

Ferrovia interrata, lavoro per 20 mila

L'ex presidente di Confindustria Mazzalai: «Investimento epocale come la rettifica dell'Adige»

Il piano

● Lunedì verrà firmata l'intesa per l'interramento della ferrovia a Trento.

● Riguarderà un tratto di 2,5 chilometri: dallo Scalo Filzi a via monte Baldo. La stazione sarà a 11 metri di profondità.

● Il costo dell'opera è 1,3 miliardi, il cantiere durerà 15 anni.

TRENTO L'interramento della ferrovia, con tutte le opere accessorie, con il bypass della città e la linea Nordus per l'attraversamento nord-sud, per l'ex presidente di Confindustria Trento Paolo Mazzalai potrebbe significare «un'occupazione di 20.000 persone e un volano per l'economia davvero notevole». Lunedì è attesa la firma del protocollo tra Rete ferroviaria italiana, Provincia di Trento e Comune, con l'obiettivo di avviare la fase di progettazione: «Siamo parlando di mega-project, come quelli che vediamo a Parigi, Londra, Oslo, Algeri, Ankara. Progetti su larga scala che prevedono miliardi di euro, che coinvolgono pubblico e privato, con un impatto territoriale vasto».

Il paragone con il passato fa impressione: «Un progetto come questo è straordinario,



della stessa portata della rettifica dell'Adige nell'800». Per Mazzalai «si tratta di opere che cambiano radicalmente non solo l'aspetto urbanistico e trasportistico ma anche quello delle relazioni sociali»: «Due parti della città saranno ricucite, con la conseguente valorizzazione di aree di territorio che prima

nemmeno esistevano, occupate dalla linea ferroviaria».

Ma quali ricadute avrà quest'opera sull'economia trentina? «Per il Tunnel del Brennero si è calcolato che per ogni milione di euro investito si ha un'occupazione di 20 unità. Per l'opera di interrimento della ferrovia a Trento si parla di 1,3 miliardi di investimen-

Lo schizzo
L'interramento della ferrovia nei disegni dell'urbanista Busquets

to, quindi è facile calcolare che l'occupazione potrebbe superare le 20.000 unità. Ma gli effetti sul territorio saranno sia nella fase di progettazione e costruzione che nella gestione futura della struttura, con tutti i servizi annessi».

L'economia ne beneficerà, anche se non fossero affidati a ditte trentine i lavori di realizzazione: «Non è questo il punto, perché il beneficio sarà per tutto l'indotto — spiega l'imprenditore — c'è infatti tutta una filiera che farà lavorare le imprese del territorio».

Paolo Mazzalai parla di «investimento epocale» per una città come Trento: «Anche nella fase successiva alla realizzazione del progetto i benefici saranno straordinari. A livello ambientale — elenca Mazzalai — a livello di

inquinamento acustico ma anche per le nuove relazioni tra quartieri della città che prima erano isolati. Non dimentichiamo che cambierà tutto anche a livello trasportistico e di vivibilità. Elementi che da soli possono aumentare il valore di un territorio e richiamare altri investimenti».

Nei confronti dei critici, dei detrattori o di coloro che potrebbero esprimere perplessità verso una grande opera, Mazzalai è chiaro: «Questa contrarietà alle grandi opere è assurda. Il discrimine è se siano utili o inutili, se portano benefici oppure no. Che l'interramento della linea ferroviaria a Trento possa portare vantaggi enormi è fuori da ogni dubbio e chi non lo capisce è privo di ragionevolezza».

Do. Ba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

di **Donatello Baldo**



Personaggio
Alberto Pacher è stato sindaco di Trento dal 1998 al 2008 e poi vicepresidente della Provincia. Dopo è tornato al suo lavoro di psicologo. (Foto Pretto)

«L'idea del boulevard deve essere mantenuta Busquets visionario»

L'ex sindaco Pacher: prendemmo spunto da Delft

TRENTO «Tutto nasce dalla variante urbanistica del 2001 — spiega Alberto Pacher, che al tempo era sindaco di Trento — quando si decise di affidarsi a Joan Busquets». Ora il progetto dell'interramento della linea ferroviaria all'interno della città di Trento potrebbe essere più vicino: lunedì c'è la firma del protocollo tra Rete ferroviaria italiana (Rfi), Comune e Provincia di Trento.

Un primo traguardo, ma quest'idea parte da lontano. Com'è nata?

«Quando ci siamo predisposti alla variante urbanistica abbiamo deciso di affidarci a Joan Busquets, urbanista e architetto che aveva maturato una grande esperienza, misurandosi soprattutto con Barcellona, sua città natale. Si era perfezionato anche nell'intervento urbanistico a Delft, la città dell'Olanda meridionale dove aveva previsto l'interramento della ferrovia. Opera che fu poi realizzata».

