

TESTATA: Alto Adige

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

IL MINISTRO » IL CONVEGNO NAZIONALE

# «Bbt, un'occasione per l'intero Paese»

Delrio: «Darà un impulso fondamentale non solo a Trento e Bolzano. Già impegnati 7,4 miliardi di euro»

Delrio: «Darà un impulso fondamentale non solo a Trento e Bolzano. Già impegnati 7,4 miliardi di eu

## TRENTO

«Il grande progetto europeo del corridoio del Brennero a cui sono stati assegnati circa 7,4 miliardi di euro rappresenta una opportunità per lo sviluppo economico del territorio di Trento e Bolzano e per l'intera Penisola. Valichi e alta velocità sono parte della strategia di rilancio sostenibile del Paese. L'impegno per i tre tunnel del Brennero, del Fréjus e del Terzo Valico ammonta a circa 20 miliardi».

**Il convegno nazionale.** A dirlo è stato ieri mattina il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio nel corso del convegno «Il corridoio del Brennero per Connettere l'Italia», tenutosi a Trento, presenti il presidente della Provincia autonoma di Trento, Ugo Rossi, il sindaco di Trento Alessandro Andreatta, il commissario Ezio Facchin, Ennio Cascetta, amministratore unico Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa e l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile, con la moderazione di Paolo Collini, rettore dell'Università di Trento.

**I costi.** «Ci sono - ha spiegato il ministro - 19,1 miliardi, di cui 14 già disponibili, di investimenti per ferrovie, strade e porti nell'area nazionale di interesse. Dalla galleria di base alle interconnessioni agli interventi sui porti dell'Adriatico Brennero. Grandi opere e piccole opere per connettere l'Italia e far emergere il ruolo centrale per gli scambi da e per l'Europa».

**L'apprezzamento della Svp.** «Apprezziamo che il ministro Delrio abbia inteso ribadire il carattere storico che riveste la realizzazione della galleria del Brennero e delle relative tratte di accesso».

Lo ha affermato il deputato della Südtiroler Volkspartei Daniel Alfreider, attuale presidente dell'intergruppo



Il rettore dell'università di Trento Collini, il ministro Delrio, l'ad di Rfi Gentile e il governatore trentino Rossi al convegno di Trento sul Bbt



### LA STRATEGIA SOSTENIBILE

Valichi e alta velocità sono parte della nostra strategia di rilancio sostenibile. L'impegno per Bbt, Fréjus e Terzo Valico ammonta a 20 miliardi

parlamentare di Camera e Senato degli "Amici delle tratte TEN-T e del corridoio del Brennero", commentando l'intervento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti al convegno di Trento sul corridoio del Brennero.

«Nei governi Renzi e Gentiloni - ha osservato Daniel Alfreider - il ministro Graziano

Delrio ha rappresentato un interlocutore autorevole e consapevole per l'Unione europea, per i parlamentari impegnati sul tema e anche per le popolazioni dei territori interessati dall'opera. Ha garantito una continuità di governo e di iniziativa politica, riconoscendo e valorizzando il carattere strategico della galleria del Brennero quale opera infrastrutturale cofinanziata dall'Unione europea».

Il tunnel del Brennero è «un'opera decisiva che connette il nostro sistema Paese all'Europa e per la quale Delrio ed i governi Gentiloni e Renzi hanno condiviso l'impegno a porre in Europa la necessità di accrescere le quote di cofinanziamento»,



### LA VOLKSPARTEI APPREZZA

«Apprezziamo che il ministro abbia inteso ribadire il carattere storico della galleria del Brennero e delle relative tratte di accesso»

ha concluso Alfreider. **I numeri del Bbt.** Il corridoio multimodale del Brennero, con quasi 47 milioni di tonnellate di merce sugli oltre 160 mln che varcano i confini terrestri nazionali, già oggi rappresenta il più trafficato corridoio transalpino, dunque il principale elemento di connessione tra l'Italia e l'Eu-

ropa. I dati sono stati ricordati ieri al convegno nazionale

La realizzazione del tunnel di base del Brennero, che sarà completata nel 2027 e costerà all'Italia 4,4 miliardi di euro, che diventeranno 5,92 miliardi di euro con altri interventi finanziati lungo la direttrice ferroviaria, «consentirà di risparmiare circa un'ora di viaggio a merci e passeggeri» hanno evidenziato Delrio e Gentile.

Una contabilità a cui va aggiunto il vantaggio ambientale: la possibilità di assorbire buona parte del carico di Tir, che nel 2016 ammontano a 2,2 milioni di mezzi con portata superiore a 3,5 tonnellate.

**TRENTO** Soffermandosi un istante sul combinato disposto di alta velocità, trafori alpini e passaggio del traffico da gomma a rotaia, la sua nota sobrietà cede all'entusiasmo: «Non stiamo promettendo il futuro, lo stiamo già costruendo e il piano "Connettere l'Italia" da 123 miliardi di euro lo conferma». Il cambiamento, a detta di Graziano Delrio, «sarà epocale» e il tunnel del Brennero, prossimo all'inaugurazione nel 2027, «rivoluzionerà il destino del territorio, così come fece il passaggio dal cavallo alla ferrovia». Ospite del convegno dedicato al corridoio del Brennero, il ministro alle infrastrutture ieri ha rimarcato la rilevanza del tunnel («Ci conatterà all'Europa»), sedando le paure circa le tratte d'accesso trentine («Le risorse verranno allocate annualmente»). Di più: dopo anni di dibattiti sull'interramento della ferrovia di Trento, Delrio ha raccolto le proposte del sindaco Alessandro Andreatta. Risultato: partirà, da subito, un tavolo tecnico per valutare la sostenibilità dell'opera inizialmente disegnata da Jean Bouquet. Nel mezzo delle buone notizie, per il Trentino resta un solo nervo scoperto: la Valdastico nord. Qui le certezze

#### La norma

Un emendamento alla finanziaria fissa a 650 milioni di euro il valore minimo della proroga

sono poche, eccetto una: difficilmente si sceglierà la soluzione dell'autostrada. «Sarà un'infrastruttura sobria e poco impattante», ha garantito Delrio.

