

Grandi opere | Le prospettive

Busato (Confindustria): «Disagi ora per una miglior qualità di vita domani»
La contrarietà dei No Tav e le perplessità della circoscrizione di Pledicacastello

IL FUTURO DELLA CITTÀ

Giovanazzi (Ordine architetti): «L'impianto sia dove sia, ma per la sua realizzazione si proceda con un concorso di progettazione»

Bypass, 961 milioni di lavori e oltre 12mila operai in campo

di Nicola Chiarini

TRENTO Con un tetto di spesa di circa 961 milioni di euro e 12.132 unità annue di lavoro ipotizzate, la circoscrizione ferroviaria, con l'interramento dei binari e la rimozione delle infrastrutture di superficie, cambierà il volto della città non solo dal punto di vista urbanistico. Sostenuta in maniera determinante dalle risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) con una previsione di finanziamento di 930 milioni di euro, cui si sommano 6,9 milioni di euro già stanziati dallo Stato e 2,4 di fabbisogno residuo, di cui è stata chiesta la copertura con la legge di bilancio 2022. E con i primi mesi dell'anno nuovo, dovrebbe concludersi l'iter sulla proposta di Rete ferroviaria italiana (Rfi) e Italferr, la cui fase finale si è avviata con la pubblicazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica che entrerà nel vivo con la nomina, attesa per il 29 novembre, del coordinatore del dibattito pubblico che sarà propedeutica alla stesura del dossier conclusivo che verrà portato, presumibilmente, nelle prime settimane del 2022 nella Conferenza dei servizi in cui, secondo le procedure, verranno esaminati contestualmente i vari interessi pubblici coinvolti nel procedimento che porterà all'avvio del cantiere. Un cantiere che, stando alle previsioni, dovrebbe esaurirsi in 1.410 giorni, una volta conclusa la gara per l'assegnazione dei lavori. I primi 350 giorni serviranno alla definizione del progetto esecutivo, con gli interventi propedeutici e all'anticipo delle opere d'imbocco per le gallerie. I restanti 1.060 saranno dedicati alla realizzazione del complesso degli interventi collegati al «dotto 3a» ossia il nome tecnico con cui è definita la circoscrizione ferroviaria di Trento nell'ambito del progetto di costruzione

segue verso Villazano in doppia canna per 10,5 chilometri fino allo Scalo Filzi e riemergere concludere il percorso a Roncafort. L'operazione prevede diversi espropri tra terreni agricoli (principalmente a Mattarello e Gardolo) e con la necessità di abbattere alcuni edifici, tra cui le sedi dell'Acì e di Trentino Mobilità in via Brennero, area in cui sorgono pure gli ex stabilimenti Sioi e Carbochimica, oggetto di delicati interventi di bonifica. Nel complesso Rfi e Italferr prevedono la rimozione di 48.000 metri

Il tracciato

Il bypass ferroviario si sviluppa per circa 13 chilometri con l'imbocco meridionale in trincea ad Acquaviva per entrare quindi in galleria e pro-

seguire verso Villazano in doppia canna per 10,5 chilometri fino allo Scalo Filzi e riemergere concludere il percorso a Roncafort. L'operazione prevede diversi espropri tra terreni agricoli (principalmente a Mattarello e Gardolo) e con la necessità di abbattere alcuni edifici, tra cui le sedi dell'Acì e di Trentino Mobilità in via Brennero, area in cui sorgono pure gli ex stabilimenti Sioi e Carbochimica, oggetto di delicati interventi di bonifica. Nel complesso Rfi e Italferr prevedono la rimozione di 48.000 metri

cubi di terre contaminate asportate, con 130 ettari di superfici restituite alle funzioni ecosistemiche e la possibilità di rigenerare 16 ettari di superficie urbana, liberando la superficie dalle attuali infrastrutture ferroviarie. Interventi che, per i promotori, avrebbero un forte impatto positivo sulla qualità dell'aria che, su base annua, potrebbe avere, per esempio una riduzione di 20,85 tonnellate di polveri sottili pm10, 432 di ossidi di azoto e 65.000 di anidride carbonica, promuovendo l'intermodalità e riducendo il tra-

sporto motorizzato su strada, favorendo il traffico ferroviario per merci e persone.

