

■ **Indirizzo**  
via Sanseverino, 29 - Trento

■ **Centralino** 0461/885111

■ **Fax** 0461/235022

■ **Abbonamenti** 0471/904252

■ **Pubblicità** 0461/383711

■ **Radio Taxi** 0461/930002  
e consms 340.9949655

■ e-mail: trento@gioialetrentino.it

## LA CITTÀ CHE VERRÀ » IL FUTURO DEI TRASPORTI

# Ferrovia, barriere antirumore in città

In pieno dibattito per la futura Tav, la Provincia è pronta a installare le protezioni nella zona tra via Fontana e le Albere

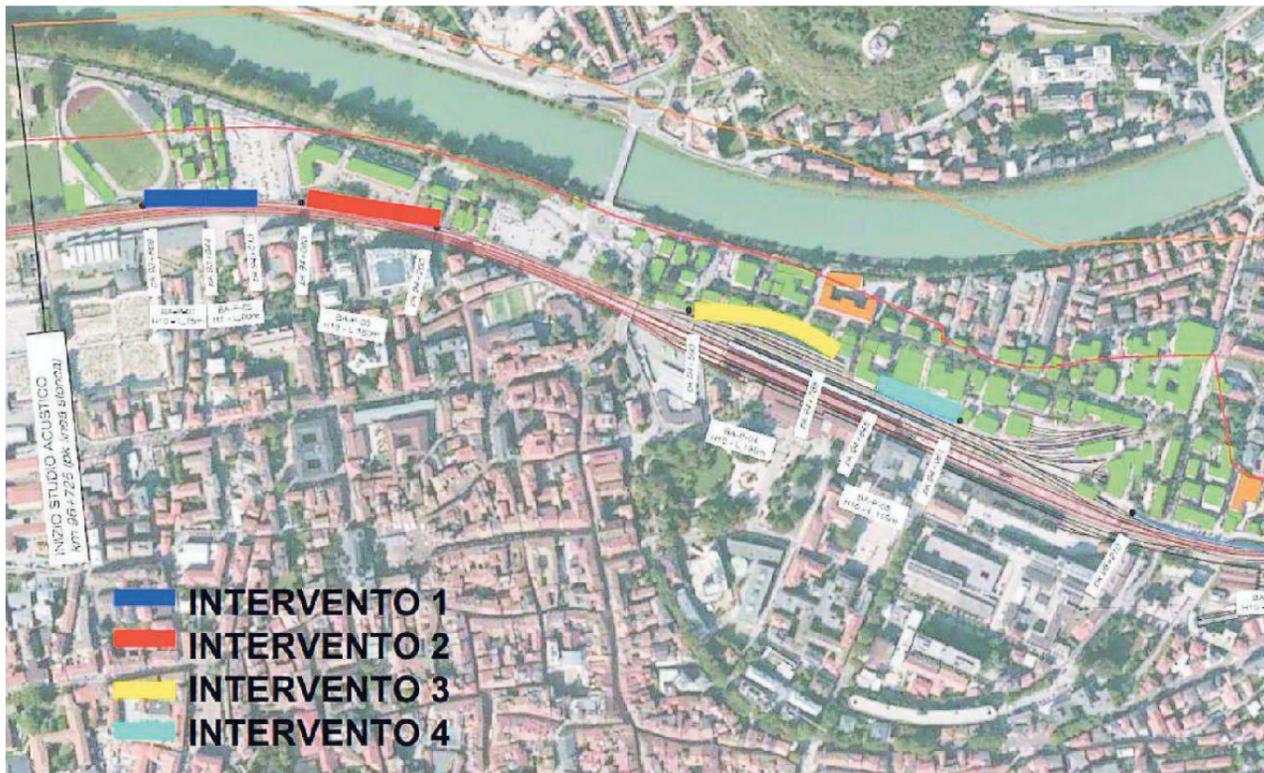
► TRENTO

Nel bel mezzo del dibattito sull'interramento dei binari in città, arriva un intervento per mitigare lo sferragliamento dei treni durante l'attraversamento del capoluogo. Insomma dal futuro (più o meno prossimo) al presente delle ferrovie, con l'installazione di una serie di barriere antirumore, una soluzione richiesta, anzi invocata da anni.

