

Il Ministero ha inserito il prolungamento della Trento-Malé nei progetti da finanziare lungo l'asse del corridoio europeo

TRASPORTI

Col via libera di Bruxelles contribuiti a fondo perduto sul 50% della progettazione e il 30% del primo lotto, che costerà 50 milioni

# Finanziamenti europei per la metro di superficie

## L'annuncio di Gilmozzi

### La chiameranno «Nordus»

FRANCO GOTTARDI

f.gottardi@ladige.it

La metropolitana di superficie cittadina non è più solo un'ipotesi lontana. La progettazione e il primo lotto dei lavori di prolungamento della Trento-Malé hanno avuto il via libera del Ministero delle Infrastrutture e dei

**Previsto l'attraversamento dei binari e lo spostamento della stazione autocorriere nell'area ex Sit**

Trasporti per accedere a contesti finanziari europei, che renderanno l'opera economicamente sostenibile. L'annuncio è stato dato ieri dall'assessore provinciale Mauro

Gilmozzi nel corso di un incontro sulla mobilità in città organizzato dall'Ordine degli architetti. La notizia arrivata da Roma gli era stata riferita solo poche ore prima dall'ingegner Raffaele De Coli, dirigente del Dipartimento Infrastrutture e Trasporti della Provincia. L'occasione per accedere agli aiuti di Bruxelles è stata una «call», una chiamata, uscita a novembre sui fondi stanziati per il corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo che prevede la messa a disposizione di risorse per la realizzazione di attraversamenti urbani e interconnessioni lungo il tracciato. La Provincia, che sta lavorando alla progettazione di massima assieme a Trentino Trasporti, ha partecipato eeri e arrivato l'ok del Ministero, che ha inserito il prolungamento della Trento-Malé tra i progetti eleggibili. «La decisione finale di Bruxelles è prevista per settembre», spiega De Coli - ma il via libera di Roma ci offre qualcosa di più di una speranza di accedere ai contributi. Un aiuto di qualche decina di milioni di euro, è previsto in-



I relatori al convegno degli architetti, a destra l'assessore Mauro Gilmozzi

fatti un finanziamento a fondo perduto del 50% sulla progettazione e del 30% sulla realizzazione del primo lotto dell'opera. Un primo lotto che costerà una cinquantina di milioni e che prevede il prolungamento a sud della Trento-Malé con attraversamento dei binari della ferrovia del Brennero per spostarsi a ovest degli stessi, eliminazione con sottopassaggio dell'attuale strozzatura all'altezza di San Lorenzo ma anche spostamento della stazione delle corriere nell'area ex Sit. Un altro 50% del costo verrà coperto con un finanziamento trentino della Banca Europea di Investimento e il restante 20% sa-

rà a carico del bilancio provinciale.

Il progetto complessivo, che sarà diviso in tre o quattro lotti per 250 milioni di costo, prevede poi la prosecuzione dei binari verso la zona del Nol in via Desert e ancora fino a Matarè, con la realizzazione di diverse stazioni e un cadenzamento delle corse tale da avere nel tratto cittadino la nuova ferrovia funzione di metropolitana di superficie. Sarà insomma quel collegamento nord-sud, quella linea forte che era già il pallino del sindaco Pa cher e che ha subito nel tempo varie trasformazioni sulla carta, da fibibus a Valmezzi automatici su rotaia sen-



Un treno in città tra le case, il Nordus passerà ogni pochi minuti

za conducente) a treno di superficie.

In Trentino Trasporti hanno ribattezzato la linea forte «Nordus», come ha riferito ieri durante il convegno degli architetti, tenuto all'interno delle Galierie di Pledicastello, il vice presidente Marco Cattani.

Il convegno ha tentato di tracciare i nodi aperti della mobilità in città, uno dei quali è proprio la linea nord-sud. E la stazione delle autocorriere all'ex Sit - ha sottolineato Gilmozzi - sarà in porpositiva un nodo di interconnessione importante per la mobilità alternativa all'auto, con la possibilità di muoversi da lì in bicicletta o mag-

ri prendere la funivia per il Bordonone.

Un progetto, quello della collegamento con la montagna, fortemente sollecitato da uno dei relatori, l'ingegner Giulio Reggihello, che considerava «un delitto non averlo ancora realizzato».

L'altra priorità, oltre allo sviluppo delle piste ciclabili, è un collegamento alternativo alla strada tra la città e il polo scientifico di Povo. Tutte questioni già trattate nel Piano urbano della mobilità del 2010 ma che dovranno ora essere rilanciate e calate nel nuovo Prg. Nella sala, piena, anche il sindaco Andreatta, ascoltatore interessato,