Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 2941 del 20/11/2015

Oggi a Trento la conferenza dei rappresentanti dei territori posti lungo l'asse ferroviario Monaco-Verona

L'ASSESSORE GILMOZZI: "DOBBIAMO RAGIONARE IN UNA LOGICA DI CORRIDOIO"

"Se vogliamo essere incisivi nei confronti dei governi nazionali e dell'Europa dobbiamo ragionare in una logica di "corridoio", lavorando tutti insieme, da Monaco a Verona, per condividere con i nostri cittadini la sfida del trasferimento del traffico dalla gomma alla rotaia ". Così l'assessore all'ambiente e infrastrutture della Provincia autonoma di Trento, Mauro Gilmozzi, è intervenuto nel pomeriggio ai lavori dalla Comunità di azione Ferrovia del Brennero, riunita a Trento, di cui fanno parte i Länder e le Province interessate al Tunnel di base. "Abbiamo avanzato proposte concrete per affrontare al meglio questa sfida che - ha detto Gilmozzi - dobbiamo portare avanti con grande determinazione, sia a Nord che a Sud del Brennero, in modo da arrivare preparati fra 10 anni, quando l'infrastruttura sarà pronta". L'assessore ha poi avanzato una proposta: "Potremmo riunire tutti i sindaci dei territori interessati, da Monaco a Verona, per dimostrare quanto le istituzioni siano attente e partecipi al progetto".
"La comunicazione è molto importante - ha aggiunto Ingrid Felipe, assessora alla mobilità del Land Tirol - perché la realizzazione di grandi opere è possibile solo con la collaborazione delle comunità. Dobbiamo lavorare sempre più insieme, per far capire che quest'opera non riguarda solo il Brennero ma tutta l'Europa. Dobbiamo far capire a tutti perché è importante spostare il traffico dalla gomma alla rotaia". Parole condivise anche da Florian Mussner, assessore alla mobilità della Provincia autonoma di Bolzano, che ha evidenziato come la CAB stia lavorando bene, ponendosi come interlocutore credibile dei governi centrali e dell'Europa. "Dobbiamo prepararci per tempo - ha detto Mussner - al travaso del traffico dalla strada alla ferrovia". Alla riunione era presenta anche il presidente della Provincia di Verona Antonio Pastorello, che ha evidenziato l'importanza del dialogo e del gioco di squadra.
Nel corso della conferenza è stato presentato il rapporto annuale sulle attività della Comunità, la cui presidenza, dal 2015, è in capo al Trentino. Al centro dell'attenzione la prosecuzione dei lavori della galleria e delle tratte d'accesso del corridoio, il governo del traffico e l'introduzione di misure che incentivino l'intermodalità, l'aggiornamento dei dati sul traffico e sull'ambiente, le azioni di lobbying e lo sviluppo di ulteriori sinergie a tutti i livelli, in particolare con la Commissione europea e i governi degli stati interessati. L'orientamento, condiviso da tutti i partecipanti, è quello di predisporre, per tempo, misure comuni per incentivare il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, al fine di abbattere le emissioni inquinanti (obiettivo condiviso a livello europeo

anche nell'ambito delle azioni per contrastare il riscaldamento globale) e migliorare la qualità della vita delle comunità dei territori attraversati da quella che rimane una dei principali vie di comunicazione a livello continentale.-

