

**Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento**

Piazza Dante 15, 38122 Trento

Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615

uff.stampa@provincia.tn.it

**COMUNICATO n. 3089 del 28/10/2023**

**Il commissario straordinario alla viabilità Cesarini Sforza respinge l'ipotesi alternativa al sottopassaggio stradale di Spini di Gardolo**

## **Interrare la ferrovia comporterebbe tempi allungati e il raddoppio dei costi**

**“Interramento della ferrovia a Spini di Gardolo, il progetto è molto costoso e con un iter di realizzazione molto più lungo rispetto al sottopassaggio stradale”. A seguito delle esternazioni dei giorni scorsi circa la possibilità di interrare la ferrovia Trento – Malè invece del tratto di via di Spini, il commissario straordinario alla viabilità Gianfranco Cesarini Sforza bocchia la soluzione alternativa in quanto comporterebbe notevoli complicazioni tra cui anche il raddoppio dei costi e l’allungamento tempi.**

Il sottopassaggio stradale di via di Spini e ciclopedonale di via Palazzine è nato per facilitare l’accesso alla zona industriale e residenziale, ma soprattutto permettere di rimuovere il passaggio a livello della Trento-Malè, generatore di code e ingorghi. A seguito delle novità introdotte dal progetto Nordus, che prevede tra l’altro il potenziamento della linea ferroviaria tra il capoluogo e Lavis con il raddoppio dei binari, nei giorni scorsi si è ipotizzato di interrare la ferrovia al posto della strada. Ipotesi scartata dal commissario Cesarini Sforza. Le criticità evidenziate al progetto alternativo proposto sono numerose e vanno dalla necessità di costruire una stazione interrata all’interferenza con il futuro deposito di Trentino Trasporti: “Se da un punto di vista paesaggistico l’interramento della ferrovia costituisce senz’altro un elemento positivo di valore significativo – chiarisce Cesarini Sforza – dall’altro evidenzia diverse criticità. Innanzitutto il progetto elaborato non affronta il problema del passaggio a livello di via Palazzine per il quale si può mantenere il progetto attuale oppure anticipare l’interramento della ferrovia di altri 270 metri, ma a quel punto ci sarebbe da valutare l’interferenza con il binario in direzione del futuro deposito di Trentino Trasporti. Inoltre ci sarebbe la necessità di abbassare la fermata di Spini attualmente in superficie, al livello dei binari con tutte le problematiche che ne derivano (luogo confinato, vie di fuga, illuminazione, ventilazione, servizi all’utenza e accessibilità per disabili), di predisporre un percorso alternativo per i sottoservizi che la linea interrata andrebbe a intercettare, e di affrontare il problema dell’interferenza con la falda presente per una lunghezza e profondità maggiori rispetto al progetto provinciale”.

Si aggiungono anche problematiche riguardo gli aspetti normativi - la proposta non è prevista né nel Pums né nel Prg di Trento - ambientali e di circolazione di accesso alla zona industriale, ma soprattutto lieviterebbero tempo e costi di realizzazione: “Il solo tempo di progettazione – conclude Cesarini Sforza – può essere stimato in un anno nella previsione più ottimistica e la linea Trento Malè rimarrebbe interrotta ben oltre l’anno e mezzo previsto dalla pianificazione comunale. A livello di costi servirebbero almeno 2 milioni di euro per la progettazione, più altri 56 per la realizzazione del sottopassaggio ferroviario, più del doppio del sottopassaggio stradale che è di circa 25,5 milioni di euro”.

(pt)