Il dibattito

La prospettiva, però, non persuade tutti e Maurizio Fugatti si impegna a favorire la discussione. «La Provincia, come sempre, contribuirà al dibattito pubblico — sostiene il presidente del comitato No Tav, dopodiché i progetti hanno una storia ben precisa e non stati fatti negli ultimi due anni, hanno radici e percorsi ben conosciuti e sono stati approvati dalle varie giunte

provinciali e comunali. Noi abbiamo trovato le risorse, circa 930 milioni, che abbiamo sul Fondo e sono stati inseriti negli ultimi sei mesi da Rfi dopo diversi incontri che abbiamo avuto per chiedere l'ammissione alla finanza di progetto». Intanto Confindustria Trento si porta avanti e, nel pomeriggio del 3 novembre, proporrà all'Interporto un convegno pubblico sull'opera. «Ci interessa spiegare ai cittadini cosa comporterà l'interramento — argomenta Roberto Busato, direttore dell'associazione d'impresa —. È

presto per calcolare le ricadute economiche e occupazionali locali, ma di certo possiamo stimare i benefici di lungo periodo sulla qualità della vita. Non sposiamo alcun progetto in particolare, ma vogliamo far capire alla comunità che queste opere possono dare un nuovo aspetto al territorio, con qualche disagio limitato oggi, per una migliore qualità della vita e dell'ambiente nel medio periodo». Ma Claudio Geat non vede tutte le rose e fiori. «Mantengo tutte le perplessità — ragiona il presidente della circoscrizione Centro storico Pledicacastello —, non sull'interramento in sé, ma su modalità e tracciato. La circoscrizione è parziale e, di fatto, non abbraccia tutta la città. C'è poi scetticismo su tempi e finanziamenti: nelle presentazioni delle ferrovie hanno dispensato grande ottimismo ma, per

esempio, ci sono barriere antirumore promesse e mai arrivate da ormai 15 anni». Infine, il rebus stazione ipogea. «Nel progetto — continua Geat — c'è lo spazio per realizzarla, ma non ho trovato riferimenti precisi sulla sua effettiva realizzazione. Un aspetto da chiarire, come la profondità degli scavi, ora ipotizzati a 10,5 metri, quando in origine si parlava di 20. Quota preferibile, perché reca meno disturbo agli edifici e a chi li abita. Nella fase di dibattito questi nodi dovranno essere affrontati e la circoscrizione sicuramente approverà un documento nel merito». Critici gli attivisti del comitato No Tav, contrari al progetto di alta velocità ferroviaria nel suo complesso, convinti che la grande infrastruttura avrà impatti ambientali devastanti, al di là delle intenzioni dichiarate.

13

chilometri è lo sviluppo del tracciato in galleria proposto per il bypass ferroviario che si sviluppa da sud a nord, tra Acquaviva e Roncafort



Via Brennero L'ex scalo Filzi è tra gli snodi fondamentali lungo il tracciato della grande opera ferroviaria proposta da Rfi e Italferr. È infatti l'imbocco settentrionale della galleria che attraverserà Trento. Per realizzare le opere è previsto, tra l'altro, l'abbattimento dei palazzi che oggi ospitano le sedi di Acì e Trentino Mobilità, ricavando lo spazio, visibile nella parte superiore del render, al di sotto dell'edificio a cubo di colore rosso. Presso via Brennero ci sono anche le fabbriche ex Sioi e Carbochimica, siti oggetto di bonifica

Il dibattito

Il Comune punta sul nuovo Briamasco I dubbi di Giacca «Servono parcheggi»

TRENTO «Quale stadio per Trento?». La domanda — all'interno di una giornata di discussione che si è tenuta ieri al Museo — se l'è posta l'Ordine degli Architetti, grandolà ai tanti ospiti intervenuti. Tra questi anche l'assessore all'Urbanistica del Comune di Trento Monica Baggia e il presidente del Trento Calcio Mauro Giacca, che hanno partecipato alla tavola rotonda moderata da Marika Giovannini del Corriere del Trentino. L'esponente della giunta Ianesselli ha dichiarato le intenzioni di Palazzo Geremia: «Meglio la ristrutturazione dell'ex Briamasco».

