

Primo piano

L'intervista

Oggi l'esponente leghista sarà a Trento per la firma di un nuovo protocollo con Provincia e Comune «Avanti con la linea Rovereto-Riva del Garda»

di **Donatello Baldo**

Rassicura sul finanziamento della circonvallazione ferroviaria o bypass di Trento («sarà garantito nel contratto di programma tra Mit e Rfi») e fissa una tabella di marcia per l'interramento della linea passeggeri nel tratto urbano del capoluogo («il documento di fattibilità è previsto nel 2025»). Ma non solo: aggiunge dettagli sul bypass di Rovereto e la ferrovia Rovereto-Riva. Il viceministro (leghista) alle Infrastrutture Edoardo Rixi – che questa mattina sarà a Trento per la firma del protocollo d'intesa con Provincia, Comune di Trento e Ferrovie dello Stato per la seconda fase del progetto integrato di Trento (la prima è il bypass) – fa il punto su tutte le grandi opere ferroviarie del Trentino.

Viceministro, l'opera del bypass è stata defanziata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza. Come si pensa di finanziarla ora?

«Il finanziamento del cantiere della



Rixi: «Bypass, nessun ritardo. Risorse

Il viceministro alle Infrastrutture: «Nel 2025 il progetto di fattibilità dell'interramento»

circonvallazione ferroviaria sarà garantito nel contratto di programma tra Mit (ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e Rfi (Rete ferroviaria italiana), senza alcun ritardo. Le spese contabilizzate finora sono riconducibili in prevalenza ai costi di progettazione ed espropri, azioni propedeutiche alla realizzazione dei lavori. Le risorse a copertura dell'intervento sono state già individuate e saranno definite nel più ampio processo di aggiornamento 2024 del contratto di programma – parte investimenti. Per velocizzare l'operatività delle coperture alternative al Pnrr, nelle more della definizione del contratto, stiamo verificando con gli enti finanziatori un atto per accelerare

l'iter. Un intervento che libererà Trento da un peso insopportabile».

Il protocollo che sarà siglato oggi riguarda l'interramento della ferrovia a Trento dopo la realizzazione del bypass. Anche questo intervento rientra nel quadruplicamento della ferrovia Verona-Fortezza? Quali sono le ipotesi di finanziamento?

«L'oggetto del protocollo riguarda la pianificazione degli interventi. Tra questi spicca la ripartizione delle competenze per la progettazione della stazione sotterranea di Trento-Piazza Dante, delle infrastrutture ferroviarie e non solo, degli impianti di superficie/interrati e di interscambio per lo sviluppo dei servizi urbani su ferro. Lo sviluppo di un sistema integrato della

mobilità comporta la necessità di intersecare le diverse infrastrutture tra loro collegate, mantenendo funzionalità e sicurezza dei sistemi di trasporto. Il protocollo prevede inoltre un piano di azione condiviso per la valorizzazione delle aree coinvolte e degli edifici dismessi a seguito dell'interramento della linea storica. Due gruppi di lavoro entro fine anno consegneranno un documento di sintesi che sarà la base per il quadro esigenziale e le specifiche funzionali, input necessari all'avvio del documento di fattibilità delle alternative progettuali la cui elaborazione è prevista nel 2025. Su queste basi è prematuro ipotizzare, oggi, i costi dell'investimento».

Come procedono il Tunnel

ferroviario del Brennero e le opere di accesso?

«Del tunnel di base del Brennero fanno parte 4 cantieri attivi, uno sul territorio italiano e 3 sul territorio austriaco. Nel cantiere italiano, il più grande della galleria di base, a fine marzo la fresa "Virginia" è arrivata a destinazione dopo 14 chilometri di escavazione in 4 anni. Ad aprile lo scavo della galleria di linea Ovest Nord ha subito uno stop per cause di natura geologica, ma da novembre la talpa è in avanzamento nonostante la zona delicata e l'esecuzione continua di sondaggi in avanzamento. Per le opere sulle gallerie di linea principali il progetto esecutivo è stato approvato. I lavori sono stati consegnati e attualmente è in fase di montaggio la talpa che

effettuerà lo scavo della finestra di Forch».

