

Le sfide del capoluogo

Mobilità Dorsale nord-sud, tre anni di lavori: in qualche tratto non ci sarà il raddoppio dei binari. Marchesi: «Idea condivisa»

Mettrò, priorità al collegamento verso il Not

Vertice Comune-Provincia. Illustrato lo studio di fattibilità. Opera da 70 milioni

TRENTO — Alberto Pacher lo aveva messo in chiaro già qualche mese fa. «Per Trento — aveva detto in autunno il presidente della Provincia — il collegamento nord-sud è il tema dei temi, è la vera priorità». Ma niente sistema «Val», ipotizzato in passato e poi definitivamente accantonato: piuttosto, si punterà «sull'integrazione tra ferrovia della Valsugana e linea della Trento-Malè». Una soluzione già studiata da Provincia, Comune e Trentino trasporti attraverso un gruppo di lavoro ad hoc. E ribadita la scorsa settimana dallo stesso governatore nell'incontro con il consiglio circoscrizionale di Gardolo. «Vogliamo rendere la Trento-Malè — ha spiegato Pacher — una metropolitana di superficie. Il primo passo sarà il prolungamento fino a via al Desert, dove sorgerà il Not».

Ieri la prospettiva è tornata sul tavolo della giunta comunale. Con un passaggio in più: a un anno di distanza dalla presentazione dei «piani» del gruppo di lavoro misto, i dirigenti provinciali Roberto Andreatta (trasporti pubblici) e Luciano Martorano (opere stradali e ferroviarie) hanno illustrato a sindaco e assessori i risultati degli studi di fattibilità del collegamento nord-sud. Con il raddoppio del binario della Trento-Malè a nord e l'allungamento del vecchio percorso che serviva la fabbrica Michelin a sud. «Le verifiche — spiega l'assessore comunale alla mobilità Michelangelo Marchesi — hanno tenuto conto delle prospettive indicate per l'asse nord-sud, dell'accelerazione necessaria per il collegamento con il nuovo ospedale del Trentino previsto in via al Desert e, infine, delle ipotesi per l'ex Sit». Dove dovrebbe trovare spazio la nuova stazione di raccordo, insieme a una zona adibita a parcheggio.

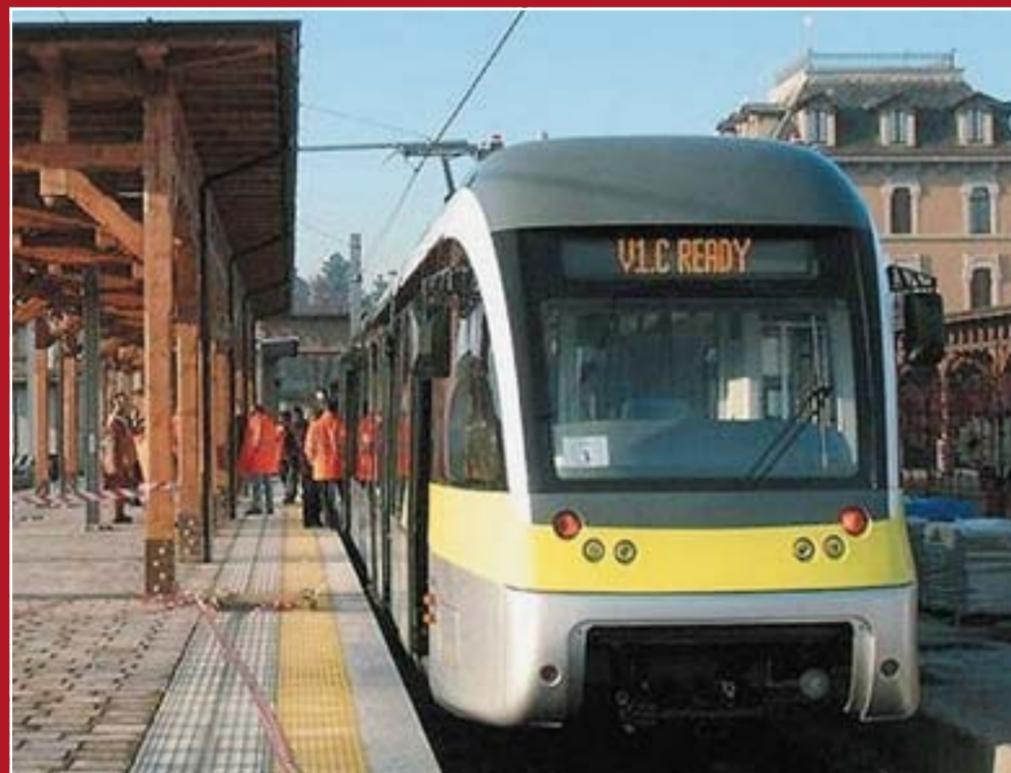
«Dalle analisi effettuate — prosegue Marchesi — emerge che il collegamento, così come è stato pensato, si può fare». Anche se non mancano gli elementi critici. «Ci sono dei punti — precisa l'assesso-

