

TRASPORTI

Il lungo tunnel sotto la collina est e l'interramento in città. Aggiornata l'intesa tra Rfi, Comune e Provincia nell'ambito del raddoppio della linea del Brennero

# Per la nuova ferrovia progetti entro sei mesi

## E in Valsugana via libera all'elettrificazione

ZENONE SOVILLA

Nuovo passo, ieri, per costruire gli scenari futuri della ferrovia in Trentino. Si stringono i tempi della progettazione della nuova linea del Brennero, nel lungo tratto in galleria per la circonvallazione di Trento.

Inoltre, arriva il via libera definitivo per l'elettrificazione della linea in Valsugana, almeno fino a Primolano (vedi l'articolo sotto). Ieri Provincia, Comune di Trento e Rete ferroviaria italiana Spa (Rfi) hanno siglato un protocollo che integra l'accordo dell'aprile 2018 sulle opere connesse con il lotto 3 del cosiddetto "quadruplicamento della linea Verona-Brennero" il cui snodo centrale è, come noto, il tunnel di base da Fortezza a Innsbruck i cui lavori, avviati 12 anni fa, dovrebbero concludersi nel 2028 (dei 230 chilometri previsti, 130 sono scavati).

Delle opere previste a Trento si è parlato ieri, in piazza Dante, anche in un convegno pomeridiano cui hanno partecipato i tecnici di Rfi e i colleghi della Provincia, accanto ai tre firmatari del protocollo: il presidente Maurizio Fugatti, il sindaco di Trento, Alessandro Andreatta e l'amministratore delegato di Rete ferroviaria, Maurizio Gentile. Nel patto, i vari attori in campo ora si sono dati sei mesi per arrivare a una progettazione dei vari interventi, a cominciare dalla circonvallazione di Trento, progettata a cura di Rfi, con dodici chilometri in galleria sotto il monte Calisio e la Vigolana che potrebbero essere ultimati fra una decina d'anni. Parallelamente al by-pass per il raddoppio dei binari, secondo quanto illustrato ieri, Trento vedrà realizzarsi il vecchio sogno dell'interramento della ferrovia storica (a circa dieci metri di profondità). Inoltre, c'è la questione del raccordo con il Nordus, l'idea di progettare l'utilizzo metropolitano della Trento-Malé prolungandola verso sud.

«Adesso ci impegneremo per definire entro aprile le ipotesi di ridisegno delle aree cittadine che si libereranno con questa operazione», ha detto il sindaco, «evocando il ritorno dell'idea dell'urbanista catalano Joan Busquets per realizzare, nell'ex sedime ferroviario, un boulevard. Dal limite nord presso l'ex scalo Filzi e il sovrappasso Caduti di Nassiria a quello sud in via monte Baldo, due chilometri e mezzo per un viale che caratterizzerà la riqualificazione della città, uno spazio da percorrere in bicicletta, a piedi o con mezzi pubblici», ha commentato Andreatta. Proprio all'ex Filzi sarà costruita, a cura di Rfi, la stazione ferroviaria provvisoria che servirà sia il traffico passeggeri e merci fino alla conclusione dei lavori. Una volta a regime, per i passeggeri funzionerà la nuova stazione interrata di piazza Dante, mentre allo scalo saranno destinate le merci. Nello scenario futuro, dunque, la linea storica sarà utilizzata per il trasporto locale merci e passeggeri, mentre i convogli commerciali non diretti a Trento transiteranno solo nella circonvallazione in galleria.

Alla ridefinizione dell'assetto del sistema ferroviario nel nodo di Trento è chiamata invece, nello specifico, la Provincia che in questa fase di aggiornamento progettuale si occuperà anche delle interconnessioni necessarie, compresa quella con la linea della Valsugana.

Resta da chiarire, invece, il quadro progettuale per quanto attiene al settore a nord di Trento, attraverso la Rotalliana verso l'Alto Adige, con la delicata questione dei terreni agricoli e altre criticità paesaggistiche e ambientali. Il timore dei territori è di rimanere «scoperti» quando con il completamento dei tunnel di base si moltiplicheranno i treni in transito. In proposito si affida all'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero il compito di avviare il confronto e lo studio di ipotesi progettuali, così come di individuare alternative di tracciato per quanto riguarda Rovereto. Qui, infatti, la circonvallazione attualmente

prevede ben 17 chilometri in galleria sotto il monte Zugna, ma il progetto è in fase di revisione e il lungo tunnel pare ormai accantonato anche per le incognite idrogeologiche.

Nel frattempo a Trento si intende andare avanti, dunque, con alcune certezze: il tunnel by-pass cittadino, l'interramento e la nuova stazione, una serie di opere accessorie.

