

La città | che cambia

DALLO SCALO FILZI A VIA MONTE BALDO

TRENTO Una circonvallazione per i convogli merci, l'interramento della ferrovia per i treni passeggeri con la stazione di piazza Dante ipogea e, infine, il progetto Nordus — ossia il raddoppio della Trento - Malè — che vedrà treni con frequenze elevate e fermate più ravvicinate. Non ultimo, il tratto ferroviario urbano dismesso che diverrà il nuovo polmone verde della città per pedoni e ciclisti. Tutto questo, per i tecnici del gruppo di lavoro previsto dal protocollo Rfi - Provincia - Comune di Trento, risulta essere realizzabile in una successione logica: gli esperti hanno infatti elaborato un progetto di fattibilità tecnica, dal quale è emerso che le opere sono compatibili tra loro e dunque fattibili. «Siamo molto soddisfatti, abbiamo dato una risposta complessa e coordinata ad un progetto che ora vede la possibilità di realizzare grandi

Piazza Dante

La stazione sarà ipogea, e la vecchia costruzione servirà per accedere ai binari

sinergie», ha commentato l'ingegner Ezio Facchin, Commissario del governo per il tunnel del Brennero, che ieri ha presentato i risultati degli elaborati insieme ai tecnici di Rfi, al presidente della Provincia Ugo Rossi, all'assessore alle infrastrutture Mauro Gilmozzi e al vicesindaco di Trento Paolo Biasioli. «Questo è un risultato molto significativo, le visioni positive hanno bisogno di avere le carte in regola», ha commentato il governatore Rossi durante la presentazione. «Il progetto complessivo ci rende ancora di più una città ponte, siamo partiti da una "illusione" e abbiamo ora una concreta visione», ha aggiunto il vicesindaco Biasioli. «La progettazione, che è quasi definitiva, ha permesso di risolvere non poche criticità. Questo piano ferroviario sarà il motore di trasformazione del territorio per i prossimi 50 anni», ha aggiunto Gilmozzi. E i tempi si prospettano in effetti piuttosto lunghi, considerando la realizzazione delle tre opere: le stime sono, naturalmente, provvisorie, ma si parla di

Interramento della ferrovia, circonvallazione e Nordus

I tecnici: «Progetti realizzabili»

Le stime economiche: un miliardo e mezzo, in campo Provincia e Stato

circa quindici anni. «La continuità diventa un problema di virtù — ha ammonito l'ingegner Facchin — progetti di questo tipo richiedono decenni, ma si tratta di qualcosa per cui vale davvero la pena spendersi». Anche sui costi, naturalmente, non ci sono cifre al centesimo, ma si parla di un miliardo circa per la circonvallazione e circa

450 milioni di euro per tutta la parte riguardante l'interramento della ferrovia: l'incidenza, quindi, sarebbe di circa 100 milioni l'anno per 15 anni. Entro il mese di dicembre è prevista la presentazione del piano costi-benefici, e lì, probabilmente, si avranno stime più precise sugli investimenti richiesti che, in linea generale, saranno par-

zialmente a carico della Provincia e, in buona parte, a carico dello Stato, il quale però potrà usufruire di finanziamenti legati alla tratta di accesso dell'alta velocità Monaco di Baviera - Verona. «Bisogna inserire la dimensione locale in cofinanziamento con le tratte di accesso del tunnel del Brennero», ha chiarito ieri Facchin. Il pro-

Le figure



● Ezio Facchin (foto in alto) è ingegnere e Commissario del governo per il tunnel di base del Brennero. Ieri ha presentato gli ultimi studi di fattibilità che renderebbero compatibile la realizzazione dell'interramento della ferrovia con la nuova circonvallazione e il Nordus



● Ugo Rossi (foto in alto) è presidente della Provincia di Trento. Dovrà essere proprio la Provincia, in futuro, a stanziare parte delle somme necessarie per realizzare il piano complessivo. Una quota importante, però, verrà messa dallo Stato



getto complessivo, nell'ultima versione elaborata dal Gruppo di lavoro, vede diversi punti fermi e alcune novità: i convogli merci, come già preventivato, sfrutteranno la cosiddetta «nuova circonvallazione». Per quanto riguarda invece i treni passeggeri sono due le direttrici: per i convogli regionali e alta velocità è previsto l'interramento completo dei binari, che passeranno da due a quattro, per il tratto urbano che va da Trento nord — all'altezza all'incirca della tangenziale — a via Monte Baldo. La Trento - Malè — sulla scia del cosiddetto progetto «Nordus» — vedrà invece corse intensificate e fermate più ravvicinate, ma l'interramento sarà solo parziale. Per un tratto, infatti, ossia da Trento nord e fino al campo Coni di Cristo Re, i convogli procederanno in superficie. Proprio per questo, verrà creata una stazione provvisoria all'ex scalo

