

# Con il tunnel del Brennero la città di Trento «piglia tutto»

**Mobilità.** La circonvallazione ferroviaria del capoluogo libererà il tessuto urbano dal passaggio dei treni merci ma sarà anche la premessa per l'interramento dei binari in centro e la nuova stazione. E Rovereto resta a bocca asciutta

**TRENTO.** Con il tunnel del Brennero la città di Trento potrebbe fare il “colpaccio” dal punto di vista urbanistico e della mobilità, con le periferie (a sud e nord del capoluogo) che stanno a guardare preoccupate. Questa è la situazione in attesa che lunedì prossimo Rfi, Provincia autonoma di Trento e Comune di Trento firmino un atto aggiuntivo al protocollo per le infrastrutture ferroviarie da realizzare al servizio del capoluogo.

## Tre piccioni con una fava

Con la realizzazione del tunnel del Brennero per la città si presenta un'occasione epocale: togliere i treni merci dal tessuto urbano, interrare la ferrovia che taglia per lungo la città e ridisegnare una nuova stazione che dovrebbe essere al centro del sistema provinciale dei trasporti, compreso il Nordus, cioè il collegamento ferroviario metropolitano ipotizzato fra Trento nord e Trento sud.

## Provincia, Comune e Rfi

I protagonisti di questa operazione sono tre: Rfi (la società ferroviaria nazionale) che sta progettando la circonvallazione ferroviaria di Trento. Si tratta di un'opera accessoria alla realizzazione del tunnel del Brennero, che viene considerata prioritaria, al pari della circonvallazione di Bolzano. Si tratta di un tunnel che consentirà il passaggio dei treni diretti al Brennero sotto la collina est di Trento fra Mattarello e Trento nord. In questo modo la città sarà liberata dal passaggio dei treni merci (i più rumorosi) ma avrà anche un'occasione irripetibile e senza precedenti: il passaggio dei treni in galleria consentirà di mettere mano al tratto ferroviario che attualmente ta-



• Per la ferrovia del Brennero è previsto l'interramento nel tratto urbano. Nella foto la stazione di Trento

glia in due la città con l'obiettivo di interrare i binari. Lavorare senza il passaggio dei treni (totalmente deviati nella circonvallazione) sarà molto più agevole rispetto a uno scenario che non prevede tratti alternativi. Le que-

## HA DETTO



Non si può sistemare Trento, lasciando gli altri centri del Trentino a sopportare gli impatti dell'operazione

**Alessio Manica (Pd)**

stioni urbanistiche dell'intera operazione saranno di competenza del Comune di Trento che già sta lavorando in questo senso, mentre il compito della Provincia sarà quello di progettare un sistema dei trasporti provinciale con il capoluogo al centro. Chi paga? L'operazione potrebbe trovare la copertura con fondi dell'A22, con fondi dell'Unione europea e con fondi legati al tunnel del Brennero, oltre a risorse provinciali. Chi sarà il regista? Da quando il commissario governativo per il tunnel del Brennero, l'ingegner Ezio Facchin, ha lasciato l'incarico (nel dicembre del 2018) non esiste più una figura di coordinamento tra tutti i

soggetti coinvolti. Ma l'ingegner Facchin nel frattempo è stato nominato dalla giunta provinciale membro del comitato scientifico che si occupa dell'integrazione tra il tunnel del Brennero e il sistema di trasporti provinciale e sarà proprio lui - lunedì prossimo - a moderare la tavola rotonda prevista in occasione della firma del protocollo: sarà lui - che ha sempre considerato questa operazione un'occasione epocale per la città - a svolgere di fatto le funzioni di coordinamento.

## Valsugana e Garda

Se gli investimenti principali sono sulla linea del Brennero, la vera sfida è quella di creare sinergie

con la Valsugana (che sarà elettrificata e potrebbe diventare un tratto fondamentale del ring ferroviario delle Dolomiti) ma anche con il Garda, possibile destinazione di un nuovo tratto ferroviario da Rovereto.

## La paura degli «esclusi»

La priorità delle ferrovie è il capoluogo, tanto che a Rovereto e a nord di Trento c'è malumore (e ansia) per gli effetti che la nuova ferrovia del Brennero potrebbe creare senza un adeguamento delle infrastrutture. Un malumore che ieri è stato interpretato da Alessio Manica, capogruppo del Pd in consiglio provinciale e già sindaco di Villa Lagarina: « Il messaggio emerso dall'incontro dell'altro giorno è: per ora ci occupiamo di Trento e poi vedremo con calma come affrontare la questione a nord e a sud con un Tavolo da attivarsi in data da destinarsi, tanto se si farà qualcosa lo si farà tra 50 anni. Un approccio di questo tipo è una follia bella e buona, che scarica di fatto il problema sulle generazioni future ma che soprattutto lascia i territori a nord e a sud di Trento in balia delle decisioni assunte per la città capoluogo e dall'Alto Adige. Cosa dovrebbero sopportare Rovereto o Lavis all'entrata in esercizio del tunnel di base, in assenza di interventi di adeguamento delle relative tratte? Si sistema Trento e si lasciano le altre città a sopportare l'aumento previsto di treni merce con evidenti impatti sulla qualità della vita degli abitanti e del territorio? È necessario avviare fin da subito un percorso trasparente, che coinvolga le comunità locali e che tenga in considerazione la progettazione dell'intero tratto trentino».