

MOBILITÀ

L'assessore alle infrastrutture della Provincia: «Bene avere posto il tema del trasporto dei passeggeri, che aumenteranno». Adesso, si apre il confronto con Rfi

«È ora necessaria una valutazione di tipo politico, tecnico e relativa anche ai profili finanziari dell'intervento. E pure i cittadini vanno coinvolti»

«L'interramento è un valore aggiunto»

Mauro Gilmozzi: «Positivo che il sindaco abbia rilanciato con prudenza la proposta»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

«L'abbiamo sempre detto: la realizzazione della circonvallazione ferroviaria del corridoio del Brennero dev'essere un'opportunità per i territori. La proposta, rilanciata dal sindaco di Trento, dell'interramento della linea ferroviaria nel tratto che attraversa la città va in questa direzione» dice Mauro Gilmozzi, assessore all'ambiente e alle infrastrutture della Provincia.

«Il sindaco Andreatta» aggiunge Gilmozzi «pone una questione interessante e condivisibile: affrontare anche il tema del tra-

Un protocollo

66



Tempi del protocollo? Il prima possibile, per poi partire senza indugio

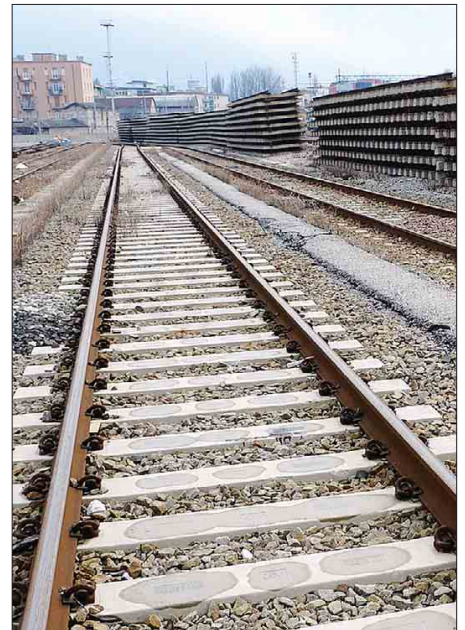
L'assessore Mauro Gilmozzi

sporto dei passeggeri e non solo delle merci. Ed è tanto più necessario affrontarlo nella previsione che, con la nuova linea del Brennero, con il suo potenziamento, ci sarà anche un aumento del trasporto passeggeri».

L'assessore Gilmozzi valuta positivamente il rilancio della soluzione interrimento della ferrovia, per la prima volta proposto dall'archistar Busquets ad inizio anni Duemila nel pianificare lo sviluppo urbanistico di Trento, ma poi rimasto sulla carta per mancanza di risorse. «È una proposta molto interessante, da implementare con il confronto nei prossimi mesi. L'ho sempre detto che la tratta di accesso della nuova linea del Brennero può rappresentare un valore aggiunto per il territorio. Si tratta di una soluzione che può cambiare il volto della città, per gli spazi che si aprirebbero in superficie e per i collegamenti nord-sud». Sui tempi, l'intendimento del commissario del Governo, da quanto riferisce il dirigente delle infra-



L'area della stazione ferroviaria e delle corriere con la basilica di San Lorenzo sarebbe trasformata (foto A. Coser)



L'area dell'ex Scalo Filzi nell'ingresso nord della città lungo via Brennero

strutture della Provincia, Raffaele De Col, è di arrivare ad un protocollo d'intesa entro la fine dell'anno. Mauro Gilmozzi sceglie la prudenza e non si sbilancia sulle date: «Il sindaco di Trento, nell'annunciare la proposta, è stato prudente: altrettanto lo sono io. Dico che adesso si apre una valutazione di tipo politico, tecnico e relativa anche ai profili finanziari dell'intervento».

Quali saranno, quindi, i prossimi passaggi? «Da Rfi» risponde Gilmozzi «ci attendiamo un ipotesi progettuale sulla circonvallazione di Trento (di 12 km tra l'ex Scalo Filzi e Mattarello sud, ndr), che dovrà tradursi in un protocollo d'intesa in cui sono definiti entrata, uscita della galleria bypass e tutti gli elementi di dettaglio, pure gli apporti finanziari. Un conto è che le risorse arrivino tutte dallo Stato, un altro che i territori debbano contribuire. Prematuro parlarne ora». E sui tempi del protocollo, allora? «Non lo posso dire, l'auspicio è che sia il prima possibile. L'obiettivo è fare in fretta, trovare una soluzione definitiva, metterla nel protocollo e chiedere a Rfi di procedere senza indugio nella realizzazione. La soluzione è interessante, ma va discussa anche con i cittadini».