Sullo sfondo resta anche la questione dei finanziamenti alla quale ha accennato ieri il presidente Fugatti, nella ta-

vola rotonda cui hanno partecipato anche gli ingegneri di Rfi Vincenzo Macello e Christian Colaneri, i dirigenti provinciali Raffaele De Col e Roberto Andreatta, «sollecitati» da Ezio Facchin, già commissario straordinario del governo per le tratte d'accesso al tunnel del Brennero.

Allo stato attuale, capitolo finanziamenti dipende sostanzialmente dal fondo ferrovia alimentato dall'A22, dunque dall'esito della vicenda sul rinnovo della concessione autostradale.



L'amministratore delegato Rfi Maurizio Gentile (a destra) e il dirigente Vincenzo Macello



Il rendering del vecchio progetto di circonvallazione con uscita allo scalo Filzi dove è prevista la realizzazione di una stazione provvisoria

### Sviluppi. Resta critico il tratto in Veneto fino a Bassano, sul fronte nord ipotesi di tracciato di 20 km per arrivare nel Bellunese

## Treni elettrici fino a Primolano nel 2025, si studia il tunnel per Feltre

La decisione è presa: scatta ufficialmente il progetto per l'elettrificazione della linea ferroviaria della Valsugana. La notizia è stata annunciata ieri, a margine dell'incontro al palazzo della Provincia, dedicato all'intesa sulla progettazione del tunnel di by-pass della nuova ferrovia del Brennero a Trento. I finanziamenti disponibili per l'elettrificazione sono 60 milioni di euro (59 dei quali derivanti dai fondi nazionali per lo sviluppo e la coesione) e consentiranno in questa fase di rendere elettrica la linea fino a Primolano, coprendo così il tratto che rappresenta oggi i due terzi del traffico complessivo da Trento a Bassano. «L'intervento sul tratto successivo, fino a Bassano, presenta particolari difficoltà tecniche, anche per la dimensione ridotta delle gallerie. Dunque al momento non sono disponibili risorse per procedere oltre Primolano», spiega Roberto Andreatta, dirigente del servizio trasporti della Provincia.

Il direttore commerciale di Rfi Spa, Christian Calaneri, ieri ha indicato il 2025 come termine dei lavori previsti sulla linea che attualmente registra il passaggio di 50 treni al giorno, un'offerta che con l'elettrificazione potrà ulteriormente migliorare. Con locomotori elettrici in servizio da Trento a Borgo e altri ibridi o bi-modali per le corse dirette a Bassano, si risparmierà parecchio in termini di combustibile, sottolinea ancora Andreatta. Attualmente con il diesel si consuma un litro di gasolio ogni 500 metri, in totale 1.600.000 litri l'anno (e altrettanti euro), con l'elettrificazione prevista si potrà tagliare circa un milione di litri. Tenuto conto che l'elettricità per il servizio equivalente costerà 300-400 mila euro, il guadagno netto è di 600-700 mila



euro. Con i convogli elettrici, per i quali Trentino Trasporti dovrebbe recuperare otto treni «prestati» alla linea del Brennero, raddoppia per ogni corsa la capacità di trasporto, che sale a 300 posti a sedere. Quanto alla frequenza, si ipotizza a regime un treno ogni mezz'ora sulla tratta Trento-Borgo e uno ogni ora dal capoluogo fino a Bassano. Nel protocollo presentato ieri si parla anche della valutazione di un progetto per collegare la ferrovia della Valsugana verso nord con la rete bellunese, nel nodo di Feltre. Si prevede in proposito gruppo di lavoro

tecnico composto da Rfi e Province di Trento e di Belluno su questo collegamento di circa 20 chilometri per la metà dei quali si ipotizza un tunnel da Grigno oppure da Primolano verso la valle del Cison fino a Feltre. Questa connessione fra due province alpine rappresenta uno dei due tratti mancanti dell'anello ferroviario delle Dolomiti, insieme al collegamento in fase di progettazione Calalzo di Cadore (Belluno)-Dobbiaco (Bolzano) passando per Cortina d'Ampezzo. Uno dei punti di forza del progetto (da 250-280 milioni) guarda alla sostenibilità anche in chiave turistica. Molto sentita dal Bellunese, anche

per una più stretta relazione tra territori montani confinanti, la tratta Valsugana-Feltre sarebbe pure al servizio della valle trentina del Primiero. Sempre ieri, Raffaele De Col, dirigente generale del dipartimento infrastrutture e trasporti, ha annunciato che entro il 2023 la Provincia prevede di iniziare i lavori di ammodernamento dello snodo ferroviario di Roncafort, in modo tale da migliorare le operazioni di scambio intermodale tra strada e ferrovia e alleggerire l'Autostrada del Brennero dal traffico pesante rendendo possibile la gestione di un numero più alto di convogli. Z. S.