re — dove il raddoppio del binario non è possibile». Come, ad esempio, il tratto tra Lamar e Lavis. O alcuni passaggi all'interno del tessuto urbano cittadino. «Si tratta comunque di tratti brevi, che non pregiudicano la realizzazione del collegamento». Non solo: a nord della stazione dei treni dovrà essere previsto un sottopassaggio ai binari della ferrovia del Brennero. «Visti gli spazi a disposizione — osserva Marchesi — la tratta verso sud della Trento-Malè dovrebbe stare a destra della ferrovia del Brennero, mentre a nord è a sinistra». Un intervento, questo, che dovrà comunque essere definito in tempi relativamente brevi, visto che nella visione di Provincia, Comune e Trentino trasporti la tratta tra lo Scalo Filzi e il Not sarà la prima ad essere messa in calendario. Poi si passerà al resto del tragitto. «Il vantaggio di questa soluzione — sottolinea l'assessore — è che il percorso potrà essere realizzato anche in fasi successive. Non tutte le tratte sono urgenti: ad esempio, il prolungamento verso Mattarello verrà studiato in un secondo momento. In più, si tratta di un intervento in coerenza con il piano urbano della mobilità».

Ora, dopo l'aggiornamento tecnico, il Comune potrà iniziare i passaggi e le verifiche interne, approfondendo tra l'altro i costi di esercizio, gli spazi di rimessaggio, i tempi e i costi di realizzazione. In quest'ultimo caso, un anno fa il gruppo di lavoro aveva previsto una spesa di circa 50 milioni di euro. Ora la stima si è alzata a 70 milioni. Mentre sul fronte dei tempi, per la dorsale di fondovalle si parla di un periodo di tre anni dall'avvio dei lavori. «Cercheremo di condividere più possibile l'iter a livello comunale» assicura Marchesi. Che ci tiene a precisare: «Non si tratta di un'opera calata dall'alto, ma di un intervento frutto di un ragionamento condiviso. Nel gruppo di lavoro infatti sono presenti anche i tecnici dell'amministrazione».

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Sui binari A fianco un esempio di metropolitana di superficie. Sopra l'assessore alla mobilità del Comune di Trento Michelangelo Marchesi (Foto Caranti)

» **L'altro fronte** Palazzo Thun e Piazza Dante vaglieranno le soluzioni nelle prossime settimane

Collina est e funivia i nodi aperti

TRENTO — La priorità sarà la metropolitana di superficie. Ma nell'agenda di Provincia e Comune non scompare l'altro obiettivo del piano: il collegamento con la collina est.

«L'attuale disponibilità di risorse — osserva l'assessore alla mobilità Michelangelo Marchesi — ci impone di concentrarci, per ora, solo su un intervento. E abbiamo scelto il collegamento di fondovalle nord-sud. Ma nei prossimi incontri con Piazza Dante affronteremo anche l'altro nodo della mobilità cittadina».

Problema annoso, quello del trasporto verso la collina est: in passato, per trovare una soluzione, era stato chiamato dalla Svizzera l'urbanista Willy Husler. Che nel 2005 presentò il progetto del «Povo express», una funicolare in grado di unire piazza Venezia con Mesiano, per poi arrivare fino a Povo. Un progetto ambizioso, che negli anni è stato ripreso e accantonato a più riprese e che è fini-

to più volte sul tavolo di Provincia, Comune e università. Proprio con l'ateneo Piazza Dante e Palazzo Thun si confronteranno nuovamente nei prossimi mesi: con la nuova rettrice

Daria de Pretis, Comune e Provincia definiranno la situazione e indicheranno le possibili soluzioni da mettere in campo.

E se ad est si discute di funicolare,



Verso il Bondone La funivia di Sardagna: da anni si ragiona di un grande impianto

dall'altra parte del capoluogo da decenni ormai si parla della realizzazione di una funivia di collegamento tra il fondovalle e il monte Bondone. Utopia per molti, possibilità concreta per altri, il «grande impianto» è una delle opere più dibattute della città. Qualche anno fa il Comune si era affidato a uno studio bolzanino per verificare la fattibilità dell'operazione. Il responso era stato di fatto negativo: troppo problematico il passaggio sopra le case e sopra l'autostrada. Ma l'idea è continuata a rimanere «sospesa», rilanciata anche dall'ex governatore Lorenzo Dellai.

A stoppare il progetto, però, ci ha pensato la crisi: impossibile, in un periodo di continuo calo delle risorse, mettere in cantiere un intervento così impegnativo. Anche se non è escluso che, in futuro, la prospettiva torni a far sognare.

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA