

MOBILITÀ » TORNA IL BOULEVARD DI BUSQUETS

Ferrovia interrata, servono 350 milioni

Gilmozzi concorda: «Una bella sfida». Ora scatta la caccia ai soldi: «Contiamo su quelli di Ue e A22, ma anche di Rfi»

di Sandra Mattei

► TRENTO

«Penso che sia una bella idea per la città, che ci stimola a ragionare ed a aprire un confronto per affrontare la sfida sulla mobilità». Valuta così Mauro Gilmozzi, assessore alle infrastrutture della Provincia, l'annuncio che ieri il sindaco Alessandro Andreatta ha dato: «Interrare la ferrovia non è più un sogno».

Pare un ritorno al futuro, esattamente a 15 anni fa quando il Prg della città fu affidato all'archistar Busquets che progettò l'interramento di tre chilometri di ferrovia, dalla Sloi alle Albere, per ricucire la città e creare al posto dei binari un boulevard cittadino con ampie alberature e spazio per pedoni e ciclabili. Non se ne fece niente, per i costi proibitivi dell'opera (700 milioni di euro) e per l'avvento della spending review. Ora - dice il sindaco - con le nuove previsioni ne basterebbero la metà.

Ora, assessore Gilmozzi, l'idea del boulevard torna d'attualità, sfruttando la progettazione dell'altra capacità e alta velocità che potrà permettere di interrare la ferrovia liberi dal passaggio di treni in città. Lei ci crede?

Non è un mistero che stiamo ragionando sul progetto con amministratori locali, esperti e tecnici di Rfi (Rete ferroviaria italiana). Stiamo entrando nella fase di progettazione dell'infrastruttura che è la circoscrizione ferroviaria di Trento (quella prevista dal raddoppio della ferrovia del Brennero, con il passaggio delle merci in galleria, in prossimità di Trento, sotto la collina est, ndr.). Questo è il momento giusto per attivare quei percorsi decisionali che possono rappresentare delle nuove opportunità per i territori e del resto siamo stati noi per



Il rendering che rappresenta il progetto Busquets del 2002: un boulevard al posto della ferrovia ed i treni interrati



L'alta capacità e alta velocità ipotizza la stazione per i passeggeri allo scalo Filzi



Mauro Gilmozzi, assessore alle infrastrutture

primi a stimolare i sindaci a proporre soluzioni. La proposta del sindaco Andreatta è interessante perché la circoscrizione può essere l'occasione per l'interramento della ferro-

via e per cambiare l'impostazione della mobilità della città di Trento.

I costi si ridurrebbero, visto che la linea Tac/Tav passerebbe sotto la collina, dirottando

anche il traffico passeggeri, fino a conclusione dell'interramento?

Guardi, si tratta di una proposta che va prima di tutto condivisa e poi verificata, appunto

a livello di costi. A noi il compito di cogliere l'opportunità e poi girarla ai diretti interessati, ovvero Rfi, perché sono loro i proprietari della linea ferroviaria, per vedere come unendo le

► L'assessore alle infrastrutture convinto che il raddoppio della linea del Brennero sia un'opportunità per la viabilità, con i costi dimezzati perché i treni sarebbero già in galleria

forze con il Comune, la Provincia e il Governo si possa concretizzare l'intervento. Parlare di costi è assolutamente prematuro, anche se sappiamo che sull'alta capacità e alta velocità intervengono i fondi europei, dello Stato e c'è una compartecipazione del territorio, per il tesoretto di 550 milioni di euro accantonato dall'A22. Chiaro che i costi si ridurrebbero se il tracciato dell'alta velocità in galleria fosse anche per i passeggeri, fino a quando non fosse concluso l'interramento, anche se rimane un punto fisso tenere comunque la stazione ferroviaria in centro città.

Quali sono i tempi per passare dalle proposte alle decisioni?

Bisogna capire quanto la comunità è disposta ad investire su questa ipotesi e sulle nuove opportunità che si aprono per il riutilizzo della superficie che si libera, ma poi certo si deve arrivare ad una decisione. Sui costi e sui tempi non posso pronunciarmi, perché le dichiarazioni possono essere sempre smentite. I costi si possono senz'altro ottimizzare, perché grazie all'opera di alta capacità e alta velocità potremo interrare i binari nel tratto della città dimezzando i costi. Un progetto che tratti insieme passeggeri e merci, e che la linea futura non sia solo un'appendice a Bolzano ma sia internazionale, penso sia una proposta interessante anche per Rfi.