se noi evitiamo di far passare il traffico pesante ma passa solo quello pesante e anche a sud si chiude il passaggio dalla Valsugana del camion perché tutti passano dalla Valdastico». Al Trentino non interessa accelerare ma avviare un percorso di partecipazione con le comunità locali, città di Trento compresa, come pattuito su un progetto che dovrà essere presentato dal Ministero, da sottoporre alle procedure di variante del

Piano urbanistico provinciale. Al momento, dunque, al tavolo tecnico che mette a confronto Provincia di Trento, Veneto e Stato non è stato ancora presentato un progetto per il lotto trentino, anche se proprio ieri al Sole 24 Ore il direttore generale dell'Autostrada Brescia-Padova, Bruno Chiari, ha dichiarato sulla parte in Trentino: «L'obiettivo è arrivare, entro la prossima estate, a una condivisione del tracciato che permetta di passare alla fase progettuale». Prima dunque delle elezioni provinciali. I catalani di Abertis, che attraverso la A4 Holding controllano la società Brescia-Padova, sono decisi a vincere la sfida portando la Valdastico fino a Trento, poiché questo oggi costituisce un impegno imprescindibile previsto dalla convenzione che regola la concessione autostradale.

ROSSO e storica



di giunta, a margine del convegno - rimangono da fare diversi lotti. Mi pare quindi giusto prendersi del tempo per capire in che modo il progetto potrebbe incidere sulla mobilità trentina, trasformando i nostri centri urbani. La possibilità delle circosvalenze, infatti, aprono a diversi scenari, quali la realizzazione di una nuova stazione sotterranea». Durante il convegno, presidiato dalle forze dell'ordine, alcuni manifestanti no-Tav hanno affisso uno striscione di protesta fuori dalla sede di Confindustria a palazzo Stella, lungo via Degasperis.

MOBILITÀ

Progetto ferrovia Trento - Canazei, apertura 5 Stelle

Il Movimento 5 stelle valuterà attraverso un dibattito interno la possibilità di appoggiare formalmente il progetto per una ferrovia tra la città di Trento e l'abitato di Penia, sopra Canazei. Lo ha detto, nell'ambito di una serata dedicata proprio all'idea elaborata oltre un decennio fa dall'associazione Transdolomites, il consigliere provinciale del gruppo Filippo Degasperis. Interventando al termine della presentazione della tratta ferrata, che secondo i proponenti permetterebbe di rilanciare lo sviluppo economico e turistico di tre valli trentine (Cembra, Fiemme e Fassa), Degasperis si è infatti detto interessato alla proposta, rilevandone l'impatto ambientale ridotto e il possibile impatto sociale ed economico sui territori interessati. Tuttavia, ha specificato, un eventuale appoggio da parte dell'intero M5s seguirà una discussione interna, che avrà luogo nelle prossime settimane anche in vista delle scadenze elettorali ormai alle porte. La proposta prevede la possibilità di risalire il corso del torrente Avisio con una tratta lunga 87,5 chilometri, di cui 38 in galleria. Sul punto è poi intervenuto anche l'onorevole Riccardo Fracaro che ha parlato dell'opportunità di misurare l'opinione popolare, magari attraverso diverse consultazioni referendarie da tenersi nei territori interessati, per portare la politica locale a confrontarsi con la questione mobilità.

COMUNE

Pardatscher ai consiglieri: la soluzione sono le nuove gallerie

A22 gratuita? «Non si può fare»

«Per il rinnovo della concessione, la Valdastico non c'entra nulla. Nelle nostre interlocuzioni con il Ministero, la questione non è mai stata posta»: il presidente di A22, Andrea Girardi, sollecitato da Alberto Salizzoni prima, da Elisabetta Bozzarelli poi, lo ripeté più volte alle Commissioni vigilanza e bilancio del Comune di Trento, che ieri hanno invitato il vertice di Autostrada del Brennero spa a fare il punto sia sulla nuova concessione trentennale, sia sulle «opere funzionali» previste dal piano economico-finanziario, che impattano sulla città capoluogo. Ad una parte dei consiglieri, in primis al presidente della Commissione vigilanza Andrea Merler, che ha posto la questione aprendo l'incontro con Girardi, l'ad Walter Pardatscher e il direttore tecnico generale Carlo Costa, interessava anche avere chiarezza sulla possibilità (riassunta in una mozione del 2014 in Consiglio provinciale) dell'utilizzo gratuito delle tratte cittadine di A22, per alleggerire il traffico sulla tangenziale, in particolare a Trento. Pardatscher è stato chiaro: «Non è possibile una esenzione dal pedag-



Da sinistra Carlo Costa, Andrea Girardi e Walter Pardatscher

gio. Dove lo si è fatto per situazione temporanea, come a Varana (ma lo stesso è stato fatto a San Michele, ndr), gli enti pubblici locali hanno comperato immanenti introiti». Posto che c'è un dato di impraticabilità tecnica (come stabilire chi ha diritto o meno all'esenzione?), che se il Comune di Trento chiedesse il pedaggio gratuito, sarebbe chiamato a coprirne i costi rinunciando, quota parte, a dividendi di A22 di cui è socio. La vera soluzione, hanno spie-

gato Pardatscher e Costa, è quella contenuta nel piano economico-finanziario che, su indicazione dei soci, A22 ha depositato in marzo al Mit, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Nel piano (oltre 3 miliardi di investimenti, più il fondo ferrovia che porta a quasi 5 miliardi di esborso in 30 anni), l'opera di gran lunga più rilevante sarà la terza corsia: reale per i 90 km da Verona Sud a Campogalliano (800 milioni di costo) e «dinamica» da Bolzano

Sud a Verona Nord (oltre 200 milioni), con la previsione di realizzare due nuove gallerie per bypassare Padiacastello, in modo da avere tre corsie per senso di marcia e in questo modo trasformare l'attuale tratto cittadino dell'A22 in nuova circosvalenza di Trento. Costa ha elencato in dettaglio anche gli altri investimenti funzionali che riguardano Trento: dal rifacimento del viadotto di Canova della statale 47 alla ristrutturazione del viadotto della Vela. Ma il problema è che sul piano non c'è alcuna certezza. «Noi abbiamo fatto tutti i compiti a casa» ha detto il presidente Girardi «e ci sono i termini per arrivare alla sottoscrizione della concessione. Ma le prossime elezioni politiche influenzano il quadro». Ed intanto, in regime di proroga tecnica, sono fermi gli investimenti e bloccati gli adeguamenti dei pedaggi. Quanto alla liquidazione dei soci privati, Girardi ha chiarito: «Con Abertis, che ha acquistato A4 (che ha il 4,2% delle azioni di A22, ndr) si tratta solo sui soldi: per loro A22 vale 2 miliardi, per noi uno. Di questo di discute, non di A31 Valdastico». Do. S.