



e-mail: trento@gioinale.trentino.it

di **Andrea Selva**

TRENTO

Il primo «sì» all'interramento della ferrovia nel tratto urbano di Trento arriva dal gruppo di lavoro costituito da Provincia, Comune di Trento e Ferrovie: «Si può fare - hanno stabilito i tecnici - in modo coordinato con la circoscrizione ferroviaria di Trento prevista dal piano per il tunnel del Brennero». Un parere che il coordinatore del gruppo di lavoro - il commissario governativo per il tunnel, **Ezio Facchin** - ha presentato ieri a Provincia e Comune di Trento, illustrando poi alla stampa le conclusioni raggiunte dal gruppo di tecnici: «È un progetto che impegnerà la comunità trentina per più generazioni, parliamo di una quindicina d'anni, ma rappresenta anche un'occasione irripetibile per la città di Trento che potrà ritrovare spazi per i suoi abitanti, ma anche per i professionisti e per le aziende che significano anche crescita economica» ha detto Facchin, che continuerà a coordinare il gruppo formato dai tecnici **Bruno Delaiti** (Comune), **Carlo Benigni** e **Raffaele De Col** (Provincia), **Giuseppe Romeo** e **Pietro Bruni** (Ferrovie) con l'obiettivo di calcolare i costi e i benefici dell'intervento entro dicembre. Si tratta di un gruppo trasversale che rappresenta tutti i soggetti coinvolti.

**L'idea di fondo**

L'interramento della ferrovia nel tratto urbano di Trento era stato ipotizzato dall'architetto Joan Busquets incaricato nei primi anni Duemila dal Comune di Trento di disegnare la città del futuro. Bellissima idea, ma troppo costosa, tanto che venne in seguito giudicata irrealizzabile. Uno scenario che è radicalmente cambiato quando è maturata l'ipotesi di far passare l'alta velocità del Brennero sotto la collina est di Trento (la cosiddetta circoscrizione ferroviaria di Trento, già finanziata nell'ambito dell'Eurotunnel). Ebbene proprio la circoscrizione potrebbe servire (in un primo momento) per ospitare tutto il traffico ferroviario (merci e passeggeri) durante i tre anni necessari per interrare i binari a Trento. Lavorare senza traffico ferroviario «tra i piedi» consentirà - dicono i tecnici - un dimezzamento dei costi. E i problemi tecnici? «Complessi, ma superabili» ha detto il gruppo di lavoro. E Facchin, visibil-

# Ferrovia interrata, è arrivato il primo «sì»

Il gruppo di lavoro di Provincia, Comune e Rfi dà il via libera: «Si può fare»  
Binari interrati per 2,5 chilometri, ipotesi compatibile con l'Eurotunnel



Ezio Facchin

Per la città di Trento è un'occasione irripetibile: per i cittadini e per l'economia



Mauro Gilmozzi

Un piano ferroviario che ci porta nel futuro della mobilità, da progettare subito

mente entusiasta: «Speriamo di poterlo fare».

**I dettagli**

A cose fatte i binari cittadini entreranno nel sottosuolo a Trento nord (tra la tangenziale e la rotatoria Caduti di Nassirya) per risalire 2,5 chilometri più a



## L'interramento ferroviario a Trento

**COSTI****1 miliardo di euro**  
per la circoscrizione ferroviaria di Trento**450 milioni di euro**  
per l'interramento della ferrovia nel tratto urbano

La stazione principale resterà in piazza Dante dove l'attuale edificio sarà la porta d'accesso a una nuova struttura completamente sotterranea dedicata al traffico ferroviario (treni e metro Nordus). Qui fermeranno i treni passeggeri ad alta velocità mentre in superficie ci sarà la nuova autostazione

Stazione ferroviaria di piazza Dante

Centro storico di Trento

Rampa di accesso sud tra via Monte Baldo e il palazzo delle Albere

Tratto interrato di 2,5 km fra il cimitero e la rotatoria Caduti di Nassirya

sud, all'altezza del palazzo delle Albere con una rampa che arriverà a livello del terreno in via Monte Baldo. La stazione ferroviaria di piazza Dante sarà completamente sotterranea con l'attuale edificio che costituirà la porta d'accesso alla

nuova struttura interrata, punto centrale del traffico ferroviario e anche del Nordus, cioè il collegamento nord-sud su rotaia che correrà anch'esso sotto terra per collegare le periferie di Trento. Sempre in piazza dante ci sarà (sopra la stazione

dei treni) la nuova autostazione.

