

AMBIENTE E GRANDI OPERE L'assessore Facchin risponde alle critiche dei No Tav. «Nessun pericolo dai terreni contaminati di Trento Nord»

«Con il bypass ferroviario la città diventa Super Trento»

ANDREA TOMASI

TRENTO. «Il bypass ferroviario è l'opera che trasformerà la città. Sarà la Super Trento che vuole questa amministrazione comunale. L'abbattimento di alcune case è necessario. Fanno più rumore 11 edifici che vengono abbattuti che una città che viene ricostruita. E comunque la maggior parte dei proprietari ha firmato gli accordi: sono stati risarciti con somme superiori a quelle dei valori di mercato. Non ci saranno altre demolizioni oltre a quelle programmate. La frana della Marzola? Le innovative tecniche ingegneristiche ci permettono di realizzare i tunnel garantendo la totale sicurezza. I veleni che si trovano nei terreni dell'ex Carbochimica ed ex Sloi? Ci sono tutti gli studi. Il progetto di circonvallazione ferroviaria (che attraversa la città di Trento da nord a sud per 14 km, di cui 12 in galleria, per una spesa di un miliardo e 270 milioni di euro, ndr) è il migliore possibile. Il cantiere dovrebbe partire a fine marzo e chiudersi entro il 2026». Mostra le mappe e i dati Ezio Facchin, assessore alla mobilità e alla transizione ecologica, partecipazione e beni comuni del Comune di Trento: mappe e dati che spaventano e fanno arrabbiare i No Tav, impegnati nel presidio permanente in via Brennero.

Era il 24 novembre 2020 quando il sindaco Franco Ianeselli nominò il tecnico (l'ingegner Facchin ha un passato professionale a Trentino Trasporti e a Rfi - Rete ferroviaria italiana) in sostituzione di Paolo Zanella (Futura), spedito in consiglio provinciale a fare opposizione. È Facchin l'uomo della grande opera di Rfi, avallata da Provincia e Comuni di Trento.

Assessore, questo bypass ferroviario verrà consegnato nei tempi previsti?

«I lavori sono in capo a Rfi, non al Comune. Quello che penso io lo tengo per me».

HANNO DETTO



«Io l'uomo di Rfi nella Giunta Ianeselli? Sono orgoglioso delle mie competenze»

Ezio Facchin

Eh no, lei è l'assessore...

«Diciamo che sto lavorando affinché quella data venga rispettata».

Lei dice che il progetto è di Rfi, ma Provincia e Comune hanno sposato il progetto. C'è tanta gente arrabbiata e voi vi state giocando la faccia.

«La faccia ce la stiamo mettendo da due anni. Le risulta che abbiamo cambiato posizione?»

No, ma appunto c'è chi lo vorrebbe. Ad esempio le famiglie che abitano nel quartiere di San Martino e comunque lungo via Brennero e magari anche quelli che vedranno abbattute le proprie abitazioni.

«Io capisco le ragioni di tutti ma le cose bisogna raccontarle bene e tutte. Gli 11 edifici che saranno demoliti riguardano 40 realtà. Gli importi previsti negli accordi sottoscritti sono di molto superiori ai valori di mercato. Mi risulta che ci siano 36 accordi fatti. Un fabbricato è disabitato e 3 realtà non hanno ancora concluso per una questione di comunicazione e di rispetto degli inquilini».

Insomma tutti contenti? Contento lei, contenti i proprietari degli immobili...

«Io sono molto contento per i residenti che restano. Via San Martino sarà collegata con un ampio viale ai Solteri e là verrà realizzato anche un parco. È il progetto di "Super Trento" del sindaco Ianeselli con l'interramento della stazione ferroviaria che cambierà tutto».

L'interramento della stazione ferroviaria dovrebbe essere realizzato una volta finito il bypass. Con quanti e quali soldi?

«Nel 2026 tutto verrà presentato secondo il piano di interrimento. Stando ai dati di stima del 2018, dovrebbe costare da 300 a 350 milioni di euro».

E i soldi li troverete?

«Il progetto è nel contratto di programma. 100 milioni sono a carico della Provincia, che potrebbe fare in modo di procurare anche il resto. Avete visto come sono andate le cose con i 2 milioni in più, garantiti dall'emendamento delle parlamentari Ferrari e Cattoi. I soldi si possono trovare».

Beh, 2 milioni non sono 350.

«Guardi che è più importante avere un progetto che avere i soldi».

Lo ricorderò alla mia banca al prossimo mutuo.

«Ma in banca le diranno che è proprio così».

Parliamo dell'alternativa all'attuale tracciato. Perché non avete spinto per fare il bypass in de-

stra Adige?

