



Bypass di Trento: primi ritardi La chicane slitta a marzo

A ottobre inizio scavi in area Filzi per la stazione temporanea

di **Simone Casciano**

I lavori del bypass ferroviario di Trento sono già in ritardo. È questo quello che è stato certificato durante la presentazione, alla circoscrizione del Centro storico-Piedicastello, delle prossime opere che verranno realizzate perché previste dal progetto esecutivo di fase A. Non ne fanno parte, e quindi



Garantiremo l'accesso a case e esercizi senza bloccare il traffico

non se n'è parlato: la galleria vera e propria, con entrata a Trento nord e uscita a sud, e nemmeno le opere che dovranno essere realizzate a nord dello scalo Filzi e quindi

vicino alle aree Sin Sloi e Ex Carbochimica. Ne fanno parte: la chicane di via Brennero, la galleria artificiale che passa proprio sotto alla strada e la trincea dello scalo filzi che ospiterà la stazione temporanea. E proprio il cronoprogramma

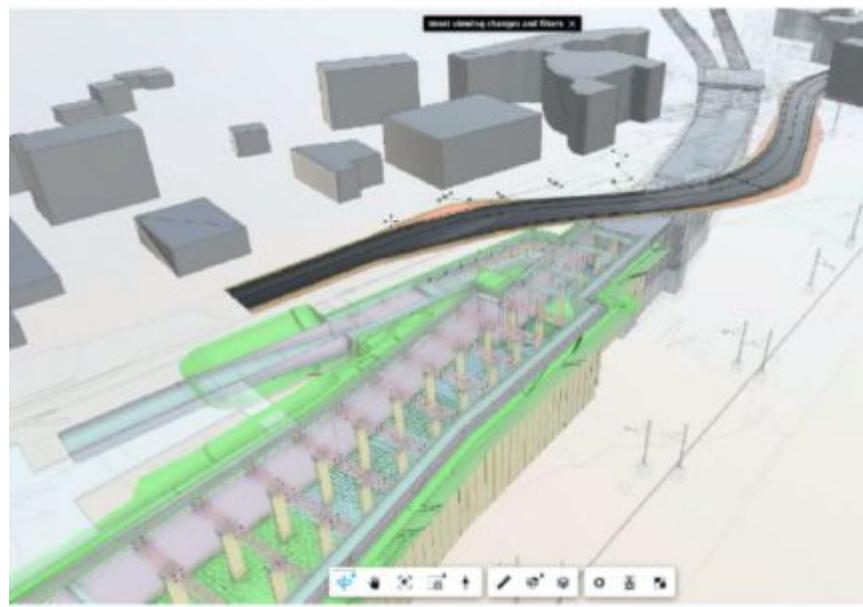
della chicane di via Brennero a indicare che le lavorazioni sarebbero in ritardo. La deviazione temporanea della sede stradale era prevista infatti a partire da dicembre 2023 fino a marzo 2024. Nel nuovo cronoprogramma presentato da Guido

Venturini, coordinatore di Tridentum, la chicane è invece slittata a marzo 2024 con ripristino della normale viabilità a giugno. Un ritardo rispetto alle previsioni precedenti di circa 3 mesi. L'incontro è stata l'occasione per comprendere le

lavorazioni finali del progetto di fase A. In particolare la realizzazione della trincea che ospiterà la stazione temporanea in area ex scalo Filzi e la galleria artificiale che farà transitare i treni al di sotto della sede stradale. I primi lavori a partire, già a metà ottobre, saranno quelli relativi alla trincea in area Filzi. Sarà realizzata con 4 binari e attrezzata con accesso in entrambe le direzioni. Una struttura pensata per poter già essere coperta. Sull'area Filzi era stata chiesta una caratterizzazione ma più a nord a partire dall'ex casa cantoniera. In quella zona si trovano invece al momento dei cumuli di materiale, sono stati fatti dei sondaggi e se ne faranno altro per definirne lo stato e il successivo smaltimento. Un mese dopo l'inizio dei lavori in trincea, quindi a metà novembre, cominceranno sia l'intervento di consolidamento del versante lato nord, sia quelli relativi alla galleria artificiale. Si tratta

di un intervento complesso che oltre a deviare la strada necessita di spostare anche tutti i sottoservizi che passano al di sotto di essa. «Per questo motivo grazie alla collaborazione degli enti gestori abbiamo realizzato una mappatura di tutti i sottoservizi – ha spiegato Venturini – L'obiettivo è spostarli il più velocemente possibile e senza creare disagi, ma qualche lieve inconveniente potrebbe esserci». A marzo sarà poi la volta della chicane di via Brennero. «Siamo riusciti a trovare una soluzione viabilistica che continuerà a garantire l'accesso a tutte le abitazioni e agli esercizi in entrambi i sensi di marcia – garantisce Venturini – Inoltre, utilizzando corsie preferenziali per l'accesso ai cantieri minimizzeremo i disagi al traffico». A maggio dell'anno prossimo ci sarà infine la deviazione temporanea del canale Malvasia. Tutti questi interventi termineranno tra giugno e luglio. Rimangono aperti i quesiti riguardo la caratterizzazione delle aree inquinate, domande a cui si dovrà dare risposta. Intanto un emendamento a firma Testor è stato depositato in Senato per garantire che le risorse stanziare in finanziaria per i sondaggi potranno essere usate non solo nelle aree Sloi e ex-Carbochimica, ma anche in quelle limitrofe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Prospetto

Un rendering in cui si vedono sia la chicane temporanea di via Brennero sia la trincea realizzata in zona ex scalo Filzi

Il progetto | Caccia alle risorse, ma non per il trasporto passeggeri

Rovereto: priorità alle merci

Dividere in lotti i lavori relativi all'interramento della ferrovia. Dando priorità alla realizzazione di quelli per il trasporto merci e lasciando a ragionamenti futuri quelli per i passeggeri. Anche per il bypass ferroviario di Rovereto, Rfi sembra voglia replicare lo stesso schema adottato a Trento: dividere le due partite, cercando di completare prima quella delle merci. Si è parlato anche di questo in occasione dell'incontro dell'osservatorio provinciale per le opere relative al tunnel modale del Brennero. Rfi ha fatto il punto sui progetti relativi a Rovereto. Di confermato c'è che il tracciato interrato dovrebbe andare da Acquaviva a Marco

di Rovereto. Uno scavo a 70 metri di profondità che lascerebbe uno spazio sovrastante dove realizzare un eventuale interrimento della linea passeggeri. Eventualità da considerare però solo in futuro. Al momento non ci sono le risorse nemmeno per la linea merci anche se Rfi è fiduciosa che, trattandosi di un progetto collegato al tunnel del Brennero, i finanziamenti arriveranno. Ragione per cui vuole farsi trovare pronta e con un progetto in mano quando le risorse arriveranno. Rispetto alla prima bozza uscita nei mesi scorsi non ci sono grandi novità. Rfi ha detto di aver recepito le richieste del

Comune, preoccupato dei disagi per l'uscita a Marco, e di essere al lavoro per minimizzare i disagi. Non è ancora chiaro se questo sarà fatto spostando più a sud l'uscita della galleria o con accorgimenti nella zona che era già stata individuata. Risposte che dovrebbero arrivare a stretto giro anche se l'imminente partita elettorale potrebbe allungare i tempi. Per il futuro del trasporto passeggeri, e di un suo possibile interrimento, si dovrà invece aspettare. Certo che a Rovereto è aperta anche la partita del collegamento ferroviario con il Garda e se ne dovrà tenere conto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