#### Il boulevard

Ogni tassello compone il medesimo mosaico: concessione dell'A22, trasferimento del traffico pesante su rotaia, collegamento con l'Europa. Nella sua visita a Trento, Graziano Delrio ha inevitabilmente toccato ogni aspetto della mobilità futura. «Perché — ha esordito — il cambiamento toccherà le persone, le città e l'economia». E a proposito di città, il sindaco Andreatta s'è rivolto direttamente al ministro per presentare l'ultima versione dell'interramento della ferrovia cittadina: «Ovvero — ha detto — utilizzare momentaneamente la nuova

# Boulevard e ferrovia interrata, Delrio apre ad Andreatta Concessione A22, fissate le rate

Il ministro: «Valdastico Nord? Si farà, ma non sarà un'autostrada»

ferrovia per l'alta velocità di Trento est, non solo per i treni merci ma anche per i passeggeri, consentendo i lavori di interramento della stazione nel cuore della città». Un'ambizione partita dal Piano regolatore generale del 2003 che, ha rimarcato il primo cittadino, «ci consentirebbe di recuperare il sedime dei binari per

ricucire con un boulevard la città, da nord a sud, da est a ovest». «Mi piace l'idea che ci siano visioni strategiche di lungo periodo — ha risposto Delrio — Non è mio stile fare promesse ma questa è una soluzione interessante e non improvvisata». Ed ecco lo spiraglio, quantomeno per un confronto tecnico: «Noi mettiamo

tutta la nostra disponibilità nella valutazione dei costi-benefici e siamo disponibili a istituire subito un tavolo di lavoro congiunto».

#### Alta velocità

Al di là del destino del capoluogo, la cerniera del Brennero è oggetto delle attenzioni ministeriali. «La realizzazione

del solo tunnel di base, che costerà all'Italia 4,4 miliardi, che diventeranno 5,9 considerando anche altri interventi, consentirà di risparmiare circa un'ora di viaggio a merci e passeggeri», ha spiegato Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram logistica, la società in-house del ministero. Non solo tunnel. «La linea del Brennero sarà parte della rete dell'alta velocità italiana» ha annunciato. Obiettivo: «Trento-Roma in meno di 3 ore».

#### Tratte d'accesso

Ma se le aspettative sul tunnel sono alte e se, ancora, in Alto Adige è già stato definito l'impegno finanziario per la tratta d'accesso Fortezza-Ponte Gardena (1,5 miliardi), in Trentino ancora non sono state assegnate le risorse per il bypass. «È così ma non è del tutto così — ha replicato con un gioco di parole Delrio — Abbiamo già predisposto gli stanziamenti sui progetti più vicini al tunnel ma continueremo, anno dopo anno, a finanziare tutto l'asse. È semplicemente la priorità progettuale che determina l'allocatione delle risorse: quando il progetto è pronto vengono stanziati nel contratto di programma». Per essere chiari: «Man mano che progrediamo, i finanziamenti verranno definiti».

#### Valdastico Nord

Tutto bene, fin qui. Da mezzo secolo c'è un'altra questione che tiene banco in Trentino: le pressioni del Veneto sul prolungamento dell'A31. «So che i trentini sono ansiosi di fare la Valdastico Nord, ne sono consapevoli — ha ironizzato il ministro — Posta la necessità di ridurre del 30% il traffico pesante, sponandolo da gomma a rotaia, alcune razionalizzazioni del sistema stradale vanno fatte». Di qui il confronto

aperto fra ministero, Veneto e Trentino: «Dopo aver litigato per anni ci siamo messi a sedere e abbiamo avviato un percorso di approfondimento serio con le due Regioni; abbiamo detto che se studieranno i tracciati insieme e si sta lavorando». L'interconnessione viaria tra Valle dell'Astico, Val Sugana e valle dell'Adige è già inserita nei progetti in revisione. Verso quale obiettivo? «Per ora ci siamo dati uno stile: fare un'infrastruttura poco impattante e molto sobria». Un'autostrada o una superstrada? «Sarà sicuramente a scorrimento veloce, ma non è interesse prioritario farla come autostrada anche perché non c'è grande richiesta dei cittadini di pagare pedaggi».

#### Concessione A22

E a proposito di grandi arterie, a gennaio scatteranno due anni dal protocollo sulla concessione dell'A22. Ma a inizio 2018 si potrebbe chiudere il cerchio. Dopo l'emendamento approvato nel decreto fiscale che fissa i criteri della concessione, il governo ha predisposto un ulteriore emendamento da inserire nella manovra. Il testo prevede in sostanza l'anticipo delle prime rate. Il valore minimo della concessione è



**Viabilità dal Veneto  
Costruiremo un'arteria  
poco impattante  
e molto sobria  
ma a scorrimento veloce**

di 650 milioni e la prima tranche andrà pagata nel 2018 per un totale di 160 milioni di euro. Le tranche successive, dal 2019 al 2025 «e comunque fino a concorrenza del valore di concessione», ammontano invece a 70 milioni di euro annui. L'anticipo ha il suo perché: gli incassi sono destinati al finanziamento delle misure a favore degli enti locali. Un testo tecnico sulle rate della concessione. «Attendiamo l'approvazione dell'emendamento che chiarisce alcuni aspetti legali che erano rimasti aperti a diverse interpretazioni — ha detto Delrio — Quindi un ulteriore punto per fissare la partenza dell'operatività, speriamo nei prossimi mesi».

**Marika Damaggio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La visita il ministro Delrio insieme al governatore Rossi. In alto con Andreatta e Gilmozzi (Foto Rensi/Nardelli)

TESTATA: Corriere dell'Alto Adige

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

2/2

# Brennero, ogni anno 47 milioni di tonnellate di merci

Cascetta: è il valico alpino più trafficato. Roncafort, due nuovi binari per potenziare l'intermodalità

**TRENTO** L'obiettivo è sintetizzato in una sola parola: intermodalità. Tradotto: trasferimento del traffico pesante da gomma a rotaia. È da simili premesse che, ieri, Rete ferroviaria italiana (Rfi) e InterBrennero hanno siglato un protocollo d'intesa che prevede due nuovi binari per il potenziamento del terminal di Roncafort e per lo sviluppo dell'autostrada viaggiante Ro.La (acronimo del termine tedesco Rollende Landstrasse). Di più: le Province di Trento e Bolzano hanno stanziato, per tre anni, 3 milioni di euro ciascuna per incentivare il passaggio delle merci su ferro. Dall'autostrada ai binari. L'intento

## L'opera

● Rete ferroviaria italiana (Rfi) e InterBrennero hanno siglato un protocollo d'intesa che prevede due nuovi binari a Roncafort.

