

L'ADIGE 09/09/2017

20 sabato 9 settembre 2017

Trento

MOBILITÀ

«Quella ipotesi non è definitivamente accantonata» spiega l'assessore Gilmozzi, legandola alle opere collegate al tunnel di base

Metroland «vive» tra centro e valli



Una delle stazioni ferroviarie ipotizzate da Metroland. Sopra, l'assessore alle infrastrutture della Provincia Mauro Gilmozzi

Ricordate «Metroland», il grande sogno, regnante in piazza Dante Lorenzo Dellai, di collegare le valli del Trentino con un sistema ferroviario metropolitano? Quel «sogno» da 3,6 miliardi di euro lungo 190 chilometri di binari, con treni super-veloci «sparati» soprattutto in galleria? Ebbene, quel «sogno» mica è spento causa mancanza di risorse e sobrietà obbligata nella gestione dei conti pubblici. «Quella ipotesi di sviluppo non è definitivamente accantonata» scrive Mauro Gilmozzi, assessore alle infrastrutture della Provincia che quel progetto condivise come partner di Dellai in Giunta. Gilmozzi lo afferma in risposta ad una interrogazione di fine maggio presentata da Claudio Civettini della Civica Trentina avente oggetto «Valli di Fassa, Fiemme e Cembra e collegamento ferroviario. Metroland cestinato? Se sì, quali progetti alternativi? La Provincia chiarisca».

Rispetto a quello che il consigliere di minoranza definisce «progetto faraonico» e «madre delle grandi opere», Gilmozzi chiarisce che «Metroland non era un progetto ma uno studio di fattibilità elaborato internamente agli uffici provinciali per rispondere al bisogno di connessione tra centro e periferie». Connessioni poi cartograficamente rappresentate nel Pup,

il Piano urbanistico provinciale. E, per motivare che l'ipotesi non è accantonata, l'assessore aggiunge che «valutazioni nate in quel primo contesto di analisi sono tuttora utili ed utilizzate per le attività programmatiche di questa Giunta provinciale, che anche nel proprio programma di legislatura ha inserito tra gli obiettivi quella della valutazione delle connessioni ferroviarie tra centro e periferia per le tratte di maggiore frequentazione».

Per il progetto di ferrovia dell'Avisio lanciato da Transdolomites, dopo l'interrogazione di Civettini la Provincia ha messo a bilancio, spinta da un emendamento in aula, 100 mila euro per uno studio di fattibilità. Sul punto, Gilmozzi spiega che l'opera sarà eventualmente realizzabile nell'ambito delle opere accessorie al nuovo corridoio del Brennero: «Per quanto concerne ipotesi di infrastruttura ferroviaria per le Valli dolomitiche» scrive Gilmozzi «oltre alle proposte di una ferrovia dell'Avisio, l'Assessorato sta seguendo da tempo con i diversi interlocutori istituzionali anche altre ipotesi di ferrovie regionali (la ferrovia delle Dolomiti tra queste, proposta in più versioni dalla Provincia di Bolzano per un collegamento con Cortina, da Sad per un collegamento intervallivo nell'area ladina, dal



Governo con la Regione Veneto e le stesse Province di Bolzano e Trento, cointeressata in virtù dell'intenzione governativa di elettrificazione della Valsugana con eventuale diramazione verso Feltre), il tutto in un quadro complesso e articolato che deve necessariamente muovere dalla realizzazione del Tunnel di base e relative tratte di accesso, rispetto al quale stabilire le priorità di connessione interna, avendo riguardo alle potenzialità per tutto il territorio provinciale (ivi compreso il Garda, che registra ogni estate 700 mila arrivi di turisti) dalla in comunicazione con l'area tedesca».

Do. S.

I costi di Metroland

Mauro Gilmozzi dà conto, rispondendo a Civettini, delle spese sostenute dalla Provincia alla voce «Metroland». Due fronti di spesa, in totale per poco di mezzo milione di euro: **85.680,00 euro** per l'analisi trasportistica affidata allo studio Tps di Perugia nel 2007, che ha accompagnato l'ipotesi di lavoro; e **405 mila euro** spese per il bando-concorso di idee indetto nel 2012 per la verifica di ipotesi per una «rete ferroviaria diffusa» a servizio del territorio trentino, in particolare per la progettazione del collegamento Rovereto-Mori e Tione. La spesa è relativa al riconoscimento economico per i primi tre classificati, che hanno presentato soluzioni progettuali rinunciando ad ogni privativa.