

FERROVIA

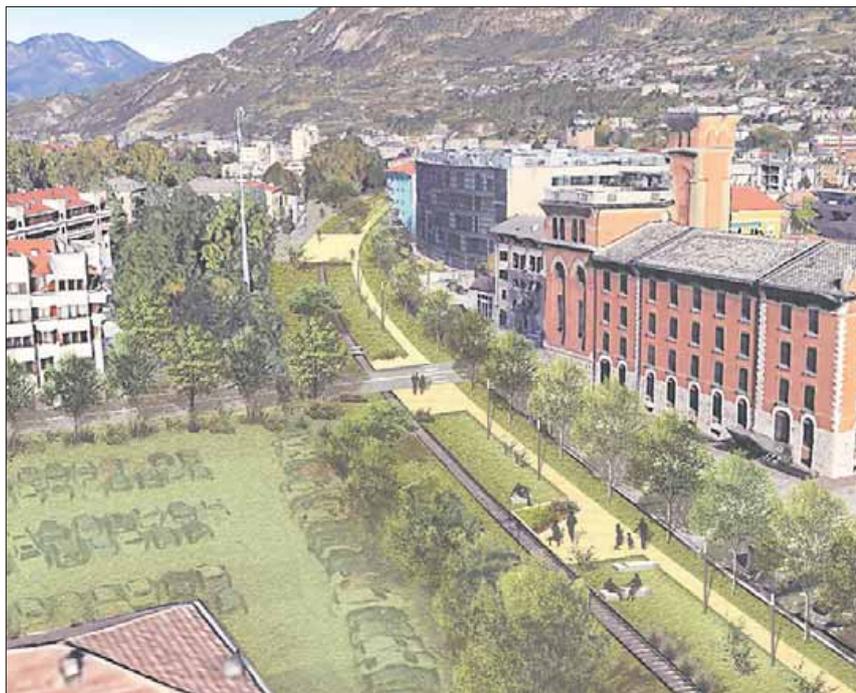
Le tante domande dei cittadini, preoccupati per sorgenti, interramenti, carotaggi, accesso ai progetti ed effetti futuri

Merci da una parte e gente dall'altra

Rumore, sbancamenti, trincee, treni ad alta capacità, affari immobiliari, sorgenti a rischio, il corridoio scandinavo-mediterraneo, merci da una parte e passeggeri dall'altra. E ancora, le intuizioni urbanistiche di Busquets, la ferita della rettificazione del fiume Adige del 1854 e la famosa "Trento del futuro". Sono innumerevoli i temi al centro del "Progetto integrato" che, se portato a termine, ridisegnerà per sempre l'assetto territoriale della città e dell'intera valle dell'Adige.

Al termine di un webinar informativo, una volta si chiamavano incontri sul territorio, Comune di Trento, Provincia e Rfi (Rete ferroviaria italiana) hanno raccolto le tante domande e risposte emerse dal confronto con i cittadini di Povo e Villazzano.

L'idea ora al centro del "Progetto integrato" è che da una parte verrà potenziato il traffico merci con la linea ad alta capacità che collegherà Innsbruck, Tunnel di base del Brennero, Fortezza, Bolzano, Trento, Rovereto e Verona, prevedendo una circonvallazione ferroviaria che bypasserà Trento in galleria sotto la collina est (il cosiddetto lotto 3). Dall'altra verrà realizzata una linea solo per i passeggeri, interrata in centro per 2,5 km, con la stazione dei treni sotterranea all'altezza di Piazza Dante e la confluenza della linea della Valsugana a sud e della Trento-Malè a Nord. Questo porterà all'aumento dei terreni a disposizione, sia per parchi che per le case, l'eliminazione dei sottopassi e un nuovo rapporto con il Fiume Adige, la riqualificazione dello scalo Filzi, un nuovo uso dell'edificio storico di Angiolo Mazzoni (la stazione), il recupero di San Lorenzo e una nuova stazione autocorriere all'ex Sit. Una fase intermedia, che comunque durerà anni, vedrà i passeggeri che useranno la stessa linea del by-pass per il trasporto merci, con l'ex scalo Filzi come stazione temporanea.



Il rendering dell'ipotesi di interrimento dell'attuale ferrovia per 2,5 km in centro città

Le istituzioni giustificano il rafforzamento della linea ferroviaria con l'aumento del traffico ferroviario, sia per i nuovi collegamenti a nord che per la «saturazione» della A22; inoltre questo migliorerebbe «l'attrattività della città dal punto di vista dell'offerta turistica, culturale, scientifica», entrando anche «in concorrenza con i trasporti aerei». Quanto al by-pass di Trento, a «lungo periodo è previsto il completamento del quadruplicamento dell'intero asse attraverso il lotto di completamento 5 a nord (Bronzolo - Trento nord) e la Circonvallazione di Rovereto con il lotto di completamento 6 a sud (Rovereto - Pescantina)».

Uno dei temi più sentiti è quello della partecipazione. Per capirci un po' di più ci si dovrà rivolgere al "Servizio rigenerazione urbana e mobilità", creato apposta per il Progetto integrato. Per quanto riguarda la Provincia sono previsti «un sito web istituzionale» e «uno spazio fisico informativo - Infopoint», mentre per quanto riguarda il Comune, che si occuperà dell'interrimento cittadino, si parla di «un eventuale concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica delle aree interessate dal progetto». Alla cittadinanza preoccupata dei son-



Tutta la zona della Stazione autocorriere e badia di S. Lorenzo cambierà radicalmente

daggi geognostici, portati avanti con dispiegamento di forze di polizia, come accaduto a Povo o a Mattarello, viene risposto che questi sondaggi sono «necessari» e che «il dispiegamento delle forze di polizia a Povo si è purtroppo reso necessario per prevenire le situazioni di ostacolo alla corretta esecuzione delle indagini». Altro punto dolente è il dibattito pubblico, che potrebbe essere ostacolato dalla necessità di fare in fretta per rispettare i tempi del Recovery Plan, per cui le opere devono essere pronte entro il 2026. «L'iter di approvazione del progetto - rispondono le istituzioni -

verrà dettagliato in funzione dell'inclusione o meno dell'opera tra quelle strategiche del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e della normativa specifica che verrà introdotta». Infine, il tema delle sorgenti, ben 222, che saranno interessate dai lavori di scavo: ai cittadini viene risposto che l'interferenza Dhi (Drawdown Hazard Index) varia «da bassa a molto bassa». L'argomento resta comunque attuale, tanto che ieri sera il Coordinamento No-Tav del Trentino ha organizzato un webinar sul tema: «La circonvallazione di Trento e il rapporto della ferrovia in Trentino: sogno o incubo?» B.G.