

Bypass, a ottobre i primi cantieri

Nel 2023 il via allo scavo del tunnel

Capoluogo, si parte con la demolizione delle case e l'interruzione della Trento-Malè. Il calendario di Italferr si sviluppa su 1.410 giorni. A maggio 2026 la fine dei lavori

L'opera

● Il bypass ferroviario è un intervento che sposterà il passaggio dei treni in galleria, nell'ambito del quadruplicamento della linea del Brennero

● Il nuovo tunnel ferroviario correrà sotto la collina est

● L'ingresso è previsto nella zona dello Scalo Filzi e di via Brennero, dove verranno abbattuti anche alcuni edifici

● Il bypass tornerà in superficie solo a sud del capoluogo, nella zona dell'Acquaviva

● Numerose le proteste contro l'intervento: la richiesta è di valutare un altro tracciato in destra Adige

TRENTO I lavori per la costruzione della circoscrizione ferroviaria inizieranno tra otto mesi, in ottobre. Si inizierà a scavare la montagna per la realizzazione della galleria più tardi, nel luglio del 2023, ma i cantieri e le opere propeedeutiche e anticipate — quelle che maggiormente impatteranno sulla città e in particolare sulla mobilità — inizieranno quest'anno. Anche l'interruzione della Trento-Malè, anche le demolizioni delle case e dei fabbricati che «interferiscono» con l'esecuzione del progetto.

Il documento «Tempi di realizzazione degli interventi» è una paginetta contenuta nella Relazione generale di Italferr. L'intera opera, dalla data zero fissata circa a fine luglio con il Progetto esecutivo, gli appalti e tutti i nulla osta, si sviluppa su un calendario di 1.410 giorni, con il «fine lavori» fissato per il maggio del 2026. Il primo passo è quello della Relazione di sistema e del Piano di progettazione, ma anche quello del Progetto esecutivo delle cosiddette «opere anticipate». Una settantina di giorni, perché poi si parte, per rispettare i vincoli temporali fissati dal Pnrr al 2026. Fin da subito — quindi dal luglio di quest'anno — si prevede l'«approvvigionamento frese»: si ordinano le quattro «talpe» che da sud e da nord aggrediranno la montagna per scavare le due canne di cui si compone la galleria che da Mattarello percorrerà il fianco est della città per poi sbucare a San Martino. Ci vorrà un an-

no per l'ordine e la realizzazione di questi macchinari, che non si comperano già pronti ma devono essere assemblati su misura: 310 giorni, per la precisione, così come da cronoprogramma.

Lo scavo poi inizierà a metà del 2023. Ma prima ci sarà tanto da fare, le opere propeedeutiche e anticipate. Inizieranno nell'ultimo trimestre del 2022. Si tratta dei lavori preliminari, quelli che servi-

Le scadenze

Per gli interventi sotterranei, quindi quelli delle frese, si calcolano 760 giorni

ranno per «fare strada» alle frese che entreranno nella montagna. A sud e a nord. Nel progetto si tratta delle sigle «GA01», «GA02», «TR02» e «TR03». Le prime due si riferiscono alle gallerie artificiali che serviranno come imbocco, a livello della futura linea merci, a ridosso della montagna che poi andranno a scavare le frese: in via Brennero, con la prevista interruzione del traffico veicolare, e in località Acquaviva a Mattarello. Le altre due sigle si riferiscono invece alle trincee da scavare sempre in località Acquaviva e a nord sullo scalo Filzi. In quest'ultima zona è prevista fin da subito la demolizione delle case e delle strutture interferenti. Nella stessa fase

4

Sono le talpe che aggrediranno la montagna cittadina

è previsto lo stop alla Trento-Malè, la demolizione della stazione a Trento nord «zona commerciale» e — forse, ma non è specificato — lo spostamento del Lavisotto che da ovest verrà spostato a est della linea ferroviaria, percorrendo così via Brennero sopra la massicciata ora occupata dai binari della Trento-Malè. Lavisotto che in quel tratto sarà a cielo aperto, per poi essere tombato più avanti, passando anche di fronte all'uscita dei mezzi della caserma dei Vigili del Fuoco per poi costeggiare il parco di piazza Centa a nord e curvare poi a sud ricongiungendosi al canale già esistente in via Petrarca.

Per realizzare tutto questo dovranno essere attrezzati tutti i cantieri, anche le aree di deposito. Anche quella che sorgerà sulle aree inquinate di Trento nord, ex Sloi e Carbochimica, dove dovrà essere posizionato il «capping», lo strato isolante che dovrebbe evitare il contatto con i terreni contaminati sottostanti.

Nel cronoprogramma di Italferr — che progetta per Rfi — l'esecuzione lavori della circoscrizione di Trento, la costruzione vera e propria del bypass ferroviario, durerà poco più di mille giorni, a iniziare dal luglio del 2023. Per i lavori in sotterraneo, quindi il lavoro delle frese, si calcolano 760 giorni. Per l'«attrezzaggio linea» meno di un anno, per la precisione 300 giorni. E poi il «fine lavori» nel maggio del 2026.

Donatello Baldo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mattarello L'imbocco della circoscrizione ferroviaria a sud del capoluogo