

La città che cambia | Le opere

NorduS, parte lo studio di fattibilità: al vaglio alternative, costi e gestione

Incarico affidato a un gruppo italo-svizzero: si valuterà anche la presenza contemporanea del tram

TRENTO Dopo aver definito il cronoprogramma di alcuni degli interventi strategici per la Trento del futuro — l'hub intermodale all'ex Sit, la passerella sull'Adige, la funivia tra Trento e il monte Bondone — il Comune accelera anche sull'altro tassello della trasformazione cittadina sul fronte della mobilità: il NorduS, il collegamento nord-sud che, nei piani dell'amministrazione, dovrebbe diventare l'asse portante del trasporto pubblico locale.

In questi giorni, il Comune ha aggiudicato l'appalto dello studio di fattibilità dell'opera. Premiando un raggruppamento di imprese che spazia dall'Italia alla Svizzera. Delle quattro offerte presentate, in sostanza, quella che ha convinto di più la commissione (il responsabile unico del procedimento è il dirigente comunale Giuliano Franzoi) è stata la proposta dell'Ati guidata da Pini group di Lomazzo, in provincia di Como, che si è presentata con Pro Iter group di Milano, Anastasi&Partner di Locarno (Svizzera), Evitec di Montebello Vicentino, Aia engineering di Trento, Mb progetti di Roma e Sepi di Trento. A loro spetta il compito di valutare la fattibilità del collegamento tra Lavis e Mattarello — nell'ambito del «progetto integrato della città di Trento» — attraverso il «prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento-Malè», inserendo nell'analisi anche le prospettive di tranvia immaginate dall'amministrazione comunale. Per definire il quadro, i professionisti avranno 180 giorni: nel protocollo d'intesa tra Provincia e Comune, siglato poche settimane fa, il termine per la conclusione dello studio di fattibilità era fissato a febbraio



io 2023. Quindi in tempi sufficientemente stretti. Il raggruppamento di imprese si è aggiudicato l'appalto per un valore di 429.232 euro (su un totale a base di gara di quasi 784mila euro), relativo a un intervento per il quale è stata prospettata una spesa di 290 milioni.

Un intervento, quello del collegamento nord-sud, che a Trento è in agenda da anni. Pur se con nomi e modalità di sistema diversi (dal people mover alla Val). Oggi lo scenario è quello di un progetto integrato di cui il NorduS è un tassello insieme al potenziamento della ferrovia del Brennero (e quindi alla circonvallazione), alla realizzazione della stazione ipogea e all'ipotesi di nuova tranvia (che potrebbe essere «complementare al NorduS»). In questo quadro, si legge nella relazione

tecnico-illustrativa allegata ai documenti di gara, «è stata condivisa tra Comune, Provincia e Trentino trasporti, anche alla luce del finanziamento statale concesso, la necessità di procedere all'elaborazione di uno studio di fattibilità del più adeguato sistema di collegamento nord-sud della città di Trento, che dovrà esplorare anche sotto il profilo trasportistico e di sostenibilità gestionale le diverse alternative possibili al prolungamento del servizio ferroviario utili a garantire l'ottimizzazione del servizio di trasporto sull'asse del NorduS, verificando le varie ipotesi di collegamento nord-sud, tenendo in considerazione sia le aspettative della città di Trento e dei suoi abitanti e «fruttori», sia quelle delle valli servite dalla Ferrovia Trento-Malè». L'attenzione dei pro-

fessionisti, avverte il Comune, dovrà essere posta in particolare sui costi di gestione delle diverse alternative, «compreso il caso dell'affiancamento del sistema ferroviario con quello tramviario».

Per quanto riguarda il NorduS, il bando ne fissa gli elementi cardine in vista della progettazione. «Le caratteristiche richieste alla dorsale in sede propria — si legge — sono: l'alta frequenza, l'alta capacità e la certezza degli orari». Fattori, questi, individuati già nel Piano urbano della mobilità approvato da Palazzo Thun nel 2010 e sviluppati successivamente da Comune, Provincia e Trentino trasporti in un gruppo di lavoro che ha portato a coniare il progetto del NorduS (per il quale nel 2012 era già stato commissionato uno studio di fattibilità). La visione, dunque, è quella

di un collegamento tra Lavis e Mattarello. Con alcuni interventi necessari per raggiungere l'obiettivo indicati fin dallo studio del 2012: il raddoppio del binario nella tratta esistente della Trento-Malè dalla stazione di Lavis a Trento, la realizzazione di una nuova tratta «di prolungamento verso sud, in affiancamento sul lato ovest della ferrovia del Brennero» perlopiù a doppio binario (a parte il tratto tra l'ex Sit e Palazzo delle Albere). E, ovviamente, la creazione di nuove fermate, sia a nord di Trento che nel tratto cittadino fino a Mattarello, in corrispondenza dei principali poli attrattori: dalle sedi universitarie al nuovo ospedale, fino alla Trentino music Arena. In totale, da Lavis a Mattarello, un tracciato di poco più di 15 chilometri, che permetterà di attraversare il capoluogo utilizzando il trasporto pubblico riducendo quindi il traffico veicolare.

E in questo disegno va inserita anche la previsione di tranvia lungo via Bolzano e via Brennero, alla quale è affidato «il ruolo di sistema di trasporto pubblico ad alta capillarità, quindi con fermate molto fitte, ma le aspettative sono riposte anche nella capacità rigenerativa dello spazio pubblico e del contesto urbanistico locale che questo sistema di mobilità può attivare». Sette i chilometri tra Spini e piazza Dante, che potrebbero allungarsi percorrendo via Rosmini e via Vittorio Veneto fino a viale Verona, e quindi diramarsi da un lato verso l'area sportiva e dall'altro verso Madonna Bianca. Se NorduS e tram potranno convivere lo valuterà lo studio di fattibilità.

Marika Giovannini

© RIPRODUZIONE RISERVATA