

IL PROGETTO

Quattro frese all'opera e tempi contingentati per meritarsi i 930 milioni di finanziamenti europei del Pnrr. Entro il 29 novembre il coordinatore del dibattito pubblico

IL TRACCIATO



TUTTO IN 4 ANNI

Primi treni nel 2026

Nella zona commerciale nord il capolinea della Trento-Malè

FRANCO GOTTARDI

Possibile che un mega progetto del genere, un doppio tunnel in galleria di cui si discute sulla carta da quasi vent'anni, possa essere pronto entro il 2026? Di fronte allo scetticismo che aleggia sulla tempistica, il progetto di fattibilità elaborato da Italferr e reso pubblico da giovedì pomeriggio sul sito del Ministero delle Infrastrutture mette sul piatto un cronoprogramma dettagliato secondo il quale la circonvallazione sarà in grado di far transitare gli almeno 260 treni merci al giorno previsti a partire già dai primi giorni del luglio 2026.

L'iter. Il prossimo passaggio dopo la pubblicazione del progetto di fattibilità sul sito è la nomina del "coordinatore del dibattito pubblico", nuova figura e nuovo passaggio previsto dalla legge per gli interventi con procedura semplificata finanziati dal Pnrr. La nomina dovrà essere fatta entro il 29 novembre, contestualmente alla redazione di un "dossier di progetto". Da quel momento ci saranno 45 giorni di dibattito, nei modi e nelle forme indicati dal ministero; poi altri 15 giorni per redarre la relazione conclusiva del dibattito pubblico. A quel punto si potrà organizzare la conferenza dei servizi tra gli enti interessati, che potrà introdurre correttivi e modifiche marginali, fino ad arrivare alla pubblicazione del dossier conclusivo. Da quel momento potranno partire le procedure di gara, di esproprio e le progettazioni esecutive.

I tempi. Il cronoprogramma allegato al progetto indica in 1.410 giorni non consecuti-

Tracciato di 14 chilometri di cui 11 in doppia galleria parallela con binario singolo a 40 metri di distanza

vi la durata complessiva dei lavori. Meno di 4 anni per un'opera da quasi 1 miliardo di euro. Nel dettaglio si conta di partire nella seconda metà del 2022 con la realizzazione della progettazione esecutiva ma contemporaneamente potranno iniziare anche parte delle "opere anticipate", cioè quelle lavorazioni come l'apprestamento delle aree di cantiere, la preparazione degli imbocchi e l'approvvigionamento delle frese che effettueranno poi i buchi per le gallerie. Tempo un anno e si potranno avviare, nel luglio del 2023, gli scavi veri e propri. Le opere in sotterraneo, che andranno di pari passo con l'allestimento delle trincee esterne, saranno effettuate con quattro frese in contemporanea, due che scaveranno da nord e due da sud. Si pensa siano necessari 760 giorni. Poi altri 350 giorni, dall'estate 2025 fino a giugno 2026, per attrezzare la linea.

Il tracciato. La variante in circonvallazione partirà a sud in località Acquaviva con deviazione dalla linea storica, a cui si ricollegherà dopo 14 chilometri, di cui 11 a doppia canna con binario singolo, a nord dell'ex scalo Filzi. Dall'Acquaviva, poco dopo il cavalcavia della statale, la circonvallazione

ne si svilupperà in corrispondenza della sede attuale per 400 metri per poi infilarsi in galleria sotto via Nazionale. Le due gallerie sotto la montagna correranno parallele a una distanza di 40 metri l'una dall'altra per poi tornare a riavvicinarsi in prossimità dello sbocco a nord. La profondità media a cui si scaverà è di 120 metri con una punta massima di 240 metri. I tunnel torneranno a curvare verso la valle dell'Adige e passeranno a una profondità di poco più di dieci metri all'altezza di via Malvasia, a Trento nord, dove dovranno essere sacrificati 11 edifici. Poi sotto l'ex scalo Filzi nuova curva verso nord per risalire in trincea fino a ricollegarsi con la linea storica. Il progetto prevede inoltre la realizzazione di una nuova fermata della Trento-Malè, con due binari serviti da marciapiedi e un sovrappasso, che diventerà il capolinea a "Trento Nord zona commerciale" perché sarà poi dismessa la tratta finale, fino a Trento centro. **Quadro economico.** Il costo dell'intervento è calcolato in 960,23 milioni di euro. La maggior parte, 930 milioni, arriverà dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Altri 6,9 milioni sono risorse statali già stanziante mentre la copertura del fabbisogno residuo per 24 milioni è stata richiesta nell'ambito della legge di bilancio 2022.

La maggior parte della spesa, il 71,22% pari a 683,87 milioni, è prevista per le lavorazioni, compresi 11,05 milioni di progettazione esecutiva. Ci sono poi tra gli altri 28,66 milioni di oneri per la sicurezza, 30,48 milioni di direzione lavori, 53,90 milioni per espropri e acquisizione delle aree, 11,62 milioni per il monitoraggio ambientale, 77,27 milioni per affrontare gli imprevisti.

L'IMBOCCO NORD



L'IMBOCCO SUD



LA POLEMICA

Nel progetto previsto solo lo spazio per realizzare lo scalo provvisorio

Manca la stazione all'ex scalo Filzi

Non sarà una vera e propria stazione sotterranea quella che verrà realizzata sotto l'ex scalo Filzi, o almeno non come uno se l'aspetta, attrezzata di tutto punto con accessi, scale mobili, biglietterie e tutto quanto serve a una stazione ferroviaria di un capoluogo di provincia. E infatti il progetto di fattibilità tecnico economica della circonvallazione ferroviaria di Trento lo definisce nella relazione istruttoria come uno «spazio per la predisposizione della futura stazione provvisoria di Trento». È la conferma che nei 936,9 milioni di euro già stanziati per realizzare l'opera manca in realtà questo elemento, che diventerà fondamentale per dare corso alla seconda parte del sogno cittadino: l'interra-

nodo irrisolto, è l'impatto che il nuovo tracciato per l'alta capacità avrà su alcune parti di città, in particolare in corrispondenza degli imbocchi, in zona Acquaviva a sud e tra via Malvasia e via Brennero a nord, dove è previsto l'abbattimento di 11 edifici, tre dei quali a carattere residenziale. La pubblicazione del progetto rende ora espliciti e dettagliati identità delle proprietà da sacrificare e importi corrisposti. Lo fa con modalità che hanno indignato i diretti interessati, di cui si fa portavoce il presidente della circoscrizione di Mattarello Alessandro Nicolli. «Mi spiace molto - sbotta - che il sindaco non abbia avuto l'accortezza di contattare le persone coinvolte e trovo inaccettabile che certe

comunicazioni siano state date con un post su Facebook». Oltre ai terreni da espropriare Nicolli è preoccupato per i 18 ettari di occupazioni temporanee, che trattandosi di aree agricole rischiano di fare comunque danni permanenti. Inoltre ci sono località, anche abitate, che dalle carte sembrano a rischio isolamento e su cui il presidente della circoscrizione chiede chiarimenti immediati. «Ho contattato tutti quelli che ho potuto, almeno la metà degli interessati» ribatte l'assessore Facchin. Certo ora il Comune, assieme a Rfi e Provincia, avrà modo di spiegare e approfondire. A partire dalla fase del pubblico dibattito, novità prevista dalla legge. F.G.



Il progetto di nuova stazione della Trento-Malè in zona commerciale