

(segue dalla prima pagina)

Nella conferenza informativa presso il Consiglio provinciale del 14 gennaio 2022 RFI ha riportato gli esiti della verifica tecnica svolta su tale proposta. Sull'imbocco nord della galleria si è segnalato che i parametri geometrici da applicare a questo tipo di linee ferroviarie renderebbero necessario l'abbattimento di un paio di edifici e, per quelli non interessati direttamente, la convivenza ravvicinata con un lungo viadotto. Il superamento di fiume, autostrada e tangenziale necessiterebbe di altezze considerevoli (17 metri) e le pendenze ammissibili garantirebbero l'arrivo in quota campagna solo all'interno della zona interportuale. L'attraversamento dell'Adige necessiterebbe della realizzazione di pile di sostegno del ponte in alveo e sono note le criticità idrauliche che caratterizzano il nostro fiume e che impongono di non realizzare nulla in alveo. Il tracciato in destra Adige è insostenibile anche per ragioni di gestione del territorio e organizzazione dei servizi. Il raccordo con il tracciato attuale e la collocazione della stazione temporanea, porterebbe ad annullare l'attività dell'Interporto per tutti gli anni necessari ai lavori dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia. In un'ottica di sostegno dell'attività ferroviaria è evidente l'insostenibilità del blocco, per un lungo periodo, delle attività interportuali.

L'ipotesi di collocare la stazione temporanea nella zona proposta confligge con l'obiettivo, che questa Amministrazione si è posta, di gestire la città e la sua mobilità nella prospettiva della transizione dall'uso dell'automobile a quello dei mezzi di mobilità collettiva e leggera. È evidente, infatti, quanto sia inaccessibile la zona interportuale ai mezzi di trasporto pubblico, ai pedoni, ai ciclisti e quale sarebbe, quindi, l'impatto negativo di quella

La circonvallazione

Bypass, l'ora di proposte concrete

MONICA BAGGIA

proposta sul servizio che una stazione deve svolgere.

La versione del tracciato in destra Adige presentata in Consiglio provinciale dalla Rete dei Cittadini si è rivelata, peraltro, diversa da quella iniziale. Le problematiche relative all'imbocco nord hanno indotto i Cittadini della Rete a lavorare alla nuova versione per eliminare il proposto (e irrealizzabile) viadotto con la previsione dell'interramento in fregio all'Adige della nuova linea ferroviaria per sottopassare autostrada e tangenziale.

Non sono sfuggite ai tecnici (e sono state subito evidenziate) le problematiche, soprattutto, idrauliche, che la variante solleverebbe. E si aggiunge che anche con la modifica, rimarrebbero comunque irrisolte le criticità relative all'imbocco sud, al coinvolgimento della zona Interporto e alla localizzazione della stazione temporanea, all'individuazione delle aree necessarie per il trattamento dei materiali di scavo che dovrebbero essere molto più ampie per gestire tutto il materiale in un solo punto centrale (a sud di Romagnano).

La proposta in destra Adige salva gli edifici di San Martino, ma non quelli di Roncafot e di Calliano. Salva le campagne di Mattarello, ma non quelle di Gardolo e di Romagnano. Interferisce con il Sito Rete Natura degli Stagni della Vela e con il biotopo Taio a Nomi. Salva dall'esproprio le aree in fregio alla linea storica necessarie per il progetto RFI, ma non quelle agli imbocchi delle gallerie, di collegamento all'Interporto e, nella seconda versione, quelle,

dimensionalmente significative, a nord della Vela.

Salva la Trento-Malé, ma sacrifica l'Interporto. Affossa lo sviluppo del progetto integrato sacrificandone il fulcro: una stazione effettivamente a servizio della città.

La Rete dei Cittadini ha posto tutta la sua attenzione sulle criticità del progetto di RFI, ma non su quelle generate dalla propria proposta. Ha acquisito consenso tra i cittadini evidenziando problemi e magnificando soluzioni di fatto insostenibili.

Qualcuno invoca sospensioni per continuare a discutere su possibili alternative, nel mentre, sfumano i finanziamenti.

La realizzazione del Progetto Integrato è stata da tutti condivisa quando pareva lontana ed "eventuale". Oggi, grazie ai finanziamenti del Pnrr, è realtà, ma i tempi sono serrati. Proposte, controproposte, varianti delle proposte ci porteranno a discutere all'infinito e a perdere un'occasione unica. È ora di scegliere e di decidere. Di trasformare i problemi in opportunità. Di avere il coraggio di affrontare anche la delicata questione delle aree inquinate di Trento Nord, macigno che l'Amministrazione si trascina da più di trent'anni, insieme a Provincia Autonoma, Appa e Ministero dell'Ambiente.

Comune, Provincia, RFI stanno esaminando tutti gli elementi problematici che sono emersi e si sono individuate delle soluzioni realistiche ad alcune questioni poste, quali

il mantenimento in esercizio della ferrovia Trento-Malé anche durante i lavori sull'ex Scalo Filzi, la prosecuzione verso nord di circa 150/200 metri della parte interrata e la realizzazione di una nuova fermata di interscambio tra ferrovia del Brennero e Trento-Malé con collegamento est-ovest nella zona di Trento Nord.

È stato richiesto di creare le condizioni per il futuro sviluppo verso nord della linea merci in galleria, con il sistema dei cosiddetti "cameroni", per evitare l'attraversamento delle zone a nord di Trento e dare compimento al concetto di circonvallazione e si sono immaginate soluzioni di valenza urbanistica più che ferroviaria con la copertura dei binari tra l'ex Scalo Filzi e Roncafot per facilitare le connessioni est-ovest e creare zone per la sosta, lo svago, la pedonalità e la ciclabilità. In alcuni casi si tratta di sviluppi progettuali già concreti e in altri di intuizioni da approfondire, ma è fondamentale concentrare gli sforzi su ipotesi realistiche senza disperdere tempo ed energie su proposte chiaramente insostenibili. Stiamo discutendo di un progetto di fattibilità tecnico economica. Seguiranno due livelli di maggior dettaglio: progetto definitivo e progetto esecutivo. Sono previsti e saranno necessari approfondimenti (in parte in corso) che richiedono elevate competenze tecniche e approccio rigoroso.

Ci troviamo di fronte a scelte epocali per la nostra città e siamo pronti ad assumerci la responsabilità delle decisioni confortati dalla consapevolezza che ogni aspetto problematico sarà esaminato rigorosamente da chi, con indiscusse competenze tecniche, ci fornirà gli elementi per assumere le migliori decisioni nei tempi compatibili con quello che l'Europa ci chiede.

Monica Baggia

Assessora alla Pianificazione Territoriale del Comune di Trento