

L'A 816E

2/12/2014

## INTERCONNESSIONI

### Traffico e ferrovie, il ruolo di Trento

MAURO GILMOZZI

**D**i recente il Trentino ha avuto l'incarico di presiedere la Comunità di Azione del Brennero, una struttura organizzativa composta dalle province che si collocano sull'asse del Brennero, tra Verona e Monaco. La CAB, che si rinnova a rotazione di due anni, guidata in precedenza dal Tirolo, ha il compito di coordinare azioni comuni a sostegno del potenziamento della rete ferroviaria, a sua volta inserita nel più ampio contesto del progetto europeo Scandinavia-Mediterraneo. Il fine principale è quello di garantire un effettivo trasferimento di merci e persone dalla gomma alla rotaia a tutela dell'ambiente alpino e in una logica di maggiori scambi commerciali, culturali, istituzionali tra le diverse regioni e Stati europei. Un tassello quindi, ma molto importante, nella tessitura del progetto di integrazione europea. L'Europa, infatti, coerentemente con i suoi obiettivi strategici...

CONTINUA A PAGINA **47**



L'Adige 2/12/2014

(segue dalla prima pagina)

...in materia di trasporti e mobilità, sta investendo su implementazione di linee ferroviarie, banda larga e progetti di mobilità sostenibile. La rete Europea Ten-T, il corridoio Helsinki-La Valleria, non è un sogno e in fase di realizzazione. Ne sono esempi il tunnel di base del Brennero, i raddoppi di rete in Baviera e Tirolo, la circonvallazione ferroviaria di Innsbruck (dove ormai transitano più di 500 treni al giorno), l'imminente appalto del lotto Fortezza-Ponte Gardena. Noi trentini non possiamo essere indifferenti a questi scenari e quando ci poniamo la domanda «come saremo tra vent'anni», dobbiamo rispondere: protagonisti da subito di questo cambiamento. Non a caso il motto abbiamo scelto per il biennio di Presidenza è: «oltre l'infrastruttura per una nuova cultura della mobilità». Ciò significa affrontare alcune questioni cruciali. La prima è quella legata alla realizzazione dell'infrastruttura. Partendo dall'analisi dei dati sui traffici di merci, si presume in Trentino, un passaggio di più di 300 treni giorno, a regime, dopo il 2025/2028 quando sarà funzionante il tunnel di base del Brennero. E quindi necessario procedere con urgenza alla progettazione delle tratte d'accesso, come le circonvallazioni di Bolzano e Trento-Rovereto, non senza un aggiornamento dei dati dopo la crisi del 2009 ed un confronto aperto con la popolazione, anche tramite il nuovo osservatorio, per le soluzioni progettuali. Sarà decisamente impegnativo anche il tema dell'interoperabilità e quindi delle misure di armonizzazione normativa e di standard tecnici e costruttivi o dei sistemi di sicurezza, senza i quali sarà difficile integrare l'organizzazione dei

## Interconnessioni

# Traffico e ferrovie, il ruolo di Trento

MAURO GILMOZZI

trasporti.

La seconda questione riguarda l'intermodalità, ovvero i luoghi di scambio tra sistemi di trasporto, in particolare per ciò che riguarda il passaggio dalla gomma alla rotaia. Fondamentali risulteranno i nodi internazionali di Monaco e Verona che saranno le vere basi logistiche del traffico merci oltre confine. A livello interregionale, indubbio rilievo avrà anche il futuro del nostro interporto di Trento Nord. Affinché l'intermodalità sia efficace è però necessario investire con decisione su una strategia comune sull'asse del Brennero sia verso i rispettivi Stati, che verso l'unione Europea. Essa sarà caratterizzata da azioni di medio lungo termine, come la borsa dei traffici alpini, per una miglior gestione e ripartizione dei traffici merci attraverso le Alpi. Da azioni di medio termine, come l'armonizzazione dei prezzi di pedaggio o il pedaggio Toll Plus orientato ad incrementare il costo, in base alle esternalità negative di matrice ambientale del trasporto su gomma nell'area alpina. Altre azioni a breve più puntuali di incentivo all'uso della ferrovia come mezzo di trasporto preferibile. Su questi temi incontreremo a breve, insieme ai colleghi di Bolzano ed Innsbruck, la Commissaria europea dei trasporti. La terza questione, guarda al tema dell'interconnessione tra la ferrovia e la

dimensione urbana delle regioni attraversate. Ad esempio, l'intercambio tra ferrovia e i sistemi di mobilità cittadina. O ancora, l'uso della ferrovia come strumento di attivazione di relazioni ed esperienze legate alla dotazioni ed al marketing territoriale delle diverse regioni. Ripeto spesso che il Trentino non può e non deve sentirsi solamente una terra di passaggio di queste infrastrutture, ma impegnarsi a collegare al suo territorio, ponendosi come punto di riferimento della rete di interconnessione europea. Dall'università ai musei, dai poli tecnologici ai centri di ricerca, dal Garda alle Dolomiti, il Trentino ha peculiarità, che lo rendono uno dei luoghi più interessanti d'Europa per reddito, opportunità e cittadinanza. In fine le relazioni trasversali. Le prospettive di collegamento, di cui si è parlato in un recente convegno al Museo promosso dall'associazione Transdolomites, tra la Svizzera e Venezia, passando per Tirano e la Val di Sole, Trento e la Valsugana o le nuove proposte di linee ferroviarie verso le Dolomiti orientali. Innovazioni che rafforzerebbero e darebbero nuovo senso ed importanza ai collegamenti intralpini, ma anche nuove opportunità interne di mobilità e di scambio per i residenti ed i turisti. Elementi cruciali per contrastare lo spopolamento della montagna. Iniziative che devono trovare anche un loro equilibrio economico e

finanziario, guardando sempre più al rapporto pubblico privato per essere realizzate, come ha ricordato l'onorevole Dormann, ma che in una visione integrata devono essere messe in agenda. Proprio in questa logica è giunto il momento di volgere lo sguardo anche ad ovest. A Milano, quale rinnovata Capitale del Nord, che con l'Expo 2015 e l'effetto lungo che quest'evento produrrà, dovrà essere l'occasione, come stiamo proponendo in molte sedi, per favorire un collegamento diretto tra Monaco e Milano e con esso, per noi trentini, un apertura diretta nelle due direzioni e verso gli scali aeroportuali di Verona e Brescia e quindi verso nuovi accessi ai flussi ovest-est europeo. Un Monaco-Milano fa anche pensare ad un Monaco-Riva del Garda, o ad un Monaco-Merano-Riva del Garda, ma lo dico sommessamente. In questo ragionamento, non si può e non si deve certo sottovalutare l'importanza strategica dei collegamenti su gomma, necessari per dare stabilità al sistema. Ma in un contesto così dinamico, in cui vediamo i nostri partner europei proiettati in modo così netto sulla ferrovia, vorrei farvi riflettere sulla assoluta illogicità di investimenti in nuove autostrade o in potenziamenti di autostrade verso il Brennero. A febbraio ne discuteremo in un Convegno che assieme ai Comuni, ad altri soggetti pubblici e privati, alle associazioni di cittadini impegnate sulla mobilità urbana, stiamo preparando per dare la giusta attenzione anche all'informazione e alla partecipazione al dibattito su un tema così strategico per il futuro ambientale ed economico del Trentino.

Assessore alle Infrastrutture e all'Ambiente della Provincia autonoma di Trento  
**Mauro Gilmozzi**