Nel corso dell'incontro sono stati approfonditi gli obiettivi strategici dell'attività della CAB e lo stato di avanzamento delle azioni per il loro perseguimento. E' stata confermata in primo luogo la necessità di una sempre più stretta collaborazione interistituzionale, come espresso dalle tre province dell'Euregio alla Commissaria europea ai trasporti Bulc nella lettera del 20 marzo scorso, a cui è seguito l'incontro del 17 novembre per illustrare i progressi sul versante delle azioni di accompagnamento. Tra le possibili misure è all'esame anche la verifica della fattibilità e delle condizioni per l'introduzione di un sistema di pedaggio Toll+, nell'ambito della direttiva Eurovignette. Per quanto riguarda il lavoro di lobbying la CAB sta promuovendo inoltre l'incontro con i ministri dei trasporti di Austria e Italia e con il coordinatore europeo del Corridoio Scan Med Pat Cox, per esaminare gli aspetti relativi alle certezze sui finanziamenti e sui tempi di realizzazione del corridoio (conformemente anche alla delibera adottata dal Gect-Euregio mercoledì scorso).
Si è parlato inoltre dei progressi del progetto Rola-autostrada viaggiante, grazie anche a finanziamenti disposti dalla Regione Trentino-Alto Adige, progetto che vede al centro l'attività degli interporti; quello trentino, in particolare, che ha valenza regionale, dovrà aumentare progressivamente la propria attività al fine di contribuire al decongestionamento dell'autostrada A22, attualmente la più trafficata dell'arco alpino. A breve sarà definitivamente operativo l'osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero che potrà collaborare significativamente con l'osservatorio già operante a Bolzano. In quest'ottica risulta indispensabile lo sviluppo di ulteriori azioni per informare i territori e le popolazioni interessate al tracciato della nuova ferrovia. Il Trentino sta in particolare rilevando e aggiornando i dati riguardanti il traffico dei treni e gli impatti delle emissioni che potranno costituire un utile supporto anche per il lavoro di revisione delle misure del piano d'azione del Brennero da parte della Brenner Corridoi Platform.
Per quanto riguarda la tratta Fortezza - Ponte Gardena (Lotto 1) è stato ricordato che il progetto preliminare è stato depositato presso il Ministero delle infrastrutture ed è partita la procedura autorizzativa per il via libera del Cipe. Per quanto riguarda il tratto Trento - Rovereto (Lotto 3) il progetto preliminare sarà presentato al Ministero delle infrastrutture ad inizio 2016, mentre per il tratto fino a Verona questo avverrà a metà del 2016.
Gli amministratori di BBT SE (società incaricata della realizzazione del Tunnel di base del Brennero da Fortezza a Innsbruck) hanno spiegato che è stato già oggetto di affidamento circa il 55% dei lavori di costruzione. Ad oggi sono stati investiti 850 milioni di euro, sono state contrattualizzate prestazioni per 1.500 milioni di Euro e sono stati messi a gara lavori per oltre 1.400 milioni di Euro. I chilometri scavati ad oggi sono circa 43. Per quanto attiene il finanziamento del tunnel, l'Europa, nell'ambito del programma Connecting Europe Facility, periodo 2016-2019, ha assegnato al progetto 303 milioni di euro per il cunicolo esplorativo e 879 per la realizzazione delle canne principali. Austria e Italia hanno garantito la copertura a loro carico, anche oltre il periodo 2016-2019. Il CIPE ha aggiornato in diminuzione il nuovo costo totale dell'opera, pari a 8.800 milioni di euro, di cui 4.400 a carico dell'Italia.
Per quanto riguarda l'accesso nord, i tecnici della Deutsche Bahn e dell'ÖBB hanno illustrato lo stato di avanzamento dei lavori sulla tratta d'accesso nord, evidenziando come 42 km di nuovo tracciato siano già in funzione da quasi 3 anni nella Bassa Valle dell'Inn. Inoltre, nell'area di progetto da Kufstein fino a sud di Rosenheim, è stata avviata nel corso del 2015 la procedura di definizione del tracciato e sono stati istituiti forum comunali e regionali per garantire il coinvolgimento di tutti i gruppi di interesse dei 13 comuni della zona. Nell'area di progetto estesa – da Rosenheim a Monaco - viene svolto uno studio di corridoio per determinare le basi progettuali e si vagliano varie ipotesi di tracciato tenendo conto dei traffici ferroviari tra Salisburgo, Mühldorf, Landshut e Monaco. Infine, è stato spiegato che il Consiglio dei ministri austriaco, nel Programma quadro 2016-2021, ha approvato il finanziamento del tratto Schaftenauf – Radfeld nella Bassa Valle dell'Inn, in modo da procedere con la pianificazione. -

()