Ieri il provvedimento è arrivato in giunta provinciale: a breve, si parla di appalti che potrebbero essere assegnati in autunno, potranno così iniziare i lavori della prima zona, quella che dalle Albere arriva in via fratelli Fontana.

Ieri è stato approvato un atto aggiuntivo al protocollo d'intesa siglato con Rete ferroviaria Italiana, grazie al quale è possibile partire subito con il primo tratto dei lavori, a sud della stazione, che prevede quattro interventi (come si vede nella foto che appare in questa pagina).

Poi si procederà con il secondo tratto, la cui progettazione è riprogrammata per via della bonifica della roggia che si trova a nord. Il documento, approvato dalla giunta provinciale su proposta dell'assessore alle infrastrutture Mauro Gilmozzi, rende possibile erogare a Rfi l'importo residuo - previsto inizialmente per avviare la progettazione preliminare degli interventi, si parla di 50 mila euro. Ma la messa in posa delle barriere costerà comunque la bellezza di 7 milioni di euro.



L'assessore Mauro Gilmozzi

» Protocollo al via con Rfi: previste diverse tempistiche perché occorre anche bonificare via Lavisotto

Il protocollo di intesa prevedeva che la Provincia partecipasse alla realizzazione delle opere in prima battuta assicurando l'erogazione di una somma di 100.000 euro per le

attività di progettazione. Cifra che andava erogata per il 50% alla presentazione dello studio di fattibilità, per il 30% all'avvio della progettazione definitiva e per il saldo ad avvenuta approvazione.

L'intervento provinciale di bonifica della roggia demaniale a Trento nord, nella zona via Lavisotto, consente una sinergia d'intervento con conseguente riduzione dei costi complessivi delle opere. E' emersa quindi l'opportunità

» L'interramento non avverrà prima di 10-15 anni e dunque ora si danno risposte ai problemi attuali

di avviare la progettazione definitiva e di iniziare la realizzazione degli interventi partendo dalla parte a sud della stazione.

Non è stato possibile invece

avviare la progettazione definitiva di entrambi gli interventi, per i quali però Rfi ha predisposto i progetti preliminari. Il progetto definitivo del primo intervento era stato approvato dalla Conferenza dei servizi il 7 dicembre 2016 e sono in corso le procedure per l'affidamento dei lavori da parte di RFI.

Si diceva della strana coincidenza della ripresa della discussione sull'alta velocità/alta capacità che fa il paio con l'attesa installazione della bar-

» Si parte dal tratto a sud della stazione: previsti quattro step successivi.

La messa in posa delle barriere costerà 7 milioni di euro

riere antirumore. E' chiaro che per avere la nuova ferrovia, il by-pass della città e il successivo interrimento dei binari passeranno diversi anni, 15 ad essere ottimisti.

Ecco allora che delle soluzioni che possano migliorare la qualità della vita di chi abita nei pressi dei binari, e della stazione ferroviaria, erano attesi ed invocati da tempo. Il primo lotto potrebbe vedere la luce in tempi per l'appunto contenuti.

di Mauro Lando

► SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il sogno che è tornato è quello formulato da Joan Busquets nel maggio 2001 ed entrato a far parte della variante di piano regolatore approvata il 14 marzo 2002 dal Consiglio comunale con 32 voti favorevoli, 10 contrari e 2 astensioni. Sindaco era Alberto Pacher ed assessore all'urbanistica Alessandro Andreatta, l'attuale sindaco.

Fu un sogno di inizio millennio che nacque quando Busquets, chiamato a Trento per dare un sostegno all'amministrazione nell'individuare un futuro del capoluogo, elaborò alcune proposte partendo dalla sua convinzione che "con un'idea e con il bello" si possono risanare le città.