Quali sono i tempi per il bypass ferroviario di Rovereto?

«Per il quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Brennero nella tratta che va da Serravalle a Mattarello lo scorso giugno è stato consegnato il documento di fattibilità delle alternative progettuali. Nei mesi di luglio e agosto il documento è stato presentato agli enti territoriali, i quali hanno chiesto di condurre degli approfondimenti per ottimizzare gli impatti territoriali delle opere previste in corrispondenza dell'imbocco sud attualmente in fase conclusiva. Il prossimo settembre potrà essere avviato il dibattito pubblico, previsto



Viceministro

«Allo Scalo Filzi inquinanti soltanto vicino alla superficie»

L'assessore

Ezio Facchin in Consiglio comunale ha risposto ai quesiti di Fratelli d'Italia

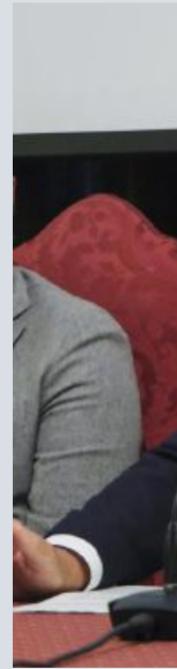
di **Serena Torboli**

Positivi i risultati dei sondaggi sullo scalo Filzi: gli inquinanti sono solo superficiali e non deriverebbero dalle aree SIN limitrofe. Questo è quanto chiarito dall'assessore Ezio Facchin in risposta ad un'interrogazione presentata in consiglio comunale ieri sera dal Gruppo consiliare Fratelli d'Italia-AN, in cui si riportano in aula

i dubbi sul tracciato. È fiducioso l'assessore sul futuro del cantiere della circonvallazione ferroviaria di Trento, dopo l'esito positivo delle analisi: «Sullo Scalo Filzi i risultati dicono che, come abbiamo sempre sostenuto, non ci sono rischi». Oggi sarà firmato un ulteriore importante passaggio, relativo all'avvio del progetto di interrimento. Rifiuta inoltre il riferimento alla questione delle rogge, sulle quali in questi giorni il

Sindaco si è recato in procura per consegnare la lettera del consigliere Maschio: «Ricordo che questa questione non riguarda il bypass. È importante essere precisi in questi contesti, e non fare di tuttata l'erba un fascio». Facchin respinge l'accusa al Comune di aver lavorato con superficialità: «Gli elementi di criticità sono stati considerati fin dall'inizio, specie con riferimento alle aree di Trento nord. Proprio in Consiglio comunale abbiamo avviato già a febbraio 2023 una valutazione di impatto ambientale sul PTFE, con due specifiche aree tematiche sulle componenti ambientali e paesaggistiche, e sul rapporto tra progetto e le aree inquinate di Trento nord, affrontando tutte le criticità che successivamente sono state oggetto di approfondimento tecnico. Il referente scientifico competente è sempre APPA, anche con riferimento al cantiere pilota, richiesto dal Consigliere Maschio, e i cui esiti sono stati portati all'attenzione del

consiglio. E ricordo anche l'istituzione dell'Osservatorio ambientale, in cui figurava anche APPA, fino a quando poi è intervenuta la Procura». Insomma, secondo la Giunta nessuna sottovalutazione del problema, mentre anzi l'analisi e il controllo delle condizioni ambientali sono in corso e sotto presidio delle massime autorità competenti. Il cantiere per la circonvallazione va dunque avanti anche a seguito stralcio del progetto dal finanziamento PNNR: il progetto del Lotto 3A è infatti inserito tra le opere ferroviarie commissariate, godendo dei finanziamenti necessari: «Mantiene quindi il suo carattere di urgenza e necessità, sempre sostenuta dall'Amministrazione, anche per escludere il dilungarsi di un cantiere di queste dimensioni e di questo impatto per la vita della città». La bonifica delle aree inquinate di Trento nord è da sempre nelle intenzioni della Giunta, conclude Facchin, così come lo è trovare una





Nei luoghi del bypass: da via Brennero al parcheggio ex Sit La città cambia volto

■ Trento sembra spaccata in due: la parte nord, con i tanti cantieri e le scritte di protesta, estranea al centro placido del capoluogo

Il viaggio

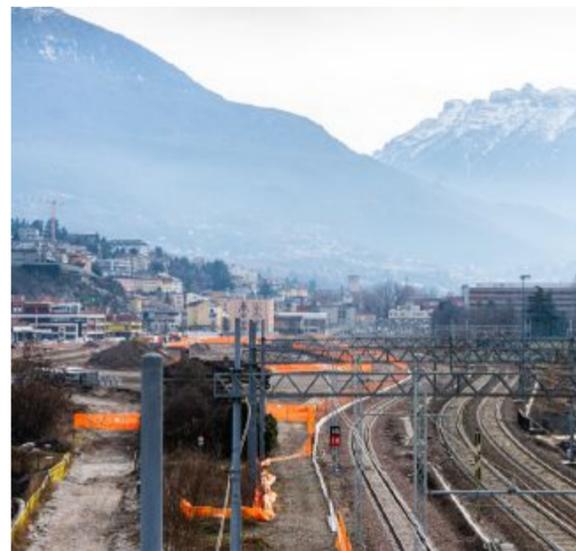
Cosa è cambiato in nove mesi di lavori: il cantiere, la terra dove prima c'erano case

di Sara Russo

Cumuli di terra misti a macerie, camion e ruspe. È questo quello che si vede se si guarda giù dal cavalcavia di via dei caduti di Nassiriya. I lavori per la realizzazione del bypass ferroviario sono iniziati a maggio del 2023, da allora la zona ha subito profondi cambiamenti. Le case hanno lasciato il posto alla terra, al vuoto. Dal punto panoramico a Martignano l'aria sembra un buco vuoto in mezzo ai palazzi, un cratere in mezzo alla città, come se una meteora

oltrappassare la linea di confine, che separano il caos cittadino dal silenzio. I lavori nella zona sono in corso, camminando sulla ciclabile e buttando l'occhio oltre i nastri arancioni si vedono i macchinari da lavoro, camion pieni di terra, ruspe escavatrici, e gli operai, nelle loro tute giallo evidenziatore. Tutto intorno le case rimaste in piedi fanno da cornice, sopravvissute all'abbattimento, sembra che siano lì per sbaglio. L'aria è pesante, è come se in questi mesi avesse raccolto tutto il dissenso degli abitanti della zona e non l'avesse mai liberata. «Treni merci tra le case, no grazie», si legge da un balcone, «Piazza bepi sloi», si legge su un altro. La rabbia di una parte dei cittadini è ben visibile in questo punto della città, «Contro tav sgomberi, abbattimenti, blocchiamo i lavori», si legge su un muro, «Bonifica integrale subito», si legge su un altro. Una parte di Trento che sembra estranea alla città, che non c'entra nulla con il bel centro del capoluogo, puntellata dai cantieri che si susseguono uno dietro l'altro, e macchiata dalle scritte di protesta fatte con le bombolette. Quasi nessun muro sembra essere stato risparmiato dalle urla di protesta. Proseguendo verso il centro le cose non migliorano. «No tav», si legge su una vetrina, «No Sloi», compare su uno spartitraffico. L'attenzione verso l'ex società lavorazioni organiche inorganiche è rimasta sempre attiva, il ricordo di quello che è successo negli anni è rimasto vivo nelle menti dei cittadini. «Avvelenamento di massa», si legge su uno dei muri perimetrali dell'ex fabbrica, il cui terreno era stato sequestrato a fine novembre 2023 a causa della mancata bonifica e messa in sicurezza della zona. Arrivando alla stazione la situazione cambia. Le scritte di protesta lasciano spazio ai muri immacolati. La prima impressione è quella di trovarsi in un altro posto, in un'altra città. Passando il cavalcavia che porta al fiume Adige si vedono altri lavori, quelli del parcheggio ex Sit, dove sorgerà la nuova stazione intermodale, un progetto innovativo, che porterà la città di Trento verso il futuro. Insomma, nell'attesa che i lavori del bypass ferroviario finiscano Trento sembra spaccata in due. In due parti completamente diverse, opposte l'una all'altra. L'idea del comune però è quella di modernizzare completamente tutta la città. Nel rendering elaborato da Sistemi Urbani, società del gruppo Ferrovie dello Stato lo scalo Filzi verrà completamente trasformato. L'idea è quella di trasformare l'area in uno spazio pubblico con una piazza, aree verdi, strutture per lo sport e la socialità.

