



IL FUTURO GUARDA AL BRENNERO

Infrastrutture IN TRENTINO ALTO ADIGE

FABRIZIO BONOMO

Lo sviluppo delle infrastrutture in Trentino Alto Adige riguarda essenzialmente il potenziamento dell'asse del Brennero, in particolare il progetto della galleria di base ferroviaria, lunga 56 chilometri, a doppia canna, per un costo di costruzione stimato in 4,5 miliardi di euro (oltre 8.700 miliardi di lire), che dovrebbe essere realizzata entro il 2016 e rappresenta una delle grandi opere più importanti in corso Italia e (per ora) la meno contestata



Sondaggi a profondità 1000 metri in Val Viezze per la galleria di base del Brennero

Il Trentino Alto Adige è una regione già molto infrastrutturata, con reti sviluppate a partire dagli anni Ottanta, così come il suo asse portante, il collegamento autostradale e ferroviario che l'attraversa da nord a sud, da e per il Brennero, continuamente migliorato negli anni, fino agli ultimi interventi di parziale ammodernamento della linea ferroviaria, con la costruzione di tre gallerie in zone interessate da frane e l'eliminazione delle strozzature per renderla idonea al transito di trasporti intermodali di ogni genere, compresa l'autostrada viaggiante.

Oggi il progetto più importante nella regione riguarda l'ulteriore potenziamento dell'asse del Brennero, che già oggi è il principale valico del trasporto merci in Italia e uno degli assi trasportistici più "affollati" d'Europa, dove si concentra circa la metà del traffico sull'intero arco alpino, da e per il nostro Paese, stimabile in oltre 100 miliardi di tonnellate merci.

Così si parla di una terza corsia per l'autostrada, ma soprattutto è in corso la progettazione di un nuovo assetto della linea ferroviaria, che ne prevede il quadruplicamento integrale da Verona a Innsbruck, quasi tutto in galleria, con un traforo di base sotto il valico lungo 56 chilometri, a doppia canna, con un costo di costruzione stimato in 4,5 miliardi di euro (oltre 8.700 miliardi di lire), che dovrebbe essere realizzata entro il 2016 e rappresenta una delle grandi opere più importanti in corso Italia e (per ora) la meno contestata.

Strade

La rete stradale delle due Province autonome è stata la prima ad essere trasferita dall'Anas, già alla fine degli anni Novanta; oggi la Regione è interessata da numerosi progetti di miglioramento della rete stradale, con potenziamento degli assi esistenti, costruzione di circonvallazioni intorno ai centri abitati, protezione della rete dalle frane.

In Alto Adige, fra i progetti sviluppati dalla Provincia si segnala la possibile introduzione di tariffe d'uso sui passi di montagna e la costruzione di un Centro di guida sicura, per ridurre il tasso d'incidentalità con l'avvio di corsi per il miglioramento degli standard di sicurezza stradale.

Quanto all'autostrada, rappresenta il principale valico autostradale italiano ed è oggi un punto fermo nel sistema dei collegamenti con il nord Europa, con qualche sorpresa: considerati i trend di crescita del traffico si prevedeva che il valico sarebbe giunto a saturazione nei primi anni del Duemila; questo oggi non solo non è più ipotizzato, ma dal 2004 si registra una flessione, specie del traffico pesante, complice forse la sfavorevole congiuntura eco-

nomica e in particolare i problemi della Germania, ma anche le alte tariffe di transito applicate dall'Austria.

Al di là del fatto congiunturale, l'Autobrennero mostra che le situazioni di saturazione dell'arteria sono governabili ed è possibile aumentare la sua capacità di traffico intervenendo sul sistema di gestione. Di fatto, se inizialmente si riteneva che superare le 250 mila unità di veicoli per giorno avrebbe significato la paralisi, oggi l'autostrada gestisce 270/300 unità senza particolari problemi, grazie a una serie di interventi migliorativi (divieto di sorpasso per i mezzi pesanti, l'introduzione degli ausiliari della viabilità e una nuova disciplina dei cantieri di manutenzione).

