

TRENI

Dovrà essere sciolto il nodo della mega stazione prevista allo Scalo Filzi

70

MILIONI STANZIATI

Il Cipe ha sbloccato questa cifra per iniziare l'anno prossimo il tunnel esplorativo nel tratto trentino

550

MILIONI ACCANTONATI

In cambio l'A22 conferirà la cifra accantonata finora per la realizzazione del progetto dell'alta capacità

8

I COMUNI ATTRAVERSATI

Passa da Trento, Besenello, Calliano, Volano, Rovereto, Trambileno, Vallarsa, Ala

40

CHILOMETRI DI PERCORSO

Il terzo lotto è lungo 40 chilometri ma con le tratte di accesso la lunghezza raddoppia ad 80

400

TRENI AL GIORNO

Le quattro corsie previste dal progetto permetteranno un traffico di 400 treni al giorno

LA SPESA

Il terzo lotto costerà

1,6
miliardi



Alta capacità, riparte anche la Via

La procedura interrotta verrà a breve sbloccata

La delibera del Cipe che ha sbloccato 70 milioni di euro per partire in tempi brevi con la realizzazione di un tunnel esplorativo rimette in moto l'iter di realizzazione della tratta trentina dell'alta capacità ferroviaria. Tra i primi effetti ci sarà a breve la ripresa dell'iter di Valutazione di impatto ambientale dell'opera. «La Via era stata accantonata all'inizio dell'anno per decisione di Rete Ferroviaria Italiana, che nell'incertezza sui tempi e visto il lungo stop aveva valutato inutile l'accantonamento di risorse» ricorda il commissario straordinario per le tratte di avvicinamento al tunnel di base Mauro Fabris. Ora però che il Ministro Lupi, dando seguito agli impegni presi con il presidente della Provincia Alberto Pacher, ha riavviato le procedure sul terzo lotto dell'alta capacità, quello che interessa il territorio provinciale, si riprenderà da dove ci si era interrotti tre anni fa.

Il copioso incartamento spedito a Roma nel 2010 teneva conto del dibattito e delle osservazioni raccolte sul territorio. Osservazioni che riman-

gono valide fino a prova contraria anche oggi. Fermo restando che proprio il tunnel esplorativo che verrà realizzato a partire dal prossimo anno potrà servire per avallare o correggere le scelte progettuali raccogliendo informazioni sulla natura e la struttura del sottosuolo lungo il tracciato previsto. Queste informazioni verranno poi buone in sede di redazione del progetto definitivo ed esecutivo.

Il dibattito sull'impatto dell'opera a livello locale era stato particolarmente intenso per quanto riguarda il rapporto tra il tracciato dell'alta capacità e la città di Trento. Il progetto di massima prevede in particolare la realizzazione di una circonvallazione in galleria lunga, che si infila sottoterra a sud di Mattarello per sbucare a nord della città. È però prevista una bretella di collegamento con la linea attuale; sotto al Calisio si pensa ad una biforcazione con uscita dei binari a nord dell'ex Scalo Filzi. La parte che aveva fatto molto discutere era quella che prevede la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria proprio sopra lo Scalo Filzi, un grande immobile con valenza anche di tipo commerciale che avrebbe dovuto cancellare e sostituire l'attuale stazione di piazza Dante. Un progetto di grande impatto che non è piaciuto all'amministrazione comunale che ne ha dato, almeno in quella versione, parere negativo. È uno degli aspetti del progetto che la procedura di Via dovrà riprendere in mano e che dovrà presumibilmente andare



La stazione

La stazione internazionale prevista allo Scalo Filzi è una struttura su più piani, tre fuori terra, e con due livelli sotto strada. L'idea è quella di un grande scalo passeggeri che mette in connessione i transiti di diversa natura: la nuova linea ad alta capacità, la linea storica in superficie, la linea metropolitana urbana e la nuova linea della Val Sugana. Il costo ipotizzato è di 40 milioni di euro solo di costruzione, senza considerare gli impianti tecnologici.

verso una radicale correzione. La zona di Trento Nord è una delle tre dove il progetto prevede che il tracciato dell'alta capacità sbuchi all'aperto. Un altro tratto (per ragioni di sicurezza si è deciso di uscire al massimo ogni venti chilometri di galleria) è quello tra Acquaviva e Besenello, 3 chilometri e 600 metri dove il tracciato si affianca alla linea attuale. Eppoi nella parte sud un'altra uscita a Marco di altri 3,7 chilometri.

In tutto il lotto numero 3 si sviluppa per una quarantina di chilometri. È prevista la realizzazione di quattro binari per una capacità complessiva in una prima fase di 250 treni al giorno che potranno diventare 400 a lavori ultimati. Oltre al traffico merci anche una parte del traffico passeggeri potrà viaggiare sulla nuova linea, che secondo i piani potrebbe essere pronta nel giro di un decennio, per l'anno 2024.