E anche a Trento la stessa proposta: l'interramento della ferrovia.

«Busquets si concentrò sull'asse centrale urbano, con l'intenzione di recuperare il collegamento interno, immaginando un boulevard, un viale di mobilità dolce che potesse sanare una ferita in superficie causata dalla ferrovia. Questa linea di separazione oggi è netta, ma un tempo era ancora più marcata».

Tutto quello che era al di là

della ferrovia era periferico rispetto al centro.

«Prima della riqualificazione delle Albe tutto quello che stava ad ovest era periferia, davvero. Ora non lo è più ma fino a

pochi anni fa c'erano solo fabbriche dismesse. Ecco perché Busquets si concentrò su questo aspetto, con una visione lungimirante».

La proposta dell'architetto

sembrò al tempo un po' troppo ambiziosa. Cos'è cambiato oggi?

«Eravamo tutti coscienti che il progetto era impegnativo. Dopo i primi studi preliminari

l'impatto risultava ancor più elevato perché si trattava di prevedere anni di disagio sulla linea del Brennero a causa dei lavori di costruzione».

Poi arrivò il progetto dell'Alta velocità, giusto?

«E così cambiò tutto, i due progetti si innestarono. Con la previsione di un intervento sulla linea, con lo spostamento della stazione all'esterno dell'area urbana, le due proposte si incrociano e si completano».

L'idea di un boulevard dove ora ci sono i binari della ferrovia l'affascina ancora?

«Io credo che l'ipotesi di Busquets di un boulevard sia da mantenere. Immaginiamoci questo viale dedicato alla mobilità leggera, dolce, su cui potrebbe muoversi anche il tram urbano. Questo collegamento potrebbe permettere a crescenti quote di traffico di abbandonare i mezzi privati, con benefici per tutta la città».

Da sindaco propose l'interramento della ferrovia, da assessore provinciale con delega ai Lavori pubblici, ambiente e trasporti spinse per i collegamenti ferroviari con le valli. Tema, quest'ultimo, che oggi non sembra più all'ordine del giorno.

«Ed è sbagliato. Questo tipo di mobilità sarà sempre più importante in futuro. Se fosse possibile, la Provincia dovrebbe approfondire la possibilità di ripristino delle antiche linee ferroviarie delle valli. Quella della Val di Fassa ma anche quella che collega l'Alto Garda con la linea del Brennero. Sciocamente queste infrastrutture sono state dismesse, ma sarebbero da riconsiderare anche per uno sviluppo turistico sostenibile».

Sono passati 20 anni. Per la realizzazione dell'opera ne potrebbero passare altrettanti. È la dimostrazione che a volte la politica sa guardare oltre alla prossima scadenza elettorale?

«Se si guarda soltanto alle elezioni, alla dimensione di una legislatura, non si fanno certo piani strategici. Ma sono felice di notare sintonia su quest'opera tra Comune di Trento e Provincia. Bene, significa che si guarda al futuro della città senza divisioni».

La polemica delle Associazioni

«Dimenticati i collegamenti nelle valli»

Mentre sono in progetto le tre opere di importanza cardinale per la mobilità di Trento — ossia interramento dei binari, Nordus e circonvallazione — che puntano a risolvere la frattura tra est e ovest della città, qualcuno riporta all'attenzione l'esigenza di collegamenti delle periferie trentine con la città e l'Europa. L'associazione Transdolomites, il Comitato Avianova e Comitato «Per non perdere il treno» della Valle di Cembra propongono di implementare il «trasporto su ferro» verso le valli, prima che la popolazione, soprattutto quella giovanile, lasci i territori periferici del Trentino o sia costretta a munirsi di macchina per spostarsi all'interno della Provincia.

«Bisogna collegare la periferia alla città, e la città all'Europa» dichiara Fernando Cetto del Comitato Avianova. «Con l'avanzare del progetto del Tunnel del Brennero emerge la possibilità di pensare in grande alle infrastrutture, senza accontentarsi della linea della Valsugana e della Trento-Malè». In relazione a questo Transdolomites e i due comitati denunciano l'immobilismo delle giunte Dellai, Rossi e Fugatti nell'ambito della progettualità a lungo termine, e nello specifico dei trasporti e della vivibilità delle periferie. Su questi temi sono state presentate 25 mozioni di enti locali, dal 2012 ad oggi. Molte di queste a rischio prescrizione».

Massimo Girardi di Transdolomites sottolinea come «la presenza di infrastrutture permette ai giovani di abitare la montagna. La sostenibilità economica? Il professor Mauro ha dichiarato che non basterebbero 12 milioni di viaggiatori all'anno, tuttavia sarebbero sufficienti 2 euro di tasso di soggiorno per tenere il tutto in attivo».

Francesco Desimine

© RIPRODUZIONE RISERVATA