

Mobilità | L'evoluzione

Capoluogo La Provincia ci crede. Gilmozzi: «Dorsale e collegamento per Povo, i progetti hanno senso assieme»
L'amministrazione sta concludendo le verifiche tecniche. L'intuizione risale al 2008. «Il tracciato è fattibile»

Metrò, opera da 140 milioni

Convinto



● L'assessore parla della metropolitana di superficie di Trento. Il progetto approfondito, ritenuto fattibile, riguarda la realizzazione di un nuovo tracciato ferroviario dallo Scalo Filzi in via Brennero a Mattarello

● Il costo ammonta a 140 milioni di euro. La Provincia ha quasi concluso le verifiche tecniche e trasportistiche e attende le autorizzazioni finali da Rfi

● L'idea risale al 2008. Ne parlò per primo Lorenzo Dellai

TRENTO Centoquaranta milioni di euro. È il costo ipotizzato per la metropolitana di superficie di Trento, attuabile tramite l'aggiunta di un binario sulla linea ferroviaria dallo Scalo Filzi, a lato di via Brennero, fino a Mattarello. La Provincia, che ha già inserito il collegamento a fune fra la città e Povo, sta concludendo gli studi preliminari e la procedura di autorizzazione da parte di Rfi, indispensabile per avviare i lavori. Le verifiche sulla fattibilità sono positive, si attende ora di capire come potrà essere finanziata l'opera. «Le due infrastrutture, la funicolare per Povo e la dorsale nord-sud del trasporto pubblico, hanno un senso e possono stare assieme» precisa Mauro Gilmozzi, assessore provinciale a trasporti e lavori pubblici.

La dorsale

Si tratta di uno dei tre sogni finora rimasti nel cassetto per la mobilità del capoluogo e del territorio circostante. Il terzo, l'impianto a fune fino al monte Bondone, appare come l'ipotesi di più ardua realizzazione. La giunta provinciale tuttavia sembra crederci. Riguardo al metro di superficie, l'idea risale al 2008. Era stato Lorenzo Dellai, allora governatore, padre del visionario progetto poi accantonato «Metroland», a parlarne nel marzo di quell'anno in un incontro con il consiglio circoscrizionale della «sua» Gardolo. Il presidente della Provincia si era presentato nella sede di piazzale Groff con in mano lo studio di fattibilità del progetto di metro di superficie tra la stazione di Trento e Spini di Gardolo. Una linea dotata di veicoli automatici leggeri (Val) in grado di trasportare 220 passeggeri alla volta e di muoversi a un massimo di 80 chilometri all'ora. Nello stesso anno era emersa la volontà condivisa con il Comune di prolungare il tracciato fino a via Al Desert (dove era previsto l'ospedale) e alla zona sportiva delle Ghiaie. Negli ultimi sette anni ci sono state numerose variazioni nel progetto. Accantonata la scelta tecnica della Val, si è optato per il prolungamento a sud della Trento-Malè sull'asse della linea ferroviaria del Brennero, fino a Mattarello. Di qui l'esigenza di chiedere l'autorizzazione a Rete ferroviaria italiana per poter aggiungere un binario al tracciato.

L'aggiornamento

L'amministrazione provinciale, che non ha mai rinunciato all'idea anche in anni di crisi economica, ha ripreso in mano il progetto nell'ambito di un disegno globale che considera la realizzazione della stazione intermodale all'ex Sit e il collegamento a fune con Povo (da piazza Venezia). «Stiamo ultimando il lavoro con Rfi per le autorizzazioni — spiega Gilmozzi —. Tutto è stato studiato e approfondito. Ci sono valutazioni puntuali dal punto di vista trasportistico e dei costi che dicono che l'opera ha un senso. Entrambe le infrastrutture, considerando la funicolare, hanno un senso». Una volta concluso l'approfondimento tecnico, servirà reperire i fondi. L'infrastruttura infatti non è stata inserita a bilancio. Sotto la lente i finanziamenti europei.

Stefano Voltolini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le fermate



centimetri

Hüsler: «La funicolare cambierà Trento» L'ingegnere la suggerì a Pacher: «Sono contento, una risorsa turistica»

TRENTO «Sono contento, i miei progetti trovano una continuazione. La funicolare Trento-Povo è un progetto utile per la città». Willi Hüsler, svizzero di Zurigo, ingegnere civile, specializzato nelle infrastrutture per la mobilità sostenibile, è soddisfatto per la decisione della Provincia di dare finalmente seguito alla sua intuizione di dieci anni fa: il collegamento a fune sull'asse piazza Venezia-Mesiano-Povo a cui il tecnico, chiamato come consulente dall'allora sindaco Alberto Pacher, dedicò uno studio di fattibilità tramite il suo studio Ibv Hüsler di Zurigo. L'opera è stata appena inclusa negli investimenti di Piazza Dante. Stanziati 27 milioni di euro.

La giunta provinciale ha inserito la funicolare nel bilancio. Soddisfatto?

«Sono contento che si porti avanti il progetto. È un'infrastruttura che ha molto senso e

può servire in molti modi: per gli abitanti delle frazioni, per gli studenti della collina. E non solo».

L'assessore provinciale Mauro Gilmozzi ha parlato di un collegamento con la stazione di Mesiano della ferrovia della Valsugana. Un'idea corretta?

«Certamente. Nello studio avevamo ipotizzato un collega-

mento con la ferrovia della Valsugana, per arrivare direttamente alla stazione, che è eccentrica rispetto al nucleo storico cittadino, pur compiendo una curva piuttosto lunga. A parte questo, avevamo studiato i possibili flussi degli utenti, abitanti e studenti, e sono risultati diversi aspetti legati tra loro. Complessivamente, è emersa come un'opera che ha molto senso».

Crede che la funicolare possa avere anche una valenza turistica, per aumentare la

fruizione della collina est e dei percorsi a piedi o in bici?

«Senza dubbio. Gli impianti di risalita piacciono alla gente e possono portare in alto i turisti. Ci sono tante potenzialità. Ad esempio, vicino a una fermata potrebbe aprire un bel ristorante con vista. Tante cose possono nascere. Un'opera così è un impulso per le iniziative».

Trento a quale altra città italiana o estera può avvicinarsi?

«Senza andare troppo lontano, a Trieste o Genova, dove sono state realizzate delle funicolari. O alla stessa Zurigo. Il caso di Genova è interessante perché ha permesso di rivedere il ruolo della bicicletta, impossibile da usare in una città tutta in salita. A Trento permetterebbe di portare i mezzi in collina e poi di scendere. Diventerebbe una città in discesa».

S. V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il professionista svizzero Bici, sarà una rivoluzione. Una città in discesa. E alle fermate apriranno ristoranti con vista