«Perché in destra Adige si sarebbe consumato più territorio. A far bene (sorride ironico) dovreste chiederlo all'ingegner Zadra (Paolo Zadra della Rete dei Cittadini che si oppone al progetto assieme ai No Tav e ad altri comitati, ndr) Nel progetto attuale dal portale nord all'area ferroviaria si occupano 183 metri lineari. Dal portale sud all'area ferroviaria sono 100 metri. Parliamo dell'utilizzo dei terreni privati. Passare in destra Adige semplicemente non avrebbe alcun senso. In destra Adige sarebbero stati necessari dei cambi di quota, attraversando l'autostrada, la tangenziale e il fiume Adige. Sarebbe diseconomico e illogico, perché qui stiamo parlando di un tracciato lungo l'asse del Brennero, in Alto Adige, in sinistra Isarco e sinistra Adige. È molto migliore il progetto attuale».

Lei si sente di assicurare che non saranno abbattuti altri edifici?

«Ci sono studi che lo dicono. Poi di sicuro, durante i lavori, ci saranno vibrazioni e disagi. Su questo non c'è alcun dubbio, ma noi ci siamo assicurati che la fresa non lavori di notte, almeno per i primi 200 metri di scavo».

E 200 metri in quanto tempo si scavano?

«Realisticamente in circa un mese».

Michela Bonafini, a capo del comitato Cittadini di via Brennero, ha raccontato del vostro incontro nell'ottobre 2021. In quell'occasione lei avrebbe promesso che l'edificio dove vive e lavora Bonafini sarebbe stato ricostruito in una sorta di "accompagnamento". Poi la promessa è andata in fumo e lei è sparito.

«Io dissi che nulla impediva di poter ricostruire lì vicino. Non sono sparito. Mi trovate sempre qui in ufficio».

Parliamo dei veleni dell'ex Sloi ed ex Carbochimica a Trento Nord. Su quei terreni verrà realizzato parte del tracciato ferroviario. Lei si sente tranquillo? È certo che non ci saranno problemi di contaminazione e che le sostanze tossiche (fra cui il piombo tetraetile) presenti nel terreno non si sposteranno causando danni ad ambiente e salute?

«Si sta realizzando un progetto di risanamento del Lavisotto, con la messa in sicurezza dell'area con delle paratie che vanno ad una profondità di 10 metri. Possiamo dire che la parte riguardante l'ex Carbochimica è liberata, non pone problemi di contaminazione».

E con la ex Sloi nessun perico-



Due frese «talpa» come questa scaveranno sotto la Marzola e parte della città di Trento per la galleria



L'assessore comunale alla mobilità e alla transizione ecologica Ezio Facchin nel suo ufficio di via Alfieri a Trento

lo?

«No, se verrà fatto un provvedimento simile a quello del Lavisotto con il contenimento e l'allontanamento del materiale». **Chi si oppone al progetto teme che i veleni vengano movimentati causando problemi.** «I due milioni previsti con l'emendamento alla legge di bilancio serviranno anche per studiare come spostare il materiale».

I No Tav e la Rete dei Cittadini non si sentono garantiti. Dicono che non ci sono sufficienti studi, che le sostanze tossiche rischiano di spostarsi e danneggiare terreno che oggi è sano. Lei è veramente certo che non ci saranno problemi?

«Questo cantiere si svilupperà nel 2024. Abbiamo quel che serve per fare tutti gli approfondimenti necessari, perché il cantiere possa offrire sufficienti ga-

ranzie di sicurezza».

Pensa che in questa vicenda ci sia stata sufficiente trasparenza?

«Quel progetto è così dal 2009. La stessa soluzione è stata ribadita nel 2018. Le aree scelte sono contenute in un protocollo di quell'anno con lo studio di fattibilità. Andate a rileggermi le cronache di quegli anni».

I proprietari dei terreni di Mattarello non hanno avuto comunicazioni ufficiali di esproprio. «Non è così. Le informazioni di carattere generale sono state date».

Lei viene da Rfi. Non dico che adesso ci sia un conflitto di interessi. Le chiedo però se non prova del disagio quando qualcuno le dice che lei è "l'uomo di Rete ferroviaria italiana" nella giun-

ta comunale.

«Nessun disagio. Io sono orgoglioso di poter dare un contributo al Comune di Trento, mettendo a disposizione un'esperienza professionale che credo sia notevole».

Le piace essere considerato "il braccio armato del sindaco Ianeselli" nel progetto di bypass ferroviario?

«Certamente. Sono contento di poter realizzare un progetto per la città a supporto del sindaco e per fugare tutti i dubbi. Questo è un progetto fatto bene. Quando sento le paure sulla frana della Marzola rispondo che ingegneristicamente ci sono tutti i mezzi per fare le cose in sicurezza. Io credo molto in questa opera. Dal punto di vista ferroviario questo è lo scheletro sui cui si costruisce la nuova città, la Super Trento».