La sua idea fu un esempio di "uovo di Colombo". "Interrate la ferrovia e sopra create un boulevard": questa la sua proposta chiave e tutti gli andarono dietro perché si capì che era il solo modo per legare la città divisa dai binari e avvicinarla al suo fiume dando complessivamente una prospettiva di crescita. L'idea incantò anche perché la crea-

### STORIA DELL'INTERRAMENTO E DEL PROGETTO BOULEVARD

## Via i binari, il sogno di Busquets ritorna alla luce dopo 17 anni

zione del boulevard largo 22 metri avrebbe significato non la nascita di un asse viario di scorrimento nord-sud, bensì la formazione di una ampia strada alberata con poco traffico per Trento e per i trentini.

A questo punto i numeri ed i luoghi sono importanti. Il progetto Busquets prevedeva un tunnel ferroviario lungo 2.960 metri con partenza dal limite nord dello scalo Filzi in prossimità del sovrappasso Caduti di Nassirìa, in zona Tridente e conclusione a fianco del quadrante sud del cimitero di via Giusti. In aggiunta erano indicati 2.547 metri di trincea protetta. Il costo? Furono indicati 790 milioni di Euro.

A conferma dell'interesse che l'idea aveva suscitato sta un "rilancio" allora proposto da Confindustria Trento che affidò alla società SWS di Tren-



Anno 2002: Busquets con l'allora sindaco Pacher e il vice Andreatta

to l'elaborazione di un proprio progetto di massima. La soluzione offerta dagli industriali fu viepiù ampia con i binari in tunnel a partire da poco a nord dell'aeroporto e uscita in zona Tridente. In questo caso la galleria contava

5.237 metri di lunghezza, più 1.441 metri di trincea protetta. In ogni caso, in ciascuna ipotesi la stazione ferroviaria rimaneva quella attuale, solo che l'accesso ai binari sarebbe stato sotterraneo.

L'idea di Busquets, pur en-

trata nel piano regolatore, è rimasta un sogno soprattutto per due ragioni: per il costo con la crisi economica intervenuta pochi anni dopo e per l'incertezza di quella che sarebbe stata la allora ipotizzata linea ferroviaria ad alta capacità che in galleria sotto la Vigolana e la Marzola da Acquaviva dovrà "sbucare" nella zona dei Solteri.

Ora l'accelerazione progettuale, realizzativa e finanziaria di questa nuova linea ferroviaria in collegamento con il tunnel del Brennero ha riportato all'attualità il sogno del boulevard e dell'interramento dei binari nel tratto cittadino. Il sindaco Andreatta, che come assessore lo aveva patrocinato, non poteva che farsene portavoce.

Perdere questa occasione significa imbalsamare la città di

fondovalle, così come l'ha bloccata la costruzione tra il 1854 e 1858 dell'attuale linea ferroviaria con contemporaneo spostamento dell'Adige.

Benvenuto quindi il ritorno del "sogno Busquets", ora ricco di maggiore concretezza rispetto a quindici anni fa anche perché i costi ne sarebbero dimezzati. La sua realizzazione potrebbe dimostrare che Trento e il Trentino è ancora terra di sogni, come nel passato recente. Cos'era nel 1962 la neonata facoltà di Sociologia se non un sogno? Cos'era nel 1972 la costruzione di Madonna Bianca e poi di Villazzano Tre se non il sogno di dare la casa a tutti potenziando quella che è diventata Itsea? Cos'era nel 1984 se non un sogno il "Progettone", ossia lo sforzo di dare occupazione a chi è rimasto senza lavoro magari a pochi anni dalla pensione? Cos'era se non un sogno l'approvazione nel marzo 1988 della legge provinciale che ha consentito la nascita dei parchi naturali? Cos'era se non un sogno l'apertura nel 2007 del tunnel di Martignano per liberare la città dal traffico da e per la Valsugana?