Parallelamente è in corso la realizzazione di piazzole di sosta ogni 1,5 chilometri, per consentire lo spostamento e la messa in sicurezza dei mezzi in avaria, continuando così a far scorrere il traffico.

Infine, nella parte mediana, da Egna fino ad Affi, dove il traffico è maggiore, si sta costruendo una corsia d'emergenza più larga, portata a 3,5 metri, da aprire quando serve, come corsia di scorta, per aumentare la capacità dell'arteria a circa 5.000 veicoli equivalenti/ora/senso di marcia, contro i 3.500/3.700 che si riesce a smaltire oggi.

Oltre al miglioramento della gestione dell'autostrada va considerata anche l'iniziativa ferroviaria, che per Autobrennero rappresenta una terza corsia virtuale: quattro anni fa è stata costituita una compagnia ferroviaria, la Sir, controllata all'80 per cento, che fa trazione con proprio personale (abbiamo già 45 macchinisti, treni, locomotive ecc.).

Questa compagnia opera sulla tratta Verona-Monaco e ha già 18 coppie di treni intermodali al giorno (ma saranno 24 già alla fine del 2004), di 30 vagoni ciascuno, con base di carico a Verona QE e lo scarico a Monaco.

Questi treni portano l'equivalente di



Sistemi in Trentino Alto Adige

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Hub Interportuali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



60 Tir, per treno, cioè oltre 2 mila Tir al giorno, che in parte sono ex clienti dell'Autobrennero e in parte nuove acquisizioni. Nel 2004, i treni sono saliti a 24, allargando il raggio d'azione verso Copenaghen, Brindisi e più giù, a Gioia Tauro; un successo quindi, che si scontra però con le difficoltà di gestione del terminal di Verona, dove carico/scarico di un treno richiede 2 ore, mentre a Monaco bastano 20 minuti; per questo Autobrennero ha deciso di realizzare un proprio scalo intermodale, sempre presso Verona, a Isola della Scala, con un investimento previsto di 100 milioni di euro.

Trentino prevedono, fra l'altro, l'inserimento dell'Interporto di Trento nel circuito degli interporti per l'intermodalità di interesse nazionale, e il trasferimento presso il Terminale intermodale di Trento Roncafort delle attività di deposito e movimentazione dei materiali inerti, attualmente nello Scalo di Trento Filzi.

Schema degli interventi previsti da Rfi in Trentino Alto Adige



Ferrovia

Per quanto riguarda la ferrovia, nel 2002 è stato ultimato un nuovo collegamento tra l'Interporto Quadrante Europa di Verona e la linea del Brennero, e oggi Rfi sta proseguendo i lavori sul nodo di Verona, che rappresenta una delle strozzature per il traffico ferroviario merci del Brennero.

Ci sono poi una serie di impegni e accordi fra Rfi e le due Province autonome, che in

In Alto Adige, oltre alla galleria di base del Brennero, Rfi sta lavorando alla realizzazione della nuova linea di accesso Fortezza-Verona, sulla quale si concentra l'attenzione delle popolazioni locali, con forti richieste di interrimento di numerosi tratti.

Ad esempio, in relazione al tracciato previsto nella in Bassa Atesina, a sud di Bronzolo, tutti i Comuni si oppongono a qualsiasi tracciato che attraversi la valle all'aperto, ritenendo già alto l'inquinamento acustico delle infrastrutture esistenti, chiedendo invece un tracciato in sotterraneo fino a sud di Salorno; richiesta appoggiata anche dalla Commissione urbanistica provinciale.

Nell'area di Bolzano si chiede invece che il previsto bypass del capoluogo, in sotterraneo, venga allungato fino ad est di Prato Isarco e lì connesso alla galleria Sciliar, così da ridurre gli impatti sull'abitato di Prato Isarco, così come si chiede che il collegamento tra il portale Bronzolo ed il parco ferroviario sia da realizzare completamente in sotterraneo.

