

FERROVIA

Chiesto a Rfi di integrare il progetto con un percorso ciclopedonale est-ovest



Circonvallazione: in Consiglio comunale riparte il dibattito pubblico

Dopo la pausa natalizia, riprende il dibattito pubblico sul progetto di fattibilità tecnico economica della Circonvallazione ferroviaria di Trento. Nel tardo pomeriggio di oggi, dopo le 18, il progetto del tracciato da 13 km tra l'ex Scalo Filzi e Mattarello sud, per lo più in galleria, sarà discusso nuovamente dal Consiglio comunale di Trento. Le criticità emerse nei vari

incontri, coordinati da **Andrea Pillon** (nella foto), creano una certa tensione anche dentro la maggioranza di centro sinistra che governa il capoluogo. Venerdì 14 gennaio, invece, l'opera sarà all'ordine del giorno del Consiglio provinciale. Sempre il 14 gennaio, online, dalle 15.30 alle 17.30, è previsto un incontro tecnico con le categorie economiche e sociali. Lunedì 17 e

martedì 18 gennaio, dalle 9.30 alle 12 e dalle 15 alle 17.30, nella sala di rappresentanza di Palazzo Geremia, ci sarà un incontro tecnico sul tema delle vibrazioni e dei rumori con i residenti delle zone interessate. Il format dell'incontro prevede, in apertura, una breve illustrazione da parte di Rfi/Italferr degli impatti previsti dal progetto.

«Ora, un raccordo con Campotrentino»

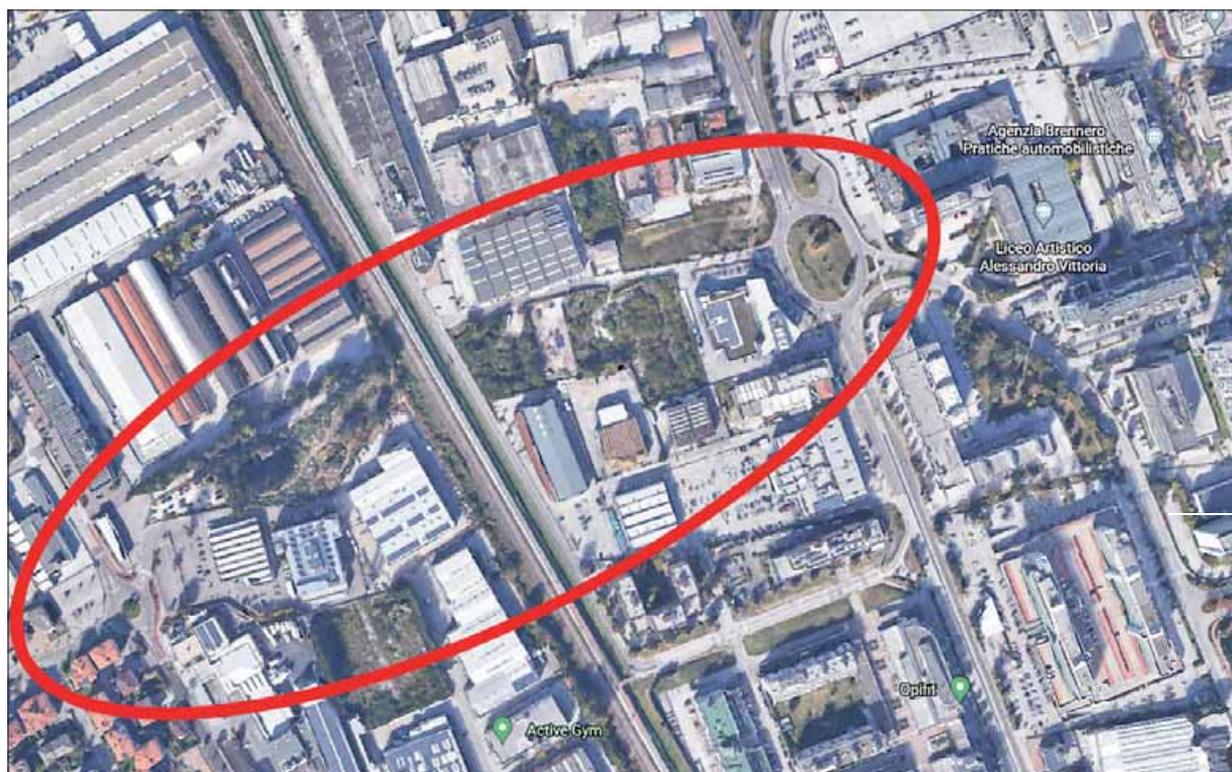
La proposta avanzata da Geat e Brugnara

È fondamentale un collegamento diretto tra via Maccani e via Brennero. Ed è altrettanto fondamentale che sia un collegamento ciclopedonale, non carrabile. Nel "Quaderno degli attori" che registra, nell'ambito del procedimento del dibattito pubblico sul progetto di circonvallazione ferroviaria, l'ultimo proposta formulata è quella firmata dall'ingegner **Claudio Geat**, presidente della Circostruzione Centro Storico-Piedicastello, e da **Michele Brugnara**, consigliere comunale del Pd. Si punta ad evitare, questo l'obiettivo, che con la realizzazione del bypass da 961 milioni di euro, alla fine si creino - come più volte ripetuto nelle ultime settimane - cittadini di serie A, quelli che in futuro potranno beneficiare dell'interramento dei binari nel tratto cittadino tra l'ex Scalo Filzi e via Monte Baldo, e cittadini di serie B, quelli residenti nei quartieri nord.

Nel documento di Geat e Brugnara, si cita in premessa una prima delibera della Circostruzione che ad inizio 2021, indicando le "priorità di bilancio" del Comune, aveva posto la «necessità di approfondire "alla luce della decisione di programmare l'interramento del passante ferroviario di Trento ad una quota inferiore a quella inizialmente ipotizzata, l'ipotesi progettuale di realizzare un sottopasso solo ciclopedonale all'altezza della rotatoria di Campotrentino", così da collegare il quartiere alla parte di città posta a est della ferrovia e cioè al quartiere Solteri». E, poi, una successiva delibera (giugno 2021), per ribadire l'importanza, per Campotrentino, di «garantire un migliore collegamento con l'abitato e l'accesso all'area ad est della ferrovia, dove trovano sede molti servizi e negozi; questo nuovo collegamento ridurrebbe grandemente l'isolamento dell'attuale quartiere». I tecnici comunali elaborarono una ipotesi progettuale, rimasta su carta, perché priva di copertura finanziaria e perché non era chiara la quota di realizzazione della circonvallazione. Considerava, rammentano Geat e Brugnara, un collegamento all'incir-

ca all'altezza della rotatoria di Campotrentino, «limitrofa all'area comunale ova ha sede la polizia municipale ed il cantiere operativo, con funzioni solo ciclo pedonale e non di autoveicoli, per risolvere l'isolamento del quartiere e superare la barriera costituita dalla linea ferroviaria statale e delle ferrovie Trento-Malé». Adesso, però, si conosce la quota di interrimento parziale della futura linea merci prevista dal progetto di Rfi. Per questo, Geat e Brugnara chiedono formalmente di integrare il progetto «con la previsione di un sottopasso/sovrappasso ciclopedonale tra il quartiere di Campotrentino, limitrofo a via Ezio Maccani, e gli altri quartieri ad est della linea ferroviaria, disposti lungo via Brennero». Anche perché il quadruplicamento della linea e l'affiancamento di un ulteriore doppio binario a servizio della Trento-Malé, peggiorerebbero la situazione.

Il sindaco **Franco Ianeselli**, ieri, ha ricordato che il Comune sta approfondendo l'ipotesi della collina di Roncafort, per «minimizzare gli impatti derivanti dal futuro passaggio dei treni, ma anche per dare risposta alle esigenze delle diverse comunità». Un po' più a sud, all'altezza di Campotrentino, Geat e Brugnara chiedono nella sostanza a Rfi di farsi carico della frattura est-ovest rappresentata dalla ferrovia. Tra le proposte raccolte nel dibattito pubblico, c'è anche quella di **Marco Chisté** che, tra l'altro, prende in considerazione anche la proposta della «Collina Canova-Roncafort». «Interessante soluzione» la definisce «va però contestualizzata in una logica di sviluppo dei percorsi che colleghino capillarmente est-ovest i due sobborghi di Canova e Roncafort. Sarebbe inoltre utile che l'intervento integri un parco lineare, il quale sappia accogliere delle funzioni come piccole terrazze e affacci, attività sportive o ricreative». Inoltre, «importante in chiave di insieme sarebbe poi il ripensamento e il miglioramento del collegamento ciclopedonale fra l'esistente parco di Melta e il nuovo parco elevato». **Do. S.**



La zona tra via Maccani (rotatoria nei pressi della sede della polizia locale) a ovest e via Franceschini a est, dove potrebbe essere realizzato il collegamento ciclopedonale per unire i due quartieri nord della città che patiscono la storica frattura causata dalla ferrovia, cui il progetto di Rfi non pone rimedio

La polemica

C'è rabbia tra chi vive o lavora nella zona dei lavori: «Il confronto pubblico è una farsa»

Paura per i danni da vibrazioni

Ci sono gli "abbattendi", famiglie e aziende che dovranno traslocare e lasciare gli edifici che verranno rasi al suolo per il passaggio del tunnel ferroviario. E poi ci sono quelli che vivranno con l'ansia dei danni provocati dalle vibrazioni alle case che non verranno demolite. Costoro non hanno diritto a ristori preventivi e fino ad ora non hanno avuto grandi rassicurazioni su rischi e tutele. Una situazione che stanno vivendo con comprensibile malessere. Una situazione che secondo **Piero Paganini**, dirigente di un'azienda che ha sede in via Brennero, proprio in uno dei palazzi vicini alla zona degli scavi, dovrebbe essere evitata facendo scelte radicalmente diverse, come il progetto di circonvallazione in destra Adige.

«Il rischio danni da vibrazioni e acustico per la case che non verranno demolite - fa presente Paganini - non sono mai stati fugati, anzi, prova ne sia che (ammisssione dello stesso assessore Facchin) hanno imposto pesantissime assicurazioni a RFI per eventuali danni conseguenti.

Tutti questi "rischi" nel progetto destra Adige non ci sono. In caso di incidenti ferroviari che trasportano merci pericolose i danni sarebbero molto superiori passando per il centro abitato anziché nella campagna. Dunque in sinistra Adige ci sono rischi potenziali per la comunità che non ci sarebbero nel progetto alternativo».

Paganini sostiene che i costi che si presumono maggiori per la destra Adige non dovrebbero costituire un problema per un progetto strategico di portata internazionale: «Rfi e Provincia non farebbero certo fatica a trovare il surplus necessario di circa 200 milioni visto che tutti gli altri arrivano dal Pnrr». E qui il dirigente chiede quale sia a questo punto il vero motivo per cui si insiste su un progetto e con un confronto pubblico che - sostiene - «si sta trasformando in una autentica farsa». La contestazione riguarda il fatto che un ex governatore come Dellai e l'attuale sindaco Ianeselli si sono schierati apertamente a favore del tracciato indicato da Rfi e cdhe solo

sulla carta c'è stata la possibilità di confrontare le possibili alternative, in realtà quasi subito scartate. «A questo punto sarebbe stato meglio fare una bella conferenza pubblica dove si dimostrava che il progetto sotto la Marzola è l'unico sostenibile e realizzabile. Buona parte dei contestatori si sarebbe messa l'anima in pace.»

Paganini conclude difendendo l'operato della rete dei cittadini e dei residenti delle zone "a rischio": «Noi siamo dei sobillatori. Abbiamo semplicemente esercitato il nostro diritto di cittadini ad essere informati, soprattutto se di mezzo ci sono problemi di sicurezza. Che non valgono per i singoli ma per tutti. Cosa succederà per esempio con tutto il piombo tetraetile ex Carbochimica che sarà smosso dai lavori. Dove andrà? E' un delitto chiederlo? Noi cittadini possiamo solo chiederlo. Ci si vuol togliere anche questa prerogativa? Non è che si fanno tutti i giorni opere che spaccano la città e che circoscrizioni che hanno sostenuto questo sindaco non hanno esitato a definire un'ulteriore spaccatura fra centro e sobborghi.»