

TRASPORTI

I tecnici provinciali De Col e Pretto illustrano ai consiglieri comunali in trasferta a Fortezza le novità emerse sulle tre alternative in campo: investimenti fino a 1,3 miliardi

Due alternative progettuali prevedono l'interramento della linea storica e di parte del Nordus per la parte con uscita per entrambe in via Monte Baldo nella zona del Muse

Interramento della ferrovia, si riparte

La Provincia: ipotesi tecnicamente fattibile Stazione sottoterra, risparmio da 400 milioni

La Provincia, Rfi e i tecnici del Comune fanno ripartire la partita dell'interramento della ferrovia, del bypass ferroviario del tunnel del Brennero e del Nordus, ossia il collegamento su binari del nord e del sud della città (da Lavis a Mattarello) allungando e, in parte interrando, la Trento-Malé. A mettere sul tavolo la fattibilità tecnica del progetto integrato (circonvallazione ferroviaria di Trento, interramento della ferrovia e Nordus) è stato, ieri, a Fortezza Raffaele De Col, capo dell'Unità di missione sulle grandi opere, e da Laura Pretto, ingegnere della Provincia che sta seguendo il progetto. Al sindaco di Trento e ai consiglieri comunali della Commissione urbanistica in trasferta in terra sudtirolese (visitando il cantiere di parte italiana del tunnel di base del Brennero) i due tecnici provinciali hanno sottolineato come potranno essere realizzati e con quali costi le tre opere considerate.

Tre le ipotesi in campo, tutte fattibili da un punto di vista tecnico e comparabili nei costi. La prima: la circonvallazione merci per il corridoio del Brennero assieme al progetto Nordus, senza interramento della linea storica della ferrovia per 2,5 km. In questo caso il costo sti-

mato è pari a 895 milioni di euro per la circonvallazione merci, 235 per il Nordus e 5 per lo spostamento delle rogge con un costo complessivo di 1,135 miliardi di euro. Le altre due alternative progettuali prevedono entrambe l'interramento della linea storica e di parte del Nordus per la parte in cui la Trento-Malé corre parallela alla alla linea della fer-

sare sotto terra (a un livello di 11 metri sotto il suolo) la stazione ferroviaria, con un risparmio di circa 400 milioni di euro rispetto al progetto iniziale di grande stazione sotterranea a quasi 20 metri al di sotto del livello del suolo, come si pensava inizialmente di fare. Da parte dei consiglieri comunali sono emerse diverse domande, a partire dal nodo dei finanziamenti del Nordus che vale circa 400 milioni di euro. In questo caso, le risorse dovranno arrivare dal bilancio provinciale, con uno sforzo di 40 milioni di euro per 10 anni, ha ipotizzato ad esempio Andrea Merler di Civica Trentina. È una decisione che dovrà prendere la politica, ha chiarito De Col.

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione del progetto, una volta che, entro i prossimi mesi ci sarà il primo ok politico, si parla di 15 anni per arrivare a completare il progetto integrato. Il nodo restano i costi per cui ancora non ci sono certezze: se arriverà il rinnovo della concessione dell'A22 e l'aumento del contributo Ue dal 20 al 35% si dovrebbero coprire gli 880 milioni di euro della circonvallazione. Per il Nordus servono fondi provinciali.

A. Con.

VIA AI LAVORI

Infopoint sul tunnel nell'ex sede Polfer

Ha ottenuto tutte le autorizzazioni e, secondo il programma presentato ieri dallo stesso Raffaele De Col e dall'ingegner Laura Pretto, potrebbe vedere i lavori al via a breve. Stiamo parlando dell'Infopoint sulla parte trentina del progetto del corridoio del Brennero. La palazzina destinata a ospitare sui due piani l'osservatorio aperto a tutti i cittadini curiosi di capire come sarà il progetto, è quella dell'ex Polfer in via Segantini. I lavori potrebbero essere pronti nella primavera del 2020. All'interno della struttura ci sarà spazio per una carrozza storica della Trento-Malé, la "Cortina" e al secondo piano verranno illustrati tutti gli aspetti relativi al progetto.

Presentato il progetto per liberare Trento dalla linea storica tra via Unterverger e via Monte Baldo

rovia del Brennero con uscita per entrambe in via Monte Baldo di fatto nella zona del Muse. Con una sola differenza in entrata a nord tra le due alternative: la prima prevede l'ingresso in via caduti di Nassirya (costo totale 1,27 miliardi di euro) e la seconda quello ancora più a nord in via Unterverger con un costo complessivo di 1,3 miliardi di euro. Per le due alternative, poi, si pensa ad abbas-



L'interno di una delle gallerie del cantiere per il tunnel di base del Brennero a Fortezza.

