



# Trentino



**Fiducioso** Ezio Facchin, assessore comunale alla mobilità di Trento

## Comune | L'assessore Facchin traccia la road map: «Le risorse nel 2025 e due anni dopo l'inizio lavori» «Trento, interrimento della ferrovia dal 2027»

Il Comune di Trento traccia il cronoprogramma per l'interrimento della ferrovia storica del Brennero. «Nel 2024 contiamo di sviluppare il progetto, nel 2025 di reperire i finanziamenti e nel 2027 di partire con i lavori», ha spiegato l'assessore alla mobilità Ezio Facchin, ieri mattina in conferenza stampa.

Si tratta ovviamente di una road map ambiziosa. Innanzitutto si presuppone che il cantiere della circonvallazione ferroviaria di Trento si chiuda entro i tempi prestabiliti, cioè nel 2026. Il bypass è infatti propedeutico all'interrimento della ferrovia nel tratto urbano, dall'ex Scalo Filzi alle Albere. Durante i lavori i treni passeggeri passeranno per la circonvallazione dedicata alla linea merci.

Intanto, però, un primo tassello è stato inserito. Si tratta dello

studio di fattibilità degli scenari di mobilità sostenibile per la città capoluogo. La prima relazione della società incaricata (Pini Group) ha portato il Comune e la Provincia ad escludere il prolungamento della ferrovia Trento-Malè fino a Mattarello, ossia la versione originaria del Nordus (collegamento rapido nord-sud). Sono due le principali motivazioni: difficoltà gestionali elevate e incompatibilità con l'interrimento della stessa ferrovia (lo spazio è ridotto). Dopo la formalizzazione da parte di Piazza Dante, ieri anche la giunta comunale ha deliberato l'esclusione degli scenari che prevedono il prolungamento della Trento-Malè. Adesso restano due scenari: la linea tranviaria oppure il sistema ad alta frequenza dei bus elettrici fino

a Mattarello. Tutti e cinque gli scenari analizzati (compresi i tre con il Nordus originario) portano alla stessa riduzione di auto e moto sulle strade della città.

«La seconda fase dello studio analizzerà la fattibilità del raddoppio del binario della Trento-Malè da Lavis a Trento centro e del potenziamento del collegamento nord-sud – ha spiegato Facchin – Intanto la prima fase dello studio ha abilitato le scelte per sviluppare il progetto dell'interrimento». Il prossimo tassello sarà la firma di un protocollo aggiuntivo tra Comune, Provincia e Rete ferroviaria italiana (Rfi) sull'interrimento della linea storica, alla luce del passo indietro sulla versione originaria del Nordus: infatti, un conto è interrare la ferrovia con la previsione di farci passare anche i binari della Trento-

Malè, un altro è non prevederlo. Nel 2024 si conta di arrivare alla progettazione dell'interrimento. «Poi nel 2025 vorremmo riuscire a reperire i finanziamenti», ha detto Facchin. Cosa non banale. Per ora i fondi non ci sono. La stima sui costi dell'opera è fra i 300 e i 400 milioni di euro. Se i soldi dovessero arrivare (da Roma o dalla Provincia, una parte da Roma e una parte dalla Provincia?), e se il bypass dovesse essere realizzato entro i tempi, allora i lavori della ferrovia partirebbero nel 2027. A quel punto anche la Trento-Malè sarebbe interrata da dopo il cavalcavia di Nassiriya, più o meno all'altezza del supermercato Lidl. «Per due terzi dello Scalo Filzi le linee saranno interrate», ha concluso Facchin.

**T. D. G.**