

IL PROGETTO

L'ingegner Giuliano Franzoi rassicura sull'impatto dello scavo e il passaggio dei treni merci: «Saranno adottate tecniche per evitare la trasmissione delle vibrazioni»

Dalla prossima settimana, Trento Lab aperto al pubblico per raccogliere osservazioni sulla circonvallazione ferroviaria e sugli altri interventi di rigenerazione urbana

Tre edifici giù, non le Fornaci

Le aree inquinate ad uso cantiere e la bonifica in capo a Rfi

DOMENICO SARTORI
d.sartori@ladige.it

A preoccupare è il fatto che si debba procedere in fretta, accorciando i tempi, anche quelli della partecipazione pubblica. Perché la grande opera va realizzata, pena la perdita di finanziamento del Pnrr (930 milioni di euro). E finché Rfi non renderà ufficiale il progetto della circonvallazione ferroviaria, dubbi e perplessità sono destinati ad alimentarsi. Alcuni punti fermi, all'indomani della serata nosce con il Comitato S. Martino, si possono però fissare. Le «Fornaci» non si toccano. Il punto forse più critico è quello dell'innesto nord dei 12 km di galleria a doppia canna, in zona ex Scalo Filzi. È stato addirittura ventilato che sia necessario sacrificare i condomini del complesso «Le Fornaci». «Nel modo più assoluto no, i condomini sono più a nord e non rientrano affatto nell'area di progetto, che è il più contenuta possibile», spiega l'ingegner Giuliano Franzoi, il dirigente del servizio mobilità e rigenerazione urbana che assieme all'assessore Ezio Facchin è in costante contatto con Rfi. «Neppure l'immobile «Pittarello» sarà toccato». Indicativamente, aggiunge Franzoi, gli edifici da abbattere sono tre: quello della Cas-

sa Rurale, quello dell'Acì e quello di Trentino Mobilità, che dovranno trovare un'altra sede. Finanziata anche la stazione. Il presidente della Circonscrizione Centro storico Piedicastello, Claudio Geat, ha avanzato il dubbio, leggendo il piano commerciale di Rfi, che in progetto ci sia solo la circonvallazione ferroviaria, non la stazione ipogea provvisoria all'ex Scalo Filzi. «Non è così», dice il dirigente Franzoi «nel progetto finanziato con il Pnrr è inserita anche la stazione interrata». Non fosse così, sarebbe affossato sul nascere l'intero «metaprogetto» di cui parlano Facchin e il sindaco Franco Ianeselli, in quanto la stazione provvisoria è strategica per poter realizzare l'ipotesi (per ora né progettata, né finanziata) interramento dei binari nel tratto cittadino, da zona Filzi a via Monte Baldo. Prolungamento: un tentativo. Per ridurre l'impatto della grande opera, posto che Rfi prevede il quadruplicamento della linea (da 2 a 4 binari) fino all'interporto di Roncafart, sale la richiesta di prolungare l'interramento verso nord: il sindaco si è pubblicamente impegnato a sollecitare Rfi in tale direzione. Sarebbe però necessaria una modifica del progetto, praticamente pronto, con due conseguenze; aumento dei costi

e tempi più lunghi. Quando invece, come detto, è obbligatorio correre per ultimare i lavori nel 2026. L'apertura del sindaco è politicamente rilevante, ma può realisticamente fare poca strada. «In ogni caso tocca a Rfi fare le valutazioni», dice Franzoi. Le certezze, intanto, sono le seguenti: una stazione interrata a quota meno 11 metri, e la nuova linea merci (quella storica, attuale, resta in superficie) che comincia a riemergere tra il Cavalcavia di Nassirya e l'ex Carbochimica, per portarsi a livello di suolo più a nord, tra il Magnete e il cavalcavia di Canova. Aree inquinate ad uso cantiere. Come anticipato da l'Adige, le uniche aree che potranno temporaneamente essere usate come cantiere del grande scavo (2 milioni di m³, il 40% riutilizzabili) sono quelle inquinate, ex Carbochimica ed ex Sioi. Per due motivi: sono vicine e sono libere, inutilizzate. E visto che lo scavo intercutta gli inquinanti, tocca a Rfi, in accordo con ministero dell'Ambiente, redigere e realizzare un progetto di bonifica. L'impatto delle vibrazioni. Gli abitanti di San Martino e non solo sono in allarme, per l'impatto prima dello scavo e poi per il transito dei treni merci in galleria. «Aiuta il fatto» tranquillizza

Franzoi «che c'è un fronte di roccia alto 30-40 metri all'imbocco. Di lato, lo scavo sarà lontano 300 metri da San Martino e 5-600 metri dal Castello del Buonconsiglio. E sopra c'è uno spessore dai 150 ai 250 metri di roccia. Le tecniche di scavo danno oggi garanzie. Quanto alle vibrazioni causate dai treni in transito, saranno adottati sistemi, come i binari flottanti, che non le trasmettono o le smorzano di molto». Trento Lab aperto al pubblico. «La prossima settimana» anticipa Franzoi «aprirà al pubblico Trento Lab, il centro di via Belenzani dove ogni informazione sui progetti di circonvallazione e rigenerazione urbana sarà resa pubblica e dove saranno accolti anche rilievi e suggerimenti». Il decreto legge «semplificazioni» (n. 77 del 31 maggio) ha ridotto i tempi delle procedure per attuare le grandi opere del Pnrr. Rfi aspetta sia istituita la prevista commissione tecnica Pnrr-Pniec, che dovrà approvare il progetto. Il decreto, che prevede la partecipazione del presidente della Provincia nella Cabina di regia, indica che ci sarà una partecipazione pubblica. Ma in tempi più rapidi. Legge a parte, sindaco e assessore, al Parco della Predara, hanno capito che da tale partecipazione non si può prescindere.



Lo snodo strategico dell'ex Scalo Filzi. Sulla destra, la zona di via Brennero dove alcuni edifici saranno abbattuti (foto Pedrotti)



L'ingegner Giuliano Franzoi (foto Pedrotti)

FUTURA

Nota sulla grande opera

Va ascoltata la cittadinanza

Futura condivide la preoccupazione circa l'accelerazione di iniziare una necessaria partecipazione e discussione circa l'impatto della circonvallazione ferroviaria e del quadruplicamento della linea. «Abbiamo letto le numerose obiezioni sull'opportunità di realizzare l'opera. Abbiamo ascoltato le argomentazioni portate dagli esperti chiamati dal Comitato NoTav del Trentino. Perplessità riguardo all'utilità reale di un'opera pensata venticinque anni fa che, stante la nuova consapevolezza in tema di sostenibilità ambientale, sono più che legittime», annota Futura, consapevole però che il suo inserimento nel Pnrr «sembra rendere particolarmente difficile metterne in discussione la realizzazione». E siccome l'opzione zero «non sembra a questo punto più percorribile, a questo punto può risultare più incisivo e decisivo lavorare per presidiare il «come» la circonvallazione di Trento – e più in generale l'intero quadruplicamento della ferrovia del Brennero – verrà realizzata, chiedendo maggiore coinvolgimento della cittadinanza, cosa che Futura ha già fatto sia a livello provinciale (mozione sulla partecipazione e odg sul dibattito pubblico, approvati entrambi dal Consiglio provinciale) che all'interno del Consiglio Comunale di Trento (mozione da discutere). Crediamo sia importante che le forze sociali e politiche si facciano trovare pronte, perché il tempo per pretendere e partecipare al dibattito pubblico, per portare osservazioni e proposte sarà purtroppo davvero risicato».

IL CONFRONTO

Il sindaco Franco Ianeselli, assediato dalle critiche, tranquillizza: «Questi progetti non si misurano con l'applausometro ma con pareri tecnici fondati e la galleria ferroviaria sotto la collina di Trento è sicura e proprio per questo già finanziata. Vi assicuro che vigileremo su tutta l'opera»

Vibrazioni e inquinamento Tutti i timori della popolazione

A San Martino emerge la rabbia (civile) contro il grande progetto

DANIELE BENFANTI

A un certo punto della serata il sindaco Franco Ianeselli ha dovuto alzarsi in piedi dietro il tavolo dei relatori, prendere il microfono, svestire momentaneamente i panni un po' scomodi di primo cittadino – che si affida ai numeri e alle perizie tecniche – e indossare quelli di ex-sindacalista, per creare maggiore empatia con il pubblico, che iniziava, con gli interventi liberi, a infittire il martellamento di perplessità, dubbi, contrarietà sulla circonvallazione ferroviaria ad alta velocità che entrerà in galleria proprio a ridosso del quartiere, secondo i piani già nel 2026, per non perdere il generoso finanziamento di 930 milioni di euro garantito dal Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza finanziato dall'Unione Europea. Dei circa 200 presenti all'inizio della serata organizzata dal Comitato San Martino, più della metà hanno resistito fin oltre la mezzanotte, l'altra sera, al Parco della Predara. Dal pubblico, interventi articolati, accesi e sentiti, più che domande ai quattro ingegneri presenti al tavolo: «Quanti camion passeranno ogni giorno su via Brennero per i lavori? Vero che saranno previsti 130 mila passaggi a pieno carico in quattro anni di cantiere? Dove verranno collocati gli inerti frutto di scavo, visto che si parla di 2 milioni di metri cubi di materiali scavati? Casa mia traballerà? Devo venderla? Come sarà il paesaggio in via Lavisotto? Avete pensato alle piene dell'Adige?». E se il sindaco a inizio serata aveva scherzato proprio sul fatto di essere l'unico «non ingegnere» tra i cinque relatori del confronto sul progetto ferrovia-

rio, poi ha dato fondo alla dialettica da laureato in sociologia per tenere testa alla contrarietà dei cittadini al progetto di bypass ferroviario sotto la collina est di Trento. Residenti decisamente (ma civilmente) arrabbiati. Interventi a senso unico da parte del pubblico: vibrazioni, instabilità idrogeologica dei pendii del Calisio e della Marzola, inquinamento acustico, disagi per il cantiere che durerà almeno quattro anni, perplessità sull'utilità di una grande opera che pur toglierà traffico dalla gomma (due canne ferroviarie affiancate, con 12,5 km in galleria sotto San Martino) e quartieri collinari, fino a sbucare all'Acquaviva), sfiducia sui tempi, grandi punti interrogativi sulla sostenibilità ambientale del cantiere e dell'opera. Una signora ha strappato parecchi applausi quando ha esclamato: «Da 15 anni Rfi (Rete ferroviaria italiana, che con Comune e Provincia ha siglato il protocollo per il bypass in galleria per i treni merci) ci promette barriere antirumore lungo tutto il tracciato urbano della ferrovia, ma si è fatto finora poco. Dobbiamo credere che un'opera così faraonica, cui si aggiungono i progetti di interramento della vecchia attuale ferrovia e il tram su via Brennero, sarà gestita con efficienza e senza impatti?». Diversi gli interventi che hanno battuto la palma (e i binari...) al di là dell'Adige, chiedendo che si rispolveri in extremis il progetto bocciato dalla Provincia di fare il bypass in destra Adige, da Ischia Podetti a Mori. Idea accantonata, secondo molti cittadini, solo per blandire la categoria degli agricoltori, contrari al consumo di suolo tra vigneti e frutteti. Ianeselli ha ricordato che l'ipotesi destra Adige non sta in piedi: volerla recuperare ora si-



L'assessore Ezio Facchin, il dirigente Giuliano Franzoi e il sindaco Franco Ianeselli al parco della Predara (foto Pedrotti)

gnifica non fare nulla. «Questi progetti – ha ribadito il primo cittadino – non si misurano con l'applausometro ma con pareri tecnici fondati e la galleria ferroviaria sotto la collina di Trento è sicura e proprio per questo già finanziata. Avere la galleria per i treni merci ci permetterà di avere in tempi ragionevoli il modo di interrare la ferrovia sulla vecchia linea passeggeri». La sfiducia dei cittadini, però, è palpabile. Il pubblico ha rumoreggiato quando l'assessore alla mobilità del Comune, Ezio Facchin, ingegnere ed esperto

di ingegneria ferroviaria, ha snocciolato dati e concetti tecnici ma non in grado di rasserenare gli animi: per essere rassicurati, i cittadini preferivano certezze e dettagli che la giunta comunale ancora non ha in mano. «Vi assicuro che vigileremo su tutta l'opera» ha garantito Ianeselli. Ma dalla platea si sono levate voci poco convinte: «Se è il Comune che deve vigilare, dov'è e cosa fa la Provincia? Il Comune si occupa di grandi opere. Le Circonsrizioni di Europa e la Provincia di concetti di Vasco Rossi? C'è qualcosa che

non va». I fronti del dubbio si sono allargati man mano che la serata si inoltrava in una discussione in notturna: «Se per un anno non si riesce a fare un buco in piazza Centa, davvero in quattro anni avremo un'opera colossale come questa, pronta?». E ancora: «Non parlate più di «metaprogetto»? Per riqualificare i nostri quartieri con opere compensative non occorre fare una stazione provvisoria dieci metri sotto terra e bucare una montagna instabile per trasportare container su treni lunghi quasi un chilometro».

CIRCOSCRIZIONI

Mattarello, Centro storico Piedicastello e Gardolo chiedono un vero coinvolgimento

Niccoli: «È una proposta a senso unico»

«Molti cittadini avranno solo disagi e nessun beneficio. Per molti anni. Giusto riportare dubbi e perplessità». Le circoscrizioni devono assolvere questo compito», Claudio Geat è ingegnere e presidente della Circonscrizione Centro Storico – Piedicastello. Mercoledì sera all'incontro in San Martino si è fatto relatore del documento elaborato dalla Circonscrizione da lui presieduta con l'elenco delle perplessità rispetto alla circonvallazione ferroviaria che ha subito l'improvvisa accelerata data dai 930 milioni destinati dal Pnrr. La Circonscrizione di Gardolo elaborerà un documento con i rilievi relativi al proprio territorio. Quella di Mattarello sta organizzando un incontro pubblico sul tema. La preoccupazione e la mobilitazione dal basso sono palpabili. «L'incontro di mercoledì ci ha dato ben poche risposte da parte del Comune. La bocciatura del vecchio progetto in destra Adige è stata politica e non tecnica, cheché se ne dica», osserva Geat. «Servono fatti, non parole. L'approccio della serata alla Predara – rincara Alessandro Niccoli, presidente della Circonscrizione Mattarello – è stato tutt'altro che partecipativo: ci è stato detto «Il progetto c'è. Andiamo avanti. Se ci saran-



Alessandro Niccoli (Mattarello)



Claudio Geat (Centro storico)



Gianna Frizzera (Gardolo)

no problemi, li affronteremo man mano». Non si fa così, la preoccupazione della popolazione è forte. Mercoledì sera abbiamo scoperto dall'assessore Facchin che le talpe che scaveranno la collina est saranno 4, per fare prima. Due per le due canne da Mattarello; due per le due canne da Trento Nord. Lo abbiamo saputo in un incontro organizzato da un comitato. Come circoscrizioni siamo stati scavalcati». Geat intende chie-

dere al Comune che il progetto preveda almeno l'interramento della nuova ferrovia, una volta uscita dalla galleria a nord di San Martino (zona sede Acì) corra interrata per 2,5 km, fino a Canova o – meglio – all'interporto. «Altrimenti al Magnete, ad esempio, avremmo i treni lunghi e pesanti della Tav sotto casa», spiega. «Io avrei i binari in galleria a cento metri dal pozzo d'acqua che mi mette di irridere ettari di campagna a Matta-

rello» aggiunge Niccoli. «Questo progetto è vecchio di 30 anni. A Mattarello lo scavo passerà a 50 metri dalle case e toccherà oltre 200 fonti d'acqua in collina. Avremo aziende occupate dai cantieri per anni e anni. La competenza del collega Geat ha dato una marcia in più alla possibilità di farci sentire. Siamo ancora a qualche settimana per mettere a punto i dettagli puntuali. Certo, l'altra sera dovevano esserci sia la Provincia che Rfi. Almeno la Pat...».

D. Be.