

# Primo piano



## Tunnel ferroviario sotto la città In superficie verde, hotel, studentati

Il progetto di interrimento. Rixi: entro l'anno 4 talpe al lavoro, bypass nel 2026

### Firmato il Protocollo

In sotterranea 2,5 chilometri di binari delle linee Brennero e Valsugana, la stazione e il terminale della Trento-Malè

di **Francesco Terreri**

«**P**er noi la circonvallazione ferroviaria di Trento è finanziata. Le aziende hanno acquisito i macchinari, entro la fine dell'anno saranno montati i 4 Tbm, le talpe. Si inizierà a scavare alla fine di quest'anno o inizio del successivo. Le ultime caratterizzazioni del suolo dove verranno posizionate le talpe dicono che non è presente inquinamento in profondità, i riscontri fortunatamente sono positivi. Il tempo di lavorazione sarà di un anno solare o poco meno. Manteniamo lo stesso cronoprogramma di quando il bypass era finanziato dal Pnrr, ma così se sfioriamo di qualche mese non rischiamo di perdere l'intero finanziamento». Il viceministro alle Infrastrutture **Edoardo Rixi**, ieri a Trento per la firma del protocollo sull'interrimento della ferrovia storica, detta tempi e modi di quello che, come ha sottolineato il sindaco di Trento

**Franco Ianeselli**, è un progetto integrato: bypass, interrimento, Nordus. Ora «diventato più completo» con l'accordo di pochi giorni fa tra Provincia, Comune e il ministro dell'Ambiente **Gilberto Pichetto Fratin** sulle aree inquinate ex Sloi e Carbochimica, ricordato dal presidente della Provincia **Maurizio Fugatti**. I 930 milioni di euro che mancano al progetto bypass da 1,2 miliardi saranno trovati tra leggi nazionali, contributi europei, finanziamenti trasversali alla ferrovia. Ma bisogna fare presto, insiste Rixi, proprio perché, subito dopo il bypass, va finanziato e avviato l'interrimento di 2,5 chilometri di ferrovia attuale e in quella fase la circonvallazione servirà a garantire la continuità del servizio ferroviario: «Va concluso tutto entro il 2029-2030 - rimarca Rixi - perché tra il 2030 e il 2032 il corridoio del Brennero sarà completamente aperto e percorribile, una vera e propria autostrada viaggiante verso centro e est Europa, e la capacità della dorsale servirà tutta». Ma come sarà l'interrimento? «L'idea da cui si parte è quella di un tunnel sotto la città con la stazione ipogea» spiega l'amministratore delegato di Rfi **Gianpiero Strisciuglio**. E i finanziamenti di un intervento che potrebbe costare 400-450 milioni? «L'opera ferroviaria avrà un finanziamento pubblico - precisa l'amministratore delegato di Fs Sistemi Urbani **Umberto Lebruto** - Ma in superficie ci sarà

Il viceministro: i 930 milioni ex Pnrr per il bypass li troviamo «Sugli inquinanti riscontri positivi Essenziale fare presto Brennero autostrada viaggiante verso centro e est Europa»

l'intervento dei privati, che svilupperanno funzioni redditizie come hotel e studentati e opere pubbliche come il parco lineare e la pista ciclabile». Ieri mattina a piazza Dante Fugatti, Ianeselli, Strisciuglio e Lebruto, alla presenza di Rixi, hanno firmato il Protocollo tra Provincia, Comune, Rete Ferroviaria Italiana, capofila del polo infrastrutture del Gruppo Fs, e Fs Sistemi Urbani, capofila del polo urbano del Gruppo, finalizzato allo studio dell'interrimento del tratto cittadino della ferrovia, la realizzazione della nuova stazione sotterranea, la riqualificazione urbanistica delle aree liberate in superficie e il progetto di sviluppo di un sistema nord-sud di trasporto urbano ad alta capacità e frequenza. Si tratta della fase due del disegno strategico sulla città, elaborato in coerenza con i protocolli sottoscritti con Rfi,

