

Il tunnel avanza, il Trentino dorme

PIERANGELO GIOVANETTI

Settimana scorsa la giunta provinciale di Bolzano ha avviato l'iter di modifica dei piani urbanistici comunali della Bassa Atesina fino a Salorno per realizzare la tratta di accesso Sud al tunnel di base del Brennero. L'80% del tracciato da Bolzano al confine del Trentino sarà in galleria. A nord di Bolzano, da Ponte Gardena a Fortezza, il nuovo collegamento ferroviario ha già ottenuto l'ok del Cipe, e a breve si darà il via alla gara. Mentre in Trentino tutto tace, infatti, in Alto Adige i lavori procedono spediti perché il tunnel del Brennero per un quarto del suo percorso (cioè 61 chilometri di galleria) è già stato scavato, e il termine previsto del 2026 per l'inaugurazione a tali ritmi verrà sicuramente rispettato. Si tratterà di un'opera gigantesca (230 chilometri di gallerie, due tunnel di 64 Km ciascuno andata e ritorno, più il tunnel esplorativo e le gallerie di accesso), che porterà entro il prossimo decennio a quasi triplicare i treni in transito al Brennero, e quindi da Trento e dal Trentino. Rispetto ai 150-160 treni giornalieri di oggi si passerà ai 400 del 2026, di cui 250 in galleria. Di questi aggiuntivi, un centinaio al giorno saranno convogli di passeggeri, e il resto treni merci.

Il corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo, che collegherà Helsinki a Malta, in buona parte è già realizzato. Manca il tunnel del Brennero e poi sarà completo. Di tutto questo, però, del tracciato, delle conseguenze, delle opportunità, dei milioni di turisti in più che transiteranno attraverso il nostro territorio ma anche dei convogli merci, in Trentino non si parla. Con il rischio che il 2026 sia alle porte, e da un giorno all'altro ci si trovi ad avere 400 treni al giorno che passano da Trento e Rovereto, senza aver predisposto nessuna opera di adeguamento.

CONTINUA A PAGINA 55

(segue dalla prima pagina)

In Alto Adige tutte le amministrazioni interessate sono state coinvolte nella definizione del tracciato. Mentre all'inizio i contrari erano il 90% della popolazione, motivando l'utilità e i vantaggi che può portare l'opera, spiegando come si procedono e come è meglio arrivare preparati, e coinvolgendo le cittadinanze e i comuni nell'individuare il percorso più opportuno, si è riusciti nella maggior parte dei casi a costruire il consenso per procedere.

Il modello seguito è stato quello virtuoso adottato in Tirolo, dove si sono già realizzati 32 chilometri di gallerie e 10 in superficie per la tratta Kundl-Tüles, fino alle porfe di Innsbruck, ed entro la fine di quest'anno dovrebbe essere completato il collegamento tra la circonvallazione di Innsbruck e il tunnel di base del Brennero. Nella parte italiana si è già a buon punto con i lavori per il tracciato dal confine a Fortezza, dove l'opera è stata appaltata e il cantiere è già operativo. A breve partono le gare da Fortezza a Ponte Gardena, e poi si sta studiando un by-pass per la città di Bolzano. Il tutto per essere pronti con il tracciato nuovo, per lo più in galleria, entro il 2026. Tracciato che arriverà a Salorno, e poi non si sa che fine farà. Al momento, infatti, vi è un progetto che attraversa tutto il Trentino fino a Verona - dove la linea rafforzata è già pronta da Verona fino a Salorno, in Campania -, ma è solo un tracciato sulla carta, di cui non si sa più niente. E soprattutto non è iniziato alcun coinvolgimento operativo dei comuni e delle popolazioni per un'opera europea, che ormai sta galoppando verso la sua conclusione. L'anno prossimo sarà completato il tratto

Galleria base del Brennero

Il tunnel avanza, il Trentino dorme

PIERANGELO GIOVANETTI

Berlino-Monaco, mentre dalla Svezia alla Danimarca è stato realizzato un ponte di collegamento, e dalla Danimarca ad Amburgo si è creato un canale sottomarino.

In Alto Adige, oltre ad aver avviato l'iter per le opere di galleria e quindi evitare il transito ogni giorno sulla linea attuale dei famosi 400 treni previsti, la Provincia si è posta già nella prospettiva di sfruttare al meglio la grande occasione del tunnel di base a fini turistici. Ipotizzando entro il 2030 un raddoppio del flusso turistico di passeggeri attraverso l'Alto Adige, l'amministrazione sudtirolese punta a creare le premesse per dirlotarne una quota importante verso le dolomiti, creando treni di vallata in grado di coinvolgere i viaggiatori del Nord, dalla Scandinavia alla Danimarca dalla Germania e dall'Australia, direttamente in treno nelle vallate sudtirolesi, collegando il Brennero in ferrovia fino a Cortina d'Ampezzo attraverso la Pusteria e il Cadore, e la Svizzera attraverso la Val Venosta fino ai Grigioni. In Trentino invece, forse ritenendo che il tunnel di base sia lontano a venire, forse temendo le reazioni delle popolazioni locali che vanno invece preparate e coinvolte ipotizzando una certa flessibilità del tracciato, tutto giace nel silenzio. Non solo non si discute del percorso - e di come e dove passare

Trento e Rovereto -, ma non c'è traccia

di modifiche di piani regolatori, di bandi di gara, di appalti, di assegnazione dei lavori, pur sapendo che ci vorranno anni per la realizzazione dell'intero percorso in galleria, e il 2026 è più vicino di quanto si pensi. Forse, però, manca anche la consapevolezza delle opportunità che il nuovo corridoio Nord-Sud Europa può dare al nostro turismo. Non tanto in quantità aggiuntiva di visitatori, ma in qualità sostitutiva (e comunque ampliata) dei turisti in transito, che potranno venire in vacanza in Trentino e nelle vallate trentine non più in auto, ma comodamente in treno da Stoccolma, Amburgo, Berlino e Norimberga, collegando Trento con le ferrovie di vallata.

In questo, lodevole e meritevole di attenzione si distingue l'attività dell'associazione Transdolomites di Massimo Girardi, che con grande zelo da anni sta promuovendo collegamenti ferroviari di vallata, a cominciare dal treno dell'Avisto unendo la valle dell'Adige con Fiemme e Fassa, e il treno fino a Tirano, allungando la Trento-Male, agganciandola alla galleria ferroviaria fra Fdolo e Tirano, verso la quale regione Lombardia e provincia di Sondrio si stanno muovendo d'intesa con il cantone dei Grigioni.

Ma ai tanti convegni, studi e progetti,

compresa l'intenzione manifestata da investitori internazionali per finanziare le opere, ad ora non sono seguiti passi concreti da parte della Provincia di Trento, salvo una condivisione di massima dell'assessore Mauro Gilmozzi, che però finora non si è tradotta in nessun atto ufficiale. Il Sudtirolo al contrario, si sta muovendo in tale direzione con molta decisione.

Nell'ultimo anno è stata firmata un'intesa fra i governatori di Alto Adige (Kompatscher) e Veneto (Zaia) con il ministro dei trasporti Delfino per collegare la Pusteria e il Cadore, riportando in vita l'antica ferrovia Dobbiaco-Cortina d'Ampezzo-Calalzo. A settembre scorso vi è stato un vertice fra la giunta dell'Alto Adige e il governo del cantone dei Grigioni, per la prosecuzione della ferrovia della Val Venosta (che vanta oltre due milioni di passeggeri l'anno) fino in Svizzera.

L'obiettivo è quello di offrire chiavi in mano al turista europeo la vacanza nelle dolomiti stando comodamente seduti in treno, potendo collegarsi con le ferrovie retiche della Svizzera o arrivare a Cortina, in un circuito alpino di fascino mondiale. E si che noi avremmo in più anche il Garda, e la possibilità di offrire al turista di Lipsia o Hannover di arrivarvi senza auto, in una vacanza in stile diverso, ecologica e rilassante.

Trent'anni dopo stiamo forse arrivando - ed era ora - al collegamento stradale Loppio-Busa per porre fine ai chilometri di coda che ogni estate bloccano l'accesso al Garda. Probabilmente troppo tardi, perché adesso servirebbe invece il treno Rovereto-Riva. E chissà mai se lo avremo.

p.giovanetti@adige.it
Twitter: @direttoreladige