

FERROVIA

Il gruppo di lavoro tra Rfi, Provincia e Comune l'ha comunicato al ministero

Interramento, progetto da 1,27 miliardi

Sottoterra 2,5 chilometri di binari, circonvallazione merci e Nordus

FRANCO GOTTARDI

Il miraggio potrebbe diventare realtà. Nulla di certo e definitivo ma le parole dei protagonisti, il governatore Maurizio Fugatti, il sindaco Alessandro Andreatta, il dirigente dell'Unità strategica Grandi Opere della Provincia ingegner Raffaele De Col, fanno intendere che stavolta l'interramento della ferrovia nel tratto cittadino e la circonvallazione sotto il Calisio per i treni merci possa fare uno scatto in avanti passando da idea a progetto concreto.

Di miraggio aveva parlato nelle scorse settimane l'ingegner Ezio Facchin, ex commissario governativo per le opere di corridoio del tunnel del Brennero

Tocca a noi

“



Abbiamo davanti anni importanti con ricadute economiche e ambientali

Maurizio Fugatti

e coordinatore del gruppo di lavoro che ha condotto l'analisi, formato da tecnici di Rete Ferroviaria Italiana, Provincia e Comune. Ne aveva parlato in senso positivo, ricordando come i miraggi riescano a mettere in moto le carovane nel deserto. E i primi risultati tangibili dell'impegno del gruppo di lavoro sono stati annunciati ieri da Raffaele De Col nel corso del convegno organizzato dalla Fondazione Negrelli dedicato proprio ai «Nuovi progetti ferroviari sul corridoio del Brennero».



A sinistra Armani indica il progetto, sotto i binari a Trento Nord



Il progetto integrato mette assieme tre idee portate avanti negli anni: la circonvallazione ferroviaria, cioè il by pass per i binari merci che entrerà in galleria all'altezza dello scalo Filzi per sbucare poi a sud della città; il servizio metropolitano Nordus, con prolungamento della Trento-Malè verso Mattarello previo raddoppio fino a Lavis; l'interramento della ferrovia storica tra la zona delle Albere e Trento Nord per 2 chilometri e mezzo previsto nel Piano regolatore. Il gruppo tecnico ha studiato tre diverse ipotesi e le relative analisi di costo. L'alternativa 1 prevede circonvallazione, Nordus ma non l'interramento, per una spesa di 1 milione 135 mila euro; la 2 prevede anche l'interramento dalle Albere fino alla rotatoria Caduti di Nassirya e costa 1,27

milioni; la 3 prolunga l'interramento mezzo chilometro più a nord, fino all'attuale fermata della Trento-Malè di via Unterverger per 1,3 milioni. La scelta è caduta per pochi punti sulla 2 ma De Col non esclude che valutazioni politiche potrebbero ancora far propendere per la 3. «Ora inizia la fase della vera progettazione» ha spiegato il tecnico. Che contestualmente ipotizza la realizzazione di un concorso per idee per la riqualificazione urbana delle aree interessate, una superficie che in apertura di convegno l'ingegner Antonio Armani, presidente della Fondazione Negrelli, ha quantificato come equivalente a 19 campi da calcio e 12 parchi S. Chiara.

Quanto ai finanziamenti per il triplice progetto la base di partenza saranno

Il convegno

Il convegno di ieri, tenuto nella sala della Fondazione Caritro, era organizzato dalla Fondazione Negrelli, che assieme all'Ordine degli Ingegneri vuole ricordare la figura del grande progettista trentino, famoso per il Canale di Suez ma la cui specialità era in verità proprio quella ferroviaria. Il tema affrontato ieri, molto attuale, era quello delle opportunità generate per la città di Trento rappresentata dai progetti di interrimento e bypass ferroviari

gli accantonamenti dell'A22, il cosiddetto tesoretto, ma resta da verificare ruolo e possibilità di Provincia, Comune e Rfi.

Ieri al convegno Fugatti ha assicurato il pieno appoggio della sua giunta, che vede di buon occhio i progetti per le ricadute che potranno avere dal punto di vista trasportistico, ambientale e anche economico. E pronto a fare la sua parte è anche il Comune; il sindaco Andreatta ha ricordato che il dibattito sui temi dell'interramento, del Nordus, della circonvallazione ma anche di altre opere in città abbia radici lontane ma ormai abbastanza profonde per dire che i tempi sono maturi per decidere. Sarà sicuramente una delle questioni centrali affrontate nel prossimo incontro tra le giunte di Provincia e Comune, in programma a breve. Sicuramente rifare completamente il nodo ferroviario di Trento è un intervento epocale che affascina la categoria degli ingegneri. Il presidente dell'Ordine non usa metafore: «Non credere a questo progetto - dice - significa mascherarsi. Bisogna mettere la ferrovia al centro del Prg; crediamoci perché è un'opportunità paragonabile alla regimazione dell'Adige nella seconda metà dell'800».