Provincia e Comune nel 2018 e 2019. Erano presenti anche il commissario del Governo **Filippo Santarelli**, il direttore generale della Provincia **Raffaele De Col**, il dirigente provinciale **Roberto Andreatta**, l'assessore comunale **Ezio Facchin**, la direttrice generale del Comune **Livia Ferrario**. Il Protocollo prevede la costituzione di due gruppi di lavoro che elaboreranno rispettivamente uno studio ingegneristico-transportistico e uno studio urbanistico e di valorizzazione patrimoniale sull'interrimento della linea convenzionale Verona-Brennero e della linea Valsugana nell'ambito di Trento, sul nuovo sistema di trasporto urbano nella direzione nord-sud della città, sulla realizzazione di sistemi terminali sotterranei per la linea Valsugana e per la linea Trento-Malè-Mezzana, sulle opere di collegamento funzionale e architettonico tra i vari sistemi di trasporto, sulla realizzazione di un mezzanino, cioè una struttura di servizio sovrapposta alla linea storica Verona-Brennero per gli accessi ai diversi sistemi di trasporto, sulla pianificazione di una corretta ricucitura e valorizzazione delle aree ed edifici che verranno dismessi. «La sottoscrizione di questo Protocollo testimonia che il bypass procede e che il sistema di investimenti nella ferrovia continua con l'interrimento - dice

il presidente della Provincia Fugatti - Sulla criticità che è emersa, cioè sul tema ambientale nelle aree Sin (Sito di interesse nazionale ndr), quindici giorni fa abbiamo avviato un percorso tecnico col ministro dell'Ambiente Pichetto. Nelle prossime settimane saremo a Rovereto a presentare il progetto circonvallazione/interrimento. Sulla ferrovia lavoriamo inoltre all'elettrificazione della Valsugana e al progetto Rovereto-Riva, in

Lebruto (Fs Sistemi Urbani): per interrare risorse pubbliche «Privati in campo per gli immobili redditizi in superficie ma realizzeranno anche parco lineare e piste ciclabili»

attesa che Rfi inserisca l'opera nel piano di investimenti». «Fin dall'inizio - afferma il sindaco Ianeselli - l'amministrazione comunale ha considerato il progetto della circonvallazione ferroviaria come parte di un progetto più vasto, che prevede il superamento della barriera rappresentata oggi dalla ferrovia storica, la riqualificazione di un'area centrale che ha una forte valenza strategica e il



**La firma** Da sinistra, Strisciuglio, Fugatti, Rixi, Ianeselli, Lebruto © Foto Marco Loss

ripensamento della mobilità con lo sviluppo di nuovi sistemi di trasporto più sostenibili. Proprio su questa visione abbiamo avviato il laboratorio partecipato SuperTrento, la cui sintesi sarà pronta nelle prossime settimane. Dai protocolli si arriva alla progettazione e quindi all'abilitazione al finanziamento. Quello che chiediamo però a Rfi è un cambio di passo nella comunicazione».

«Sulla circonvallazione c'è l'impegno tecnico a compattare al massimo la durata dei lavori - sottolinea l'Ad e direttore generale di Rfi Strisciuglio - Ora lavoreremo intensamente sul Protocollo per realizzare in modo integrato infrastrutture ferroviarie, collegamenti, la nuova stazione con una pianificazione congiunta volta a cucire insieme tutti gli interventi sul nodo di Trento».

«Nell'anno passato - spiega l'Ad di Sistemi Urbani Lebruto - c'è stato un percorso partecipato con 60

incontri pubblici in cui è avanzato il progetto condiviso per ricucire la città, la visione di Trento al 2050, al 2100. In Italia questo è l'unico progetto integrato così forte. Oltre al trasporto ferroviario e al pubblico trasporto, ci sarà il collegamento tra città e monte Bondone (la nuova funivia ndr) e la stazione ipogea. In superficie si parla di parco lineare, del nuovo rapporto col fiume, ma c'è anche una dimensione volumetrica, come la progettazione e realizzazione di studentati, una delle richieste che è arrivata». E a margine Lebruto aggiunge: «Oltre al finanziamento pubblico dell'opera ferroviaria, ci sarà un finanziamento dal mercato immobiliare provato, dove di realizzeranno funzioni redditizie per i privati come hotelleria, residenze, studentati, e funzioni di rilascio verso la città che il privato realizza con i propri soldi, come il parco lineare e la pista ciclabile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il retroscena



