

## FUTURO

Il sindaco Ianeselli: «Dobbiamo arrivare a una città oltre l'auto»  
L'assessore Facchin: «Scalo Filzi per due terzi senza binari»

# Interramento, le tappe del Comune

## «Nel 2027 partiranno i cantieri»

**TRENTO** Ezio Facchin disegna una linea che parte dal 2010, attraversa il 2023 e punta verso il futuro. Guardando, almeno, fino al 2027. «Il Piano urbano della mobilità del 2010 prevedeva già la realizzazione di un sistema di collegamento tra la parte nord e la parte sud della città» ricorda l'assessore alla mobilità. E se allora una delle soluzioni era l'allungamento verso Mattarello della Trento-Malè, oggi il Nordus poggia su altre prospettive. Che comprendono il Bus rapid transit o il tram. E che aprono la strada a un'altra visione che ricorda dibattiti passati: l'interramento della linea storica (già tratteggiato nei primi anni Duemila dall'architetto catalano Joan Busquets), perno del progetto

### L'agenda

L'assessore: «A metà del prossimo anno i Bus rapid transit tra Lavis e Trento»

integrato alla base di «Super-Trento». Su questo, il Comune mette già in fila le date: nel 2024 la conclusione della fattibilità e l'inserimento negli strumenti di programmazione, nel 2025 il reperimento delle risorse. E nel 2027 — se tutto andrà secondo i piani di Palazzo Thun — l'avvio dei cantieri.

In attesa di concentrarsi sulla sfida dell'interramento della ferrovia nel tratto cittadino, la giunta del sindaco Franco Ianeselli porta avanti il progetto del Nordus: ieri l'esecutivo ha approvato la prima fase dello studio di fattibilità del collegamento nord-sud, come aveva fatto la giunta provinciale nell'ultima riu-

nione prima delle elezioni. Un documento, quello finito sul tavolo dei due esecutivi, che raccoglie il lavoro di oltre un anno dei tecnici del Comune e della Provincia. E che, nell'analisi di cinque diversi scenari, individua quello che ora dovrà essere approfondito

nella seconda fase. Vale a dire, la conferma dell'attuale ferrovia della Trento-Malè con stazione a Trento centro (e con raddoppio dei binari nella tratta Lavis-Trento) a cui sarà integrato un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza — e su corsie prefe-

## 5

### Scenari

Sono le diverse soluzioni che sono state analizzate dal gruppo tecnico di Provincia e Comune



**Prospettive** La futura immagine della città con la linea storica della ferrovia interrata e sostituita dal verde

renziali — nell'intera direttrice nord-sud attraverso Bus rapid transit o tram.

«La visione di un collegamento tra nord e sud è dunque confermata, non c'è mai stata la volontà di superare il Nordus» precisa Ianeselli. Che aggiunge: «In questi giorni sento molte polemiche legate alla chiusura del parcheggio ex Sit: siamo contro le auto, dicono. Ma dobbiamo arrivare a una città che vada oltre il mezzo privato. Per non rimanere bloccati dalle auto è indispensabile una rete efficace di trasporto pubblico».

Si partirà quindi con i Bus rapid transit, per i quali serviranno interventi meno impegnativi: «Entro la metà del 2024 si potrà viaggiare nella tratta piazza Dante-Lavis» an-

### La ferrovia

La Trento-Malè finirà sotto terra a sud della rotatoria ai Caduti di Nassiriya

ticipa Facchin. Che guarda poi all'interramento della linea storica per trovare il percorso migliore per attraversare il centro cittadino.

E per quanto riguarda l'interramento della Trento-Malè nella parte a nord del capoluogo spiega: «Anche di questa partita si occuperà la seconda fase dello studio di fattibilità». Anticipando che i binari finiranno sottoterra dalla zona sud della rotatoria dei Caduti di Nassiriya fino alla parte centrale del capoluogo. «Alla fine di tutti gli interventi — conclude l'assessore — lo Scalo Filzi sarà per due terzi privo di binari».

**Marika Giovannini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA