

L'immobiliarista austriaco aveva manifestato interesse già con la ex giunta Andreatta

Autocorriere-ex Sit: Benko in campo

Sull'area ex Sit è ipotizzato il trasferimento della attuale stazione delle autocorriere ed il Comune punta sui 20 milioni del Governo per la rigenerazione urbana



I miraggi mettono in moto le carovane, le visioni i progetti. Che per essere concretizzati hanno però bisogno di soldi, pubblici e privati. Sui grandi progetti infrastrutturali che riguardano la città di Trento (e pure quella di Rovereto), al termine degli incontri di ieri con Rfi abbiamo una prima certezza: ci sono i soldi per la riqualificazione dell'hub-stazione dei treni di Trento (oltre 15,5 milioni) e per i 12 km di circonvallazione ferroviaria (950 milioni

previsti dal Pnrr). Punto. Tutto il resto, l'ha fatto capire l'amministratrice delegata di Rfi, Vera Fiorani, è visione. Perché i finanziamenti non ci sono. Vale per l'interramento dei binari nel capoluogo (400 milioni), vale per l'interramento a Rovereto, alternativo alla circonvallazione (5-600 milioni). Vale persino per il completamento della elettrificazione della Valsugana fino a Primolano. Attenzione, però, perché attorno ai grandi progetti infra-

strutturali e al ripensamento urbanistico della città, ed in particolare dell'area da via Dogana al quartiere Le Albere, si prefigura un business enorme. Nei giorni scorsi, il Comune ha inviato la documentazione per accedere ai fondi governativi per la rigenerazione urbana, puntando sui 20 milioni di euro per spostare la stazione delle autocorriere all'ex Sit. Ebbene, su questo comparto ha messo gli occhi da tempo Renè Benko, il tycoon austriaco che,

da Bolzano a Riva del Garda, passando per Rovereto, è pronto a cogliere ogni buon affare. Si fece avanti nel 2016, quand'era sindaco Alessandro Andreatta, ipotizzando di intervenire nella ridefinizione del comparto autostazione-ex Sit, "valorizzandolo" con un centro commerciale. Ieri, si è appreso che l'interesse di Benko c'è ancora, reso ancora più attuale dalla concretezza dei progetti sulla stazione e la circonvallazione ferroviaria.

MOBILITÀ

E prime valutazioni dell'impatto della circonvallazione ferroviaria: edifici da abbattere e interferenza con le aree inquinate

"Nuova" stazione, ora si può partire

Il cronoprogramma è confermato: la "nuova" stazione dei treni di Trento sarà pronta entro dicembre 2025. Dopo il completamento del progetto esecutivo, i lavori dal 2023. Dovrà essere pronta (vedi la presentazione del progetto su l'Adige del 23 giugno, ndr) per i Giochi olimpici invernali del 2026. La "fortuna", chiamiamola così, è che attraverso i fondi per le Olimpiadi arrivano alla Provincia 6 milioni di euro da "girare" per la riqualificazione della stazione, sommandoli ai 9.579.319 euro a carico di Rfi. E con oltre 15 milioni e mezzo si può trasformare, non solo restaurare, un bene tutelato come la stazione storica progettata da Angiolo Mazzoni. Trasformarla, intervenendo sul fabbricato viaggiatori e sul contesto esterno, per rendere la stazione più funzionale e accessibile. Qualcosa ci mette anche il Comune di Trento: 300 mila euro che serviranno per la riqualificazione della velostazione.

Ieri, in Sala Depero, la firma dell'accordo da parte del presidente della Provincia, Maurizio Fugatti, dell'amministratrice delegata di Rfi, Vera Fiorani, e del sindaco di Trento, Franco Ianeselli. Una priorità è rendere la stazione più accessibile. «L'approccio di Rfi» dice Sara Venturoni, responsabile Direzione Stazioni della spa del Gruppo FS Italiane «è l'integrazione con il territorio, sono le connessioni con la rete della mobilità urbana». Per questo è prevista la valorizzazione dell'intera area di piazza Dante, razionalizzando lo scambio con il Tpl (trasporto pubblico locale) e potenziando la ciclopedonalità (gli stalli per le bici passeranno da 90 a 134). E siccome stazione è luogo di relazioni, si prevede, oltre che l'arrivo alla stazione della nuova pista ciclopedonale, anche il recupero ad uso pubblico del "Giardino del ristorante", con la pedonalizzazione dell'area nord per ricavare uno spazio dedicato alla ristorazione. Tra i nuovi servizi offerti, ci saranno anche un ufficio turistico



Ci saranno più stalli per le biciclette davanti alla stazione dei treni e più spazi per i pedoni

dell'Apt Trento Monte Bondone Valle dei Laghi, ed una ripensata galleria commerciale. La scelta forte, che ha richiesto la condivisione, non facile, di Trentino Trasporti, è lo spostamento del terminal bus presso l'area ex Dogana (ex Centro sociale Bruno). «Il territorio provinciale nel suo complesso potrà godere di una struttura ferroviaria moderna» commenta Fugatti. I dati pre-Covid (2019) rivelano che sono 3,9 milioni di passeggeri annui che si servono della stazione di Trento, utilizzando i 140 treni giornalieri (76% regionali). Il 33% dei passeggeri sono lavoratori, il 30% studenti, il 31%

utilizzatori per svago e altri motivi, il 6% turisti in vacanza. Il sindaco Ianeselli evidenzia che il restyling (nuova pavimentazione, nuova illuminazione, nuove aree verdi e nuovi arredi) è doveroso e urgente per due aspetti: «perché Trento è una città turistica, al centro di una provincia che prima del Covid contava 4,5 milioni di arrivi e oltre 18 milioni di presenze. E la stazione è la porta di accesso al Trentino; e perché il trasporto su ferro è uno dei pilastri della transizione ecologica». È il motivo per cui, più che di "nuova" stazione, si parla di "Nuovo hub di mobilità integrata e sostenibile". Dopo la firma



