Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 550 del 18/03/2019

Il presidente Fugatti: cogliere le opportunità urbanistiche, trasportistiche, ambientali ed economiche

Il tunnel del Brennero e la città di Trento che cambia: convegno a Trento della Fondazione Negrelli

I nuovi progetti ferroviari sul corridoio del Brennero e il loro impatto sulla città di Trento, in particolare con il previsto interramento della linea storica e il by-pass in galleria per le merci: questo il tema dell'incontro organizzato dalla Fondazione Negrelli, assieme all'Ordine degli Ingegneri della provincia di Trento, oggi presso la sala conferenze della Caritro. Apertasi con i saluti del presidente della Fondazione Antonio Armani e di quello dell'Ordine degli Ingegneri Giovanni Maria Barbareschi, l'appuntamento ha consentito di affrontare un tema di estrema attualità, quello della mobilità ferroviaria attraverso le Alpi, con quel che ne consegue però anche in termini di rigenerazione e riqualificazione dei tessuti urbani. Se la mobilità cambia, infatti. cambiano non solo le abitudini dei cittadini, cambia anche l'organizzazione delle città. Un fenomeno che sta accadendo un po' ovunque, da Milano a Napoli, da Londra alla Svizzera, ma che a Trento si incrocia con altri progetti: il collegamento funiviario con il Bondone, il potenziamento delle ferrovie della Valsugana e Trento-Malè, in prospettiva lo sviluppo di altre linee ferroviarie per collegare l'asta dell'Adige e le vallate. Ci vuole una visione d'insieme, sistemica, ha detto Ezio Facchin, già Commissario del governo per il tunnel del Brennero, mentre il presidente della Provincia autonoma Maurizio Fugatti, intervenuto all'incontro assieme al sindaco di Trento Alessandro Andreatta, ha sottolineato la necessità di cogliere tutte le opportunità che questi interventi offrono: urbanistiche e trasportistiche, certamente, ma anche ambientali e non ultimo economiche, considerato che si sta parlando di lavori per 500 milioni di euro all'anno. "ll corridoio del Brennero sta venendo avanti - ha detto Fugatti - e noi pensiamo che avrà innanzitutto un impatto positivo sulla vita quotidiana dei cittadini. Ma un'opera che sposta il traffico dalla strada alla rotaia può ridisegnare la città stessa, ricucendo lo strappo generato dalla ferrovia nel tessuto urbano. Una grande occasione, insomma, che deve incrociare anche i progetti che si stanno facendo per collegare meglio e più velocemente Trento al Bondone e alle valli circostanti".

Un aspetto che spaventa il grande pubblico – ha detto Armani in apertura – è quello della lunghezza dei tempi di realizzazione delle opere pubbliche, non confrontabili con quelli, in proporzione molto più brevi, che dovette affrontare l'ingegner Negrelli ad esempio nella realizzazione del canale di Suez. Ma proprio per questo è bene iniziare, lasciandosi orientare da una visione che abbraccia le generazioni future.
"L'opportunità che abbiamo di fronte, anche per rivoluzionare l'assetto della città - ha ricordato Barbareschi - è formidabile. L'interramento della ferrovia e il conseguente spostamento degli assi viari, è una sfida da cogliere, di cui terrà conto anche il nuovo piano regolatore cittadino".

Walter Finkbohner. già dirigente delle Ferrovie federali svizzere, ha illustrato l'impatto che gli intervento realizzati sul sistema del trasporto pubblico nella Confederazione hanno realmente avuto sulle abitudini: oggi ad esempio in Svizzera molti ragazzi non fanno più la patente. Non solo: la mobilità pubblica comincia ad autopagarsi. Ma ci vuole una visione organica, non ci si può fermare alla stazione. Ad essa va collegato ad esempio un efficiente sistema di autobus e tram, urbani e quant'altro può servire per soddisfare efficacemente i bisogni dei cittadini.

La prospettiva dell'interramento della ferrovia a Trento è stata brevemente illustrata in un video: in base ad alcuni calcoli si potrà liberare in questo modo uno spazio pari a 19 campi da calcio o 12 parchi Santa Chiara. L'interramento dovrebbe iniziare a Trento Nord: i treni merci devieranno verso la montagna bypassando in galleria Trento e Mattarello, fino all'Acquaviva. La stazione di Trento, riservata ai passeggeri, scomparirà sottoterra, ma conseguenze dell'interramento,per circa 2,5 km., vi saranno in tutta la città, nei punti attualmente attraversati dai binari, fino a quando non riemergeranno, a Sud del capoluogo.

Facchin ha ribadito che prima di parlare di tracciati sia necessario parlare di concetto, di visione d'insieme del territorio, inserito a sua volta nella visione europea del corridoio del Brennero. Le stime sugli impatti dell'opera considerano in circa 100 milioni le persone interessate a raggiungere l'area dolomitica in un tempo massimo di 5 ore. Un bacino d'utenza molto importante. Nel frattempo, però cambiano le condizioni: pensiamo all'e-commerce, o allo sviluppo di nuovi sistemi di trasporto come Filxbus. L'infrastruttura ferroviaria sarà attuale, in futuro? Sì, se attorno ad essa si svilupperà un nuovo stile di vita.

Il capo dell'Unità di missione strategica grandi opere e ricostruzione della Provincia Raffaele De Col ha presentato le conclusioni dello studio integrato sull'interramento della ferrovia. Tre le coordinate lungo le quali si sviluppa il lavoro : le azioni portate avanti in seno alla Comunità di azione del Brennero, realtà che raggruppa le amministrazioni comprese lungo l'asse Verona-Monaco, la problematica delle tratte di accesso, in particolare le circonvallazioni di Trento e Rovereto (lotto 3), e l'interramento vero e proprio della ferrovia storica. Per quanto riguarda specificamente Trento sono confrontate diverse ipotesi, per una spesa compresa fra 1,1 e 1,3 miliardi circa. L'ipotesi più convincente, che tiene conto dell'insieme degli aspetti tecnico-economici, prevede la realizzazione della circonvallazione merci, dell'interramento della linea storica e di un servizio metropolitano, Nordus, che servirebbe anche la funivia del Bondone, le connessioni ferroviarie, l'aeroporto di Mattarello, delineando un sistema di trasporto integrato.

Allegate: slides

()