● Al Brennero transitano 47 milioni di tonnellate di merci

è presto detto: definire un sistema di agevolazioni tariffarie per rendere più conveniente il sistema combinato Ro.La.

«I due nuovi binari — ha spiegato Maurizio Gentile, direttore generale di Rfi — saranno elettrificati e si estenderan-



**Rossi**  
In un'epoca di sovranismo i corridoi possono aiutare a costruire condivisione

no per 750 metri, creando così gli spazi logistici per le operazioni di carico e scarico». Un adeguamento necessario per rafforzare il sistema di trasferimento dei mezzi pesanti. I numeri sono robusti. In base ai dati elaborati dal ministero, e presentati ieri da Ennio Cascetta, «con quasi 47 milioni di tonnellate di merce sugli oltre 160 milioni che valicano i confini terrestri nazionali, il corridoio del Brennero già oggi rappresenta il valico transalpino più trafficato». Solamente nel 2016 i tir censiti nella tratta di confine sono stati 2,2 milioni con portata singola superiore alle 3,5 tonnellate.



Rilancio Maurizio Gentile, direttore generale di Rfi

«In un'epoca di sovranismo, i corridoi possono essere un'occasione per ragionare anche sui temi della condivisione della sovranità — ha spiegato il governatore Ugo Rossi — Sul piano pratico, però, il corridoio del Brennero è per noi è una necessità per trasferire il traffico dall'autostrada alla ferrovia». Di qui il pacchetto di incentivi all'unisono con Bolzano (sei milioni complessivi). «Per questo — ha rimarcato Rossi — aggiungeremo ulteriori incentivi tariffari per il traffico merci su rotaia, cosa da noi notificata all'Europa, che ne ha perfettamente capito il senso». Non solo per evidenti ragioni ambientali, persino d'immagine e di decongestione del traffico: «Una connessione in tempi più brevi accrescerà infatti anche la nostra competitività sul versante turistico».

Ma. Da.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**TRENTO** Soffermandosi un istante sul combinato disposto di alta velocità, trafori alpini e passaggio del traffico da gomma a rotaia, la sua nota sobrietà cede all'entusiasmo: «Non stiamo promettendo il futuro, lo stiamo già costruendo e il piano "Connettere l'Italia" da 123 miliardi di euro lo conferma». Il cambiamento, a detta di Graziano Delrio, «sarà epocale» e il tunnel del Brennero, prossimo all'inaugurazione nel 2027, «rivoluzionerà il destino del territorio, così come fece il passaggio dal cavallo alla ferrovia». Ospite del convegno dedicato al corridoio del Brennero, il ministro alle infrastrutture ieri ha rimarcato la rilevanza del tunnel («Ci conatterà all'Europa»), sedando le paure circa le tratte d'accesso trentine («Le risorse verranno allocate annualmente»). Di più: dopo anni di dibattiti sull'interramento della ferrovia di Trento, Delrio ha raccolto le proposte del sindaco Alessandro Andreatta. Risultato: partirà, da subito, un tavolo tecnico per valutare la sostenibilità dell'opera inizialmente disegnata da Jean Bouquet. Nel mezzo delle buone notizie, per il Trentino resta un solo nervo scoperto: la Valdastico nord. Qui le certezze

#### La norma

Un emendamento alla finanziaria fissa a 650 milioni di euro il valore minimo della proroga

sono poche, eccetto una: difficilmente si sceglierà la soluzione dell'autostrada. «Sarà un'infrastruttura sobria e poco impattante», ha garantito Delrio.

#### Il boulevard

Ogni tassello compone il medesimo mosaico: concessione dell'A22, trasferimento del traffico pesante su rotaia, collegamento con l'Europa. Nella sua visita a Trento, Graziano Delrio ha inevitabilmente toccato ogni aspetto della mobilità futura. «Perché — ha esordito — il cambiamento toccherà le persone, le città e l'economia». E a proposito di città, il sindaco Andreatta s'è rivolto direttamente al ministro per presentare l'ultima versione dell'interramento della ferrovia cittadina: «Ovvero — ha detto — utilizzare momentaneamente la nuova

# Boulevard e ferrovia interrata, Delrio apre ad Andreatta Concessione A22, fissate le rate

Il ministro: «Valdastico Nord? Si farà, ma non sarà un'autostrada»

ferrovia per l'alta velocità di Trento est, non solo per i treni merci ma anche per i passeggeri, consentendo i lavori di interrimento della stazione nel cuore della città». Un'ambizione partita dal Piano regolatore generale del 2003 che, ha rimarcato il primo cittadino, «ci consentirebbe di recuperare il sedime dei binari per

ricucire con un boulevard la città, da nord a sud, da est a ovest». «Mi piace l'idea che ci siano visioni strategiche di lungo periodo — ha risposto Delrio — Non è mio stile fare promesse ma questa è una soluzione interessante e non improvvisata». Ed ecco lo spiraglio, quantomeno per un confronto tecnico: «Noi mettiamo

tutta la nostra disponibilità nella valutazione dei costi-benefici e siamo disponibili a istituire subito un tavolo di lavoro congiunto».

#### Alta velocità

Al di là del destino del capoluogo, la cerniera del Brennero è oggetto delle attenzioni ministeriali. «La realizzazione

del solo tunnel di base, che costerà all'Italia 4,4 miliardi, che diventeranno 5,9 considerando anche altri interventi, consentirà di risparmiare circa un'ora di viaggio a merci e passeggeri», ha spiegato Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram logistica, la società in-house del ministero. Non solo tunnel. «La linea del Brennero sarà parte della rete dell'alta velocità italiana» ha annunciato. Obiettivo: «Trento-Roma in meno di 3 ore».