Scettico il patron del Trento Calcio. L'assessore ammette che il Comune è favorevole al mantenimento dello stadio lì dov'è, in via San Severino: «L'amministrazione propende verso la soluzione dello stadio urbano». Le altre soluzioni vengono smontate una a una: «Una delocalizzazione non è compatibile con una realtà delle dimensioni di Trento, e un eventuale polo sportivo a San Vincenzo andrebbe a depauperare la ricchezza delle numerose realtà sportive diffuse nei quartieri».

E in ogni caso, su San Vincenzo la giunta comunale nutre molte perplessità: «Si tratta di un'area molto ben definita nel Piano urbanistico, e se è vero che la sua destinazione è ad uso sportivo, è altrettanto vero che ci sono vincoli e prescrizioni che prevedono verde e strutture aperte, in contrasto con parcheggi e con uno stadio come si è immaginato di far sorgere lì». Nemmeno l'ipotesi di costruire lo stadio in Dextra Adige è percorribile secondo l'assessore all'Urbanistica: «Lì c'è già un Piano attuativo, uno studentato già finanziato». L'assessore espone dunque i punti di forza della soluzione dell'esistente: «La zona di via Sanseverino è tutta da reinventare. E non dimentichiamoci che in futuro la ferrovia sarà interrata e l'area che si libererà potrà essere ripensata e destinata anche per attrezzature sportive. E si metterebbe al centro la viabilità sostenibile, quella che dovrà essere usata per raggiungere lo stadio, che non sarà solo il luogo dove vedere la partita, ma un luogo di socialità all'interno del contesto urbano. Così come avviene in tante città europee». Città, sottolinea l'assessore, che non hanno più gli stadi in periferia vicini all'autostrada e contornati da

un grande parcheggio: «Il parcheggio è già previsto in Dextra Adige, e si potrà raggiungere il Briamasco con la passerella sull'Adige». Altro elemento, i tempi di realizzazione: «Per l'area di San Vincenzo serve una variazione urbanistica, mentre per l'ex Italcementi c'è un piano attuativo già in essere. Per la ristrutturazione dell'attuale, i tempi sarebbero più veloci».



L'assessore Baggia. Una delocalizzazione non è compatibile con una realtà delle dimensioni di Trento



Confronto sul futuro Lo stadio Briamasco e, sopra, il dibattito organizzato dall'Ordine degli architetti (Foto Ansa/Loss)

Qualche dubbio lo sottolinea però Mauro Giacca, presidente della società calcistica trentina: «Posso essere d'accordo con l'assessore quando ricorda l'importanza della centralità dello stadio all'interno del tessuto urbano, anche per la vicinanza della città alla sua squadra. Ricordo anch'io la bellezza delle domeniche passare allo stadio, ma non sono più quei tempi. Oggi ci sono partite infrasettimanali, disagi maggiori per il maggior traffico. E ci sono anche i disagi per la situazione climatica trentina, perché non è così semplice parcheggiare all'Italcementi se piove e se ti devi portare l'ombrello che poi allo stadio non entra». Per Giacca «uno stadio deve avere il parcheggio vicino»: «E poi ci sono anche i ti-

fosì, che in Italia non sono così educati come all'estero». Per Giacca, lo stadio ideale dovrebbe sorgere all'esterno della città. E su tutti un altro dubbio, rimasto senza risposta: «Mentre fanno la ristrutturazione del Briamasco, noi dove andiamo?». Alla tavola rotonda hanno partecipato anche Denis Salati, ex arbitro — «Il Briamasco non è adeguato a una squadra in serie C» — ma anche Giuseppe Baracchi dello Studio Bags: «Credo sia necessario studiare bene la realtà, immaginando uno stadio flessibile perché i numeri di affluo non sono più quelli di una volta». A chiudere i lavori il presidente dell'Ordine degli Architetti Marco Giovanazzi: «Sia dove sia, ma per la sua realizzazione si proceda con un concorso di progettazione».

