

Il convegno

Ferrovia interrata, si libererebbe un'area di 19 campi da calcio



De Col
Con
Ferrovie
italiane
dobbiamo
definire i
parametri
di progetta-
zione. A quel
punto si
definiranno
i costi

TRENTO Quasi quattordici ettari, una superficie equivalente a diciannove campi da calcio o dodici parchi Santa Chiara. È questo lo spazio che l'interramento della ferrovia libererebbe a Trento: «Ciò che oggi è cesura potrebbe diventare elemento di cerniera» riassume efficacemente l'ingegner Giulio Andreoli, consigliere della Fondazione Luigi Negrelli che ieri ha organizzato un convegno sui nuovi progetti ferroviari sul corridoio del Brennero. Difficile prefigurare scenari di trasformazione concreti, l'ipotesi è ancora a livello di studio di fattibilità: «Con Rete Ferrovie Italiane dobbiamo definire i parametri della progettazione preliminare — spiega il capo dell'unità di missione strategica grandi opere e ricostruzione della Provincia Raffaele De Col — a quel punto si definiranno i costi secondo l'accordo di programma sottoscritto da Provincia, Comune e Rfi il 17 aprile 2018».

Le risorse economiche da utilizzare si riferiranno in particolare agli accantonamenti di A22 e al ruolo che la Provincia e il Comune dovranno svolgere in sintonia con le attività di Rfi relative al progetto ferroviario: il costo complessivo di realizzazione dell'ipotesi più convincente studiata per la circonvallazione di Trento è di 1,2 miliardi di euro circa. Le tempistiche le ricorda Ezio Facchin, già commis-

sario governativo per il tunnel del Brennero: «La galleria di base dovrebbe essere articolata entro il 2028, le altre tratte prioritarie d'accesso fra il 2022 e il 2030». Trento (e Rovereto) rientrano fra queste ultime, insieme alla circonvallazione di Bolzano, al tratto Fortezza-Ponte Gardena e a quello di Verona nord. «Lavorarci significherebbe avere investimenti sul territorio per 500 milioni di euro l'anno — evidenzia Facchin — ma sen-

za una regia si rischierebbe di ottenere risultati inadeguati rispetto all'impegno finanziario e alla visione dell'intero progetto».

Finora delle attività previste dal protocollo per la «riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero» è giunta a conclusione la comparazione tecnico-economica di tre alternative progettuali: «Quella più convincente ragiona su un progetto integrato che mette insieme il bypass per i treni del trasporto merci sotto alla collina est con l'interramento della ferrovia storica nel tratto dallo scalo Filzi, poco prima della rotatoria intitolata ai caduti di Nassirya, fino a oltre il Muse — spiega De Col — questo consentirebbe di disporre contestualmente del benefi-



Il progetto Una parte dell'idea di interramento

cio del bypass dei treni merci e della possibilità di usare il tratto cittadino per la metropolitana di Trento, il Nordus, da realizzare tramite prolungamento della ferrovia Trento-Malè». La scelta è stata comunicata al ministero: «Da questo momento bisogna passare alla fase di concretizzazione, che prevede di sviluppare le linee guida per il progetto, poi la riqualificazione delle aree — prosegue il dirigente — a quel punto si potrà partire col finanziamento. Prima ci sarà una fase di concertazione pubblica».

Secondo Facchin è necessario anche «allargare lo sguardo dal nodo di Trento al territorio: l'elettrificazione della linea della Valsugana, la velocizzazione della Trento-Malè, il collegamento fra Trento e il Bondone e fra il centro urbano e la collina est, il ripensamento del modello extraurbano su gomma sono temi maturi ai quali dare risposta». «Su queste tematiche occorre fare informazione, un'opera di questo genere deve essere decisa in accordo con i territori e sapendo che accanto a essa si possono pensare anche altri collegamenti ferroviari nella nostra provincia — chiosa Maurizio Fugatti — Vanno valutati sia l'aspetto positivo del ritorno economico che l'interesse di un'opera capace di portare il traffico dalla strada alla rotaia con impatti ambientali positivi, nelle infrastrutture bisogna credere». Il sindaco di Trento Alessandro Andreatta, infine, si augura che «in un'eventuale analisi costi/benefici si tenga presente che i secondi non sono quelli dei prossimi dieci o vent'anni, ma dei successivi quaranta, cinquanta o cento».

Erica Ferro

© RIPRODUZIONE RISERVATA