#### Tratte d'accesso

Ma se le aspettative sul tunnel sono alte e se, ancora, in Alto Adige è già stato definito l'impegno finanziario per la tratta d'accesso Fortezza-Ponte Gardena (1,5 miliardi), in Trentino ancora non sono state assegnate le risorse per il bypass. «È così ma non è del tutto così — ha replicato con un gioco di parole Delrio — Abbiamo già predisposto gli stanziamenti sui progetti più vicini al tunnel ma continueremo, anno dopo anno, a finanziare tutto l'asse. È semplicemente la priorità progettuale che determina l'allocazione delle risorse: quando il progetto è pronto vengono stanziati nel contratto di programma». Per essere chiari: «Man mano che progrediamo, i finanziamenti verranno definiti».

#### Valdastico Nord

Tutto bene, fin qui. Da mezzo secolo c'è un'altra questione che tiene banco in Trentino: le pressioni del Veneto sul prolungamento dell'A31. «So che i trentini sono ansiosi di fare la Valdastico Nord, ne sono consapevoli — ha ironizzato il ministro — Posta la necessità di ridurre del 30% il traffico pesante, sposandolo da gomma a rotaia, alcune razionalizzazioni del sistema stradale vanno fatte». Di qui il confronto

aperto fra ministero, Veneto e Trentino: «Dopo aver litigato per anni ci siamo messi a sedere e abbiamo avviato un percorso di approfondimento serio con le due Regioni; abbiamo detto che se studieranno i tracciati insieme e si sta lavorando». L'interconnessione viaria tra Valle dell'Adige, Val Sugana e valle dell'Adige è già inserita nei progetti in revisione. Verso quale obiettivo? «Per ora ci siamo dati uno stile: fare un'infrastruttura poco impattante e molto sobria». Un'autostrada o una superstrada? «Sarà sicuramente a scorrimento veloce, ma non è interesse prioritario farla come autostrada anche perché non c'è grande richiesta dei cittadini di pagare pedaggi».

#### Concessione A22

E a proposito di grandi arterie, a gennaio scatteranno due anni dal protocollo sulla concessione dell'A22. Ma a inizio 2018 si potrebbe chiudere il cerchio. Dopo l'emendamento approvato nel decreto fiscale che fissa i criteri della concessione, il governo ha predisposto un ulteriore emendamento da inserire nella manovra. Il testo prevede in sostanza l'anticipo delle prime rate. Il valore minimo della concessione è



**Viabilità dal Veneto  
Costruire un'arteria  
poco impattante  
e molto sobria  
ma a scorrimento veloce**

di 650 milioni e la prima tranche andrà pagata nel 2018 per un totale di 160 milioni di euro. Le tranche successive, dal 2019 al 2025 «e comunque fino a concorrenza del valore di concessione», ammontano invece a 70 milioni di euro annui. L'anticipo ha il suo perché: gli incassi sono destinati al finanziamento delle misure a favore degli enti locali. Un testo tecnico sulle rate della concessione. «Attendiamo l'approvazione dell'emendamento che chiarisce alcuni aspetti legali che erano rimasti aperti a diverse interpretazioni — ha detto Delrio — Quindi un ulteriore punto per fissare la partenza dell'operatività, speriamo nei prossimi mesi».

**Marika Damaggio**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La visita il ministro Delrio insieme al governatore Rossi. In alto con Andreatta e Gilmozzi (Foto Rensi/Nardelli)

TESTATA: Corriere del Trentino

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

2/2

# Brennero, ogni anno 47 milioni di tonnellate di merci

Cascetta: è il valico alpino più trafficato. Roncafort, due nuovi binari per potenziare l'intermodalità

**TRENTO** L'obiettivo è sintetizzato in una sola parola: intermodalità. Tradotto: trasferimento del traffico pesante da gomma a rotaia. È da simili premesse che, ieri, Rete ferroviaria italiana (Rfi) e InterBrennero hanno siglato un protocollo d'intesa che prevede due nuovi binari per il potenziamento del terminal di Roncafort e per lo sviluppo dell'autostrada viaggiante Ro.La (acronimo del termine tedesco Rollende Landstrasse). Di più: le Province di Trento e Bolzano hanno stanziato, per tre anni, 3 milioni di euro ciascuna per incentivare il passaggio delle merci su ferro. Dall'autostrada ai binari. L'intento

## L'opera

● Rete ferroviaria italiana (Rfi) e InterBrennero hanno siglato un protocollo d'intesa che prevede due nuovi binari a Roncafort.

● Al Brennero transitano 47 milioni di tonnellate di merci

è presto detto: definire un sistema di agevolazioni tariffarie per rendere più conveniente il sistema combinato Ro.La.

«I due nuovi binari — ha spiegato Maurizio Gentile, direttore generale di Rfi — saranno elettrificati e si estenderan-



**Rossi**  
In un'epoca di sovranismo i corridoi possono aiutare a costruire condivisione

no per 750 metri, creando così gli spazi logistici per le operazioni di carico e scarico». Un adeguamento necessario per rafforzare il sistema di trasferimento dei mezzi pesanti. I numeri sono robusti. In base ai dati elaborati dal ministero, e presentati ieri da Ennio Cascetta, «con quasi 47 milioni di tonnellate di merce sugli oltre 160 milioni che valicano i confini terrestri nazionali, il corridoio del Brennero già oggi rappresenta il valico transalpino più trafficato». Solamente nel 2016 i tir censiti nella tratta di confine sono stati 2,2 milioni con portata singola superiore alle 3,5 tonnellate.



Rilancio Maurizio Gentile, direttore generale di Rfi

«In un'epoca di sovranismo, i corridoi possono essere un'occasione per ragionare anche sui temi della condivisione della sovranità — ha spiegato il governatore Ugo Rossi — Sul piano pratico, però, il corridoio del Brennero è per noi è una necessità per trasferire il traffico dall'autostrada alla ferrovia». Di qui il pacchetto di incentivi all'unisono con Bolzano (sei milioni complessivi). «Per questo — ha rimarcato Rossi — aggiungeremo ulteriori incentivi tariffari per il traffico merci su rotaia, cosa da noi notificata all'Europa, che ne ha perfettamente capito il senso». Non solo per evidenti ragioni ambientali, persino d'immagine e di decongestione del traffico: «Una connessione in tempi più brevi accrescerà infatti anche la nostra competitività sul versante turistico».

**Ma. Da.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TESTATA: Il Giornale di Vicenza

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

MAXI-CONVEGNO SUL BRENNERO. Il dibattito con il presidente della Provincia trentina Ugo Rossi, l'ad Maurizio Gentile di Rfi e il rettore Collini

## Delrio a Trento lancia la superstrada Valdastico

Patto ieri per potenziare l'interporto trentino. E il ministro mette un punto fermo sul corridoio vicentino

Piero Erle

Il tema era tutto "trentino" e tutto pro "cura del ferro", visto che ieri a Trento si è presentato il Ministero delle infrastrutture, con Rfi, per parlare con le autorità locali del "Corridoio del Brennero per connettere l'Italia". Il quadro di base è evidente: tra 10 an-

ni sarà aperto il tunnel ferroviario del Brennero, da Verona a Innsbruck si potrà andare in 2,5 ore risparmiando oltre una. L'obiettivo ora è che il varco del Brennero, che è il porzione principale di passaggio delle merci dall'Italia all'Europa, sfrutti di più i treni: su 47 milioni di tonnellate di merci l'anno solo 13 passano sui treni (addirittura con un recente leggero calo). Il futuro, l'ha detto il ministro Graziano Delrio con con Ennio Cascetta amministratore dell'agenzia statale Ram (logistica), sono "le autostra-

de viaggianti", cioè treni lunghi fino a 750 metri che portano camion interi per circa 2mila tonnellate di merci. E la novità di ieri è l'accordo tra Rfi (con l'ad Maurizio Gentile) e la Provincia di Trento (presidente Ugo Rossi) per il potenziamento dell'interporto di Trento che si "allungnerà" appunto per poter attrarre i treni del futuro.

L'onnesimo segno di addio alle grandi arterie stradali, quindi, come la Valdastico? Niente affatto. A parte la battuta di Rossi sul fatto che i trentini sono sempre favore-

voli al "corridoio" di comunicazione, proprio Cascetta ha spiegato che per potenziare al massimo il corridoio ferroviario del Brennero occorre un sistema intermodale di strade e porti, del Nord Italia e non solo, che facciano confluire le merci sul grande asse ferroviario per il Nord. E sulle slide (a destra) ha tranquillamente proiettato anche l'asse della Valdastico, come autostrada nel Vicentino e "interconnessione viaria" verso Valsugana e Trento.

Ci ha pensato poi proprio Delrio, nelle risposte po-

st-convegno date ai giornalisti, a dare una spinta al "corridoio" della Valdastico come opera di sostegno al grande corridoio ferroviario del Brennero. «So che i trentini sono molto ansiosi di realizzare questo collegamento», ha ironizzato all'inizio sulla Valdastico. Ma poi si è fatto serio e ha aggiunto che «alcune razionalizzazioni del sistema stradale vanno fatte». E «questo grande corridoio del Brennero ha la funzione importante di spostare i camion dall'autostrada e portarli sulla ferrovia. La politica

dell'incentivo del ferro rispetto alla gomma è prioritaria (Trento e Bolzano hanno annunciato che la potenziare) e l'obiettivo è quello di arrivare al 30% in meno nei prossimi tre anni. Bisogna liberare le nostre valli e le nostre città dall'inquinamento provocato dal passaggio di milioni di tir». Però in questo ha indicato la necessità di «alcune razionalizzazioni del sistema stradale che devono essere messe in atto». Come il corridoio della Valdastico, che il ministro ieri ha sostenuto di fronte ai trentini: «Abbiamo



Il ministro Delrio a Trento ieri con l'ad Gentile

fatto un percorso molto serio di approfondimento, e dopo avere litigato per tanti anni ci si è messi a sedere assieme, con le due Regioni. È stato de-



di Rfi e il presidente Ugo Rossi di Trento

ciso che si studieranno congiuntamente i tracciati».

Di più: «Ci siamo dati un criterio - sono queste le parole più chiare dette ieri da Delrio



Il corridoio Valdastico indicato ieri dal Ministero al convegno trentino

rispondendo sulla Valdastico - e cioè che questa dovrà essere una struttura molto poco impattante e sobria». Quindi non si parla di autostrada, come già emerso da due anni: «Anche perché - ha sottolineato Delrio - non so se ve ne siete accorti ma l'utenza non ha poi tutta questa voglia di pagare pedaggi». Ma attenzione: «Sarà una strada a veloce scorrimento», ha sottolineato Delrio. Concetto traducibile, quindi, in quei due tratti di superstrada (fino a uno sbocco verso la Valsugana, e poi fino a Trento) che danno un senso a tutta l'opera. E le parole del ministro in "casa" trentina lasciano capire che questo, per Roma, adesso è un punto fermo. •

**Connettere l'Italia.** Il maxi-tunnel darà una spinta all'export

# Ferrovie, attraversare le Alpi in 25 minuti con il nuovo Brennero

**Dal 2027 un treno merci viaggerà dal Nord Europa a Gioia Tauro**

**Marco Morino**  
MILANO

— Percorrere le Alpi in 25 minuti, a fronte degli attuali 80 minuti, a una velocità superiore ai 200 chilometri l'ora. Fantascienza? No, realtà. Tra dieci anni. A partire, cioè, dal 2027 quando sarà ultimato il nuovo tunnel ferroviario del Brennero tra Fortezza e Innsbruck. Il punto sull'avanzamento dell'opera è stato fatto ieri, a Trento, dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio e dall'amministratore delegato di Rete ferroviaria italiana (Rfi), Maurizio Gentile, al convegno "Il Corridoio del Brennero per connettere l'Italia, un'opportunità per il Trentino e per il Paese".

«Non c'è sviluppo senza connessioni - dice Delrio - e questo nuovo progetto di perforazione delle Alpi, di portata storica per il nostro Paese, accorcerà le distanze tra il Trentino-Alto Adige e il cuore dell'Europa. Ricordiamoci che la vera ricchezza dell'Italia è nell'import-export con l'Europa, la Cina è 25 volte minore come valore delle merci rispetto al commercio con l'Europa».