Donatello Baldo

L'analisi

Baldracchi: «C'è spazio per altri ragionamenti La città rischia una cesura Lo stadio? Alle Ghiaie»

La presidente di Italia Nostra analizza le criticità

TRENTO «Tutto può essere un problema, tutto può essere un'opportunità». Manuela Baldracchi, nuova presidente di Italia Nostra, guarda alle grandi trasformazioni che interessano Trento con un misto di preoccupazione e di speranza. «Ci sono criticità — sostiene — sulla circoscrizione, ma anche sull'ubicazione dello stadio. Ma è ancora possibile fare ragionamenti d'insieme che possano portare benefici a tutta la città».

La prima criticità che le viene in mente, e come trasformarla in opportunità.

«Gardolo. Perché su quella parte di Trento si rischia di consolidare e confermare una cesura tra est e ovest. Si passa a sei linee ferroviarie in trincea, da un segno separatore a un solco che si cristallizzerà per sempre. È quindi necessario che l'interramento

to della nuova linea prosegua almeno fino all'incrocio con la tangenziale, e su questo devono impegnarsi tutti gli amministratori. Se si prolunga di qualche chilometro a nord l'interramento, il costo complessivo dell'opera non cambierebbe di tanto, e i benefici



Presidente Manuela Baldracchi di Italia Nostra interviene su stadio e bypass

per il futuro sarebbero enormi». In quelle zone il tracciato passa anche dalle aree inquinate dell'ex Sioi e dell'ex Carbochimica. Criticità, opportunità? «Se ci si limita, come sembra di capire dal progetto presentato da Rfi, a mettere in sicurezza soltanto la parte interessata dall'attraversamento o a isolare solo quella che sarà impiegata dal cantiere, rimangono tutte le criticità. Noi vogliamo che si intervenga in maniera risolutiva, per disinquinare in modo definitivo il terreno delle aree inquinate».

Poi ci sono le falde acquifere, le demolizioni delle case nella zona di via Brennero, i cantieri che occuperanno 50 ettari.

«Ci sono evidenti problemi nello sbocco a nord, con previsioni di abbattimenti di edifici e di un aumento di traffico in una zona già di per sé problematica da questo punto di vista. Poi i problemi idrogeologici, che andranno affrontati con la massima serietà, con ulteriori studi e approfondimenti».

Una delle opportunità che porterebbe con sé la circoscrizione è la possibilità di procedere, una volta ultimata l'opera, con l'interramento

I terreni

«Noi vogliamo che si intervenga in maniera risolutiva sulle aree inquinate»

della linea storica all'interno del tratto urbano.

«Trento ha avuto il suo grande trauma con la rettificazione dell'Adige, per permettere alla ferrovia di entrare in città. L'interramento della ferrovia andrebbe in parte a ricomporre quella cesura, permettendo al centro di toccare le sponde del fiume. Poi certo, si pone il problema di cosa fare dello spazio lasciato libero sulla massicciata, e qui è importante guardare in modo complessivo alla città, perché non basta mettere qualche albero e qualche aiuola. Il riempimento, anche con un infittimento urbano, dovrà essere pensato come elemento di ricucitura, occasione per ricolligare l'est e l'ovest della città».

Il nuovo quartiere che sor-



Perplessità A Gardolo si rischia di rafforzare la cesura tra est e ovest della città. È necessario che la nuova linea prosegua almeno fino all'incrocio con la tangenziale

gerà a Pledicacastello sulla zona ex Italcementi si riavvicinerebbe al centro storico, anche con l'ipotesi della passerella sull'Adige. Ma in mezzo c'è lo stadio.

«C'è chi vorrebbe ristrutturarlo e mantenerlo nella posizione attuale, che invece vorrebbe spostarlo a San Vincenzo di Mattarello. Noi siamo per una terza via, lo stadio alle Ghiaie dove c'è già un polo attrattivo a vocazione sportiva. Sarebbe servito dal Nordus, e potrebbe appoggiarsi sulla infrastruttura viaria già pensata per il Not. Così si eviterebbe di portare traffico in centro ma si eviterebbe anche la creazione di un nuovo polo, attrattore di traffico».

Do. Ba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA