

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA. Operazione a cuore aperto a Trento. Il cantiere da un miliardo e 240 milioni che attraversa il territorio

Bypass: due tunnel di 11 km sotto la città

ANDREA TOMASI

TRENTO. Saranno 14 chilometri di ferrovia, 11 in galleria, da Trento Nord a Trento Sud: un progetto in doppia canna, un percorso ad ostacoli, fra i veleni dei terreni ex Sloi e Carbochimica, le possibili frane della Marzola, un ricorso al Tribunale di giustizia amministrativa (udienza il 24 novembre) e una fetta della popolazione sempre più attenta ed arrabbiata. In mezzo l'amministrazione comunale che, sulla carta, fornisce garanzie e promette che con la circonvallazione ferroviaria sarà possibile coronare il sogno dell'interramento della ferrovia. Il disegno del boulevard portava la firma dell'architetto Joan Busquets,

un sogno messo in soffitta e ora rispolverato: era il 14 marzo 2002 quando entrò a far parte della variante al Piano Regolatore del Comune di Trento. Sindaco era Alberto Pacher, assessore all'urbanistica Alessandro Andreatta. La realizzazione della circonvallazione ferroviaria rimette in gioco quel piano. Il tutto con i soldi del Pnrr. Le cose però sono più complicate del previsto e il bypass - che costerà più di un miliardo di euro - rischia di trasformarsi in un cantiere infinito e in una tagliola per le aspirazioni di carriera del sindaco Franco Ianeselli. Come scritto nei giorni scorsi, il bypass (che prevede la demolizione di una quindicina di abitazioni, cifra stimata per difetto) con passaggio nelle aree contaminate di Trento Nord è una bomba politica, oltre che economica e chimica. Ieri in conferenza stampa l'assessore Ezio Facchin - assessore alla mobilità e alla transizione ecologica, quello che nell'esecutivo di centrosinistra ha preso il posto di Paolo Zanello, spedito a fare il consigliere di opposizione in Provincia - ha spiegato che col nuovo protocollo ci sono tutte le garanzie perché il mega cantiere possa procedere nel migliore dei modi. I

trentini insomma possono dormire sonni tranquilli. Le quattro fresche opereranno solo di giorno, almeno per i primi 200 metri di scavo, spiega il super assessore, ex dirigente di Ferrovie Stato/Rfi. Ed è proprio Rete Ferroviaria italiana l'interfaccia dell'amministrazione pubblica. L'intera operazione dovrebbe concludersi nel 2026 e costare un miliardo e 240 milioni di euro: tempi e costi che - tanti sono pronti a scommetterci - potrebbero mutare. Insomma ritardi e aumento delle spese sarebbero garantiti. All'inizio il progetto doveva costare 930 milioni: circa 300 dalla Commissione europea che finanzia in parte il Tunnel del Brennero e 630 dai fondi del Pnrr. Gli eventuali esuberanti di spesa saranno a carico dello Stato. Questi i soldi necessari per fare il bypass - piombo tetraetile presente nelle aree ex Sloi e Carbochimica permettendo - a cui si aggiungereanno le spese per l'interramento della linea storica (circa 300 milioni), per la realizzazione della quale, prima, si dovrà fare la stazione temporanea (circa altri 20 milioni). Trento si prepara quindi a diventare un grande cantiere a cui gli abitanti si dovranno abituare. E i pubblici amministratori



La linea verde è la ferrovia attuale. La linea rossa è il tracciato del progetto di bypass, entrambe con doppio binario.

cosa dicono? Sostanzialmente niente. Il progetto piace e piacciono i soldi del Pnrr, che però pone una serie di vincoli in materia di rispetto dell'ambiente e di tempi di conclusione. A livello istituzionale gli unici ad alzare la testa sono quelli della Circoscrizione Centro Storico - Piedicastello, con il presidente (nonché coordinatore di tutte le Circoscrizioni territoriali) Claudio

Geat nel ruolo, non facile, di grillo parlante (nella favola del mentitore seriale Pinocchio il grillo non fa una bella fine) a ricordare che il progetto iniziale prevedeva una durata decennale: 10 anni, di cui uno solo per creare consenso. I nuovi accordi prevedono invece una riduzione a tre anni e mezzo. Il tutto - si dice - dovrebbe essere pronto per giugno 2026. "Senza ansie" si arri-

verebbe alle Olimpiadi invernali. A fronte delle criticità fatte emergere dalla Circonscrizione Centro Storico (era l'agosto 2021 e l'attenzione della popolazione era tutta o quasi sui problemi legati alla pandemia) l'amministrazione Ianeselli ha fatto notare che il progetto sarà realizzato perché inserito nelle dieci opere di interesse nazionale, indicate nel decreto aiuti.

Perché NO. Parla Marco Cianci, l'avvocato che sta con i No Tav

«Sarà un cantiere infinito Siamo già davanti al Tar»

TRENTO. «I No Tav non puzzano. I No Tav non sono quelli che fanno di fumo e fumogeni, accampati in Val di Susa, arrabbiati e poco compresi». I No Tav, a Trento e non solo a Trento, sono anche cittadini comuni, alcuni borghesi altri di estrazione operaia, alcuni elettori di destra e alcuni di sinistra». Te lo senti dire quando chiedi chi sono quelli che dicono "no" al bypass ferroviario. Alcuni sono i proprietari delle case destinate alla demolizione (15 per ora) per far posto alla circonvallazione ferroviaria voluta dal Governo, con Rfi (Rete ferroviaria italiana), dall'amministrazione comunale del sindaco Franco Ianeselli e da quella provinciale del governatore Maurizio Fugatti. I No Tav trentini sono armati di tessera elettorale. Lo dicono loro da tempo e lo ribadiscono adesso, dopo gli ultimi incontri pubblici. Lo conferma l'avvocato Marco Cianci, vicino al movimento che si oppone alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria. Armati di tessera elettorale, sì... ma



Militanti no Tav. Il progetto ferroviario preoccupa molti cittadini

per fare cosa? «Praticamente tutte quante le forze politiche, da sinistra a destra, sono a favore di questo progetto». «Le responsabilità - aggiunge il legale - sono a tutti i livelli. C'è il Comune di Trento che anziché unirsi ai 24 ricorrenti al Tar ha deciso di stare dall'altra parte». E il presidente della Provincia? «Fugatti al momento si sta fingendo morto».

Cianci dice che il rischio sarà quello di trovarsi in casa «un cantiere infinito». Nuovi No Tav crescono, perché la "politica ambientale" di oggi non è quella di cui si legge sui libri e sui sussidiari. La delibera con cui il presidente della Circonscrizione Centro Storico Piedicastello Claudio Geat chiedeva di conoscere il contenuto dell'accordo tra Rfi, Comune e Provincia è la numero 55/2021. Protocolata.

Fine. Alla Circonscrizione è stata negata anche la visione della pianimetria: atto "secretato" dal Comune perché oggetto di una "clausola di riservatezza". Parliamo di incartamenti datati, del 2018, poi rivisti. In quell'anno Ezio Facchin, oggi assessore comunale alla mobilità e alla transizione ecologica, era commissario per le opere di adduzione al tunnel del Brennero (un ruolo affidatogli per il suo passato da dirigente in Rfi). Il progetto originario di bypass prevedeva l'interramento della ferrovia a meno 19 metri. Per renderlo compatibile con il sogno di interrimento della stazione ferroviaria e con le relative pendenze il disegno è stato cambiato: prima 9,5 e poi, ritoccato a 10,5. Ma la quota a 20 avrebbe evitato il problema dell'interferenza con le rogne. A.TOM.

«Ianeselli non si è unito a chi ha fatto ricorso al Tar: il Comune sta dall'altra parte»

«E la giunta provinciale cosa fa? Fugatti si finge morto»
Marco Cianci

Perché Sì. La difesa dell'assessore alla mobilità Ezio Facchin

«Progetto di qualità Non c'è alcun pericolo»

TRENTO. «C'è da fidarsi. Non siamo degli incapaci e non stiamo dando in mano questo cantiere a degli incapaci. Ci sono in campo i maggiori esperti: dall'Appa e dell'Università di Tor Vergata. Ci sono le gare e domani (oggi per chi legge, ndr) sapremo qualcosa di più. Mi risulta che chi ci sta lavorando sia all'altezza. Tempi allungati e costi più elevati? Non penso. Stiamo mettendo tutti i "paletti" perché le cose vengano fatte correttamente. Non ci sono pericoli per la salute per quanto riguarda le aree contaminate di Trento Nord (ex Sloi ed ex Carbochimica, circa 70 mila metri cubi di materiale, ndr)». Ezio Facchin - ingegnere, assessore alla mobilità e alla transizione ecologica del Comune di Trento - è fra gli uomini di maggior peso all'interno della giunta. È il braccio armato del sindaco Franco Ianeselli sul capitolo bypass. È il "braccio ferroviario" e ieri, a margine della conferenza stampa del Comune, ha commentato lo schema di protocollo



Il sindaco di Trento Franco Ianeselli con l'assessore Ezio Facchin

«Non siamo incapaci e il cantiere non sarà messo nelle mani di incapaci»

«Le critiche all'amministrazione sono ingenerose»
Ezio Facchin

lo d'intesa, che sarà sottoscritto da Comune, Provincia e Rfi, per la condivisione delle modalità organizzative dei cantieri della Circonvallazione ferroviaria. Non solo. Ha risposto anche alle critiche arrivate in questi giorni. Sull'amministrazione comunale pesa anche l'accusa di non avere informato, di non essere stata trasparente. «Mi pare un'accusa del tutto ingenerosa - replica -. Credo che non ci sia un progetto più conosciuto e condiviso di questo». Il riferimento era alla disponibilità di dati circa la pericolosità del cantiere sulle aree contaminate. «Mi pare una strumentalizzazione. Questo ragionamento semmai si potrebbe fare con la Provincia, che con Appa ha competenza in materia». E sulla "liberazione" di sostanze chimiche nell'aria, nei terreni e

nell'acqua stiamo sereni? «Per quello che ci è stato rappresentato dire che non ci sono pericoli».

A nutrire più di un dubbio è fare le pulci all'ingegner Facchin c'è un altro ingegnere, Claudio Geat, presidente della Circonscrizione Centro Storico Piedicastello. Geat dice che con l'interramento a meno 10,5 metri circa, si potrà proseguire con il binario verso la stazione attuale e passare sotto a quella quota. «Facendo una stazione provvisoria interrata allo scalo Filzi si potrà deviare provvisoriamente il traffico - non solo merci, ma anche passeggeri - in galleria e così lavorare per l'interramento in stazione attuale senza treni tra i piedi. Con interrimento a meno 20 dicono che non è possibile. Per me sì, ma a meno 20 costa di più». A.TOM.