

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



Sopra in nero il tracciato storico, in rosso la galleria di progetto, in giallo i tratti di accesso
Qui sotto l'elaborazione grafica di progetto degli imbocchi all'ex scalo Filzi e ad Acquaviva



ESPROPRI

Chi in modo lieve chi in maniera pesante, centinaia i cittadini toccati dall'opera: c'è chi vedrà abbattuta la propria casa, chi perderà il podere. Sui vigneti scoppia il caso del valore: Rfi calcola 25 euro a mq. Poi ci sono le occupazioni temporanee e le servitù sulle proprietà

Mattarello perde 5 ettari di campi A nord tutti gli edifici da demolire

E il Comune pensa a una figura di garanzia per aiutare i cittadini



Via Brennero, lato est: abitazioni e laboratorio



Via Brennero lato Ovest: Trentino Mobilità



Lato est: il motosalone e il condomino dietro



Lato ovest: un edificio residenziale



Lato est: un condominio



Un magazzino per la grande distribuzione



Mobilificio in via Brennero



Via sia la cassa Rurale sia la sede Aci

CHIARA ZOMER

Alla voce espropri, il progetto di fattibilità presentato da Rfi prevede una cifra da brividi: 53,94 milioni di euro. E quella da sola restituisce il senso di una realtà: saranno tanti - centinaia - i cittadini toccati, in un modo o nell'altro, dalle conseguenze della grande opera. Qualcuno si vedrà espropriare e demolire la casa - o l'edificio che ospita l'attività economica - altri perderanno terreni coltivati. Alcuni dovranno subire solo l'occupazione temporanea, altri semplicemente dovranno rinunciare a qualche metro di cortile, o di piazzale per le manovre dei mezzi. Tutti monetizzeranno. E forse a qualcuno andrà anche bene, per qualcun altro sarà un dramma, per altri ancora, si tratterà di un sacrificio minimo. Ma ecco, non c'è dubbio che prima ancora di vedere le maxi frese in azione, tanti trentini faranno i conti con il bypass ferroviario. A palazzo Thun lo sanno: «Alcuni proprietari sono stati contattati, contatteremo gli altri - spiega il sindaco **Franco Ianeselli** - Ma quello che stiamo pensando di fare è

DIALOGO

Con alcuni cittadini abbiamo già parlato, con gli altri ci confronteremo. Ma vogliamo per loro un mediatore per assisterli

Franco Ianeselli

mettere a disposizione dei cittadini una persona di reputazione specchiata, un soggetto terzo tra Comune e Rfi, che possa essere punto di riferimento dei cittadini». Perché in molte famiglie ci saranno decisioni da prendere. Dove? Da sud a nord, ecco una prima ricognizione. **Mattarello e i suoi campi.** Finora, parlando di circosvalazione, ci si è sempre concentrati sugli edifici. Il sacrificio di campagna non sarà secondario e Mattarello pagherà il prezzo più alto. Saranno 53.116 i metri quadrati che si prevede di espropriare, di cui 52.232 mq di aree agricole a interesse primario. Ampie il doppio saranno le aree occupate temporanea-

mente: 107.329 metri quadrati. E qui il tema è delicato: i contadini temono l'occupazione parziale per la difficoltà successiva a tornare alla coltivazione. Sia l'esproprio che l'occupazione temporanea verrà monetizzata, naturalmente. E sul quanto non è difficile immaginare che ci sarà da discutere. Come cifre di riferimento, nel progetto di fattibilità, Rfi prevede 25 euro a metro quadrato sia per vigneto che per frutteto. Per quel che concerne l'indennità di coltivazione - di cui ha diritto il proprietario se invece, si calcolano 10,68 euro al metro quadrato.

San Martino ed ex Scalo Filzi, area a nord.

Qui si parla di abbattimenti. Ad est di via Brennero saranno demoliti gli edifici che ospitano l'Acì, la cassa Rurale di Trento, il laboratorio Audiotec (ai cui piani superiori ci sono spazi residenziali), il Moto salone Alpine e la relativa officina, il vicino condominio residenziale di 5 piani. Sul lato ovest invece saranno abbattuti l'edificio - per altro appena ristrutturato - che ospita Trentino Mobilità e il vicino condominio residenziale a due piani. Risalendo via Bren-

nero verso nord, saranno colpiti (uno parzialmente) due capannoni: uno che produce e vende mobili, l'altro usato ad oggi per lo stoccaggio destinato alla grande distribuzione. Il progetto di fattibilità prevede anche qui valori di massima per l'esproprio: per il residenziale si valuta il valore di 2.450 euro per uno stato manutentivo normale e 3.450 se lo stabile è in ottime condizioni. Quanto ai capannoni si valutano i 1.050 euro al metro quadrato, per gli uffici da 1.950 a 2.700 euro, per i negozi 2.200 euro, i box 1.900 euro. Sempre in quest'area, com'è noto, sarà occupata l'area ex Sloi, per lo stoccaggio di materiale.

Perdita di valore.

Non c'è solo l'esproprio. C'è anche la possibilità che un bene pur non espropriato perda di valore. Rfi ha calcolato questa eventualità, soprattutto per una fascia di capannoni produttivi che perderà una fetta di proprietà. Si tratta in massima parte di una parte del piazzale. Ovvio che si riduce il valore della proprietà. Di quanto? Secondo Rfi, tra i 5 e il 20%.

Asservimento.

È il tema più ostico: verrà impo-

sta una «servitù di dominio sottoterraneo per galleria» su alcuni terreni. Il che significa che sarà prevista una limitazione del diritto di proprietà «la cui configurazione varia in funzione dell'opera alla quale sono sottese». E qui è da capire meglio. Perché alcuni proprietari rischiano, per dire, di non poter ristrutturare casa senza l'autorizzazione di Rfi.

Il garante dei cittadini.

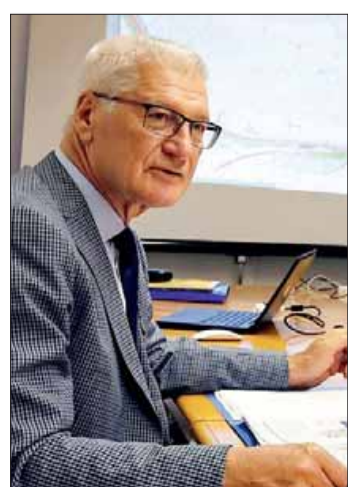
Insomma, l'impatto sui cittadini non sarà indifferente. E per qualcuno potrebbe non essere facile capire, prima ancora che decidere, in una materia che è anche ostica. A palazzo Thun l'hanno capito. E ieri il sindaco Franco Ianeselli annunciava un provvedimento che va nella direzione di dare un aiuto ai cittadini che ne avessero bisogno: «Da alcuni cittadini che subiranno l'esproprio siamo già stati, da altri andremo. Ma una cosa che vorremo fare è nominare una persona terza, che non ha legami con l'amministrazione comunale né con Rfi, che sia un po' mediatore, e punto di riferimento per i cittadini, per il loro dubbio». E di cose da capire in fretta ce ne sono tante, i dubbi sono scontati.

POLITICA Ianeselli: fondi del Pnrr
Fugatti: noi abbiamo trovato i soldi

«I progetti della circosvalazione di Trento hanno una storia ben precisa, non sono stati fatti negli ultimi due anni, e sono stati approvati dalle giunte provinciali e comunali che ci hanno preceduti. Noi però abbiamo trovato le risorse, circa 930 milioni, e che sono stati inseriti negli ultimi 6 mesi da Rfi dopo diversi incontri che abbiamo avuto per chiedere l'ammissione del progetto al finanziamento». Lo ha ribadito ieri il presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti**, durante la conferenza stampa della giunta. Sul dibattito pubblico e le informazioni ai cittadini ha aggiunto: «La Provincia, come sempre è stato, contribuirà al dibattito pubblico». «Ad accelerare la realizzazione della circosvalazione ferroviaria - ha scritto invece ieri il sindaco di Trento, **Franco Ianeselli**, riferendosi anche lui al finanziamento del progetto, - è stato il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), che per l'opera ha stanziato 930 milioni di euro dando a Trento l'occasione quasi unica di ripensare il proprio futuro. Siamo consapevoli del fatto che si tratta di un progetto importante e impattante, peraltro già affrontato da altre città europee, che nei decenni scorsi hanno allontanato i treni merci dai centri urbani. Siamo consapevoli però anche dei tanti vantaggi. Innanzitutto la città non sarà più tagliata a metà dalla ferrovia. In secondo luogo, lo spazio liberato dell'areale ferroviario potrà essere destinato ad altre funzioni e al potenziamento del verde».

LE CRITICHE Circostrizioni combattive. Facchin avverte: «Lo scheletro non si tocca»

Poche le speranze di modifica



L'assessore Ezio Facchin

Tra coloro che contestano tracciato e soluzioni prospettate nel progetto di circosvalazione ci sono le due circoscrizioni del Centro storico e di Mattarello, che sono già al lavoro per elaborare documenti e proposte alternative. Il presidente del Centro storico Carlo Geat in particolare, preso atto che non c'è la volontà di riprendere in considerazione un'alternativa in destra Adige, chiederà quantomeno che si metta mano allo sbocco del tracciato spostandolo più verso nord, in modo da evitare il passaggio ad appena 10 metri sottoterra prima dell'ex scalo Filzi e il conseguente sacrificio di undici edifici, tre dei quali abitazioni civili. «Se non si fa almeno questo il sogno della

nuova circosvalazione rischia di diventare un incubo» dice Geat. L'assessore Ezio Facchin però non lascia grandi margini di manovra: «Questo è lo scheletro del progetto e non potrà essere stravolto. E come aver già gettato i pilastri di una casa. A quel punto potrà anche modificare se necessario le pareti interne e colorarle di una tinta diversa, ma non posso decidere di buttar giù i pilastri e farli da un'altra parte». Fuor di metafora Facchin, che prima di essere assessore in Comune è stato anche commissario straordinario per il tunnel del Brennero, sottolinea come per arrivare a questo progetto ci sono voluti anni di intenso lavoro che non possono essere cancellati.

E ai proprietari degli edifici destinati all'abbattimento, che vorrebbero proporre di fare un tunnel più profondo, oltre i 20 metri, per salvare le loro case, Facchin non lascia speranze: «Sotto gli 11-12 metri c'è una lente di argilla che protegge la falda acquifera per cui non si può scendere di più, né dal punto di vista ferroviario né dal punto di vista idrogeologico». E anche la richiesta, sostenuta questa sì anche dal Comune, di una risalita più a nord per salvare da impatto e rumori anche un pezzo di Gardolo, non sembra possa avere risposte positive. Difficile insomma pensare a novità importanti. Il pubblico dibattito che ora partirà per legge potrà al massimo definire le questioni di dettaglio.