

MOBILITÀ SU ROTAIA • LE GRANDI MANOVRE

Ferrovia interrata, Trento maxi cantiere per una decina di anni

Il futuro delle infrastrutture. I vertici di Rfi ieri in Provincia per mettere nero su bianco la circonvallazione del capoluogo. Accordo e tempistica: cantieri al via nel 2025 e costo di un miliardo e 300 mila euro. Il sindaco Andreatta: «È l'idea di Busquets che diventa realtà»

GIANPAOLO TESSARI

TRENTO. La città trasformata in un gigantesco cantiere. E per almeno dieci anni: non domani mattina, ma dal 2025 al 2035. Un cantiere come probabilmente non si è mai visto nel passato. Per cosa? Per interrare la ferrovia in città, spostare per un periodo di tempo la stazione dei treni allo scalo Filzi e bypassare il capoluogo. Il tutto per un investimento monstre da 1 miliardo e 300 milioni di euro. Se ne parla dal lontano 2003.

L'idea del grande caos che si porterà in dote nel capoluogo una simile, imponente, opera non toglie, anzi, entusiasmo al sindaco Alessandro Andreatta: «No, la città capirà. La vivibilità senza più la ferita della ferrovia crescerà in modo enorme. Ci saranno solo vantaggi. Dopo anni, quando pareva ormai tramontato, diventa ora realtà il sogno visionario dell'architetto Busquets» osserva il primo cittadino con gli occhi luccicanti.

Il sogno di Busquets

Proprio Andreatta è stato uno dei tre protagonisti del protocollo firmato ieri su questo delicato passaggio anche dal presidente della Provincia Maurizio Fugatti e dall'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile. Per cosa? L'atto di ieri segue il Protocollo siglato dalle parti nell'aprile 2018 e traccia una road map delle attività che Rfi, Provincia e Comune sono chiamate a svolgere. Rfi, in quanto società incaricata di progettare e realizzare la nuova linea ferroviaria da Verona a Fortezza, (parte integrante del corridoio europeo Tent-T Scandinavo-Mediterraneo) aggiornerà il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento: prevede l'interramen-

to (a circa 10 metri di profondità) della linea ferroviaria per un tratto di 2,4 chilometri: grosso modo fra l'area della rotonda di Nassirya a Trento nord e via Monte Baldo a Trento sud.

La stazione interrata

Poi occorrerà prevedere la realizzazione di un'altra stazione sotterranea allo scalo Filzi che, fino a completamento dei lavori, servirà sia il traffico merci che quello passeggeri. Poi, a regime, solo quello delle merci, visto che con l'ultimazione dei lavori quella di piazza Dante tornerà ad essere la stazione utilizzata per il trasporto passeggeri.

L'incontro in Provincia, molti gli amministratori in sala, è servito per fare un ragionamento ad ampio spettro sul corridoio del Brennero in termini di stato di avanzamento della progettazione e della realizzazione delle opere. Ovvero galleria di base del Brennero, tratte d'accesso sud, terminal intermodale. E degli obiettivi di trasporto che questa infrastruttura strategica prevede, oltre ad impegni e risorse. Su Trento c'è chiarezza, mentre per i lotti a nord, e quello di Rovereto, in sostanza si metterà nero su bianco la progettazione da oggi in avanti.

Il numero uno di Rfi, Gentile ha chiosato: «Il Tunnel, per ritardi sul versante austriaco, non sarà terminato prima del 2028. Dei complessivi 230 chilometri di gallerie sotterranee necessarie per il completamento dell'opera, ne sono stati conclusi 130. Il bypass di Trento potrebbe essere finito nel 2032 ma sarà a regime solo tre anni dopo, nel 2035. Dobbiamo muoverci in coerenza, sapendo che quando tutto sarà realizzato il traffico sarà quadruplicato. Un'opera imponente che serve alle realtà produttive viste e considerato che ogni anno l'Italia esporta, verso l'Europa, qualche cosa come 300 milioni di tonnellate di merce, su un totale di un miliardo riferite al nostro Paese. Rispetto alla Svizzera, che da tempo ha scelto di movimentare merci su rotaia, noi siamo indietro. E la gomma che la fa da padrona. Il tunnel del Brennero rappresenta un'opera centrale nello sviluppo dei collegamenti internazionali italiani, sul corridoio svedese-mediterraneo. Oggi i principali valichi commerciali verso l'estero sono il traforo del Sempione (i cui trasporti avvengono al 93% su treno) e il valico del Brennero (i cui scambi so-



• I vertici di Rfi ieri con il sindaco Andreatta ed il governatore Fugatti



• La pianta del tratto cittadino della ferrovia che verrà interrato: con questo proge-

IL RINNOVO

Fugatti: «Il ministro De Micheli sta decidendo come e se liquidare i soci privati di Autobrennero»

• Sono tante le partite sulla mobilità che si intersecano. Mentre qui a lato pubblichiamo due slide che chiariscono come, la prima, la partita dei comuni roveretani sia distinta, come tempistica, rispetto a quella della circonvallazione di Trento. La seconda slide spiega invece come per il capoluogo, con tre ipotesi sul tavolo, si sia alla fine scelta la terza: lievemente più costosa ma molto più soddisfacente sul piano della proposta complessiva.

Ma la ferrovia verrà, viene, finanziata anche con il famoso tesoretto di A22. E qualcuno si è chiesto se queste risorse saranno mantenute per il loro scopo originario: «Il ministro dei trasporti Paola De Micheli si è presa l'incarico di approfondire la questione di Autostrada del Brennero-A22, valutando se lasciare i privati all'interno della compagnia azionaria o valutare la loro liquidazione, con il fondo ferroviario, per la creazione di una società in-house. Speriamo di essere in una fase risolutiva della vicenda, in quanto vi sono diversi investimenti infra-



strutturali connessi al fondo». ha detto Fugatti. «Non vi è solo la circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto, ma anche

il progetto del Nordus e dei collegamenti territoriali nelle opere da finanziare nei prossimi anni».

no al 72% su gomma). Una volta ultimato il tunnel e le tratte di accesso, si prevede di portare il passaggio dei treni merci dai 66 attuali ai 225 transiti giornalieri» ha continuato.

La road map: Rossi rivendica

Nella road map verranno inseriti tutti gli interventi ferroviari che interessano il Trentino: tratte d'accesso al tunnel del Brennero (lotti prioritari e lotti di collegamento), i collegamenti con il Veneto tramite l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana e il proseguimento fino a Feltre, i collegamenti con l'Alto Garda e l'ipotesi della ferrovia Rovereto-Riva. Nonché le opere di ammodernamento delle infrastrutture esistenti: sottopasso ferroviario della stazione di Rovereto, nuova stazione a Calliano, riduzione passaggi a livello.

Sullo stato dell'arte del bypass ferroviario interviene l'ex governatore Ugo Rossi: «Più volte in questi mesi il presidente Fugatti ha affermato che su questi temi non era stato fatto nulla in passato. Respingiamo con forza queste affermazioni e facciamo notare come la stessa presentazione fatta da Rfi dimostri che tutto ciò che è stato illustrato come avanzamento delle attività del gruppo di lavoro si fondi su una visione e un impegno che rivendichiamo con forza». Vero è che un intervento di tale portata non può avere un unico padre.

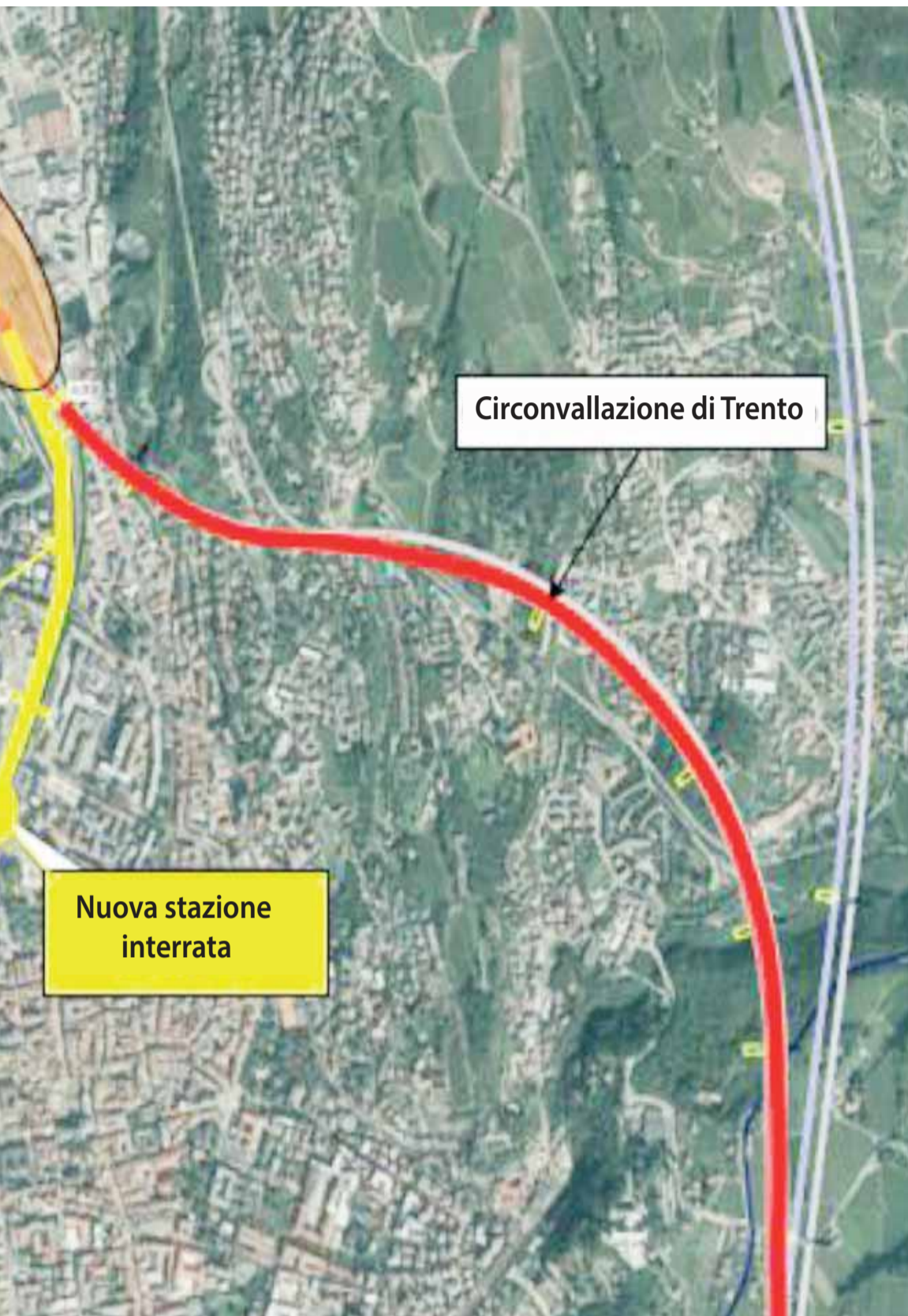
NUMERI

10
gli anni

• tanti ne serviranno per completare l'interramento nel tratto cittadino della ferrovia del Brennero: se ne parla dal 2003

1,3
i miliardi

• È la cifra che servirà per completare l'interramento: l'avvio del cantiere è previsto nel 2025, la conclusione nel 2035



È previsto anche l'interramento della stazione



• Ci vorranno 5 anni per l'elettificazione della Valsugana: si punta a completarla per le Olimpiadi del 2026

IL CASO

A22 scoppia. De Col: « Presto più forza ad intermodalità »

• Entro il 2023 la Provincia prevede di iniziare i lavori di ammodernamento dello snodo ferroviario di Roncafort, in modo tale da migliorare le operazioni di scambio intermodale tra strada e ferrovia e alleggerire l'Autostrada del Brennero dal traffico pesante. Lo ha fatto sapere Raffaele De Col, dirigente generale del dipartimento infrastrutture e trasporti, in

occasione dell'incontro sul completamento dei tratti di accesso al tunnel di base del Brennero. Secondo quanto emerso, i lavori allo snodo di Roncafort costeranno otto milioni di euro. «Oggi ci troviamo con un'Autostrada del Brennero in crisi per flussi di traffico pesante, che cresce del 2,5% all'anno. Nei prossimi anni dobbiamo inter-

venire per credere più appetibile e sostenibile il trasporto su gomma», ha detto De Col. Tra gli altri interventi ricordati da De Col per ridurre il traffico sull'A22, vi sono l'avvio dei lavori per la circonvallazione ferroviaria di Trento, prevista entro il 2025, e il completamento del tunnel di base del Brennero, nel 2028. Il trasporto delle merci è tema vero.

Il Rovereto-Riva? «Progetto leggero pubblico-privato»

Il collegamento con il lago. In Finanziaria previsti 50 mila euro per la fattibilità. Le Ferrovie: «Lì c'è la mobilità più elevata di tutto il Trentino»

TRENTO. Un collegamento smilzo, leggero, «lean» all'inglese. Definisce così un possibile trenino del lago di Garda, l'amministratore delegato di Rfi Maurizio Gentile non negando che l'idea sia nell'agenda dei ragionamenti, ancorché a livello embrionale, delle Ferrovie.

