

I PROGETTI

Prima i treni in tunnel di 12 km sotto il Calisio, poi si scaverà in mezzo alla città Circonvallazione e poi interramento

Perché andare avanti con i programmi di realizzazione delle barriere antirumore lungo la ferrovia anche nel tratto dove è previsto l'interramento? A chi ritiene che si tratti di un'inutile spreco va spiegato che per arrivare ad interrare la ferrovia ci vorranno non anni ma probabilmente decenni e dunque le necessità dei cittadini del centro di Trento, in particolare quelli che abitano a ridosso della strada ferrata, devono essere tenute in considerazione.

La circonvallazione.

Prima di poter procedere con l'interramento bisognerà infatti vedere realizzata e attivata la circonvallazione per i treni merci, opera legata al tunnel di base del Brennero e prevista come tratta di accesso da sud. È un'ipotesi di cui si parla da tantissimi anni ma fino a qualche mese fa c'era un'idea di tracciato e di costo e nulla più. La novità che potrebbe portare a una decisa accelerazione è l'inserimento dei 12 chilometri di tunnel, da Mattarello allo scalo Filzi passando sotto Marzola e Calisio, è l'inserimento della circonvalla-

zione nelle opere finanziate con il Recovery Fund. Sono tra 900 e 950 milioni messi nelle priorità nazionali finanziate coi fondi europei. Una manna che dovrà essere raccolta accelerando i tempi perché la peculiarità delle opere da Recovery è che devono essere realizzate entro il 2026. Intanto ai primi di gennaio Provincia e Comune, dove come assessore all'urbanistica siede l'ex commissario governativo per il tunnel del Brennero Ezio Facchin, si sono incontrati e hanno concordato un rilancio del progetto, per il quale c'è un protocollo d'intesa con rete Ferroviaria Italiana. In questi giorni sono al lavoro le trivelle che nella zona di Mesiano stanno realizzando sondaggi utili per capire la composizione geologica del sottosuolo; altri sondaggi vengono fatti nella zona di Casteller.

Ci vorranno invece lunghi mesi di osservazione per valutare la presenza di sorgenti lungo l'ipotetico tracciato e capire quali e quanti sacrifici implica bucare la montagna per farci passare i treni merci.

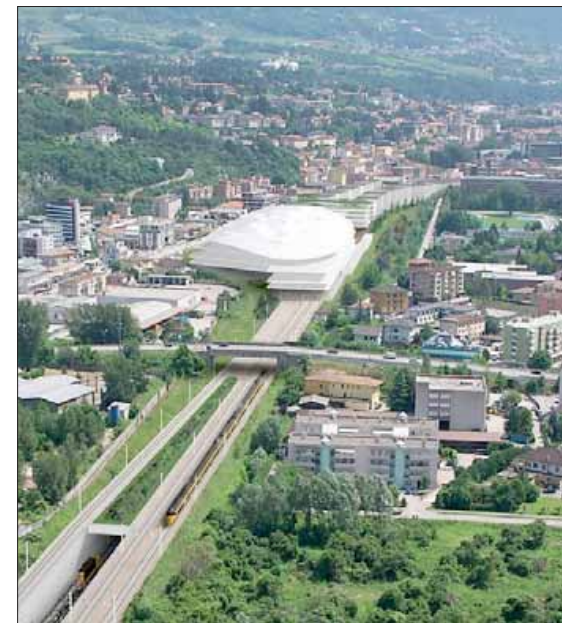
**L'interramento.**

Solo quando i convogli più lunghi e impattanti dal punto di vista acustico potranno essere dirottati lungo la circonvallazione, quindi bene che vada nel 2026, si potrà iniziare a lavorare all'interramento dei binari nel tratto cittadino. A quel punto infatti ci sarà la possibilità di lavorare senza interruzioni, dirottando durante l'intervento anche i

treni passeggeri sul nuovo tracciato. Questo nuovo scenario, di grande interesse urbanistico per la città perché andrebbe a liberare ettari di terreni in superficie di grande valore eliminando una barriera che storicamente taglia Trento a metà lungo tutta la sua lunghezza, è anch'esso preso in considerazione e analizzato nel protocollo tra Comune, Provincia e Rfi. Nelle scorse set-

timane un gruppo di lavoro composto da tecnici di Palazzo Thun ha prodotto un approfondimento progettuale che la giunta lanceselli ha fatto proprio con un documento approvato a dicembre. Il progetto prevede che i binari inizino a scendere sottoterra provenendo da sud all'altezza del cavalcavia di via Monte Baldo per tornare in superficie all'altezza del cavalcavia dei Ca-

duti di Nassirya a Trento Nord. La strada ferrata sarà spostata 11 metri e mezzo sottoterra, anche all'altezza dell'attuale stazione dove rimarrà però lo storico edificio d'ingresso come porta verso i giardini di piazza Dante e la città. Tutto da scrivere il capitolo urbanistico delle nuove aree liberate dai binari. Del resto ad essere ottimisti saremo in quella situazione nel 2035.



Sopra la stazione provvisoria allo scalo Filzi