

È la tua città.  
E' unica.  
E' su iPad.

# Trento

Indirizzo  
Via Sanseverino, 29 - Trento  
Centralino 0461/885111  
Fax 0461/235022

Abbonamenti 0471/904252  
Pubblicità 0461/383711  
Radio Taxi 0461/930002  
e con sms 340 9949655

È la tua città.  
E' unica.  
E' su iPad.

TRENTINO GIOVEDÌ 28 AGOSTO 2014 | 18

e-mail: trento@giornalere Trento.it

## IL PROGETTO » LA NUOVA TRENTO-MALE

# Treno cittadino: fermate a Muse e Not

Rfi e Trentino Trasporti al lavoro sullo studio di fattibilità: linea dalla stazione a Mattarello. Spesa di 220 milioni

di Chiara Bert

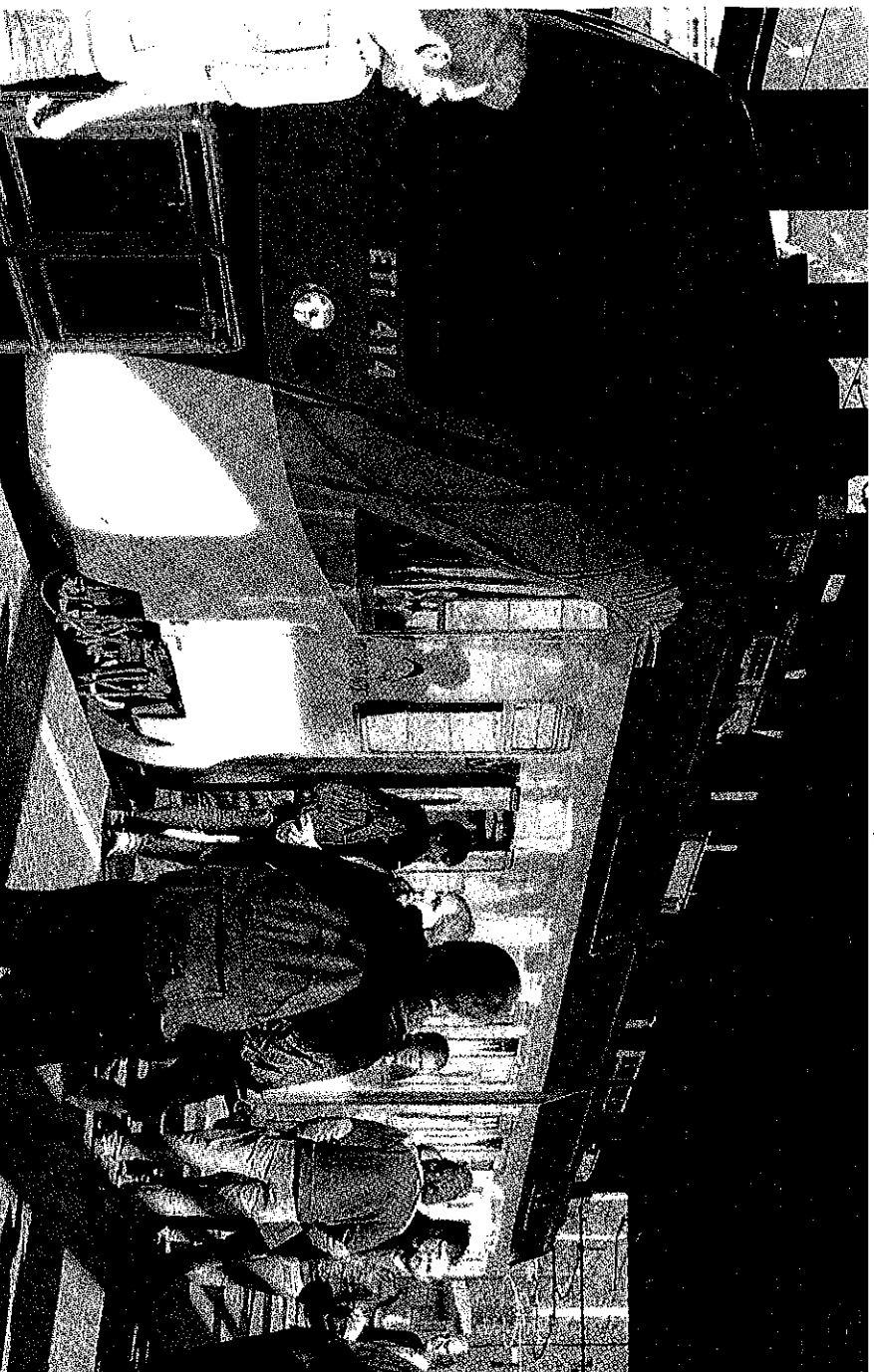
► TRENTO

Stazione-Muse-Not-Mattarello. Poco più di 5 chilometri di tracciato, costo stimato 220 milioni di euro. Il treno urbano di Trento prende forma. Arrivata da tempo la «Val», il metro leggero sul modello di Torino, perché troppo costoso (si parla di un miliardo di euro), gli sforzi in Provincia si sono concentrati sull'utilizzo di binari già esistenti, quelli della Trento-Male, per costruire quella metropolitana che la città attende da anni per assicurare collegamenti veloci sull'asse nord-sud.

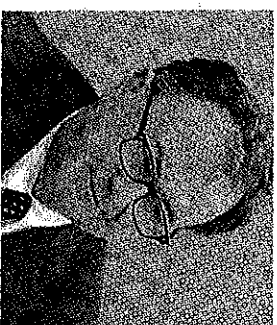
Questa volta potrebbe non essere più solo un sogno. Dopo anni di stand by, Rfi (Rete ferroviaria italiana) e Trentino Trasporti stanno lavorando a uno studio di fattibilità che prolunghi la Trento-Male - da Lavis fino a Mattarello - trasformandola in una linea urbana. Dalle Ferrovie è arrivato un via libera di massima al progetto a fine luglio, quando l'assessore provinciale alle infrastrutture Mauro Gilmozzi è sceso a Roma per incontrare l'amministratore delegato di Rfi Michele Mario Elia. Qualche giorno dopo, il 5 agosto, un nuovo incontro con il presidente della Provincia Ugo Rossi e i vertici di Trentino Trasporti.

Sull'intervento a monte le cose sono a uno stadio relativamente avanzato, anche se in ritardo sulla tabella di marcia annunciata negli anni passati: lunedì scorso la giunta provinciale ha affidato a Trentino Trasporti la competenza sull'interamento della ferrovia a Lavis, opera da 24 milioni di euro.

Una volta bypassato l'abitato di Lavis, da lì alla stazione di Trento si sfrutterebbero i binari esistenti eventualmente raddoppiandoli. Ma è dalla stazione in poi che si entra nel tratto più delicato del nuovo percorso, quello che andrà a servire



La stazione della Trento Male in città: la linea proseguirà verso sud con fermate alla stazione delle corriere (area ex Sit), Muse, Not e Mattarello



L'assessore Mauro Gilmozzi

la parte centro-meridionale della città e soprattutto due nuovi poli di attrazione come il Museo della scienza, e dunque il nuovo quartiere delle Albe, e il nuovo ospedale in località al Desert.

Dalla stazione fino al Not si tratterà di costruire un nuovo tratto di binari che correranno in aderenza alla ferrovia del

Brennero. E dal Not verso sud ci sono spazi più aperti per costruire un altro binario, che terminerà al capolinea di Mattarello. «Nei mesi scorsi abbiamo creato le connessioni tra Rfi e Trentino Trasporti perché si possa passare alla progettazione», spiega l'assessore Mauro Gilmozzi. «Sarà una dorsale nord-sud che toccherà la stazione dei treni, quella delle corriere che sarà spostata all'ex Sit, e poi il Muse e l'ospedale». Un investimento stimato in 220 milioni di euro - cifra importante (seppur decisamente lontana dai costi della «Val») - ma che rappresenterebbe un salto di qualità per la mobilità del capoluogo.

La fase progettuale dovrà fare i conti con le difficoltà lungo il percorso. «Alla stazione la li-

**MAURO GILMOZZI**  
La Trento-Male si allungnerà per diventare una linea urbana. Stiamo cercando le soluzioni meno impattanti

nea andrà interrata - spiega ancora Gilmozzi - stiamo cercando le soluzioni meno impattanti possibili e che siano compatibili con il mantenimento in essere delle linee».

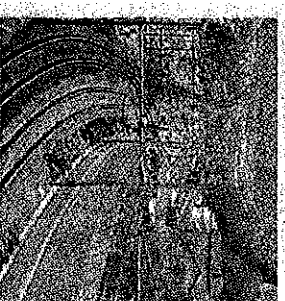
La nuova linea urbana andrà incrociata con il mega-progetto della circoscrizione di Trento nell'ambito del progetto dell'alta capacità. Si attende

da Rfi il progetto preliminare del raddoppio della linea del Brennero, progetto che andrà avanti di pari passo con l'istituzione dell'Osservatorio per il corridoio del Brennero: sarà quella la sede che dovrà sciogliere i nodi emersi già nel passato, a partire dalla nuova stazione.

Quanto alla linea urbana, l'intervento sarà realizzato per tappe. Da parte sua, il Comune di Trento considera come priorità la tratta più trafficata, quella che va dalla stazione al nuovo ospedale, una struttura che per la sua portata richiederà anche un'accessibilità adeguata. E spera che i tempi siano compatibili con la costruzione del Not, dunque entro i prossimi 4 anni.

ORIPRODUZIONE RISERVATA

Barriere, attesa per la risposta da parte di Rfi



Il problema del rumore dei treni durante l'attraversamento della città è sul tavolo da anni, di volta in volta sollevato da residenti, circoscrizione, Comune. L'assessore provinciale Gilmozzi ha riproposto a fine luglio durante l'incontro con i vertici di Rfi. «Stiamo aspettando una loro risposta - spiega l'assessore - non è più tempo di tergiversare. Anni fa la Provincia poteva garantire un maggiore impegno finanziario ma le Ferrovie non si sono mosse. Oggi la situazione è cambiata e stiamo attendendo che ci venga presentata una programmazione degli interventi». La priorità indicata a Rfi, in questo caso, riguarda il quartiere di Cristo Re.

L'ultima lettera del presidente della circoscrizione Centro storico, Melchiorre Redolfi, risale al luglio del 2013, indirizzata ai parlamentari trentini, e pone l'attenzione sulla deroga concessa alle F5 fino al 2018 sulla velocità di passaggio nel tratto della città. «Una deroga forse unica in Italia, e che va superata», lamenta Redolfi. «Perché i treni tedeschi non creano problemi di rumore?».