

IL DIBATTITO

Partecipata assemblea pubblica in San Martino sulla circonvallazione

Treni in galleria, dubbi e rassicurazioni

Geat ribadisce i punti critici. Ianeselli: «Disagi limitati»



L'assemblea si è tenuta all'aperto nel parco della Predara, in San Martino (fotografie Paolo Pedrotti)



DANIELE BENFANTI

Circa 200 cittadini interessati ieri sera al Parco della Predara in San Martino ad ascoltare relazioni tecniche, cronistoria dei progetti e esprimere preoccupazioni per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento. Bandierine No Tav e uno striscione esposto in cima all'arena affollata: «Circonvallazione? Nessun rispetto per ambiente e popolazione». Serata presidiata da un buon numero di poliziotti. Nel mirino la circonvallazione ferroviaria dall'ex scalo Filzi in zona via Brennero all'Acquaviva (a sud di Mattarello) con stazione interrata ipo-

gea. Un'opera finanziata e inserita nel Pnrr, che andrà completata in tempi più rapidi del previsto, entro il 2026, per non perdere il finanziamento da 930 milioni di euro. La galleria da 12,5 km sotto Povo e Villazzano non convince il presidente della Circonscrizione Centro Storico Piedicastello, Claudio Geat. Innanzitutto perché non partirà da Trento nord e, quando sarà ultimata la galleria del Brennero, anche qui passeranno treni da 16.000 tonnellate e 750 metri di lunghezza. C'è preoccupazione per le vibrazioni sottoroccia, a una profondità limitata sotto le case (15-20 metri). Anche il cantiere suscita qualche perplessità: i tempi stretti fan sì che la galleria venga rea-

lizzata a doppia canna contemporaneamente nelle due direzioni, aumentando i disagi. «Servono risposte chiare e esaurienti, anche sugli espropri e gli indennizzi», ha detto Geat. «Dove si realizzeranno i concetti per la galleria?» ha aggiunto Geat, che ha insistito anche sul raddoppio della linea dallo scalo Filzi all'Interporto, sui dubbi sulla presenza di fondi per interrare il tratto urbano dell'attuale ferrovia storica, sulla mitigazione dei disagi del cantiere, sui problemi della circonvallazione ferroviaria di Rovereto sotto il Monte Zugna, che quasi quasi fa ritenere che forse era preferibile il tracciato in destra Adige (da Ischia Podetti a Mori).

L'assessore Facchin e il sindaco Ianeselli hanno escluso ripensamenti su questo fronte. Facchin ha cercato di rassicurare il pubblico di San Martino: con la galleria che comincerà dove oggi c'è l'Ac in via Brennero, ci sarà una rigenerazione urbana condivisa e partecipata. Il sindaco Ianeselli ha detto che è positivo quando si liberano spazi nella città per una riqualificazione. E che a Rfi il Comune di Trento può chiedere eventualmente l'interramento del tratto di 2,5 km del nuovo tracciato fuori galleria dallo scalo Filzi all'Interporto. «Non ci saranno troppi disagi in via Brennero». E il Comune sarà garante degli interessi dei cittadini.

FERROVIA

Crepe sui muri alla posa di barriere antirumore. E la circonvallazione incombe

«Vibrazioni, mai fatto un controllo»

La circonvallazione ferroviaria incombe. Se ne parla da qualche decennio, tanto per cambiare, ma adesso pare si stia arrivando al dunque, complici i soldi promessi dal governo attraverso il Pnrr, il mitico Piano nazionale di Ripresa e Resilienza.

Per quest'opera arriveranno 950 milioni di euro ma in cambio i lavori dovranno essere terminati entro il 2026. Mica male.

Il progetto è imponente: la circonvallazione di Trento, si legge nella scheda di Rfi-Rete ferroviaria italiana (cioè il progettista), «ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna». Anni di lavoro febbrile, dunque. E la preoccupazione aumenta se guardiamo ai problemi creati di recente dalla sem-

plice messa in opera delle barriere antirumore: non si contano infatti le crepe sull'asfalto, sui muretti e i garage della zona.

La circonscrizione Centro storico Piedicastello, presieduta da Claudio Geat (Pd), ha espresso forti critiche sul progetto di Rfi condiviso da Provincia e Comune e in un documento chiede di «proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città». Si propone inoltre che «nel tratto cittadino di galleria e all'aperto siano adottati sistemi di mitigazione del rumore e delle vibrazioni». «La circonvallazione ferroviaria va bene, se si parla di progetti e Comuni», interviene Maurizio Daldon, presidente del Comitato residenti di corso Buonarroti. «Il problema è che si ragiona sempre in teoria ma la pratica non si vede. Nel frattempo combattiamo da anni affinché i treni merci a lunga percorren-

za rallentino quando transitano di qui. Perché vanno a una velocità davvero elevata, e la velocità incide molto sulle vibrazioni. In passato avevamo avuto rassicurazioni da parte dell'ex assessore provinciale Mauro Gilmozzi che sarebbe stata fatta una verifica della velocità di transito. Poi la Provincia ha deciso di mettere le barriere, che proprio ora si stanno realizzando sul centro città. Ne siamo felici, ma il problema principale rimane: la velocità dei treni non cambia. Speriamo allora che l'assessore alla mobilità e alla transizione ecologica del Comune di Trento, Ezio Facchin, trovi una soluzione dall'alto della sua esperienza (è stato a lungo un tecnico delle ferrovie, ndr). A Bolzano è stato molto bravo: sotto le rotaie, per ridurre le vibrazioni, hanno messo dei tappeti in conglomerato bituminoso e mi pare abbia funzionato. «Sarebbe bello che qualcuno venisse a vedere qual è la situazione, prima di fare grandi proclami», s'interisce Filippo Degasperì, consigliere provinciale

di Onda Civica. «Bisogna stare molto attenti: nella zona di via Canestrini e di corso Buonarroti ci sono molti edifici dell'inizio del Novecento. E soprattutto, sotto le case non c'è roccia ma ghiaia, sabbia. Avevano promesso ai residenti che avrebbero fatto delle verifiche, invece non si è visto mai nessuno. Eppure la questione è stata portata all'attenzione del sindaco. Cinque anni fa avevamo parlato con l'ex assessore provinciale Mauro Gilmozzi: si sarebbero dovute fare delle verifiche sulle vibrazioni. Avrebbero dovuto posizionare lo strumento apposto sul grattacielo di corso Buonarroti, invece non si è mai visto nessuno». Degasperì chiede infine una cosa: «Rfi, Provincia e Comune realizzino pure il loro progetto ma diano assicurazioni ai residenti che le case e i garage reggeranno. Se per fare l'interramento portano via tutta la sabbia da qui alla stazione, come faranno le case a rimanere in piedi? Le sorreggerà l'assessore Facchin?».



Le crepe sui muri causate dalla posa di barriere antirumore in Corso Buonarroti



I lavori per la circonvallazione rischiano di aggravare una situazione già delicata