



In futuro Rendering utilizzato come esercizio di simulazione per la rigenerazione dei 16 ettari che saranno liberati dall'interramento della ferrovia storica a Trento



Comune Il dirigente Giuliano Stelzer



Critico Paolo Zadra della Rete dei cittadini

Interramento, tecnici già al lavoro

Il dirigente del Comune di Trento: a breve le linee guida. Costi fino a 450 milioni

di **Tommaso Di Giannantonio**

Uscite di sicurezza, pendenze, profondità. I funzionari di Comune, Provincia e Rfi sono al lavoro per definire le linee guida tecniche dell'interramento della ferrovia storica nel tratto del centro urbano di Trento. «Confidiamo di arrivare a breve alla firma del protocollo», riferisce Giuliano Stelzer, dirigente con incarico speciale del Servizio mobilità e rigenerazione urbana del Comune di Trento. La stima dei costi è di 400-450 milioni.

Le linee guida

L'interramento dei binari della linea storica tra il Muse e l'ex scalo Filzi libererà in superficie 16 ettari. Si aprono quindi molteplici scenari di rigenerazione urbana. Il percorso partecipativo SuperTrento si interroga proprio su questo. Non si

ragiona, però, solo sulla «superficie» (da qui il nome del percorso partecipativo promosso dal Comune). «Con Rfi e Provincia stiamo affrontando l'aspetto tecnico dell'interramento – spiega Stelzer – Il protocollo serve per delineare le linee guida tecniche: dalle uscite di sicurezza alla profondità, fino alle pendenze. Abbiamo già fatto alcuni incontri. Ora siamo nella fase di definizione del protocollo».

Il protocollo – di cui ha parlato Rete ferroviaria italiana (Rfi) su *il T* di ieri – riguarda la realizzazione della stazione provvisoria all'ex scalo Filzi (lotto B) e dell'interramento vero e proprio con la stazione ipogea (lotto C). La spesa stimata per l'interramento è di 400-450 milioni. L'inizio dei lavori dovrebbe coincidere con l'anno di chiusura del cantiere del bypass: il 2026. Al momento, però, non c'è nemmeno un euro stanziato. Il Comune confida nell'impegno da parte di Rfi, visto che



Ci sono stati incontri con Rfi e Provincia: ora siamo nella fase di definizione del protocollo d'intesa Giuliano Stelzer (Rigenerazione urbana)

l'interramento è stato inserito nel progetto integrato, lo stesso che ha dato il là al bypass e che prevede sia l'interramento che il prolungamento della linea Trento-Malè (ossia il Nordus). La circoscrizione sarà cruciale per l'interramento perché assorbirà i treni passeggeri durante i lavori sui binari della linea storica.

I costi oscilleranno a seconda del modello trasportistico condiviso da Provincia e Comune sulla base dello studio di fattibilità di Pini Group, chiamata ad esprimersi su 6 scenari: tra cui il prolungamento della Trento-Malè fino a Mattarello o la Trento-Malè fino al Desert con il tram che fa Spini-Mattarello. Per fare un esempio: un conto è interrare solo la linea storica, un altro è prevedere anche i binari della Trento-Malè. Lo studio è atteso a fine giugno.

Rete dei cittadini critico

Intanto continuano le attività propedeutiche ai lavori del bypass. Come da prassi progettuale – informa il Comune – inizieranno in questi giorni le attività tecniche legate ai «testimoni di stato» degli edifici limitrofi al cantiere dell'imbocco nord nella zona di San Martino. Il testimoniale di stato è una perizia giurata corredata da documentazione fotografica ed eventuali elaborati

grafici che serve a conservare la memoria della situazione prima dell'esecuzione di un'opera in modo da poter escludere la possibilità che danni procurati nel corso del cantiere possano essere ingiustamente considerati come già esistenti. Restano i dubbi della Rete dei cittadini. «Rfi ha un atteggiamento omissivo nei confronti della normativa e della salute dei cittadini perché si sta rifiutando di realizzare il piano di caratterizzazione del sedime nelle aree inquinate – considera Paolo Zadra, portavoce della Rete – E ciononostante sono già iniziate le attività preliminari delle demolizioni a San Martino, con il rischio che quelle analisi blocchino i lavori». Invece sulle dichiarazioni dei giorni scorsi di Pietro Patton, «siamo contenti che il senatore abbia espresso le criticità dell'attuale tracciato ma risulta tardivo il suo intervento», fa notare Zadra.