Futuro
Il rendering Rfi su come sarà l'area dell'interramento



«garantite» della ferrovia a Trento»



Ministro Edoardo Rixi, vice del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini

dalle norme, alla cui conclusione sarà possibile definire i tempi dell'intervento sulla base della soluzione individuata. I soldi per la progettazione ci sono già».

Un'altra opera ferroviaria messa in cantiere in Trentino è la nuova linea Rovereto-Riva del Garda. Rientrerà anch'essa nel contratto di programma Mit-Rfi, con adeguate risorse?

«Il documento di fattibilità delle alternative progettuali è concluso. Rfi ha svolto le attività previste nel 2021 dal Protocollo d'Intesa con la Provincia autonoma di Trento e ne ha trasmesso nel 2022 gli esiti positivi. A seguito delle valutazioni del Mit, in base a quanto previsto, potremo prevederne l'inserimento nel primo aggiornamento utile del Contratto di programma. Conseguentemente, potremo stabilire il fabbisogno finanziario per le successive fasi di progettazione e realizzazione. Abbiamo tutto l'interesse, tutte le intenzioni di mantenere fede agli impegni e alla tabella di marcia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



soluzione definitiva delle problematiche ambientali. Segna comunque l'assessore che, allo stato attuale, gli ultimi risultati delle analisi ambientali, condivisi con APPA, non contrastano con la prosecuzione dei lavori di realizzazione della circonvallazione. E comunque, i risultati delle analisi sullo Scalo Filzi sono molto positivi, in quanto si sono rilevati esclusivamente inquinanti superficiali derivanti da precedenti attività in loco, e senza rilevare la presenza di inquinanti tipici derivanti dalle aree SIN limitrofe. Dal consigliere Urbani però la controparte è dura, e le opposizioni restano scettiche su tutta la gestione, dal cantiere pilota al movimento degli inquinanti, dato che nel 2006 le analisi avevano rilevato che c'era stato un passaggio dall'area ex SLOI e Carbochimica: «Lo sa, assessore, che una soluzione esiste, e sta nel far uscire le gallerie più a nord. Solo che non lo volete sentire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

■ Le case rimaste in piedi fanno da cornice al vuoto dei palazzi abbattuti L'aria è pesante. «Treni merci tra le case, no grazie», si legge da un balcone

avesse colpito quel punto e avesse distrutto tutto quello che c'era, lasciando il vuoto, il nulla, il silenzio. Quando però si scende in via Brennero, quando si va «a toccare con mano» la zona, si percepisce la vita dell'arteria stradale del capoluogo trentino, la sua confusione, il suo traffico, il suo continuo movimento. È come se la zona fosse divisa in due parti, una caotica, viva, l'altra silenziosa, quasi addormentata, svegliata solo dal passaggio dei treni merci, che bucano il silenzio con la loro corsa. Accanto al cantiere passa la ciclabile che dalla periferia porta al centro, una zona ciclopedonale trafficatissima che ogni giorno vede circolare tantissime persone tra rider, amatori e cittadini che si dirigono in città in bici. Una ciclabile che funge da divisorio tra via Brennero e il cantiere, divisorio accentuato dai nastri arancioni che intmano di non avvicinarsi alla zona, di non

© RIPRODUZIONE RISERVATA