

Opere La giunta ha approvato l'accordo con Rfi e Comune Riesumato il piano Busquets. Sempre più persone usano il treno

Interramento, al via lo studio

TRENTO Un asse ferroviario che attraversi Trento sotto terra sanando la ferita che divide la città, ma senza rinunciare alla comodità della stazione dei treni in centro città. L'accordo a tre (Provincia, Comune e Rete ferroviaria italiana) approvato ieri in giunta provinciale riesuma il celebre piano Busquets di Alberto Pacher, rimasto ad oggi un sogno irrealizzato di «progetto europeo per Trento».

L'ipotesi dell'interramento di un asse della ferrovia nasce come ipotesi complementare alla circonvallazione ferroviaria di cui si dovrà dotare la città di Trento in tempo per il raddoppio ferroviario conseguente alla realizzazione del tunnel del Brennero. Le previsioni non concordano, c'è chi parla di tunnel operativo nel 2027, chi sposta in là la data, ma sul fatto che l'opera verrà completata i dubbi sono pochi. L'amministrazione comunale ha già deciso che la circonvallazione

è necessaria per governare l'aumento del traffico su rotaia passerà a est della città, in galleria. Di qui l'idea, già in parte approfondita, di una stazione dei treni a Trento Nord. E se, oltre alla circonvallazione, si riuscisse a finanziare anche l'interramento di un asse della ferrovia in modo da salvare la stazione in centro città per il traffico passeggeri? È la strada che lo studio di fattibilità autorizzato ieri proverà a sondare. Si comincia tra sei mesi, i costi saranno divisi tra Provincia e Rfi.

Il Trentino è una delle province più sostenibili. Il Rapporto Legambiente del 2016 ha

Oltre Trento

Interventi importanti in atto a Lavis e Zambana come sull'asse della Valsugana

promosso la Provincia di Trento, che ha conquistato il primo posto a livello nazionale, per gli investimenti fatti. Analizzando i numeri Piazza Dante ha destinato l'1,54% del bilancio ai servizi ferroviari per un totale di 36,5 milioni di euro. L'accordo 2016-2024 stretto con Trenitalia per la gestione di alcune tratte regionali costa alla Provincia 20 milioni di euro.

Ma la scelta «sostenibile» non è solo dell'ente pubblico ma degli stessi trentini. Sfolgiando l'ultimo Rapporto di Legambiente del 2017 si scopre che in Trentino sono raddoppiati i passeggeri che hanno deciso di usare il treno a scapito dell'auto. Una scelta ambientale, ma anche di vita. L'affollamento del Regionale 5500 che collega Borgo Valsugana a Bolzano ne è la testimonianza. I trentini che optano per il trasporto ferroviario sono passati da 13.000 nel 2011 a 26.431 nel 2017. L'Alto Adige è passato da

24.200 a 31.425 passeggeri a giorno (+29,4%). Il primato trentino riguarda gli investimenti: in totale la Provincia spende 78,5 milioni di euro, rispetto ai 61,8 dell'Alto Adige.

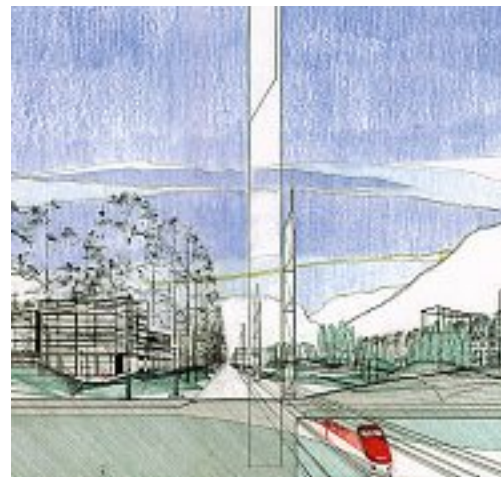
Poi c'è la flotta trentina dei treni acquistati che è costata alle casse provinciali 58 milioni di euro, 16 milioni per i due tre-

Prospettive

Lo schizzo dell'architetto catalano Joan Busquets che illustrava il boulevard cittadino, con la ferrovia interrata

ni Flirt acquistati da Trentino Trasporti che sono in servizio sul tratto Brennero-Verona, sino a Lienz, poi ci sono gli altri sei treni Coradia acquistati per la ferrovia del Brennero.

Ma sono diverse anche le opere di restyling e di miglioramento della rete ferroviaria in corso. Un esempio: lo spostamento della stazione a Lavis, l'interramento di Zambana, costato 20 milioni di euro, poi sono previsti interventi sulla Valsugana, previsti sottopassi e allargamento dei marciapiedi. Per quanto riguarda i parcheggi, una nota dolente per i pendolari, è stata firmata una convenzione tra la Provincia e la Rete ferroviaria italiana per l'utilizzo, in comodato gratuito, di aree e fabbricati finalizzati alla realizzazione di parcheggi presso le stazioni di Mezzocorona e Roncegno.



Dafne Roat
Tristano Scarpetta

© RIPRODUZIONE RISERVATA