Trento - Malè

Da nord a Cristo Re procederà in superficie, per poi viaggiare in sotterranea

Filzi. Sempre secondo gli studi effettuati sino ad oggi, i treni passeggeri procederanno lungo un binario del tutto interrato sino all'altezza di via Madruzzo, dove poi dovrebbe esserci il punto di risalita: da lì si viaggerà ad un livello «seminterrato», sino a via Monte Baldo dove poi i convogli torneranno a viaggiare del tutto in superficie. Sparirà, tra gli interventi previsti, il sottopasso che oggi collega via Madruzzo alle Alberi attraverso il viale del cimiero. Anche per la stazione di Piazza Dante si prospetta in qualche modo un restyling: la parte in superficie, infatti, ossia l'edificio storico, si trasformerà nella porta di accesso ai binari sotterranei, e l'intenzione sarebbe quella di creare dei pozzi di luce naturale dall'alto, sulla falsariga di quanto fatto per le stazioni di Brescia e Torino. In base a questo progetto, verrebbe meno la destinazione a centro intermodale dell'ex - Sit, che potrebbe assumere un'altra destinazione nel medesimo progetto.

Valentina Leone
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I tempi

Il cronoprogramma: almeno quindici anni di lavori

Tracciata una tabella di massima. Cinque anni per l'area sud, tre per avviare il Nordus

TRENTO Quindici anni, salvo imprevisti. Questo il cronoprogramma ipotizzato dai tecnici del gruppo di lavoro, che hanno compiuto un lavoro certosino, indicando tutti i singoli passaggi di realizzazione del progetto complessivo e il tempo stimato per ciascuna fase. Un anno circa, quindi, per definire i tempi e acquisire il consenso necessario al progetto. Tre anni, complessivamente, per progettazione, finanziamento e affidamento dei lavori. La fase che richiederà più tempo in assoluto è però quella dell'avanzamento del portale sud, per il quale, secondo i



Assessore Mauro Gilmozzi è assessore provinciale della giunta Rossi con delega alle infrastrutture e all'ambiente (Foto Rensi)

tecnicci ci vorranno circa cinque anni. A seguire si definiranno gli interventi dall'ex scalo Filzi alle Alberi, in due anni, e poi si procederà con gli interventi finalizzati alla realizzazione della stazione provvisoria per i convogli della Trento - Malè: anche in questo caso, tra lavori di preparazione e costruzione dello scalo, serviranno altri cinque anni, più un anno per attestare definitivamente il passaggio dei treni.

La seconda fase della realizzazione del progetto vedrà, tra le altre azioni necessarie, anche una parziale limitazione dei treni della Val-

sugana e del traffico cittadino, visto che comunque i lavori interesseranno necessariamente un'area all'interno della città. Tre anni, in totale, per avviare i lavori di interrimento e realizzare il Nordus. Infine, un anno è stato calcolato per attuare il nuovo piano dei trasporti, cittadino e provinciale, sia su

Le limitazioni

Valsugana, Trento - Malè e linea del Brennero subiranno grosse modifiche

rotaia che su gomma. La città, dunque, in poco più di un decennio dovrebbe cambiare completamente volto. E, probabilmente, ripercussioni ci saranno anche in tutto il tratto della rotaliana, dove probabilmente passeranno poi più convogli. «Ma questo — ha spiegato ieri l'assessore Gilmozzi — dipenderà da scelte politiche di Roma, l'indirizzo sul numero dei treni lo stabiliranno loro».

Fermo restando, però, che occorrerà avere giunte, provinciali e comunali, che siano favorevoli al progetto e che si spendano per fare la propria parte a livello di fon-



Biasioli Puntiamo ad avviare un percorso condiviso, la validità del progetto è tale che non potrà non riscuotere appoggio trasversale

di. Una politica che ci creda, insomma.

Su questo, dopo il monito lanciato anche dal Commissario Facchin, è il vicesindaco Biasioli a provare a rassicurare: «Dobbiamo costruire un percorso con la comunità, che sia condiviso. Ma credo che questo progetto abbia tutte le carte in regola per essere appoggiato in maniera del tutto trasversale. L'idea è di costruire qualcosa che sia condiviso, ci impegneremo, ma credo che la bontà di questo disegno sia sotto gli occhi di tutti».

V.L.

© RIPRODUZIONE RISERVATA