

Primo piano

Grandi opere

Il parlamentare trentino: «La circonvallazione senza l'interramento della linea storica sarebbe un grande errore: ottenere più garanzie»

di Tommaso Di Giannantonio

L'occasione era ghiotta. L'inserimento della circonvallazione ferroviaria di Trento nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) significava due cose: fondi certi (930 milioni) e tempi rapidi (entro il 2026). «Ma Comune e Provincia avrebbero dovuto far valere il loro peso contrattuale per realizzare il miglior progetto per la città», considera Pietro Patton, che prima di essere stato eletto senatore con l'alleanza del centrosinistra autonomista, è stato per oltre tredici anni (dal 1999 al 2012) direttore generale del Comune di Trento. Sa bene quindi come funzionano certe partite. E forse quella della circonvallazione (o bypass) andava giocata meglio. «Magari è stato fatto tutto quello che si poteva – dice il senatore trentino – ma il progetto attuale del bypass non è il migliore: bisognava partire ed uscire più lontani con la galleria». Al



«Bypass ferroviario, non è il tracciato

La critica del senatore Patton: «Comune e Provincia sono stati troppo deboli nelle

momento, invece, per quanto riguarda lo sbocco a nord, nel progetto sono stati inseriti solo i «camerini» all'altezza di San Donà, propedeutici per un eventuale e futuro prolungamento della linea merci fino a Salerno. Intanto nei giorni scorsi (*il T* di ieri) sono partiti i sondaggi preliminari allo scavo vero e proprio del tunnel, che passerà sotto la collina est, da Villazzano a Mesiano, per poi sbucare all'inizio di via Brennero.

Senatore, c'è chi sostiene che la funzione da «bypass» della circonvallazione ferroviaria sia solo parziale, perché, soprattutto a nord, lo sbocco della galleria all'ex Scalo Filzi non permette di scavalcare completamente l'area urbana del capoluogo. Si sarebbe

potuto/dovuto elaborare un progetto diverso?

«Sarebbe stato necessario fare il miglior progetto per la città perché la circonvallazione ferroviaria è un'opera millenaria che segna la vita di una città. Ed opere di così grande valore, non solo economico (vale 1,2 miliardi l'appalto, ndr) andrebbero realizzate nella loro forma migliore. Mentre quella che verrà realizzata non è la forma migliore. Bisognava partire ed uscire più lontani dalla città, fuori dall'asse urbano, per fare un vero bypass».

È mancata una fase di trattativa con Rete ferroviaria italiana (Rfi)?

«Comune e Provincia avrebbero dovuto far valere il loro peso

contrattuale o quantomeno avrebbero dovuto spingere di più. Ma magari è stato fatto tutto quello che si poteva fare».

Lo stanziamento di 930 milioni da parte dell'Unione europea, ossia le risorse del Pnrr, implicava una road map stringente però.

«Le opere ferroviarie non possono essere basate solo sul fatto che ci sono i soldi».

La considera comunque un'opera strategica?

«Certo, il bypass era ed è un'opera strategica per la città di Trento. E se al bypass non seguirà l'interramento della linea storica si commetterà un errore storico».

Come parlamentari state spingendo per reperire i fondi

necessari per l'interramento tra il Muse e l'ex Scalo Filzi?

«Ognuno ha le sue competenze. I parlamentari non possono fare niente se non a livello di *moral suasion* nei confronti dei decisori. Per l'interramento Comune e Provincia devono cercare di ottenere garanzie da parte di Rfi, altrimenti l'opera del secolo rischia di diventare la peste del secolo».

Un'altra opera attesa da decenni è la bonifica dei terreni contaminati di Trento nord...

«La prima cosa che dovrebbe essere fatta è un progetto esecutivo di bonifica che indichi modalità, tempi e l'eventuale compatibilità con il bypass. È ora che si passi dalle parole ai fatti».

Critico

Pietro Patton, eletto senatore alle elezioni politiche dello scorso settembre con l'Alleanza democratica per l'autonomia, già direttore generale del Comune di Trento dal 1999 al 2012. Una volta in pensione, nel 2016 è diventato (ed è tuttora) presidente della Cantina LaVis e poi del Consorzio di tutela dei vini del Trentino



Bonfanti: «Rfi mente sui rilievi alla Marzola: non erano stati fatti»

No Tav

L'attivista: «Ex Sloi, l'assessore Facchin elude il problema: restano i rischi»