Attualmente, sotto il passo del Brennero si sta costruendo quello che un giorno diventerà il collegamento ferroviario sotterraneo più lungo del mondo. Collegherà l'Italia con l'Austria unendo il Tirolo con l'Alto Adige. La galleria di base del Brennero offrirà nuove prospettive al traffico merci,

agevolando il trasferimento della merce dalla strada ai binari. La galleria di base del Brennero presenta un tracciato pressoché pianeggiante, riducendo così la distanza tra Innsbruck e Fortezza a soli 55 chilometri contro i 75 chilometri della linea storica.

Con quasi 47 milioni di tonnellate di merce sugli oltre 160 milioni che varcano i confini terrestri nazionali, il Corridoio multimodale del Brennero già oggi rappresenta di gran lunga il più trafficato corridoio transalpino e, dunque, il principale elemento di connessione tra l'Italia e l'Europa e, in prospettiva, non potrà che accrescere il suo ruolo. Basti pen-

## LA CURA DEL FERRO

**Il ministro Delrio: non c'è sviluppo senza connessioni, la vera ricchezza dell'Italia è nell'import-export con l'Europa**

sare che la realizzazione del solo tunnel di base, che sarà completata nel 2027 e costerà all'Italia 4,4 miliardi di euro, che diventano 5,92 miliardi di euro considerando anche altri interventi lungo la direttrice ferroviaria, consentirà di risparmiare circa un'ora di viaggio a merci e passeggeri. Inoltre, consentirà di sviluppare treni merci molto più competitivi in quanto con un solo locomotore sarà possibile trainare treni lunghi 750 metri e pesanti 1.600 tonnellate, a fronte del doppio locomotore che oggi serve per trainare treni di 450 metri e 1.200 tonnellate. A questa contabilità, va aggiunto il fondamentale vantaggio ambientale con la possibilità di assorbire una buona parte del ca-

rico di Tir che ammontano nel 2016 a 2,2 milioni di mezzi con portata superiore alle 3,5 tonnellate.

«Il Brennero - spiega Ennio Cascetta, amministratore unico Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa - è il primo valico ed è il più importante legame tra il nostro Paese e l'Europa ma è cambiata la composizione del traffico, servono treni più lunghi e più alti e questa è una scelta epocale. Il tunnel del Brennero è un'opera ferroviaria gigantesca. Si tratta di un'opera utile che serve e giustifica la quantità di risorse investite se però è parte di un sistema, ossia se si possono raggiungere i porti, i centri intermodali e se le strade sono connesse». La nuova galleria Brennero rappresenta la parte centrale del corridoio Ten-T che parte dalla Scandinavia e arriva a Malta. «Con le nuove opere - chiarisce Gentile - potranno essere separati i flussi di traffici merci da quelli passeggeri». L'obiettivo è arrivare a un treno merci europeo che, dal 2027, colleghi il Brennero al porto di Gioia Tauro, in Calabria, passando sia per l'Adriatica sia per la Tirrenica. Un'opportunità ulteriore per le imprese italiane che esportano.

Ieri intanto Rfi e Interbrennero, la società che gestisce l'area dell'Interporto di Trento, al termine del convegno hanno firmato un accordo per dotare il terminal di Trento Roncafòrt di due nuovi binari (lunghezza 750 metri) e per lo sviluppo del servizio di autostrada viaggiante. E le Province di Trento e Bolzano, da parte loro, hanno annunciato l'introduzione di incentivi al trasferimento modale delle merci dalla strada alla ferrovia che andranno ad aggiungersi al ferrobonus nazionale.

TESTATA: L'Adige

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

1/2

## FERROVIA

Il ministro delle Infrastrutture e trasporti, al convegno sul Corridoio del Brennero per connettere l'Italia, «apre» al sogno del boulevard ripescato da Comune e Provincia

L'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile: «Con l'Alta velocità di rete i tempi di percorrenza in treno tra Trento e Roma si abbasseranno sotto le 3 ore»

# Interramento: «Pronti a discuterne»

*Delrio: «Nessuna promessa, prima gli approfondimenti Un'idea interessante. Valuteremo costi e benefici»*

Scherzando, il ministro **Graziano Delrio** definisce l'assessore **Mauro Gilmozzi** uno «stalker abituale del Mit» (il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ndr). Il pressing operato dalla Provincia, agevolato dal fatto che il Commissario del Governo per il Corridoio del Brennero si chiama **Ezio Facchin**, l'ingegnere trentino che da mesi va ripetendo a destra e a manca che il Corridoio TEN-T, l'Eurotunnel ed il progetto Tac-Tav sono una grande occasione da non perdere per il Trentino e la città capoluogo, potrebbe però dare i suoi frutti, in termini di risorse, progetti, realizzazioni.

Delrio è intervenuto ieri al convegno dedicato al «Corridoio del Brennero per connettere l'Italia» in cui, affiancato da **Ennio Cascetta** (amministratore unico di Ram Logistica e Trasporti spa, braccio operativo del Mit) e da **Maurizio Gentile**, ad e direttore generale di Rfi-Rete ferroviaria italiana, ha presentato la «cura del ferro» ed il disegno strategico di «Connettere l'Italia»: piano da **123 miliardi** di euro che ha l'obiettivo di rivoluzionare l'accessibilità e il grado di connessione del sistema logistico, produttivo, economico e sociale del Paese. E in questo modo facendo recuperare all'Italia il terreno perduto nell'economia dei flussi e della mobilità sostenibile: «La bolletta logistica ci costa 14 miliardi l'anno per l'inefficienza» ha spiegato Cascetta. In questo contesto, ieri l'attenzione dei presenti (consiglieri provinciali, sindaci, anche il presidente altoatesino

