

L'OPERA

Si comincerà con le opere preparatorie in contemporanea sia all'Acquaviva che all'ex scalo Filzi. Poi lo spostamento dei binari della Trento Malé per "deviare" via Brennero

Dove corre l'arteria viaria si scaverà infatti a cielo aperto per mettere a dimora i binari, con la trincea che sarà poi coperta per riportare la strada alla sua sede attuale

Bypass, prime ruspe in azione in aprile

Entro l'inizio dell'estate frese al lavoro sia in città che a Mattarello

LEONARDO PONTALTI

Operai e macchinari inizieranno i lavori tra la metà di aprile e l'inizio di maggio. Due mesi e i lavori per il bypass ferroviario del capoluogo scatteranno concretamente.

In maniera poco appariscente, all'inizio: all'Acquaviva con l'avvio delle operazioni di preparazione del sito dove poi inizierà lo scavo dell'accesso sud del tunnel.

In via Brennero, con lo spostamento dei binari della Trento Malé. Attualmente corrono a fianco alla sede stradale nel tratto compreso tra le Fornaci e l'associazione Artigiani, ma dovranno essere spostati verso la linea del Brennero, per rendere più agevole l'allestimento del cantiere.

Poi però i lavori diverranno visibili eccome: verrà realizzata una chicane per non chiudere mai il traffico lungo via Brennero anche quando un tratto di quella attuale verrà letteralmente scavato, prima di tornare al suo posto, con i binari sotto.

Tra il punto in cui, all'ex scalo Filzi, i binari torneranno all'aperto (seppur circa 12 metri sotto il vicino piano stradale) e l'area alle spalle del motosalone Tomasi, verso via Malvasia, i lavori verranno realizzati con scavi a cielo aperto, con il tracciato poi coperto da gallerie artificiali. Avete presente le gallerie di Cadine? Ecco, una cosa simile. Solo poi, alle spalle dell'Unione ciechi e sotto (molto sotto) via Pietrastretta, entreranno realmente in funzione le frese.

Ma qui, saremo già a estate inoltrata. Tornando a quel che accadrà tra due mesi, si partirà con quelle che si chiamano tecnicamente "opere anticipatorie".

Le date - metà aprile, inizio maggio, si diceva - sono ancora indicative, perché tutto dipenderà dal progetto esecutivo, che dovrà essere approntato entro i prossimi 60 giorni. Ma tutto lascia intendere che potrebbero servire anche meno e che comunque da qui a due mesi i lavori partiranno nel concreto.

Anche per l'altro aspetto che più sta a cuore ai cittadini - non solo ai diretti interessati con cui sono già stati chiusi gli accordi per gli espropri - ovvero quello della demolizione degli edifici compresi nella fascia tra l'area a nord di via Malvasia e la palazzina dell'Ac (e di fronte quella che ospita l'auto-scuola Manini), non sono noti al momento tempi certi. Nelle prime settimane di lavoro, infatti, gli interventi si concentreranno a ovest di via Brennero, interamente sull'area dell'ex Scalo Filzi, dove fisicamente sbucherà il tunnel.

I binari "torneranno allo scoperto"



Il rendering dello sbocco del tunnel del bypass all'altezza dell'ex scalo Filzi



La trivella usata per i sondaggi all'ex scalo Filzi

all'altezza di Pittarello e il tracciato proseguirà in trincea (ovvero con il percorso sotto il livello stradale, ma all'aperto) fino quasi a Canova, dove il tratto in pendenza terminerà. Vi saranno comunque tratti coperti, in corrispondenza del cavalcaferrovia delle vittime di Nassiriya: per evitare che la sostituzione della linea a raso con quella in trincea non "porti" nulla alla città, alle spalle della Lidl e alle spalle dell'Al di saranno realizzate gallerie artificiali per coprire le trincee (all'altezza dell'attuale cavalcaferrovia i binari si troveranno 10 metri al di sotto del piano campagna) e permettere così la realizzazione di spazi disponibili, ad esempio per ospitare collegamenti viari o ciclopedonali tra via Maccani e via Brennero. Tra gli elementi ancora da chiarire - e che verranno resi noti quando sarà illustrato il progetto esecutivo, con tabelle di marcia e indicazioni più precise - vi è anche quello relativo all'ordine degli interventi.

Se pare ormai assodato che il tunnel verrà scavato in contemporanea sia da nord che da sud con le quattro frese (due per imbocco) che lavoreranno contemporaneamente, ancora non è stato chiarito se le opere "extra-tunnel" come ad esempio appunto quelle relative alla zona compresa fra via Brennero e Canova saranno realizzate anch'esse contemporaneamente o dopo la partenza dei lavori di scavo con le frese avviate verso il sottosuolo del quartiere di San Martino.

IL CASO Missive poco chiare a inquilini di case "sicure"

Lettere da Rfi, il "giallo"



Sono parecchi i cittadini che negli ultimi giorni sono sobbalzati aprendo la bussola delle lettere. Cittadini a cui per mesi tutti hanno detto che le loro abitazioni erano al sicuro e non sarebbero state interessate dai lavori. E che si sono ritrovati in mano lettere di Italferr con la "comunicazione di avvenuta dichiarazione di pubblica utilità" e l'invito a "fornire ogni utile elemento per determinare il valore da attribuire all'area ai fini della liquidazione dell'indennità di esproprio".

Ma come? Con la data del 10 marzo alle

porte e con vicini e conoscenti interessati dai lavori che hanno già concluso la trafila per l'esproprio?

Le lettere sono state recapitate ai proprietari di alcuni stabili che insistono lungo via Malvasia - a sud degli stabili che saranno demoliti - e di alcuni appartamenti delle Fornaci. Tutti spaesati, confusi, arrabbiati. Pare che le lettere non siano state inviate per errore ma in virtù della possibilità che nella fase dei lavori possano venir utilizzate (tradotto: espropriate o occupate) porzioni di pertinenze di quegli edifici: parti di piazzali, cortili, ad esempio. Insomma, pare esclusa la possibilità che Italferr si sia accorta all'ultimo momento di dover abbattere più case del previsto, ma pare plausibile che qualcuno abbia fatto male i conti, andando a chiedere la possibilità di utilizzare spazi non previsti decisamente fuori tempo massimo.

Probabilmente gli interessati stessi potranno saperne di più chiedendo lumi a Italferr o anche nel corso dell'assemblea pubblica degli abitanti a rischio danneggiamenti indetta per oggi pomeriggio al palazzo della Regione alle 15.30.

NORDEST

Trasporti e logistica: sì alla cabina di regia

Un'intesa tra i territori del Nordest italiano per promuovere e coordinare il sistema dei trasporti, della logistica, nonché l'intermodalità tra strada, rotaia e navigazione, favorendo una mobilità maggiormente sostenibile. È quanto prevede lo schema di protocollo, approvato ieri dalla Giunta su proposta del presidente Maurizio Fugatti, per l'adesione della Provincia assieme alle Regioni Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Veneto e alla Provincia di Bolzano.

L'accordo si estende anche alla Regione Lombardia, in quanto area "cerniera", geograficamente collocata al centro del Nord Italia.

L'intesa prevede la costituzione di un tavolo tecnico di lavoro per definire in un quadro unitario le sfide connesse alle infrastrutture esistenti e future. Tra queste, per il nostro territorio figurano il corridoio del Brennero, l'aeroporto di Verona, la cui società di gestione è partecipata dalla Provincia, e l'interporto di Trento. «Le Regioni Emilia-Romagna, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia e le Province di Trento e Bolzano intendono affrontare in maniera congiunta la promozione del sistema logistico del Nordest - spiega il presidente Maurizio Fugatti - in coerenza con la pianificazione europea e nazionale. Lo scopo è affrontare con approccio strategico i problemi critici dell'ossatura infrastrutturale e lo sviluppo di piani e programmi in sinergia. A beneficio dei territori coinvolti e con un'attenzione rivolta anche alle iniziative di cooperazione transfrontaliera già avviate, vedi ad esempio i progetti legati all'Euregio».

Anche il Nordest dunque si dota di una cabina di regia per la logistica, come nell'esperienza già avviata dal Nordovest (Piemonte, Lombardia e Liguria).