**La politica**

Alla presentazione di ieri c'era il governatore **Ugo Rossi**: «Questa è più di un'ipotesi di lavoro da consegnare alla comunità trentina. Si tratta di un

«timbro di fattibilità» che mette assieme le esigenze dell'Europa e quelle del nostro territorio». Con lui anche l'assessore **Mauro Gilmozzi**: «Si tratta di un piano ferroviario che risponde alle nuove esigenze di mobilità e che andrebbe pro-

# GRANDI OPERE



Romeo (Rfi) con Gilmozzi, Rossi e Biasioli alla presentazione di ieri

## Servirebbero 15 anni e 1,5 miliardi di euro

Ma le sinergie con il Brennero dimezzerebbero i costi rispetto all'era Busquets. Restano tutte da definire le altre tratte dell'alta velocità sul territorio trentino

► TRENTO

Tempi lunghi e costi elevati, l'interramento della ferrovia a Trento è un'operazione che per diventare realtà richiederà l'impegno di più generazioni attraverso tre o quattro legislature: «Ci vorranno almeno 15 anni» ha quantificato il commissario governativo per il tunnel del Brennero, Ezio Facchin. Ma non ha specificato la data di partenza che è strettamente collegata con la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, presupposto tecnico di tutta l'operazione.

E i costi? «Un miliardo per la circonvallazione ferroviaria di Trento» ha ricordato Facchin. Che ha quantificato in altri 400-450 mila euro i soldi necessari per l'interramento della ferrovia. Una cifra che potrebbe spaventare, ma molto meno degli 800 milioni che erano stati quantificati all'epoca del piano Busquets per l'interramento ferroviario di Trento, tenendo conto che per il sistema di trasporto metropolitano Nordus (da solo) sarebbero stati necessari altri 400 milioni di euro.

**Chi paga?**

Se per la circonvallazione di Trento paga il governo, per il resto delle opere si tratterà di trovare forme di finanziamento europee ma anche di "autofinanziamento" per citare la parola usata ieri dall'ingegner Facchin. Si tratta di un'operazione che libererà ampie superfici di terreno urbano (l'intero scalo Filzi ad esempio) in posizione centrale o centralissima (pensiamo al tratto ferroviario accanto a Corso Buonarroti e ai margini del centro storico. Anche il recupero delle aree scoperte potrebbe contribuire alla copertura dei costi, assieme a un'iniziativa di "partnership pubblico privato" che il gruppo di lavoro ha ipotizzato come soluzione per recuperare parte delle somme necessarie. Proprio sul fronte dei costi continuerà ora - fino a dicembre - l'attività del gruppo di lavoro.



I binari della ferrovia nel tratto di fronte alla stazione ferroviaria

Quanto ai tempi c'è un cronoprogramma preciso (che riportiamo qui a lato) e che prevede una serie di eventi in successione. Ma è chiaro che - se questo progetto troverà alleanze politiche a sostenerlo - non si potrà attendere il termine della realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento per cominciare a progettare l'interramento.

**Gli anni Trenta**

L'orizzonte temporale è la città di Trento negli anni Trenta del Ventunesimo secolo. E per la città gli anni più difficili sarebbero quelli dell'interramento dei binari nel tratto urbano, con la stazione provvisoria realizzata allo scalo Filzi e una serie di collegamenti (tutti da studiare) per consentire ai passeggeri di raggiungere il centro sto-

rico. Un periodo di tre anni - dicono i tecnici - durante i quali l'intero traffico ferroviario dovrebbe passare nella circonvallazione ferroviaria di Trento, destinata in seguito al solo traffico merci.

**Le altre tratte**

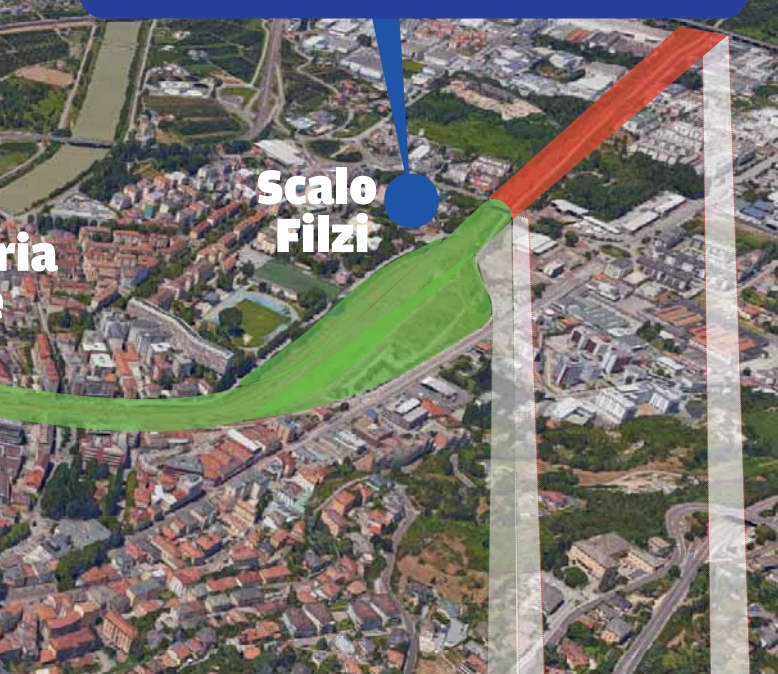
Restano tutte da definire le altre tratte del tunnel del Brennero sul territorio provinciale. Quelle che - come ha ricordato l'assessore Gilmozzi - saranno definite nella fase 5 del progetto. E intanto? Cosa diranno i cittadini che avranno i nuovi euro-treni sotto casa? «Il piano anti-rumore procede» ha ricordato Facchin. Con l'assessore Gilmozzi che ha ricordato come i disegni principali derivano dai vecchi convogli che saranno sostituiti.

(a.s.)

### IL CRONOPROGRAMMA

ANNO	
1	Acquisizione del consenso Progettazione e finanziamento dell'opera Affidamento dei lavori
2	
3	
4	
5	
6	Avanzamento portale sud Inizio lavori all'ex Scalo Filzi Costruzione binari tra rotatoria di Nassirya e Canova
7	
8	
9	Realizzazione stazione ferroviaria provvisoria all'ex Scalo Filzi
10	
11	
12	Avvio lavori di interrimento della linea storica, realizzazione Nordus e nuova stazione ferroviaria in piazza Dante
13	
14	
15	completamento di tutte le opere

Nell'area dello Scalo Filzi sarà realizzata una **stazione provvisoria** (completamente sotterranea) che servirà per tre anni durante i quali saranno realizzati i lavori di interrimento. In questo periodo tutto il traffico ferroviario (merci e passeggeri) passerà in galleria sotto la collina est nella **circonvallazione ferroviaria** di Trento



Scalo Filzi

Rampa di accesso nord tra la rotatoria Caduti di Nassirya e la tangenziale

gettato subito». E sempre Gilmozzi ha voluto chiarire che ora si tratta della città di Trento, ma che in seguito (secondo la tabella di marcia dell'Euro-tunnel) saranno definite le altre tratte di accesso sul territorio trentino. Per il Comune c'è-

ra l'assessore **Paolo Biasioli**: «Questo progetto risponde alle richieste della città di Trento, in particolare sulla stazione in posizione centrale. I tempi sono lunghi, ma siamo passati da un'illusione a una visione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA