



Lo spettacolo Teocoli a ruota libera «Ci sarà anche Caccamo»

di **Fabio Nappi**
a pagina 11



L'evento

Rischio Covid
e il matrimonio
diventa doppio

di **Alice D'Este**
a pagina 6

OGGI 25° Temporale e schiarite Vento: 4,68 Km/h Umidità: 83%			
LUN	MAR	MER	GIO
15°/26°	14°/26°	15°/26°	14°/26°
Onomastici: Teresa di Calcutta			

CORRIERE DEL TRENINO

Treni interrati

LE GIUSTE PAURE DELLA CITTÀ

di **Luca Malossini**

Osservare al parco della Predara, nel quartiere di San Martino divenuto ormai un gioiello di rigenerazione urbana, l'assemblea pubblica dell'altra sera così partecipata, vivace, dai toni a tratti accessi ma mai offensivi, fa capire come nei cittadini sia tornata la voglia di essere protagonisti attivi dei processi decisionali che li riguardano. Non era scontato che ciò accadesse, proprio per questo va salutato favorevolmente.

Del resto il tema al centro del confronto con l'amministrazione comunale era di quelli pesanti: la circoscrizione ferroviaria con l'interramento dei treni nel tratto cittadino. Una sfida a tutto tondo per la giunta del sindaco Ianeselli. Anche delicata in quanto avrà ripercussioni notevoli sulla città. Positive ma pure negative se non ci sarà massima attenzione. Non a caso tali ricadute, con il passare dei giorni, si sono trasformate in paure: di essere prigionieri di un mega cantiere per anni, di dover combattere con vibrazioni e rumori, addirittura di poter perdere la casa. Ecco perché la gente vuole capire di cosa si sta disquisendo sui giornali. E fino a quando non ci sarà riuscita terrà il punto, a costo di diventare ancora più martellante nelle richieste. «Ma non siamo contro queste opere» dicono in molti. Frase tutt'altro che banale. Significa che l'opinione pubblica, attanagliata come abbiamo visto da molti dubbi, sembra comunque disposta a giocare una simile partita. Ma attenzione: non certo a scatola chiusa.

continua a pagina 3

Calcio Vittoria netta degli aquilotti (3-0)



Trento, Pro Patria spazzata via Pattarello in cattedra: due reti

Il Trento conquista la sua prima vittoria in campionato battendo la Pro Patria sul campo di Salò con un rotondo 3 a 0. I gialloblu giocano d'attacco e attorno alla mezzora del primo tempo Pattarello ipotizza la partita segnando una doppietta. A 4 minuti dalla fine la chiude Barbuti.

a pagina 8 **Frigo**

BASKET, SUPERCOPPA

Aquila, esordio con una sconfitta: Reynolds vivace

a pagina 8 **Vigarani**

La cerimonia Trento e Bolzano, grandi sfide nel post pandemia

Autonomia in festa ma futuro incerto: servono più risorse

Appello di Fugatti. Kompatscher: nuovo Statuto

I due governatori espongono la propria visione sull'autonomia in occasione dei 75 anni dall'accordo De Gasperi-Gruber. Il presidente Fugatti chiede maggiori risorse. A Bolzano si inaugurano il percorso storico dedicato a Magnago e la piazza in memoria di Berloffa.

a pag. 2 **Angelucci, Dongilli**

COVID

I democratici a favore dell'obbligo vaccinale E la destra si scopre divisa



a pagina 6 **Prandini**

L'INTERVENTO

COSTITUZIONE
GREEN PASS,
SCELTA
LEGITTIMA

di **Carlo Casonato**

a pagina 7

L'INCHIESTA NEI GUAI PURE DUE SOCIETÀ. «ORARI GRAVOSI E NIENTE RIPOSI»

Edizione spa: dieci indagati «Operai egiziani sfruttati» Nel mirino della Procura anche i subappalti

Dodici ore di lavoro per 65 euro, chi era più fortunato ne prendeva 100, ma niente riposo, ferie, neppure a Natale. E c'era chi sarebbe stato costretto anche a restituire metà dello stipendio. Affiora un nuovo caso di caporalato dall'inchiesta della Procura di Trento sui subappalti illeciti nel mondo dell'edilizia. Sono dieci gli indagati, tra cui i vertici di Edizione e due società. Negli atti spuntano anche fatture gonfiate. La Procura contesta il reato associativo.

a pagina 5 **Roat**

DISPUTA SULLA RENDITA CATASTALE

Centrale di S. Massenza, stangata all'Enel



Sotto la lente
La centrale
di S. Massenza

Nuova stangata alla società Enel nella battaglia legale sulla rendita catastale della centrale idroelettrica di Santa Massenza. La Commissione tributaria ha respinto l'appello della spa che dovrà pagare 19mila euro di spese ai comuni di Vallelaghi e Madruzzo.

a pagina 5

«Il tunnel ferroviario va allungato»

Geologi, architetti e ambientalisti con i cittadini: evitare di tagliare in due Trento nord

Dai geologi con Mirko Demozzi agli architetti con Marco Giovanazzi fino agli ambientalisti con Beppo Toffolon di Italia Nostra tutti sono d'accordo: «L'interramento della ferrovia deve essere allungato per evitare di tagliare in due Trento nord» e non bisogna lasciarsi sfuggire l'occasione di «bonificare, in questa fase, i terreni di ex Sloi e ex Carbochimica». Costi quel che costi. «Se Rfi — dicono — non ci sta ci pensino Comune e Provincia».

a pagina 3 **Baldo**

EUROPEI DI CICLISMO, I VIGILI: «ARMATEVI DI PAZIENZA»



Strade chiuse, divieti e trattori in tangenziale

«Cittadini, portate pazienza e muovetevi preferibilmente negli orari liberi». Questo l'invito dei vigili di Trento in previsione degli Europei di ciclismo in programma da mercoledì a domenica compresi.

a pagina 4 **Di Giannantonio**

Infrastrutture del futuro

di Donatello Baldo

TRENTO Sono tutti d'accordo, i presidenti degli Ordini di architetti e geologi Marco Giovanazzi e Mirko Demozzi e pure il presidente di Italia Nostra Beppo Toffolon: «Ha ragione l'assessore Ezio Facchi, si approfitti del passaggio della circonvallazione ferroviaria attraverso le aree inquinate di Trento Nord per la bonifica di ex Sloi e ex Carbochimica». Ci sono rischi, incognite, ma l'occasione dev'essere colta: «Si pretenda il massimo e si vigili affinché il beneficio per la città sia garantito».

«Il sito di Trento Nord è complesso — ammette Mirko Demozzi — ed è conseguentemente complesso anche il progetto di bonifica e di ripristino. Ma al giorno d'oggi ci sono tecnologie avanzate, si può fare, e l'occasione non possiamo lasciarcela sfuggire. Sulle aree di Trento Nord, per la prima volta dopo tanti anni, è possibile intervenire». Anche perché questa volta ci sono i soldi: «Che non è poco — afferma il presidente dei Geologi — perché i costi potrebbero essere elevati. Infatti — aggiunge — c'è da tenere presente che l'intervento su queste aree inquinate espone a degli imprevisti che potrebbero rallentare la costruzione dell'opera, aumentandone ancor di più il costo». Nonostante questo, s'ha da fare: «Non c'è dubbio, perché è nelle cose. Se da lì passa un'infrastruttura, per legge devi procedere con una bonifica». Che però potrebbe essere parziale, solo per il tratto interessato: «Non avrebbe senso. Chi ci dice che poi l'inquinamento non migri da altre parti, che non si danneggi l'equilibrio idrico sottostante? La bonifica dev'essere totale, l'amministrazione deve pretendere questo». E se Rfi dicesse no per il costo eccessivo? «Dovrebbero contribuire anche Provincia e Comune, perché non si può lasciare il lavoro di bonifica a metà».

«Se non si fa ora, non si farà mai più», afferma il presidente dell'Ordine degli architetti Marco Giovanazzi riferendosi alla bonifica delle aree di Trento Nord. «Parliamo di



Il progetto Con l'interramento della ferrovia ampi spazi si aprirebbero nel cuore del capoluogo

Ferrovia, professionisti in pressing sulla politica «Tunnel più lungo e bonifica dell'area»

Toffolon (Italia Nostra): un suicidio uscire prima



una opportunità incredibile, della possibilità di mettere mano a un tabù. Quando potrà ripresentarsi un'occasione come questa? Quando torneranno a disposizione queste risorse economiche che permetteranno di intervenire?».

Marco Giovanazzi — parlando in generale di Trento Nord e

non solo delle aree inquinate — chiede all'amministrazione uno sforzo in più: «Già che ci siamo, pensiamo anche a come ricucire quella cesura tra est e ovest, proseguendo l'interramento della linea per qualche chilometro, altrimenti quella parte di città rischia di rimanere con gravi

problemi urbanistici che non sarà più possibile correggere». Il presidente degli architetti guarda al futuro: «Ci saranno disagi, cantieri, potranno sorgere timori e si potranno anche trovare degli ostacoli. Ma quando si ristruttura una casa — spiega Giovanazzi — si sopportano i rumori, i disagi, il caos che inevitabilmente un cantiere può produrre. Ma poi si ha una casa nuova, più bella, dove si vive meglio. Sarà la stessa cosa per la città».

Anche l'ambientalista Bepo Toffolon — presidente di Italia Nostra — pensa che la bonifica di ex Sloi e ex Carbochimica possa derivare dal passaggio della grande opera da quei terreni. «Non ci voleva un particolare intuito per capirlo. Ci sono decisioni so-

Il dibattito

L'assemblea e i dubbi

Mercoledì al parco della Predara il comitato di cittadini San Martino Buonconsiglio ha organizzato un'assemblea sulla nuova circonvallazione ferroviaria



Ex Sloi ed ex Carbochimica

Le due aree inquinate, come ha spiegato ai partecipanti l'assessore alla transizione ecologica Ezio Facchin, si trovano nella zona di passaggio del bypass e dunque dovranno giocoforza essere bonificate

Opportunità o costo?

L'intervento di bonifica però potrebbe costare parecchio a Rfi. Ma per gli Ordini l'ente pubblico dovrà metterci del suo se la Società si tirasse indietro dato il rilievo dell'operazione

vraordinate ai livelli più alti di governo che ci impongono di prendere in mano alcune situazioni, e in più ci sono le risorse finanziarie. Mi sembra chiaro — osserva — che dovremmo essere noi i primi a trarre il massimo dei benefici da questa situazione». E nelle cose, da lì passa la circonvallazione e quei terreni dovranno essere bonificati: «Rassegnarsi a subire le scelte di altri senza avere un progetto globale di recupero delle zone attraversate dalla ferrovia sarebbe pura follia. Anzi, sono stupito dalla lentezza dei riflessi. Non solo sulla bonifica — spiega Toffolon — ma ci doveva essere fin da subito la richiesta di un impegno concreto anche sul prolungamento dell'interramento per evitare che Trento Nord rimanga tagliata in due per sempre». Perché anche il presidente di Italia Nostra, come il presidente degli architetti Giovanazzi, pone la riflessione sull'intera zona: «Passeranno sei binari dentro una trincea. Dobbiamo invece prevedere il prolungamento dell'interramento almeno fino alla tangenziale». Ma se aumentassero i costi e Rfi non volesse spendere di più? «Non è pensabile uscire prima, sarebbe un suicidio. Se servissero altre risorse vengano messe dall'ente pubblico, nel caso si pensi anche a una tassa di scopo. Ma oltre alla bonifica è necessario prolungare l'interramento per ricucire Trento Nord».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'editoriale

I binari dei treni interrati, le paure della città e il ruolo del Comune

SEGUE DALLA PRIMA

Su questo aspetto il Comune dovrà farsi sentire, in maniera trasparente (bene l'idea di creare Trento Lab, un luogo dove mettere in mostra i progetti, dare informazioni, poter seguire passo passo i lavori che cambieranno la faccia della città). Far sparire i binari dal tessuto urbano apre innumerevoli scenari. Così come i lavori di rettificazione dell'Adige eseguiti nel quadriennio 1854-58 con la costruzione della ferrovia Verona-Bolzano annullarono il rapporto città-fiume, adesso l'interramento delle linee ferroviarie può offrire nuove opportunità per quanto concerne la relazione tra il centro storico e la parte di città che nel XX secolo è cresciuta lungo il fiume, ma sempre «al di là della

ferrovia» e, quindi, separata dalla stessa città storica. Prospettiva affascinante, anche condivisibile. Per i cittadini però tale scenario al momento è ancora troppo aleatorio. Molte le ombre, i dubbi: cosa accadrà ai nostri quartieri? Bello eliminare i treni, ma non è che ci rimettiamo noi e che il bilancio della trasformazione epocale alla fine premierà unicamente chi ha spinto affinché avvenisse (vedi Europa, Rfi, Provincia, Comune)? Sarà questo il leit motiv maggiormente gettonato nei prossimi mesi, Palazzo Thun se ne faccia una ragione e si prepari a contrastare una dialettica puntuale, che non fa sconti, ma non ha neanche secondi fini. Sicuramente nella maggioranza della popolazione.

La Trento che l'architetto spagnolo Joan Busquets ha messo su carta nel lontano 2001, pur tra mille impedimenti, fughe in avanti, improvvise retromarcie, sta venendo avanti. Se siamo arrivati fin qui lo si deve a lui, alla sua lungimiranza, a quell'intuizione dell'interramento che servì per sdoganare un argomento che fino a quel momento vedeva i trentini arroccati su posizioni a dir poco oltranziste. La capacità di Busquets vent'anni



fa fu di far capire, dati e progetti alla mano, che togliere i binari in superficie, anche per una città di 120.000 abitanti, non doveva essere visto come un miracolo. Poteva insomma essere una suggestione da coltivare concretamente, mettendo in risalto vantaggi e svantaggi, pregi e difetti.

Quando il dibattito stava decollando, un po' l'incertezza della politica e molto la crisi economica che cominciò ad affacciarsi anche in Italia, quindi in Trentino, portò ad accantonare tutto, catalogando

l'interramento della ferrovia come un semplice sogno. Uno dei tanti, in un territorio che ha sempre fatto fatica a guardare oltre il quotidiano. Adesso però il vento dell'Europa ha riaperto scenari fino a qualche anno fa impensabili. Trento ha in mano il proprio destino, può ricavarne enormi vantaggi se lo saprà condividere con i suoi cittadini. Non farlo sarebbe una sorta di suicidio. Annunciato.

Luca Malossini
© RIPRODUZIONE RISERVATA