

GRANDI OPERE

L'intervento ieri nell'ambito della conferenza informativa del consiglio provinciale sul bypass: «Quello è il primo tassello di una strategia impostata secondo logiche precise»

L'assessore ha annunciato il timing temporale: ora l'analisi di fattibilità tecnica ed economica, via ai lavori nel 2025, fine dell'opera nel 2029. Ma prima serve trovare le risorse

Nordus, c'è un milione per il progetto

Dal Mims 630mila euro. Facchin: «Nel 2022 affideremo l'incarico»

CHIARA ZOMER

I soldi per l'opera non ci sono ancora, quello no. Ma il Nordus è riuscito ad intercettare i finanziamenti statali per lo meno per il primo step, indispensabile: quello della progettazione. A disposizione del Comune c'è un milione di euro, di cui 670 mila dal ministero per le Infrastrutture e la Mobilità sostenibile, il resto - circa 330 mila euro - li metterà la Provincia. Questo ha permesso ieri all'assessore Ezio Facchin, intervenuto nell'ambito della conferenza informativa sulla circonvallazione ferroviaria organizzata dal Consiglio provinciale - di chiarire la tempistica che ci si attende per l'infrastruttura: nel 2029 si immagina di tagliare il nastro. Obiettivo ambizioso forse, ma che è evidentemente il fulcro della strategia dell'amministrazione comunale relativamente alla mobilità dei prossimi decenni, illustrata ieri proprio perché la circonvallazione fer-

pubblico. Adesso un po' tutte le città ci stanno pensando, anche Trento ha un suo piano di sviluppo».

Lo ha ricordato, l'assessore Facchin: Nordus e tram per l'area a nord. La circonvallazione ferroviaria, vista da questa prospettiva, non è solo la soluzione immaginata da Rfi per bypassare la città - o per lo meno un pezzo di città - con il trasporto merci potenziato dopo la futura realizzazione del tunnel di Base del Brennero, è il primo tassello di un domino, che vede l'orizzonte finale al 2029, quando secondo le proiezioni illustrate ieri da Facchin, il Nordus potrà essere l'asse portante di un trasporto leggero nord sud. Un progetto che si aggiunge, non è alternativo - Facchin l'ha ribadito - a quello del tram, per cui c'è un progetto di partenariato pubblico privato. Le due infrastrutture serviranno per gestire in modo sostenibile la mobilità nord-sud mentre per quella verso est e quella verso ovest si pensa al trasporto a fune. In mezzo, un nuovo sistema di ciclabilità che garantisca interconnessione.

Questa la cornice. Sul Nordus, rivendica Facchin, siamo vicini alla fase progettuale: «La circonvallazione di Trento è il primo tassello. Abbiamo un milione di finanziamento, stiamo costruendo con la Provincia e Trentino Trasporti le linee guida per l'appalto, che concorderemo anche con Rfi, per il progetto». Un progetto che dovrà fare non solo un'analisi cantieristica, ma anche una valutazione di sostenibilità economico finanziaria sia in fase realizzativa che di futura gestione, fermo restando che le proiezioni ritengono verosimile un'utenza tra i 22 mila e i 27 mila utenti (con il futuro tram limitato ad una corsa ogni 10 - 20 minuti) e un'utenza tra 19 mila e 23 mila, con il tram ogni 5-10 minuti.

Quanto ai tempi per la realizzazione, si suppone di lavorare in tre fasi: la prima per il raddoppio della linea da Gardolo a Canova, nel 2025, quando sarà interrotta la linea per il cantiere della circonvallazione ferroviaria, il raddoppio del tratto a sud, da Mattarello a via Monte Baldo, alla fine dei lavori per il bypass, nel 2027-2028, e il raddoppio della parte centrale inserita nell'opera di interramento della linea storica ad opera di Rfi. Si finirebbe, in questo timing, nel 2029. «Nel frattempo, ci sarà un aggiornamento trasporto pubblico su gomma, l'avvio della fase bus elettrici, finanziati dal Pnrr - ha concluso Facchin. - Non sono cose battute lì, ma impostate e avviate secondo una logica che sta assumendo i contorni sempre più precisi».

La strategia c'è. Mancano ad oggi i soldi. Ci sono per adesso quelli per la progettazione. Per il resto, evidenzia il sindaco Franco Ianeselli, «andremo a prenderli dove sono. Perché è come per l'interamento: se c'è un'idea solida di città, è più facile. E il progetto integrato, a tasselli successivi, sta nascendo».



Il progetto del tracciato della nuova ferrovia Nordus, asse portante del trasporto leggero Nord - Sud

ALTERNATIVE

L'analisi: «Criticità gravi a Nomi e allo scalo di Roncafort»

Destra Adige, Italferr dice no

Si sono presi del tempo e ieri, davanti ai consiglieri provinciali, hanno detto la loro: gli ingegneri Italferr hanno bocciato l'ipotesi destra Adige. L'ingegner Romeo (Rfi) già aveva fatto capire che a loro parere quell'ipotesi presentava delle criticità. Gli ingegneri Italferr ieri le hanno esplicitate. E sono sostanzialmente due: l'imbocco a sud, che finirebbe per toccare il biotopo di Taio, nel comune di Nomi, e l'imbocco a nord, perché l'ipotesi di sbocco proposto è in «totale incompatibilità con il mantenimento in essere dell'impianto di Roncafort».

«Dal tracciato iniziale, usando il materiale consegnato dalla Rete dei cittadini, abbiamo provato a calare un progetto sul territorio, tenendo conto dei vincoli. Ci siamo concentrati sulle due uscite, a Calliano e a Roncafort, il bypass è lungo 19 chilometri con un uscita ogni 500 metri. Tutte le

attività di scavo verrebbero fatte in un unico punto nella galleria costruttiva 8 chilometri a nord dell'imbocco».

Secondo l'ingegnera Paola Di Gennaro (Italferr) per rispettare distanze e altimetrie, il tracciato andrebbe spostato verso ovest. A sud, quello che condiziona è la quota di scavalco dell'autostrada ed un torrente che andrebbe anch'esso superato. Per fare questo occorrerebbe realizzare una sequenza di deviatoi che devono avere un piano unico ed essere tutti in rettilineo. Ci sono diversi vincoli di carattere tecnico difficili da superare, che riguardano la tipologia dell'impalcato di attraversamento dell'autostrada e del torrente, che imporrebbero un percorso più lungo e la costruzione di un tratto in viadotto in quote considerevoli, oltre a due pile in alveo del fiume Adige, una pila tra

il fiume e l'autostrada e una tra l'autostrada e la provinciale.

Stesso discorso - ha chiarito l'ingegnera Di Gennaro - per il tratto a nord, in corrispondenza di Roncafort, dove abbiamo l'autostrada, la rampa dell'autostrada e numerose interferenze, oltre alla pila in alveo e l'incompatibilità degli spazi per inserire altre pile necessarie. «L'impatto dei cantieri sia a nord che a sud sarebbero importanti viste le opere in viadotto molto significative. Dal punto di vista dell'ambiente molto critico sarebbe l'impatto con il Sic, in un'area di fasce agricole di pregio e aree di tutela ambientale che sarebbero interessate dal viadotto».

E l'ingegner Romeo (Rfi) ha messo la parola fine: «Se ragionassimo di destra Adige, nel 26 saremmo al punto in cui siamo ora per la sinistra Adige. L'orizzonte sarebbe il 2035».

LA CONFERENZA

I consiglieri provinciali chiedono di avere certezze sull'intera tratta

Terreni inquinati, tavolo tecnico

Il passaggio sui terreni inquinati è allo studio di un tavolo di lavoro tra Provincia, Rfi e Appa; l'ipotesi di rispolverare la parietale del 2009 verso nord non dispiace ad Rfi; l'eventuale costruzione del camerone sotto San Donà non allungherebbe i tempi di realizzazione; per la tratta a sud di Trento ed è stata finanziata la fase di progettazione. Queste le novità uscite ieri dalla conferenza conoscitiva, organizzata dal consiglio provinciale su richiesta delle minoranze. Incontro in apertura del quale, dopo i saluti del presidente **Walter Kaswalder**, il governatore **Maurizio Fugatti** - che ha parlato di occasione epocale - ha rivendicato la volontà di ridurre al minimo gli impatti negativi sul territorio.

La commissaria. La commissaria straordinaria Paola Firmi ha fatto il punto sul tratto da Fortezza a Verona. Tutto il potenziamento è diviso in 7 lotti, di cui 4 prioritari, dei quali sono ora in attività la

progettazione o la realizzazione, a partire dal lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena (1,5 miliardi di euro), la circonvallazione di Bolzano che sarà avviata agli inizi del 2022 con l'aggiornamento del progetto del 2003, con stime di 900 milioni di euro; il bypass di Trento e quanto alla circonvallazione di Rovereto nel 2022 sarà sviluppato lo studio delle due alternative di tracciato più funzionali. Poi l'ingresso nel nodo di Verona con sviluppo per circa 9,5 km con progetto di fattibilità in conclusione.

Il progetto fino a Verona. A chiedere qualche certezza per lo meno sul tracciato di massima sono i consiglieri provinciali. Che a più riprese evidenziano come non sia possibile dare il via libera al progetto di un lotto, senza sapere come poi la ferrovia si sviluppa a nord e a sud. Hanno strappato solo l'impegno su Rovereto: Rfi ha finanziato la fase di progettazione.

I terreni inquinati. Altro tema che sta a cuore ai consiglieri provin-

ciali: tutti gli intervenuti hanno ribadito la necessità di avere più dettagli su questo aspetto. Sull'ex Sloi si depositerà il materiale di scavo. E su questo, poiché un peso eccessivo causerebbe un rischio di incidere sul precario equilibrio dell'area, l'ingegner Romeo ha chiarito che la massa di materiale sarà minima e resterà sull'area solo per il tempo della caratterizzazione. Ma l'aspetto delicato è l'ex Carbochimica, dove sarà realizzato il raddoppio. Ha spiegato come **Mauro Zambotto**, dirigente del servizio geologico della Provincia: «Oggi vi sono sistemi per blindare la zona e depurare i terreni scavati e aspirati». Si inseriscono in terra dei diaframmi ai lati, più profondi del livello su cui correrà la ferrovia. E si impermeabilizza il suolo. Questo dovrebbe limitare al minimo l'ingresso di eventuali inquinanti. «Quel che dovesse infiltrarsi, verrà smaltito come da norma di legge». E l'ingegner Romeo: «L'iter sa-

rà valutato anche con il ministero della transizione ecologica». Nel frattempo, ha spiegato, è aperto un tavolo tecnico tra Rfi, Provincia e Appa, proprio per la valutazione del tema terreni inquinati. **Le sorgenti.** Qui le rassicurazioni le ha date Zambotti. Parlando di rischio medio per una decina di sorgenti e di sicurezza per le due più importanti, quella di Ponte Alto e quella di Acquaviva. Dove preoccupa anche la frana che nel 2018 ha causato problemi ad alcune attività di Mattarello. «Sì, ma da allora il servizio bacini montani ha realizzato briglie contenitive a monte».

La rete dei cittadini. In nome della rete sono intervenuti gli ingegneri **Paolo Zadra** e **Mario Perghem Gelmi**. Hanno spiegato il loro progetto alternativo, che fa passare la nuova linea in destra Adige. E hanno evidenziato, ancora una volta, quelle che a loro parere sono le criticità del progetto di Italferr: il rischio per le sorgenti, i disagi



Il rendering dello sbocco della galleria ferroviaria all'altezza dello Scalo Filzi

per i cittadini che dovranno perdere case o terreni, il disagio per il quartiere di San Martino, il grande rischio causato dal passaggio sui terreni inquinati di Trento Nord. «Il nostro progetto non implica nessuno di questi rischi».

Parietale verso nord. È l'ipotesi che il Comune ha presentato, per evitare il quadruplicamento della linea nell'area nord di Trento. Era attesa la reazione di Rfi. E sembra positiva: «Valuteremo con attenzione questa ipotesi, che vediamo con favore perché permette di ragionare di total project» ha osservato l'ingegner Romeo. E quanto al camerone sotto San Donà: «Non causerebbe un allungamento dei tempi».