**Arno Kompatscher** e il nuovo presidente di A22, **Luigi Olivieri**) in Sala Depero era volta a capire quanto Delrio fosse disponibile a sbilanciarsi per la voce «opere accessorie» al grande «Corridoio», con il tunnel che sarà completato per fine 2027 e costerà all'Italia **4,4 miliardi** (5,92 con gli altri interventi già finanziati come la tratta Fortezza-Ponte Gardena) e consentirà a passeggeri e merci di risparmiare un'ora di

viaggio tra Trento e Innsbruck. Opere accessorie, come i collegamenti ferroviari con le valli, in primis con il bacino del Garda e le Dolomiti, e l'interramento dei binari a Trento, il «vecchio» progetto del boulevard inserito nel Prg ad inizio anni Duemila, ripescato negli ultimi mesi da Comune e Provincia. Il sindaco **Alessandro Andreola** crede nel «sogno condiviso dell'interramento della ferrovia che rende-

rebbe Trento ancora più bella e vivibile». Realistico che Roma lo finanzia nell'ambito del *bypass* ferroviario di Trento? «Dopo 150 anni» risponde il ministro «finalmente si ragiona di potenziare la ferrovia. Mi piace certamente l'idea che ci siano visioni strategiche di lungo periodo dentro le città, come ha indicato il sindaco. Ma il mio stile è non fare promesse prima di fare approfondimenti. L'interramento è un'idea progettuale interessante, non improvvisata: noi ci mettiamo tutta la disponibilità nella valutazione di costi e benefici, in quella che chiamiamo revisione progettuale. Disponibili a sercerci e discuterne».

Di più, al momento, al ministro non si poteva chiedere. Ad inizio anni Duemila, il costo dell'interramento era stimato in **800 milioni** di euro. Ora, realizzandolo a cielo aperto, si parla di meno della metà. L'obiettivo è di arrivare, entro pochi mesi, ad un protocollo d'intesa tra Mit, Provincia, Comune e Rfi il cui amministratore, Gentile, spiega che «con l'Alta velocità di rete i tempi di percorrenza in treno tra Trento e Roma si abbasseranno sotto le 3 ore». E il presidente della Provincia, **Ugo Rossi**, nel confronto moderato dal rettore di UniTn **Paolo Collini**, argomenta: «La nostra idea di Autonomia non significa isolamento, ma interconnessione con il Nord e il Sud dell'Europa. In un'epoca di sovranismo i corridoi sono un'occasione per ragionare sui temi della della condivisione della sovranità».

## IL MINISTRO

«Sarà a scorrimento veloce»

## Valdastico Nord: «Infrastruttura sobria»

Tra le slide che **Ennio Cascetta**, amministratore unico di Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti spa, braccio operativo del ministro Delrio, mostra al convegno su «Il Corridoio del Brennero», c'è anche quella sui «Completamenti, Project Review e Progetti di fattibilità»: progetto stradali. E, tra questi, con un trattino color arancione, c'è anche la Valdastico Nord, che nessuno cita durante il convegno. Alla fine dei lavori, interpellato, il ministro **Graziano Delrio** conferma che si farà. Prima, scherza: «So che i trentini sono molto interessati a vedere realizzata la Valdastico Nord...». Poi, spiega: «C'è un problema: dobbiamo togliere camion dalla A22, il prima e il più possibile. L'obiettivo nazionale è di ridurre del 30% il traffico su gomma spostandolo su rotaia, liberando le valli e le città dall'inquinamento provocato da mezzi in transito. Detto questo» aggiunge il ministro «alcune razionalizzazioni di interventi su strada vanno verificate».

E qui Delrio conferma il progetto di Valdastico Nord, ricordando che, «dopo anni di passati a litigare, c'è stato un percorso condiviso di approfondimento, uno stile che ha portato ad una intesa con Veneto e Trentino per una infrastruttura molto poco impattante e sobria. La Valdastico Nord sarà sicuramente ad alta velocità di scorrimento. Ma non un'autostrada. I cittadini sono i primi a non chiedere di pagare i pedaggi».

Do. S.



Il ministro Graziano Delrio. Sopra, il confronto con Paolo



TESTATA: L'Adige

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

2/2

## TRASPORTI

Previsti 5-6 milioni per tre «aste» che potranno servire convogli lunghi 750 metri. Saranno ridotti i costi e tempi di carico-scarico del 50%. Ancora aperta la partita immobiliare, lo scambio dell'ex scalo Filzi con il Comune di Trento, destinato a stazione Hub

## Trenta coppie di treni-giorno per «rilanciare» l'interporto

*Entro sei mesi il progetto esecutivo: Rfi rinuncia a 7 dei 10 binari dello scalo di Roncafort e Interbrennero potenzierà la «RoLa»*

**DOMENICO SARTORI**  
d.sartori@ladige.it

Sulla carta, il protocollo firmato ieri tra Interbrennero spa e Rete ferroviaria italiana spa (Rfi), potrebbe rappresentare quello che la nuova concessione rappresenterà per Autobrennero spa: una certezza per il futuro. La struttura interportuale regionale di Trento nord si incrementerà del 40%.

Il protocollo firmato da Paolo Duiella (presidente di Interbrennero) e l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile, a margine del convegno con il ministro Delrio, prevede il potenziamento del terminal per incrementare i numeri della RoLa, l'autostrada viaggiante, riducendo i numeri dei Tir in transito sull'A22. Un gruppo di lavoro seguirà l'attuazione del protocollo con il quale Rfi metterà a disposizione di Interbrennero 4,5 ettari oggi occupati dallo scalo di Roncafort. In concreto, una «fetta» di sedime in direzione nord-sud, pari a 7 dei 10 binari dello scalo ferroviario di Rfi, passeranno al terminal. In cambio, Interbrennero si impegna a realizzare tre «aste», cioè tre linee di binari di lavoro per lo scambio della RoLa. Tre «aste» elettrificate, tecnicamente «affusate» a nord e a sud, che daranno la possibilità di lavorare «in linea» il carico e lo scarico dei Tir, evitando ulteriori manovre. Oggi



L'area del servizio RoLa, l'autostrada viaggiante per il carico dei Tir sui treni, a Trento nord, gestita da Interbrennero spa: il terminal, dopo l'accordo con Rfi, sarà ampliato

(foto A. Coser)

è possibile farlo solo nella parte nord, un domani sarà possibile farlo anche a sud. Soprattutto, le tre «aste» (una di sicurezza e scorta, le altre due operative) permetteranno di «lavorare» treni lunghi 750 metri, che saranno lo standard del futuro una volta garantita la percorrenza attraverso il tunnel del Brennero. In previsione ci sono la riduzione del 50% dei tempi di carico/scarico dei mezzi, la con-

testuale riduzione dei costi e la possibilità, con due «aste», di trattare 30 coppie di treni-giorno. Il protocollo stabilisce che entro 6 mesi sia redatto un progetto esecutivo. Il costo previsto, a carico di Interbrennero, è stimato in 5-6 milioni di euro. La previsione è di realizzare le opere entro tre anni, prima quindi dell'apertura dell'eurotunnel, attingendo a diverse, possibili fonti di finanziamento:

apporto dai soci (Provincia di Trento in testa, ndr), ricorso al credito bancario, alienazioni di cespiti aziendali. Ma Interbrennero potrà anche accedere ai contributi europei (bandi Cef) per l'intermodalità: il 30% a fondo perduto.

«Lavorare», in prospettiva, 30 coppie di treni-giorno, in luogo delle 2 di oggi, vuol dire, sulla carta, garantire lunga vita e conti a posto all'interporto di Trento nord, che potrà in futuro beneficiare del sostegno alla RoLa assicurato dalle due Province di Trento e Bolzano (9 milioni a testa per gli anni 2017, '18 e '19). Dietro al protocollo, c'è però una partita ancora da chiudere. Una partita immobiliare: Rfi «cede» infatti a Interbrennero parte dello scalo di Roncafort che ha in possesso e gestione ma di cui non è proprietaria. L'area è infatti ancora di proprietà del Comune e, in parte della Provincia di Trento. Il Comune l'aveva messa a disposizione di Rfi a fine anni Novanta per il nuovo scalo ferroviario di Roncafort (realizzato poi dalla Provincia e inaugurato nel 2004) in cambio dell'area dello scalo Filzi. La permuta non è mai stata perfezionata, perché sull'ex scalo Filzi Rfi ha in progetto di realizzare la nuova stazione Hub dell'alta capacità-velocità del Corridoio del Brennero. A meno che non prevalga la richiesta del sindaco di Trento di mantenere la stazione storica, interrata, dov'è, nel cuore della città.



Collini, Maurizio Gentile e Ugo Rossi

TESTATA: Nazione ed. Livorno - Il Telegrafo

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

Ennio  
Cascetta

La rete logistica italiana collegando i nostri porti dal Brennero servirà i centri industriali europei

# Brennero e Appennino, vie maestre Se la logistica 'bypassa' Genova

*Il ministro Delrio a Trento. Si rafforza l'alternativa pro-Toscana*



Il governatore Enrico Rossi col ministro Graziano Delrio e Maurizio Gentile, un anno fa all'inaugurazione del terminal merci Darsena Ovest



**IN CAMPO** Il ministro dei trasporti, guidato da Graziano Delrio, si sta impegnando per favorire la cosiddetta 'cura del ferro' nella logistica

DA TRENTO, arrivano i tanti interventi sulla logistica ferroviaria che un convegno di ieri, dedicato al traforo del Brennero, ha analizzato con la partecipazione del ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, l'amministratore unico di Ram (Rete Autostrade del mare) Ennio Cascetta, e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile. E' stato uno dei tanti convegni che di questi tempi sembrano scandire le tematiche della logistica, della portualità e specialmente della 'cura del ferro' che il ministro Delrio persegue con accanimento, consapevole che i tempi della politica, con le elezioni politiche del prossimo marzo, sono ormai in scadenza.

**SUI COLLEGAMENTI** ferroviari con i porti il ministero si è speso molto: ma per quanto riguarda il 'sistema' portuale del Tirreno settentrionale, che fa capo in particolare a Livorno e Piombino, le opzioni presentate fino a ieri oscillavano tra il finanziamento e la realizzazione del 'terzo valico' - tenacemente sostenuti da Genova e da Savona - e l'alternativa del potenziamento cargo della direttrice Livorno-Firenze-Bologna-Brenne-

ro, sulla quale si stanno orientando da tempo sia la Regione Toscana sia la stessa Rfi (rete ferroviaria italiana). Un'alternativa che nel convegno di Trento di ieri sembra aver preso forza rispetto al 'terzo valico' genovese, sia per motivi di costo, sia anche e specialmente per motivi di tempo. L'adeguamento delle gallerie dell'Appennino alle sagome dei container da 40' e ai treni-blocco a oltre 400 metri, che dovranno diventare lo standard per il trasporto cargo a lunga percorrenza, appare oggi molto più veloce e meno costoso della serie di lavori necessari per rendere operativo il terzo valico chiesto da Geno-

**ADEGUAMENTO**  
Le gallerie appenniniche dovranno sopportare il transito di container da 40'

va. Una volta adeguati i valichi dell'Appennino - interventi in parte già in atto da parte di Rfi - il collegamento dal nodo di Firenze alle banchine di Livorno sarà veloce e relativamente facile adeguando i binari esistenti, che già arrivano in Darsena Toscana. La trasversale Firenze-Livorno, opportunamente collegata al potenziamento della linea ferroviaria attraverso il nodo di Collesalveti, servirà anche Piombino e verso Nord La Spezia e probabilmente anche Genova.

**E' STATO** l'amministratore unico di Ram professor Ennio Cascetta a fare un quadro realistico della rete logistica italiana che collegando i nostri porti attraverso il Brennero sarà in grado di servire i centri industriali e produttivi del centro Europa in alternativa ai grandi scali del nord, Rotterdam e Amburgo, che per le navi provenienti da Suez richiedono dai 6 agli 8 giorni di navigazione in più. Purché si faccia presto, vincendo i tanti ostacoli della elefantica burocrazia italiana.

A.F.

## MEDITERRANEA braccia

ria Luisa Lironi - , l'impegno che il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Stefano Corsini, si è preso sulla questione del patto per il lavoro del porto, impegnandosi a convocare nel più breve tempo la commissione paritetica per trovare finalmente una soluzione per i lavoratori oramai senza lavoro.



**PROSPETTIVE** L'amministratore unico della Rete Autostrade del Mare Ennio Cascetta, impegnato ieri a Trento con il ministro Delrio

TESTATA: Trentino

DATA: 15 dicembre 2017

CLIENTE: RAM Logistica Infrastrutture Trasporti

# 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 (dimezzando 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 traforarono 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 (Bologna 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 Valdadige. 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.

QUI PRODUZIONI DEBENTATA