



■ **Indirizzo**
via Sanseverino, 29 - Trento
■ **Centralino** 0461/885111
■ **Fax** 0461/235022

■ **Abbonamenti** 0471/904252
■ **Pubblicità** 0461/383711
■ **Radio Taxi** 0461/930002
e con sms 340 9949655

■ e-mail: trento@gioznaletrentino.it

GRANDI OPERE

Ferrovia interrata, il nodo Trento nord

Il piano preliminare prevede lo spostamento delle rogge e la bonifica dei terreni inquinati dove passerà la rampa d'accesso

di **Andrea Selva**
TRENTO

Qualcuno penserà che sarà una grande occasione per risolvere un problema della città, per altri sarà un enorme ostacolo, la certezza è che per ipotizzare l'interramento della ferrovia a Trento bisognerà risolvere (almeno in parte) il problema delle rogge e dei terreni inquinati di Trento nord. Nel rapporto che l'ingegner Ezio Facchin (commissario straordinario per il tunnel del Brennero e coordinatore del gruppo di lavoro costituito da Provincia, Ferrovie e Comune) ha consegnato l'altro giorno agli amministratori è scritto nero su bianco in riferimento alla situazione a nord dello scalo Filzi: «Una verifica importante ha riguardato il posizionamento delle rogge che richiedono di essere ricollocate in un sistema più razionale: sia l'intervento Nordus (la metropolitana nord-sud della città) sia l'intervento originario (la circonvallazione ferroviaria della città sotto la collina est) richiedevano importanti deviazioni che, con la nuova impostazione, vengono progettate secondo uno schema complessivo. La questione delle rogge ha messo in evidenza la necessità di pianificare nel tempo il disinquinamento dell'area di Trento nord, problema già noto e oggetto di progetti specifici».

Basta osservare una foto aerea della città per rendersi conto della situazione: i due binari della linea ferroviaria del Brennero corrono assieme al binario unico della Trento Malé proprio tra le aree dell'ex Sloi e dell'ex Carbochimica proprio nell'area in cui è prevista la rampa di accesso al tunnel sotterraneo che dovrebbe essere realizzata a 9 metri di profondità sotto la città. È evidente che l'interramento della ferrovia (più impattante rispetto alle opere previste dalla sola circonvalla-



L'area ex Sloi, in alto Trento nord

“ L'intervento sulle aree aggiungerebbe altri 70-80 milioni al totale di 1,5 miliardi

zione ferroviaria di Trento) richiederà grande attenzione all'equilibrio idrico di quella zona. Parliamo di un'area dove è in via d'appalto l'intervento provinciale di bonifica



La presentazione della relazione del gruppo di lavoro agli amministratori

delle rogge, ma è tutto fermo sul fronte del disinquinamento delle aree, che sono di proprietà privata e sono tra i siti inquinati che il ministero dell'ambiente considera di at-

tenzione nazionale. Viste le premesse si può affrontare il problema in due modi: considerare l'inquinamento di Trento nord come un problema insormontabile,

oppure vedere l'operazione "interramento" come l'occasione da cogliere per risolvere (anche) il problema di Trento Nord, aggiungendo ai 1.450 milioni necessari per le opere ferroviarie altri 70-80 milioni necessari per il disinquinamento. Una cifra che - in un ragionamento complessivo - rappresenta il 5 per cento.

Nel dossier preparato dal gruppo di lavoro coordinato dall'ingegner Facchin c'è un altro passaggio che riguarda la qualità ambientale della città. Il progetto combinato di interramento e circonvallazione ferroviaria prevede che lo scavo del by-pass del Brennero proceda da Acquaviva verso nord, con lo scarico del materiale a sud (lontano dal centro abitato) in modo che eliminare la necessità di portare fuori città milioni di metri cubi di materiale di scavo.

Via i binari, aree in vendita per coprire i costi



TRENTO. Per coprire parte dei costi necessari all'interramento della ferrovia dovranno entrare in gioco le aree che risulteranno libere dai binari, in particolare l'ex scalo Filzi (la superficie più grande) e l'area ex Sit (vicino al centro storico) adiacente alla linea del Brennero. Ma la valutazione dei costi e dei benefici di questa operazione terrà impegnato il gruppo di lavoro fino alla fine del 2018. L'obiettivo è quello di calcolare i tempi di intervento delle diverse soluzioni, i disagi e i vincoli per la città che deriveranno dai cantieri, il valore e le opportunità legate alle aree ora occupate dai binari e che saranno recuperate, ma anche la qualità del servizio di trasporto che sarà garantita ai cittadini con le nuove opere. A ogni soluzione verrà assegnato un punteggio che consentirà alla politica di trarre le conclusioni. Infine - secondo il gruppo di lavoro coordinato dall'ingegner Facchin assieme a Raffaele De Col, Bruno Delaiti, Carlo Benigni, Giuseppe Romeno e Pietro Bruni - per individuare l'assetto futuro della città bisognerebbe procedere con un concorso di idee.