IL TECNICO. Il dirigente provinciale: «A meno 6 metri più semplice gestire le interferenze» L'ingegner De Col: un'iniziativa fattibile, economicamente sostenibile



Tecnicamente realizzabile. Economicamente sostenibile, anche grazie a fondi di finanziamento europeo. E, urbanisticamente, un'occasione straordinaria per riqualificare la città. È la valutazione, da tecnico, dell'ingegner

Raffaele De Col (nella foto), *l'leader maximo* delle infrastrutture della Provincia di Trento, sull'interramento della ferrovia del Brennero nel tratto di attraversamento del capoluogo. De Col spiega che in settembre ci sarà la presentazione, da parte di Rfi, dei nuovi dati sul traffico e della nuova ipotesi progettuale del Tac-Tav per la tratta di accesso e di superamento in galleria della città. A lavorare per una definizione rapida del protocollo è l'ingegner Ezio Facchin, commissario straordinario del Governo per le tratte di accesso del corridoio del Brennero. Per quanto riguarda i costi, De Col spiega che saranno di gran lunga inferiori rispetto al progetto di Busquets che aveva previsto di realizzare l'interramento mantenendo in esercizio la linea ferroviaria. «La novità» dice De Col «è cogliere l'opportunità che si apre con la cir-

vallazione ferroviaria di Trento per le merci con l'esigenza di connettere urbanisticamente il nord e il sud della città attraverso la Trento-Malé, il progetto Nordus. Per il Nordus, il costo previsto sarebbe di circa 200 milioni per il tratto dalla stazione della Trento-Malé a Mattarello. Realizzarlo interrato, a meno sei metri di quota, contestualmente alla nuova linea del Brennero per i passeggeri, risolverebbe anche il problema dei vincoli posti in fase realizzativa, come il sottopasso del cavalcavia di San Lorenzo. E lavorare a cielo aperto, avendo i treni per i passeggeri provvisoriamente spostati in galleria, riduce di molto i costi. Per il tratto interrato tra l'ex Scalo Filzi e Maso Gnocchio, di circa 3 km, i costi sarebbero di molto inferiori ai 700 milioni, Nordus compreso».

Per i finanziamenti, oltre che sui fondi statali, entrerebbero in gioco i contributi di A22 pro ferrovia, previsti dal rinnovo della concessione autostradale, e i soldi dell'Unione europea per le tratte di accesso (il 30% dei costi, come per la Forzezza-Ponte Gardena. Secondo l'ingegner De Col, dal punto di vista tecnico la nuova proposta di interrimento è «una evoluzione positiva del progetto del 2009. Allora» ricorda «si pensava ad una nuova stazione all'ex Scalo

Filzi. Ora, si dice: la stazione dovrà rimanere nel centro città. Appunto, una evoluzione positiva. E passando a meno 6 metri con entrambe le linee, sarà più semplice gestire le interferenze. Tecnicamente non posso che essere felice. Cito solo il fatto che non sarà necessario un nuovo sottopasso ferroviario sotto il cavalcavia di San Lorenzo, che l'abbazia di San Lorenzo, verso il fiume, non avrà più i binari ma un prato verde, che il sottopasso di via Verdi non sarà più necessario e che vi sarà un accesso diretto dall'ex sala di lettura al fiume... Per la città di prospetta una trasformazione epocale, con la eliminazione di una infrastruttura che la spacca in due. Una cosa straordinaria». E per quanto riguarda la stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi? «È fattibile» spiega De Col «e a costi limitati trattandosi di una fermata in linea: un marciapiede, con i binari a destra e sinistra». Un problema è rappresentato dai tempi di realizzazione, posto che per il completamento del tunnel del Brennero si parla del 2016: «Sui tempi» commenta De Col «vale la logica di chi costruisce una nuova casa: finché non è ultimata, si devono attivare soluzioni tampone. Come dice il sindaco, c'è bisogno di sistemare la casa della città».

Do. S.

L'URBANISTA

Mosè Ricci: «L'interramento dopo il 2030. Servono risposte oggi»

«Un bel sogno per figli e nipoti»

Sull'interramento della ferrovia, l'urbanista Mosè Ricci, coordinatore scientifico del gruppo di lavoro di revisione del Prg di Trento, sta con i piedi per terra: «Tra progettazione e realizzazione, per l'interramento si va oltre il 2030. È un bel sogno, per i figli e i nipoti. Può essere un motore per avviare la soluzione di problemi di oggi dentro una strategia di medio-lungo periodo. Una base di trattativa con le Ferrovie dello Stato per avere una compensazione». Mosè Ricci conferma che al tavolo sul nuovo Prg si è cominciato a parlarne. «Il problema di Trento non è la ferrovia che la



Il professor Mosè Ricci (UniTn)

spacca in due. La linea ferroviaria attraversa Milano, ma non è un problema. E così Amburgo è attraversata dai canali che non sono un freno al suo sviluppo. Il tema» dice «è oggi come intervenire sulle aree urbane perimetrali alla ferrovia, sui sottopassi che mettono angoscia, e rendere queste aree non più il retro della città, ma luoghi piacevoli». È quindi il tempo di mezzo, i 10-15 anni che stanno tra l'oggi e il «grande sogno» che per Mosè Ricci va gestito, dando una risposta alle esigenze concrete della città. «Chi prende il bus delle 8,30 in via Verdi per salire a Povo, rischia di non salire.

Quindi approfittiamone per dare una risposta alle esigenze di Trento: «riportare» il fiume alla città, riconquistare a spazi pubblici e privati di valore le aree prossime alla ferrovia, progettare i collegamenti di trasporto pubblico efficiente con la collina e il Bondone. L'interramento è accettabile a queste condizioni: che nel frattempo ci si attrezzi per risolvere i nodi del presente; che la stazione dei treni resti dov'è, e quella provvisoria non diventi definitiva. Per l'economia turistica e culturale della città, la stazione in centro è fondamentale».

Do. S.