

Mobilità. Comune e Provincia hanno approvato le linee guida

Ferrovia interrata Qualcosa si muove

Hanno fatto i compiti a casa, Rfi, Provincia e Comune di Trento, riguardo al corridoio del Brennero, al nuovo bypass ferroviario in galleria sotto la collina est e all'interramento della linea storica nel tratto cittadino. Hanno dato seguito agli impegni presi. Pur in ritardo, perché di mezzo si è messo il Covid-19, che ha rallentato tutto. Dunque, sul "grande progetto", come lo chiama il nuovo assessore alla transizione ecologica del Comune di Trento, l'ingegner **Ezio Facchin**, uno dei padri delle politiche di corridoio del Brennero, qualcosa si muove. Ricapitoliamo. Nell'aprile 2018, Rfi, Provincia e Comune firmano l'accordo relativo al quadruplicamento della linea Verona-Brennero nel lotto 3, quello del capoluogo. Dalla prima verifica, emerge che l'interramento è tecnicamente fattibile e pure economicamente sostenibile. La seconda fase è slittata all'11 novembre 2019, alla firma dell'atto aggiuntivo al "Protocollo d'intesa per la riqualificazione urbana della città di Trento, intersecata con la linea ferroviaria

Verona - Brennero". L'atto aggiuntivo è servito a chiarire i compiti a casa di ciascuno, da svolgere entro 180 giorni, cioè entro giugno 2020: a Rfi la valutazione dello schema progettuale della circoscrizione ferroviaria tra Roncafort ed Acquaviva, compresa la stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi; al Comune la definizione del riassetto urbanistico delle aree liberate con l'interramento; alla Provincia lo sviluppo complessivo del nodo trasportistico di Trento, in raccordo con le linee della Valsugana e della Trento-Malé. Ebbene, ieri si è saputo che i tre soggetti i compiti a casa li hanno ultimati. La giunta comunale ha approvato le linee guida dell'impatto urbanistico. Dettagli? Nessuno. Perché l'assessora competente, **Monica Baggia**, prima di rendere pubblico il documento elaborato dai dirigenti dei settori tecnici del Comune, vuole presentarlo alla Provincia. Fa solo trapelare che la città è stata suddivisa in tre aree: quella a nord, dell'ex Scalo Filzi, da considerare in un ambito più largo («Contesto Gar-

dolo», lo definisce) di riqualificazione; quella centrale, attorno al nodo di piazza Dante, dove la realizzazione della stazione dei treni ipogea dovrà fare i conti con il contesto: con la stazione delle corriere, la chiesa di San Lorenzo da tutelare (ci mancherebbe); quella a sud dove si sanerà la cesura tra parte est e ovest della città ed il raccordo con il fiume.

La giunta provinciale, in contemporanea, ha approvato le linee guida per il nodo ferroviario, individuando dei "punti sensibili per la mobilità", denominati O/D (origine/destinazione), assegnando a ciascuno più funzioni: fermata o capolinea della rete urbana su gomma, fermata o capolinea Nordus (prolungamento Trento-Malé, ndr), fermata del tram per Trento, fermata della ferrovia, nodo di un sistema a fune, parcheggio di interscambio. Linee guida che dovranno essere recepite dal Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile del Comune) in corso di redazione. Quanto a Rfi, emerge che lo studio progettuale conferma cifre



L'ex Scalo Filzi di via Brennero, dove sarà realizzata la stazione provvisoria

e dati noti: che la quota di partenza dell'interramento e della galleria di 12 km dall'ex Scalo Filzi sarà a -10,5 metri (non a -19); che il costo della circoscrizione ferroviaria sarà non meno di **950 milioni** di euro; che quello dell'interramento supererà i **350 milioni**. Ieri, soprattutto dall'assessore tecnico Ezio Facchin, è stato ribadito che fondamentale nei prossimi mesi ci sarà il coinvolgimento dei cittadini, in primo luogo attraverso le circoscrizioni, e che l'Osservatorio del corridoio

del Brennero" dovrebbe partire a gennaio. È infatti strategico che le tutte le carte di un "grande progetto" destinato a trasformare e caratterizzare la città del futuro (Facchin parla di 10-15 anni per la realizzazione), sia per la mobilità che per l'urbanistica, siano messe in tavola. Anche perché sarà, per alcuni, un grande affare: il Comune nel 2004, aveva fatto stimare, con uno studio ad hoc, l'incremento del valore patrimoniale delle aree grazie all'interramento, quantificandolo in **633 milioni**

di euro. Il primo passaggio concreto, spiega Facchin, sarà ora inserire la previsione del tram o di un collegamento forte fra Trento nord e il centro nel Pums per il quale il Comune (una delle poche scelte in materia di mobilità fatte) ha incaricato la società Sintagma. Ovviamente, non si possono fare i conti senza l'oste. E l'oste è lo Stato: spetta a Rfi realizzare il "grande progetto". Con il finanziamento dello Stato: o con risorse del Recovery Fund, o con fondi propri.

Do. S.