Previsto anche l'inserimento di spazi verdi e nuovi arredi. Obiettivo: agevolare gli accessi

dell'accordo, presente anche la commissaria straordinaria per le opere del Corridoio del Brennero, Paola Firmi, c'è stato un incontro a porte chiuse tra il vertice di Rfi (oltre a Fiorani e Firmi, anche il responsabile della direzione tecnica Nord Est, Francesco Romeo), e il vicepresidente della Provincia, Mario Tonina, affiancato dai dirigenti Raffaele De Col e Roberto Andreatta. Sono state fatte valutazioni sull'impatto dei 12 chilometri di circonvallazione ferroviaria in galleria. Vi sono aspetti delicati a sud, tra Mattarello ed Acquaviva ed altrettanto, se non di più, a nord, in zona ex Scalo Filzi. A partire dalla neces-

sità di abbattere qualche edificio, come quello dell'Acì, all'interferenza con le aree inquinate. A Rfi e all'ingegner Romeo (responsabile tecnico del progetto circonvallazione e della elettrificazione della Valsugana) è stato chiesto di valutare tali interferenze. C'è infatti da capire, presto, se la realizzazione della circonvallazione possa essere d'aiuto per arrivare ad una soluzione definitiva per le aree inquinate ex Carbochimica ed ex Sioi. Nell'incontro, si è parlato anche della fattibilità della ferrovia tra Mori e Riva del Garda, che Tonina ha definito la "Monaco-Riva" per la sua valenza per l'afflusso turistico sul Garda.

FERROVIA

Vera Fiorani, ad di Rfi, rassicura sui tempi. E a Rovereto l'interramento

«Circonvallazione entro il 2026»

«La riqualificazione della stazione dei treni è solo un primo passo» dice Vera Fiorani, amministratrice delegata di Rfi - Rete ferroviaria italiana spa, dopo la firma dell'accordo con Provincia e Comune di Trento «un progetto che sarà completato da un altro importantissimo passaggio che è la circonvallazione di Trento.

A breve presenteremo il progetto, con la medesima logica illustrata oggi per la stazione: i progetti vanno inquadrati, spiegati e raccontati, e così si risolvono molte domande che la collettività giustamente si deve porre e alle quali dobbiamo dare le giuste risposte».

Il progetto di riqualificazione della stazione dei treni è compatibile con l'ipotesi di interrimento? E c'è la volontà di procedere in questa direzione?

«Il progetto della stazione è stato redatto per essere compatibile con l'interrimento, anche se l'interrimento non è ancora un progetto in senso stretto.

L'interrimento non è precluso dalla circonvallazione, ma non è ancora una realtà concreta, perché non esiste un ve-



Vera Fiorani (ad di Rfi), il presidente Fugatti e il sindaco Ianeselli

ro e proprio progetto. I tempi di progettazione e realizzazione di un eventuale interrimento della ferrovia rendono comunque utile completare l'intervento di riqualificazione della stazione. Sicuramente, potrà essere valutato e attivato solo dopo la realizzazione della circonvallazione ferroviaria, in un orizzonte temporale oltre il 2026. Adesso, siamo concentrati a chiudere la circonvallazione entro il 2026, che non è una sfida da poco».

Il 2026 è un termine realistico?

«È molto realistico, e a breve sarà comprensibile il perché. Abbiamo lavorato molto, il commissario (Paola Firmi, ndr) ha lavorato molto, e credo che le preoccupazioni che, all'inizio, giustamente si potevano avere, si possono considerare superate. E di questo la collettività sarà adeguatamente informata, credo prima della pausa estiva. Tocca al commissario stabilirlo, ma penso che prima della pausa estiva sarà organizzato uno

specifico momento di confronto sul progetto della circonvallazione».

Prima della ridefinizione del progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, era previsto anche il bypass di Rovereto, poi accantonato per irrisolvibili problemi idrogeologici. Per Rovereto a che punto siamo?

«Stiamo cercando una soluzione progettuale differente, che stiamo valutando assieme alla Provincia di Trento. Non si parla più di circonvallazione, ma di un progetto alternativo, che costa meno della metà (e non è una banalità, perché la sostenibilità economica delle opere è importante per procedere), ma dovrebbe rispondere alle esigenze del comune di Rovereto».

La soluzione, per Rovereto, sarà l'interrimento della ferrovia?

«Sì, l'ipotesi è l'interrimento». **La Provincia di Trento chiede a Rfi di completare fino a Primolano, non solo fino a Borgo, l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana. Cosa ne dice?**

«È solo un problema di risorse finanziarie».

Che nel Pnrr non ci sono...

«Esatto, non ci sono».