Inutile nasconderselo: l'idea del governatore Maurizio Fugatti di ripescare (se ne parlava anni fa) quell'idea ha messo in moto diversi ragionamenti: non fosse altro che su quel tratto di basso Trentino si registra la mobilità più elevata di tutta la Provincia: «Noi intanto metteremo in campo con la prossima manovra finanziaria un investimento di 50 mila euro per fare un progetto di sostenibilità economica. Non è che con questo passo ora noi si prometta che faremo il nuovo collegamento, ma se ci muoviamo è perché c'è già stata un'interlocuzione con Rfi. I critici dicono che si è già parlato in passato di quest'idea? Bene, noi ora vediamo se è sostenibile dal punto di vista dei costi. Ho detto subito che, in una tratta che porta sul lago di Garda, ci potrebbe essere l'interesse dei privati» spiegava il governatore a margine dell'incontro sul by-pass di Trento.

Rfi lavora con un metodo codificato. C'è un accordo di



• Torna il sogno della ferrovia Rovereto-Riva

programma triennale con il Mit, ora c'è in vigore quello 2019/21, che prevede le cose da fare e i finanziamenti previsti. Ad oggi, ma pare evidente, un collegamento ferroviario Rovereto-Riva non c'è anche se, a titolo teorico, ci potrebbero essere delle integrazioni.

Il numero uno di Rfi osserva: «Si tratterebbe di un collegamento «lean» leggero, come diciamo noi. Vorrebbe dire utilizzare del materiale rotabile di minor peso (e mi-

nor costo) e anche i treni non dico che sarebbero delle sorta di tramvai ma nemmeno, per capirci, delle Frece. Il tratto che la Provincia ora va a verificare gode per buona parte dell'anno di notevole afflusso turistico. E questo potrebbe attrarre (evento raro, causa costi molto elevati) anche degli investitori privati. Sarebbe - chiude l'analisi Maurizio Gentile - una partnership pubblico-privata». **G.T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Valsugana elettrica in 5 anni Treni cadenzati per pendolari

Via libera al progetto. «Potremo realizzarlo prima delle Olimpiadi invernali del 2026»

TRENTO. Prima delle Olimpiadi invernali del 2026. In un cronoprogramma che per le ferrovie è impostato su svariati decenni, 4/5 anni sono bruscolini: eppure ieri si è detto che la Valsugana elettrica diventerà realtà in quel breve periodo. A certificarlo è stato Christian Colaneri che segue il progetto in questione per Rfi: «Si parla di quest'idea da qualche anno, dal 2015, in abbinata con l'allungamento dell'elettificazione sino a Feltre. Ora l'intervento è definito in modo molto puntuale: abbiamo 60 milioni per farlo, 59 li mette la Provincia ed uno noi. In tempo per le Olimpiadi ci sarà l'elettificazione tra Trento e Pri-

molano, con diversi cambiamenti anche nelle stazioni. Un intervento complesso, ma siamo intenzionati a consegnare l'opera sino ad un anno prima. Si lavorerà per rimodulare il treno sulle esigenze dei pendolari, ma non solo. È anche possibile un collegamento verso Feltre e si pensa dunque all'anello del Ring: ma qui si tratterebbe di un intervento complesso, da 20 chilometri di cui ben 10 in galleria».

Osserva a riguardo il dirigente generale della Provincia Raffaele De Col: «Ora si va verso Venezia e non Belluno: ma adesso in Veneto la linea elettrica arriva a chiudersi. Certo il Ring costerebbe una cifra molto importante: si parla di 200/250 milioni di euro». E, su questo, il dirigente ai trasporti Roberto Andreatta aggiungeva: «C'è un aspetto legato all'ambiente

da non trascurare: da oggi al 2025 si possono mettere sulla tratta della Valsugana rinnovata treni elettrici e non già a gasolio, con un risparmio anche in termini di emissioni nell'aria, nonché di costo. Almeno sino a Borgo possiamo pensare poi ad un cadenzamento tipo metro».

In sala, con tanti sindaci, anche il primo cittadino di Pergine, Roberto Oss Emer. Benediva l'arrivo dell'elettificazione della Valsugana ma, alzatosi in piedi verso la fine dell'incontro, rilanciava: «Se davvero vogliono terminare l'elettificazione entro il 2025 sarebbero dovuti partire «ieri» con il progetto d'interramento di Pergine. Se si pensa che a Lavis 800 metri di lavori sono costati 17 milioni di euro, per Pergine, 1200 metri, ipotizzo 30 milioni. Fugatti scelga questa come grande opera». **G.T.**