

# LA CITTÀ CHE VERRÀ » IL FUTURO DEI TRASPORTI

di Gianpaolo Tessari

TRENTO

«Il progetto messo sul tavolo dal sindaco offre un respiro futuro importante per Trento. E cambia molto l'approccio complessivo alla Tav. Non vedo motivi concreti per dire che l'interramento non sia realizzabile». La valutazione è del Responsabile del dipartimento infrastrutture e mobilità della Provincia, Raffaele De Col. E a settembre è in arrivo da Rfi il progetto aggiornato.

**Ingegnere, l'idea messa sul tavolo dal sindaco rimescola a situazione.**

«Di più, con le proposte fatte da Andreatta si potranno andare a risolvere altre complessità. Un esempio? Il poter definire una semplicità sulle "quote" a nord della città, ovvero portando tutto sotto terra, non ci sarà più la necessità di fare raccordi in superficie. Si potranno eliminare i sottopassi: con l'interramento non avrebbe più bisogno di esistere il sottopasso di via Verdi. Un "buco" che verrebbe riempito e si tornerebbe ad avere un grande spazio tra piazzale Sanseverino e via Verdi».

**A che punto è nel concreto la progettazione?**

«A settembre Rfi ci darà le valutazioni progettuali. Va sempre sottolineato che queste tipo di infrastrutturazioni spettano alle Ferrovie, quindi allo Stato. Questo passaggio ci darà tutti gli elementi per rimettere mano alle progettazioni che avevamo fatto a suo tempo con loro,

## «Tav, progetto a settembre Via Verdi, addio sottopasso»

De Col, responsabile mobilità della Provincia promuove l'idea del sindaco:

«L'interramento dei binari è realizzabile e consentirà di eliminare i cavalcavia»



Dopo 8 anni, a settembre Rfi presenterà il progetto aggiornato dell'alta capacità. A destra Raffaele De Col

nel 2009. Potranno essere aggiornate con gli aspetti nuovi che sono emersi in questi anni».

**La zona a nord della città,**

**quella che il sindaco definisce "inquinata", potrebbe darvi problemi nello scavo e nella messa in posa della stazione provvisoria?**

«Non è un grosso problema, il sindaco si riferisce al fatto che, a monte di quella parte di città, vi è sempre la Carbochimica. Nel passato c'era una sorta



**“** La bonifica della zona che ospiterà la stazione provvisoria non è un grosso problema

ta in quella zona. Può darsi che nello scavare i materiali le trafilature dei decenni ci diano dei campioni del terreno particolari. I sondaggi che a suo tempo abbiamo fatto erano perlopiù legati all'acqua ma Andreatta si riferisce al fatto che si va comunque ad intervenire al limitare di aree ex industriali a forte impatto di depositi.

**L'interramento dei binari in città non è più un tabù, vi è l'ottimo lavoro (fatto a tempi di record) a Lavis.**

«Certo, ma a nessuno sfugge che una cosa è parlare di Lavis, con la Trento-Malè, un'altra è la città con la ferrovia del Brennero. Nel capoluogo transitano 160 treni al giorno e 15 milioni di tonnellate di trasporto merci all'anno. E non appena si aprirà il traforo del Brennero sono cifre destinate a crescere in modo notevole: ecco allora che lo spostamento in by-pass sulla città diventa fondamentale. Ma con questa condizione, ovvero con il traffico su binari che non attraversa più Trento, lo scavo per l'interramento potrà usufruire di tempi veloci, proporzionati a quelli dello scavo di Lavis».

**Il commissario governativo Facchin ieri parlava della necessità di avere un'unitarietà politica: che i problemi tecnici, a confronto, sono minori.**

«Posso solo dire che una volta che hai le idee chiare e l'approvazione della politica i profetti si realizzano. Per tornare all'esempio di Lavis, i lavori si sono voluti fare ed i problemi si sono affrontati e risolti».

di trafilatura di inquinanti che, da quello stabilimento, scendevano verso valle. Un aspetto che è stato risolto con la barriera idraulica che è stata sistema-