Le trivellazioni sono già iniziate. Lungo il tracciato della futura circonvallazione ferroviaria di Trento il consorzio Tridentum ha dato inizio alla campagna di indagini geognostiche. «Questo dimostra che i rilievi sulla Marzola non erano stati fatti: solo ora si approfondiscono le caratteristiche dei terreni», accusa l'attivista No Tav, Elio Bonfanti, in prima linea nelle proteste contro il bypass. Su *il T* di ieri abbiamo indicato i

luoghi in cui il consorzio Tridentum (ossia il gruppo di imprese che si è aggiudicato l'opera) realizzerà i 15 sondaggi, che avranno una profondità media di 80 metri ed una massima di 140. «Quasi la metà dei sondaggi ricade su Villazzano, che è esattamente il posto più pericoloso perché siamo in una zona geologicamente instabile», fa notare Bonfanti. Il militante No Tav evidenzia anche un altro

aspetto. «Rfi aveva dichiarato che aveva adempiuto alla prescrizione data dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, che obbligava la società ad un nuovo studio e monitoraggio della montagna Marzola prima dell'inizio dell'opera – considera l'attivista – Il precedente studio era stato considerato insufficiente per la sicurezza del passaggio ferroviario data la quantità insufficiente di rilievi e la presenza di una paleo frana. Ma quanto dichiarato da Rfi non corrisponde al vero: il 3 marzo sono partiti i lavori dell'opera e questi rilievi non sono stati ancora fatti. I sondaggi che sono appena partiti, infatti, servono a verificare il tipo di roccia e se la paleo frana si stia ancora muovendo. Stanno facendo un insieme di azioni che dimostrano l'assenza di uno studio reale e serio». Non è l'unica criticità sottolineata dai militanti contro il bypass ferroviario. Rimane sempre il

nodo dei terreni inquinati di Trento nord: ex Sloi, Carbochimica e Rogge demaniali. Sulle colonne di questo giornale, nei giorni scorsi, abbiamo riportato alcuni passaggi della memoria depositata il 4 aprile da Rete ferroviaria italiana (Rfi) nell'ambito del procedimento al Tar, aperto dal ricorso della società Tim di Albertini, che si oppone alle analisi dei gas nocivi provenienti dai suoi terreni. «Dentro quella memoria – afferma Bonfanti – Rfi dice l'opposto di quello che dice normalmente: ammette che se non si faranno le analisi del soil gas ci sono pericoli per la sicurezza dei lavoratori e della popolazione». L'assessore comunale di Trento alla transizione ecologica, Ezio Facchin, ha rassicurato: «Se ci saranno impedimenti, Rfi dovrà aumentare i livelli di sicurezza: ci sono sempre misure alternative». Una assicurazione che non





La road map

migliore»
e trattative con Rfi»



Lavori, disagi e demolizioni

I lavori sono partiti formalmente lo scorso 3 marzo. Solo nei giorni scorsi, però, sono iniziati i sondaggi lungo il tracciato della futura circonvallazione ferroviaria per l'indagine dei terreni, in particolare delle rocce. La circonvallazione o bypass è una linea ferroviaria dedicata al traffico dei treni merce e lunga circa 13 chilometri. Il tracciato si sviluppa quasi interamente in un tunnel a doppia canna: una galleria naturale che sarà scavata sotto la collina est della città, da Villazzano a Mesiano. Parte in località Acquaviva (Mattarello) e sbuca all'ex Scalo Filzi (a Trento nord). L'opera dovrebbe essere realizzata entro la metà del 2026. In questi giorni sono partiti i lavori di preparazione, che prevedono nei prossimi mesi anche la deviazione del traffico all'inizio di via Brennero, da settembre/ottobre fino a marzo. Saranno inevitabili i disagi. Mentre tra pochi giorni inizieranno le demolizioni di 28 appartamenti e 12 spazi commerciali in via Malvasia.

convince. «Non dice nulla su come risolvere il problema — prosegue l'attivista — La sicurezza deve avvenire in un ambiente confinato e la bonifica delle rocce ha già dimostrato che ci sono criticità. Siamo in una situazione in cui il pericolo per gli abitanti è fortissimo». Sulle aree inquinate, che nascondono piombo tetraetile, si attendono ancora le indagini di caratterizzazione dei terreni: è in corso un'interlocuzione tra Rfi e l'Agenzia provinciale per la protezione ambientale (Apsa). «Nei giorni scorsi abbiamo chiesto un incontro urgente a Apsa — conclude Bonfanti — Il problema non è il numero dei sondaggi, ma che si faccia una reale caratterizzazione dei terreni. Il parlamento lo ha scritto nella legge di Bilancio 2023 che in quei terreni c'è l'inquinante: ora bisogna sapere la quantità e l'estensione dei contaminanti».

T. D. G.

Trento nord | I terreni inquinati dell'ex fabbrica Sloi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dal centro città al monte Bondone in 17 minuti: i tempi della funivia



Il bypass sarà sfruttato per realizzare l'interramento, altrimenti il progetto si sarebbe dovuto realizzare con la ferrovia in funzione e costi enormi
Stelzer

Mobilità

Il primo incontro di SuperTrento: dall'hub intermodale all'impianto a fune

di Ilaria Maria Tonini

Basteranno diciassette minuti per arrivare da Trento città al Bondone con l'impianto a fune che si vuole realizzare entro il 2029. Questa è una delle tante anticipazioni fatte ieri al primo incontro tematico di SuperTrento all'ex Atesina, promosso dal Comune.