**Armocromia** Il diverso abbigliamento di Maurizio Fugatti e Edoardo Rixi da una parte, Franco Ianeselli dall'altra © Foto Marco Loss

# Ianeselli veste alla gauche per segnare la distanza dai leghisti: «Tranquillo sindaco, se partono le talpe non le fermerà nessuno»

di **Donatello Baldo**

**I**n sala Belli, dove si tengono le conferenze stampa della Provincia, entra Fugatti assieme al viceministro Rixi, con passo svelto, salutando i presenti e sorridendo ai flash. Dietro i dirigenti di Rfi e la pletera di funzionari, portavoce, portaborse, che trotterellano per tenere il ritmo delle autorità. Per ultimo entra il sindaco di Trento Franco Ianeselli, con calma, vestito alla gauche. Più che un politico, sembra un architetto un poco hipster. E quando si siede vicino a Fugatti - tra gli alti dirigenti delle ferrovie italiane - tutti colgono la differenza. Gli altri in grisaglia, giacca e cravatta di ordinanza, il viceministro con la spilla dell'Alberto da Giussano al bavero. Lui un paio di pantaloni chino, una dolcevita blu e una giacca di lana pettinata verde oliva.

«Ha voluto marcare la distanza», commentano gli osservatori in platea. Ed è lui stesso che a mezza parole lo ammette: «Penso sempre a cosa mettermi per le occasioni». E tra i leghisti, nel palazzo governato dalla giunta di centrodestra, è bene mettersi un vestito «di sinistra». Anche per dire che «c'è chi ci ha sempre creduto» e altri che «non smettono di fare interrogazioni comunali, provinciali e parlamentari contro il bypass». I primi i suoi, i secondi quelli che qui sostengono Fugatti e a Roma Giorgia Meloni, in particolare Fratelli d'Italia. Ma Ianeselli non dimentica nemmeno quelli che in campagna elettorale dicevano che «è meglio non toccare il tema della circonvallazione, quella se l'è intestata il sindaco di Trento». Ma niente polemica: «Siamo qui tutti per uno scopo. Poi c'è il viceministro Rixi, che tra i leghisti è quello competente», dice il sindaco, marcando però le differenze anche in questo caso. Ieri, in sala giunta, al secondo

piano del palazzo, «tutto bene, grande condivisione». Lo dicono tutti. E si scopre che davvero c'è stata l'intesa: sui soldi, sui tempi, sulla portata dell'inquinamento all'ex Scalo Filzi, che è minore di quel che si pensava. Qualche criticità è emersa, tra cui quella su dove portare i metri cubi di materiale di scavo. Si scopre quindi che le aree individuate dal progetto non sono sufficienti, o non sono quelle già decise. Al tavolo, attorno al viceministro, c'erano Fugatti e Ianeselli, ma anche l'assessore comunale Ezio

occasioni sul tema dei temi, trovando rassicurazioni. E lo stesso viceministro, finita la conferenza stampa lo raggiunge per un'ulteriore rassicurazione: «Sindaco tranquillo, quando partono le quattro frese, quelle non le ferma più nessuno». Altro tema, e questo il sindaco lo ha posto *coram populo*, quello della trasparenza e della comunicazione: «Mi rivolgo a Rfi - ha affermato durante la conferenza stampa - chiedendo uno sforzo in più nella comunicazione alla città, perché



**In cantiere** La visita a Mattarello del viceministro Rixi con i vertici di Comune e Provincia

Facchin. Poi i direttori generali di palazzo Geremia e della Provincia, Livia Ferrario e Raffaele De Col, e i dirigenti Giuliano Stelzer e Roberto Andreatta. «Si è parlato tanto del progetto integrato, dell'interramento», racconta chi c'era. «Non si è parlato se si farà oppure no la circonvallazione, se ci saranno soldi oppure no i soldi per portarla a termine». Ma Ianeselli sembra sia tornato in più

la città ne ha bisogno». La risposta? Grandi cenni di assenso. E così il sindaco - anche qui per segnare la differenza, questa volta tra il dire e il fare - ha spinto perché la visita al cantiere della circonvallazione potesse entrare anche la stampa: «No, non oggi, non si può. Non dipende da noi - si sono difesi quelli di Rfi - ma da WeBuild, dalla Questura... Si farà più avanti, perché no?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA