

## GRANDI OPERE

## Nuova ferrovia del Brennero, Trento chiede l'interramento

Il sindaco Andreatta al ministro: «Un'occasione epocale per la città». Delrio: «Parliamone»  
E sulla stazione il Comune ha posto una condizione: «Dovrà restare in posizione centrale»

di Andrea Selva

TRENTO

All'ordine del giorno c'era il tunnel del Brennero, ma il sindaco di Trento, Alessandro Andreatta, ieri mattina al convegno nazionale organizzato in Provincia ha colto la palla al balzo: «Più di 150 anni fa abbiamo spostato l'Adige, adesso vogliamo interrare la ferrovia nel tratto cittadino, un progetto che ci sta molto a cuore, inserito nel prg già nel 2002 con l'obiettivo di "ricucire" due parti di città. Proponiamo - ha detto - che la nuova linea ferroviaria del Brennero che passerà sotto la collina est di Trento possa ospitare per un periodo di pochi anni, pochissimo, il transito di treni merci e passeggeri in modo da consentirci di lavorare agevolmente, a cielo aperto (diminuendo i costi) all'interramento del tratto ferroviario cittadino, riservato ai passeggeri. Non è un innamoramento passeggero - ha concluso - e nemmeno una sparata, ma un progetto approfondito che può cambiare epocalmente questa città». Davanti a lui il ministro Graziano Delrio e l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, che hanno lasciato la porta aperta: «Promettere non sarebbe corretto, ma l'idea è interessante, strategica, metteremo tutta la nostra attenzione nella valutazione dei costi e dei benefici. Abbiamo dato disponibilità a sederci e a discuterne». Con loro il commissario straordinario governativo per il tunnel del Brennero, Ezio Facchin, visibilmente soddisfatto (e fiducioso). Certo bisogna trovare i soldi, 350-400 milioni di euro secondo prime stime approssimative, una ricerca che all'interno del mega-progetto del corridoio del Brennero è sicuramente agevolata. E poi una cosa va detta chiaramente: se la città non riuscirà a cavalcare l'onda potrebbe rimanerne travolta.

Non è una novità. Questo giornale già lo scorso aprile scrisse che sarebbe stato un delitto scavare una maxi galleria ferrovia-

ria a est di Trento senza nemmeno pensare a interrare la ferrovia come aveva pensato l'urbanista Joaquin Busquets immaginando la città del futuro. Un progetto cancellato dagli anni della crisi che ora potrebbe trovare concretezza. L'altro punto posto dal sindaco è stata la posizione della stazione: «Deve essere in centro, dove convergeranno tutte le altre reti di mobilità».

Trento tenterà quindi di cavalcare in questo modo la partenza del dibattito sul corridoio del Brennero. Partenza in ritardo? Gli addetti ai lavori dicono che siamo ancora in tempo per trarre da quest'opera tutto ciò di buono che può arrivare a un territorio. E proprio a questo (alle opportunità) era dedicato il convegno di ieri, inserito in una campagna del governo intitolata "connettere l'Italia".

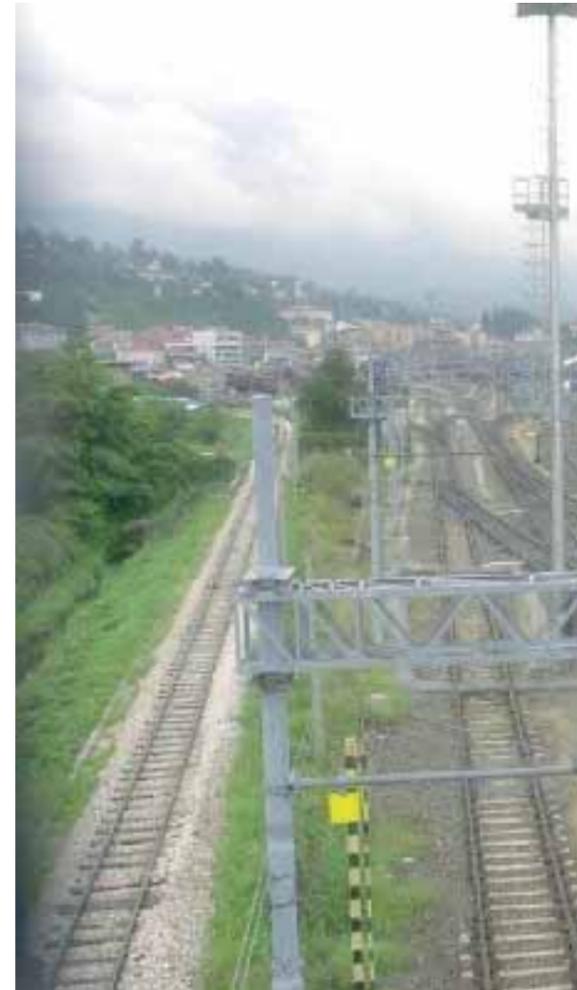
Secondo Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram infrastrutture (società del ministero dei trasporti) si tratta di rifare quello che fecero i nostri antenati 150 anni fa quando, con una visione di lunghissimo periodo trafarono le Alpi: «Noi viviamo ancora di quel lavoro e ora dobbiamo metterci mano, guardando almeno al 2030, puntando sulla rotaia perché è la scelta sostenibile, creando le condizioni per far viaggiare i "treni europei" lunghi 750 metri e migliorando le linee esistenti per arrivare all'alta velocità dei passeggeri».

L'amministratore delegato di Rfi, Gentile, ha spiegato che Trento è nelle prime cento stazioni considerate "hub", insomma nella serie A del traffico ferroviario italiano che - con l'alta velocità - ridurrà le distanze del paese e ha assicurato la condivisione dei progetti.

Il governatore Rossi ha parlato di opportunità e di necessità: «Abbiamo bisogno di spostare traffico dalla gomma alla rotaia e questa operazione si inserisce perfettamente nella nostra idea di autonomia, ma all'interno di un corridoio che connette il nord e il sud dell'Europa».



Il ministro Graziano Delrio ieri a Trento per partecipare al convegno sulla ferrovia del Brennero. Qui insieme al sindaco di Trento Alessandro Andreatta e all'assessore provinciale ai trasporti Mauro Gilmozzi (foto Panato)



## Andremo a Roma in meno di 3 ore

Così si accorceranno i tempi di percorrenza: «Un paese più piccolo e connesso»

TRENTO

Andremo da Trento a Innsbruck in 1 ora e 45 minuti (attualmente servono 2 ore e 38 minuti) ma soprattutto raggiungeremo Roma in meno di tre ore. Lo hanno detto Ennio Cascetta (di Ram logistica, società del ministero dei trasporti) e l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile spiegando che la linea del Brennero farà parte delle linee italiane ad alta velocità. L'obiettivo è quello di adattare le linee esistenti in modo che possano far viaggiare treni a oltre 200 chilometri orari in un paese dove dalle estremità (Bolzano e Reggio Calabria) sia comunque possibile raggiungere la capitale in meno di 4 ore. In questo modo - ha spiegato Gentile - il paese diventerà più piccolo e sarà possibile immaginare interconnessioni come quelle che si sono verificate fra Milano e Torino che nessuno aveva pensato possibili tra Napoli e

Roma. I chilometri di alta velocità dovranno passare da 1.100 a circa 3 mila. Un modello premiato dai viaggiatori, in continua crescita mentre si registra la diminuzione di passaggi autostradali e in aereo.

Nel capitolo ferrovia c'è un progetto da 60 milioni di euro considerato "invariante" e quindi - secondo il codice del ministero - praticamente certo. Si tratta dell'elettrificazione della linea ferroviaria Trento-Bassano (la Valsugana) che il governatore Ugo Rossi ha posto tra le condizioni per discutere di Valdstico. Un intervento (l'elettrificazione) che consentirebbe maggiori velocità ed efficienze nella gestione del servizio di trasporto pubblico che - cronometro alla mano - è tra i più lenti d'Italia con velocità medie nell'ordine dei 36 chilometri orari.

Al progetto del Brennero sono stati assegnati 7,6 miliardi. Passaggio storico verso l'Europa (si tratta del valico alpino di



Anche la linea passeggeri sarà ad alta velocità

confine alla quota più bassa) il corridoio del Brennero è oggi il più trafficato in ambito transalpino con quasi 47 milioni di tonnellate di merce in transito sui 160 dell'arco transalpino e 2,2 milioni di mezzi pesanti all'anno. La quota delle merci in transito, è stato ricordato nell'ambito del convegno di ieri, è in continuo aumento (in misura superiore rispetto al

Pil) e come ha ricordato il professor Ennio Cascetta "se non saremo in grado di sostenere questo ritmo la nostra economia ne risentirà gravemente". Quando alle modalità di trasporto è emerso che al valico del Brennero (in controtendenza rispetto alla Svizzera) la rotaia soffre la concorrenza del trasporto su gomma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## PROTOCOLLO TRA RFI E INTERBRENNERO: STANZIATI 6 MILIONI ALL'ANNO

## Finanziamenti provinciali all'«autostrada viaggiante»



Il carico dei camion sui treni

TRENTO

C'è chi la chiama "autostrada viaggiante" chi invece RoLa (abbreviazione del termine tedesco Rollende Landstrasse) comunque le province di Trento e Bolzano ci credono e hanno stanziato 6 milioni di euro all'anno per incentivare l'intermodalità tra gomma e rotaia, con i tir che salgono in carrozza e valicano il Brennero a bordo dei convogli merci.

I relativi incentivi tariffari renderanno più conveniente adottare la RoLa per il trasporto delle merci attraverso il Brennero. Ieri - a margine del convegno organizzato in Pro-

vincia - è stato firmato anche un protocollo d'intesa fra Rfi-Rete ferroviaria italiana e Interbrennero spa, alla presenza del ministro Graziano Delrio e del presidente della Provincia autonoma di Trento Ugo Rossi, riguardante il potenziamento dell'impianto di Trento-Roncafort. Il protocollo impegna i soggetti firmatari ad istituire un gruppo di lavoro congiunto per approfondire le misure necessarie a potenziare il sistema RoLa nell'area della stazione di Trento Roncafort. In particolare, si prevede la destinazione di due binari dell'attuale fascio di Roncafort all'autostrada viaggiante. Il tutto si

inquadra nel contesto del corridoio europeo Ten - T Core Scandinavia-Mediterraneo, cruciale per l'economia europea ed italiana, di cui il progetto più importante è la galleria di base del Brennero che, una volta in esercizio, riverserà sull'intero percorso ferroviario un ingente traffico merci.

«Il nostro obiettivo principale è il trasferimento di quote di traffico dall'autostrada alla ferrovia. Per questo aggiungeremo ulteriori incentivi tariffari per il traffico merci su rotaia, cosa da noi notificata all'Europa, che ne ha perfettamente capito il senso» ha detto ieri il governatore Ugo Rossi.



# «La Valdastico? Si farà, sobria e poco impattante»

Il ministro: «Studieremo i tracciati assieme, non sarà un'autostrada a pedaggio»  
E sul tunnel di valico: «Gli interessi locali coincidono con quelli generali»

► TRENTO

La Valdastico si farà. Il ministro Graziano Delrio l'ha detto chiaramente, accanto al governatore Rossi e all'assessore Gilmozzi, anche se ha assicurato che sarà sobria, poco impattante e senza pedaggio. E ci ha pure scherzato sopra: «So che i trentini sono molto ansiosi di fare la Valdastico nord...». Quindi è partito un po' da lontano: «Il nostro obiettivo principale è quello di spostare il 30 per cento del trasporto dalla gomma al ferro nei prossimi tre anni. Detto questo alcune razionalizzazioni del sistema stradale vanno fatte: abbiamo avviato un percorso di approfondimento molto serio. Dopo aver chiacchierato (e anche litigato) per tanti anni, ci siamo messi a sedere con le due regioni e abbiamo detto che si farà e si studieranno i tracciati assieme. Certamente abbiamo scelto di darci uno stile e un criterio: sarà un'infrastruttura molto poco impattante e molto sobria. Non consideriamo prioritario fare un'autostrada, ma sarà sicuramente una strada a scorrimento veloce». E la concessione A22? «Il



Il ministro Delrio con Maurizio Gentile (Rfi) e il governatore Ugo Rossi

2018 sarà l'anno giusto».

Quanto alla Valdastico, dalle slide proiettate dal professore Ennio Cascetta (del ministero dei trasporti) è emerso con chiarezza che si tratta di un'opera considerata strategica all'interno del programma "Connettere l'Italia" ma non con priorità as-

oluta: non è infatti tra i progetti invariati (cioè opere in corso o con obbligazioni giuridiche vincolanti) ma è considerata tra i project review (cioè una revisione di progetti non ancora avviati suscettibili di ottimizzazione e riduzione di tempi e costi e per una maggiore sostenibilità).

E il tracciato? Sulla mappa proiettata in sala (che poi - curiosamente - è sparita dalle slide che il ministero ha pubblicato sul proprio sito internet) compare un tratto di collegamento a sud di Trento (Besenello?) ma nel testo è indicato il tratto Val Sugana-Valle dell'Adige.

Quanto al potenziamento della linea del Brennero (e alle opportunità per il Trentino) Delrio ha detto: «È in atto una rivoluzione, come dal cavallo alla ferrovia. Un grande cambiamento che va nella direzione di un nuovo modello di trasporto più sostenibile in senso sociale, ossia garantire una mobilità accessibile a tutti, ridurre al minimo l'impatto ambientale e favorire una maggiore apertura al mercato. Le aziende del futuro sceglieranno infatti di fare affari sulla base dell'accessibilità alla mobilità sostenibile. L'alta velocità avrà un effetto straordinario sui territori e migliorerà non solo le economie ma anche la relazione tra le città e i territori». La conclusione? «Si tratta di un grandissimo progetto in cui l'interesse locale coincide con l'interesse generale».

## ➔ DELRIO SCHERZA CON GILMOZZI: «STALKER»

Stretto tra il governatore Ugo Rossi e l'assessore Mauro Gilmozzi il ministro Graziano Delrio si è

lasciato andare a una battuta: «Se li sento ogni tanto? Gilmozzi è uno stalker del mio ministero».