«Il percorso è stato avviato il 6 dicembre 2022 e si chiuderà a fine 2023. Lo scopo è quello di redigere linee guida partecipate che andranno a costruire scenari per l'area liberata dall'interramento dei binari della

Dibattito

Il primo incontro del percorso SuperTrento all'ex Atesina



All'ora di punta circolano 27.000 veicoli, il 31% dei quali vengono dall'esterno
Vogliamo intercettare questi utenti con le cerniere di mobilità
Benoni

ferrovia», ha spiegato la sociologa Teresa Pedretti. Alla prima fase di SuperTrento hanno partecipato 502 persone. Ieri è iniziato il secondo step con un incontro dedicato a «Mobilità, connessioni e intermodalità», che ha visto la partecipazione di esperti che hanno parlato di come rendere la mobilità più sostenibile. «C'è tanta confusione sui grandi lavori che verranno realizzati sul nostro territorio. Innanzitutto bisogna mettere in chiaro che l'interramento del tratto cittadino della ferrovia e la circonvallazione ferroviaria sono due progetti distinti», ha spiegato l'architetto Giuliano Stelzer. Mentre il primo è un percorso definito dalla Provincia nel 2009, il secondo è un progetto del Comune che ha avuto inizio nel 2001. «Lo spostamento del corso dell'Adige a fine Ottocento — ha ricostruito l'architetto — ha condizionato lo sviluppo futuro della città». Qui si inserisce il piano dell'urbanista Busquets, che presentò l'idea di interramento della ferrovia nel

2001. «Allora si sarebbe dovuto realizzare il progetto con la ferrovia in funzione, un elemento che avrebbe dilungato nel tempo il cantiere e comportato una spesa enorme». Ecco dunque che nasce un progetto integrato: «L'idea è quella di sfruttare la circonvallazione per poter realizzare l'interramento ferroviario», ha concluso. Si è poi parlato di alcuni progetti in corso che riguardano la mobilità. «Dal quadro conoscitivo del Piano urbano di mobilità sostenibile (Pums) risulta evidente che Trento è una città dipendente dalle auto», ha spiegato l'ingegnera Valentina Benoni. Mentre in città circolano 380.000 passeggeri al giorno su autovetture, i trasporti pubblici vengono utilizzati da solo 80.000 persone e le bici da 25.000. «L'obiettivo che ci siamo posti — ha illustrato — è di guadagnare tra i 10 e i 14 punti percentuali per la mobilità sostenibile». L'albero delle azioni del Pums riporta gli interventi da fare per raggiungere questo risultato. «All'ora di punta circolano 27.000 veicoli, il 31% dei quali vengono dall'esterno. Vogliamo intercettare questi utenti implementando delle cerniere di mobilità». Queste non saranno dei semplici parcheggi, ma dei veri e propri luoghi attrattivi grazie alla presenza di attività commerciali. Si vuole poi intervenire sul trasporto pubblico, realizzando un bus rapid transit tra Zambana, Lavis e Trento, intervento anticipatorio del tram. «Il Pums — ha aggiunto l'ingegnera — definisce anche delle linee guida per quanto riguarda l'istituzione di zone scolastiche. Queste sono aree a rischio, in quanto fonte di traffico e incidenti». Verranno dunque realizzate delle zone calme a misura di bambino e individuati percorsi sicuri per il raggiungimento delle scuole. Sono poi stati stanziati 22 milioni per la realizzazione dell'hub di interscambio della modalità all'ex Sit. «Questa zona prima era la sede della Società industriale trentina. Non è poi stato possibile realizzare nulla se non una spianata di cemento per un parcheggio, dato che il terreno è altamente inquinato», ha dichiarato l'architetto Franco Voltolini. L'area di sosta pubblica, che al momento conta 350 posti, sarà utilizzata per un progetto di mobilità sostenibile. «Ci sarà un parcheggio interrato pubblico e infrastrutture legate alla mobilità dolce. L'hub permetterà di avere la stazione delle corriere, la funivia per il Bondone e la stazione dei treni in un unico luogo». L'ingegnere Giuliano Franzoi ha poi illustrato il progetto dell'impianto a fune che partirà dall'ex Sit e arriverà fino a Vaneze. «Il passaggio alla destra dell'Adige fino a Sargana, che costerà 37 milioni, è stato finanziato dal ministero grazie a un gruppo di lavoro formato da Provincia, Comune e Trentino Sviluppo». Per il secondo lotto mancano ancora i 70 milioni necessari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA