

MOBILITÀ

«Nordus»: incognita interramento ferrovia

In Commissione urbanistica il punto sui progetti di raddoppio della Trento-Malé

L'incertezza è massima, e non è solo legata alla fattibilità tecnica del progetto. Ma sulla nuova vita del «Nordus», l'ipotizzato raddoppio della ferrovia Trento-Malé per trasformala in «metropolitana» potenziando il trasporto pubblico urbano da Zambana a Mattarello, le attese sono molte. Senza illusioni, anche perché i tempi sono lunghi. Ma l'idea di «sfruttare» l'interramento della linea storica del Brennero nel tratto cittadino, da Trento nord (zona ex Sioi-ex Scalo Filzi) a Trento sud (via Monte Baldo), per infilarci anche i binari della Trento-Malé, convince. Con tutta la prudenza del caso. Se ne avuto contezza l'altra sera, nella seduta della Commissione urba-

Oltre che con la verifica della fattibilità tecnica dei binari sotto terra, il Comune dovrà confrontarsi con la futura Giunta provinciale

nistica e mobilità del Comune, dove l'assessore **Paolo Biasioli**, supportato dal dirigente **Tiziano Bonella**, ha fatto il punto sui progetti del Nordus concepiti negli ultimi anni dalla Provincia e da Trentino Trasporti, quand'era vicepresidente l'ingegner **Ezio Fachin**, oggi commissario governativo per il grande progetto del Corridoio del Brennero.

«La preoccupazione, ed è una preoccupazione bipartisan» spiega **Emanuele Lombardo**, che presiede la Commissione «è che in futuro, con il Nordus, siano però anche eliminati i passaggi a livello a nord, di Canova, Gardolo e Spini. Per questo, al momento opportuno, l'idea è di presentare una mozione che sti-



I treni della Trento-Malé all'ex Scalo Filzi (foto P. Pedrotti)

NORDUS

Mauro Gilmozzi: da Lavis progetto da 500 milioni

«Sarà la verifica in corso con Rfi a dirci quanto costerà l'interramento della ferrovia, compreso il Nordus, con l'interramento dei binari anche della Trento-Malé» dice l'assessore alle infrastrutture della Provincia, **Mauro Gilmozzi**. Che rassicura su un punto: «Il progetto Nordus, assieme a quello del collegamento Trento-Povo, è stato ammesso a finanziamento agevolato Bei da Bruxelles, che finanzierebbe metà dei costi, a differenza di altri progetti, come la funicolare del Primiero e la funivia Trento-Bondone, non considerati mobilità pubblica». Realistica la eliminazione dei passaggi a livello a Trento nord? «Il Nordus» risponde Gilmozzi «è un progetto complessivo da Lavis a Trento sud, da 500 milioni, e comprende anche la eliminazione dei passaggi a livello. Ma prioritario è il nodo della stazione ferroviaria di Trento, da 120 milioni di euro. Per ora, l'unico realisticamente fattibile. Il resto del progetto va attuato per fasi e in questo momento non se ne parla».

Sarà caldeggiata la eliminazione dei passaggi a livello a Trento nord

moli la Provincia, e quindi lo Stato ed Rfi, ad andare in questa direzione». Il progetto del Nordus ultima versione, richiamato attraverso slide da Biasioli e Bonella, è quello che nel marzo 2016 l'assessore provinciale **Mauro Gilmozzi** e l'ingegner **Raffaello De Col** presentarono in Consiglio comunale: raddoppio dei binari della Trento-Malé e stazione di interscambio sull'area ex Sit. Il raddoppio dei binari è necessario per aumentare le frequenze trasportistiche: ogni 7 minuti e mezzo nelle ore di punta. L'area ex Sit, secondo il progetto, sarebbe strategica per l'intermodalità bus-bici-treno-funivia, con parcheggi nei piani interrati, stazione bus e della Trento-Malé a piano strada e, sopra, la stazione funiviaria (Trento-Bondone) e spazi commerciali. Un intervento oneroso, che comprenderebbe anche la eliminazione dell'attuale stazione dei bus, del cavalcavia di San Lorenzo e lo spostamento dei binari della Trento-Malé verso ovest, oltre la ferrovia del Brennero. Uno scenario che però potrebbe definitivamente essere abbandonato se l'interramento della linea storica del Brennero sarà fattibile. La risposta la dovrà dare entro novembre (la Commissione spera prima), il gruppo misto di tecnici di Rfi, Provincia e Comune, operativo da metà maggio. Nella Commissione è stato sollevato anche il problema degli edifici (un paio sul lato ovest di via Brennero, ha detto Biasioli) che dovranno essere abbattuti realizzando uno scavo a meno 9 metri dal piano campagna, rispetto ai 18 previsti dall'originario progetto dell'epoca Busquets. Se, come sollecita la Commissione comunale, sarebbe bene interrare anche il tratto nord per eliminare i passaggi a livello, servono più risorse. E l'incognita, a quel punto, non è solo tecnica. Trento dovrà, in autunno, fare i conti anche il nuovo governo provinciale, che uscirà dalle elezioni del 21 ottobre, per capire se ci sarà la determinazione a dare corso ai grandi progetti della mobilità. **Do. S.**