

MOBILITÀ

Il punto sul progetto in Commissione urbanistica. La stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi sarà in una canna della galleria per Mattarello: 180 giorni per la fattibilità

Profondità di 9 metri rispetto ai 18 di Busquets. Per la collina est, il potenziamento del trasporto pubblico (più bus autosnodati e ferrovia della Valsugana) cambia lo scenario

Interramento binari, partita la verifica

Avviato il gruppo tecnico misto. E la funicolare per Povo perde terreno

Il timer dell'interramento della ferrovia è scattato. Entro 180 giorni, come previsto dal protocollo d'intesa tra Comune, Provincia e Rfi, si avrà una verifica di fattibilità. E se questa sarà positiva, scatterà la seconda fase (altri 180 giorni), in cui sarà approfondita l'intera mobilità del capoluogo, le connessioni con la viabilità, il progetto Nordus di uso metropolitano della Trento-Malé, l'ipotesi di tramvia del «Ring» di collegamento con Trento sud e la collina est. E proprio per quanto riguarda la collina est, le varie soluzioni tecnologiche fin qui ipotizzate paiono accantonate alla luce del potenziamento del trasporto pubblico in essere. Di interrimento e collegamento con Mesiano e Povo si è discusso ieri sera nella Commissione urbanistica, con l'intervento dell'assessore **Paolo Biasioli**, supportato dagli ingegneri **Bruno Delaiti** (che fa parte del gruppo tecnico con Rfi e Provincia) e **Laura Cattani** (Servizio mobilità).

Partiamo dal raccordo Trento-Povo. L'ingegner Cattani ripercorre le soluzioni tecnologiche fin qui prospettate: da

LE RISORSE

Per l'interramento ci sarà anche la compartecipazione della Provincia

Paolo Biasioli

quelle verticali, ascensore e scala mobile tra la zona Dame di Sion (Liceo Galilei) e il Dipartimento di ingegneria a Mesiano, alle soluzioni di gran lunga più costose, funicolare e minimetror, studiate dalla Provincia nel 2016. C'è un problema, evidente, di costi: **27,5 milioni** per la funicolare, **31** per il minimetror. E sono costi, di molto superiori alle soluzioni verticali (1,8 milioni) da riportare alla risposta trasportistica: «La stima del minimetror e della funicolare è di 1.300 persone ora» dice Cattani «mentre ora il trasporto pubblico (autobus, ndr), tra le 8 e le 9 ne carica 1.440». «Al Servizio trasporti abbiamo chiesto»

aggiunge Cattani «ulteriori quattro bus autosnodati per la linea 5, a partire dal prossimo anno accademico». E l'assessore Biasioli spiega che sarà pure potenziato il servizio della Ferrovia della Valsugana: «La Provincia sta valutando il senso unico. Treni in arrivo da Pergine tra le 7 e le 8 e in uscita da Trento dalle 8.20, per la coincidenza con l'ultimo regionale delle 8.13 da Bolzano. Con l'Università stiamo valutando di iniziare le lezioni alle 8.40». Novità che fanno «perdere il treno» al progetto funicolare. Per quanto riguarda il mega progetto di interrimento della linea storica del Brennero, tra l'ex Scalo Filzi e via Monte Baldo, Biasioli e Delaiti indicano alcuni elementi di dettaglio. Gli elementi più problematici sono a nord, dove è prevista la realizzazione della stazione provvisoria (in modo da trasferire durante i lavori di interrimento i passeggeri nella galleria realizzata per le merci ed eseguire gli scavi a cielo aperto). Sarà interrata a meno 9 metri (rispetto ai 18 del progetto Busquets) e realizzata in una delle due canne della gal-

leria di 12 km sotto la collina est, con sbocco a Mattarello sud, a valle della ex Hilton. Diverse le questioni sollevate dai consiglieri in commissione. «Chi paga l'interrimento?» chiede **Eugenio Oliva** (Progetto Trentino). «Ci sarà la compartecipazione della Provincia, che ha previsto **140 milioni** per il Nordus» risponde Biasioli «la stima è di **300 milioni** di costo. E l'idea è di trovare risorse anche dalla valorizzazione delle aree liberate in superficie. A questo servirà il concorso di progettazione per fare un *masterplan* nella seconda fase di lavoro del gruppo misto». **Masimo Ducati** (Cantiere) è preoccupato per l'impatto degli scavi a Mattarello e per gli ettari di vigneto sacrificati.

La prima fase di verifica di fattibilità valuterà tutti gli aspetti, spiega Delaiti: ferroviari-transportistici, archeologici, ambientali, geotecnici-geologici, le interferenze con sottoservizi, canali e retti stradali. Altro tema chiave, posto da **Maschio Maschio** (5 Stelle): la connessione tra il grande progetto e la revisione avviata del Prg.

Do. S.

