



Interramento, Facchin tira dritto «Più occupazione e città moderna»

Tira dritto l'assessore comunale all'urbanistica Ezio Facchin sul bypass ferroviario: «Avremo una città moderna e i cantieri produrranno lavoro».



Soluzioni
Ci sono le
misure per
limitare
i disagi
nel
capoluogo

Cittadini
Il Covid ha
rallentato
il percorso
partecipativo
prospettato

TRENTO «Quando vengono lanciati i progetti, succede sempre così: scatta il distinguo di tutti coloro che fino a poco prima a parole li consideravano necessari per la transizione ecologica. Non è una buona strada per ottenere i risultati attesi. Anche perché l'alternativa alla Circonvallazione ferroviaria è l'immobilismo». L'assessore comunale Ezio Facchin risponde così ai dubbi sollevati dalla circoscrizione Centro Storico-Piedicastello e dal suo presidente Claudio Geat che ieri ha messo in fila le criticità e le perplessità sulla grande opera. Perplessità, tra l'altro, messe nero su bianco pochi giorni fa in un documento approvato dallo stesso consiglio guidato da Geat.

Assessore, Claudio Geat lamenta anche una mancata interlocuzione tra la giunta e le circoscrizioni.

«Ho sentito il presidente Geat una settimana fa, e mi accennava ad un documento della sua circoscrizione che esprimeva una serie di preoccupazioni sul progetto. Avevo dato la mia disponibilità ad esaminare il documento per poter rappresentare a Rfi le questioni ad oggi valutabili, disponibilità che riconfermo anche ora».

Tra le preoccupazioni inserite nel documento approvato, quelle relative ai cantieri, ma anche i dubbi sull'assenza di un finanziamento certo per l'interramento della ferrovia.

«Da un lato si manifesta la preoccupazione per i 300-400 milioni che mancano e che serviranno nel 2030 quando si dovrà affrontare l'interramento della linea storica, dall'altro si manifesta la preoccupazione per i cantieri di un'opera finanziata per 930 milioni».

Ma sull'impatto dei cantieri in città, la preoccupazione è fondata?

«Direi che l'Amministrazione è preoccupata per tutti i cantieri: la circonvallazione, il viadotto Canova, il nuovo ospedale, il ponte di Ravina, i sottopassaggi di Spini, il tram su via Brennero e via Bolzano. Ma possiamo assicurare che oggi ci sono gli strumenti per limitare l'impatto dei cantieri e per ottimizzare la logistica dei mezzi in movimento. L'adozione di un piano per

NZA



Tecnico L'assessore all'urbanistica e alla transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni Ezio Facchin

«Con il bypass ferroviario avremo una città moderna I cantieri daranno lavoro»

L'assessore Facchin: linea storica, uscita a nord del campo Coni

930

Milioni

È l'importo già finanziato per realizzare la circonvallazione ferroviaria che interesserà il capoluogo e che ne cambierà il volto

mitigare i disagi per noi sarà un vincolo e una condizione irrinunciabile. E poi ai cantieri guardiamo anche in termini di opportunità: a breve porteranno investimenti, lavoro, reddito. A media scadenza, ci daranno una città moderna, sostenibile, connessa. È evidente che su tutto questo dovremo istituire una cabina di regia con la Provincia, coinvolgendo ovviamente anche le circoscrizioni».

Che fino ad ora, afferma Geat, sono state lasciate fuori dalla discussione.

«A dire il vero, questi temi sono ben spiegati nella esposizione del TrentoLab. Esposizione che nel giugno scorso i presidenti di circoscrizione, coordinati proprio da Geat, hanno visitato. In quell'occasione, insieme al gruppo di

progetto Mobilità e Rigenerazione urbana, ho potuto esporre il concetto del Meta-progetto, ovvero l'analisi delle opportunità possibili sull'intera città».

Ma nel merito dei temi sollevati da Geat e dal documento approvato dalla circoscrizione? La critica più forte è di aver dimenticato la parte nord di Trento, che avrà i cantieri ma non i benefici dell'interramento e dovrà subire il passaggio all'aperto di molti più treni.

«La linea storica uscirà in superficie all'altezza del lato nord del campo Coni, mentre quella dei treni merci 200 metri circa a nord della rotatoria di Nassirya. Su Gardolo si dimentica però che ci sarà il Nordus in collegamento con Trento sud e che dopo 25 anni

ci occuperemo delle aree di Trento nord. Per il resto risponderò nel merito quando potrò leggere il documento».

Oltre alle circoscrizioni, c'è l'intera popolazione che vorrebbe essere informata sulla pianificazione della circonvallazione. Erano previsti percorsi partecipativi, entro l'estate. A che punto siamo?

«Purtroppo siamo stati ostacolati dalla pandemia, che ha limitato le possibilità di comunicazione con i cittadini. Posso comunque anticipare che entro la prima decade di settembre ci aspettiamo da Rfi il piano coordinato che comprende l'esposizione del progetto, il dibattito, la Valutazione di impatto ambientale e infine l'approvazione, che dovrà tenere conto dell'organizzazione dei cantieri. A metà settembre inoltre apriremo Trento Lab che già ospita un'esposizione dedicata al progetto integrato e diventerà anche luogo di incontro e discussione».

Donatello Baldo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda



● Il consiglio circoscrizionale Centro storico-Piedicastello nell'ultima seduta ha approvato un documento molto critico nei confronti del progetto di bypass ferroviario (nella foto il rendering) che interesserà la città di Trento

● Le maggiori perplessità sono state approfondite dallo stesso presidente Claudio Geat, che si è soffermato in particolare sulle ripercussioni dei cantieri sulla parte nord di Trento, parlando di «incubo» per la permanenza di cantieri che dureranno molti anni



Il confronto? A Geat avevo già dato la mia disponibilità La confermo