

L'INTERVISTA (seconda parte). La Commissaria Paola Firmi e le prospettive per la città di Trento. Dopo il 2029, una volta finite le gallerie

Dopo i lavori del bypass c'è l'interramento dell'attuale stazione



Il cantiere aperto nell'ex Scalo Filzi: sono le «opere preparatorie» per l'accesso al punto di scavo delle gallerie Nord di Trento

TRENTO. Due progetti diversi, troppo spesso intesi come parte di un unico piano per la "mobilità sostenibile". Troppo spesso, quando gli amministratori comunali o Rfi (Rete ferroviaria italiana) parlano dei benefici del bypass ferroviario, mettono insieme, in un unico calderone, il racconto dei lavori della cosiddetta circonvallazione e l'interramento della stazione (la linea storica). Lo fanno anche per spiegare che, in nome degli accordi tra Comune e Rfi, non si può avere la stazione sotto terra (il famoso boulevard, sogno dell'amministrazione del sindaco Alberto Pacher e poi di Alessandro Ianeselli) se prima non si fa il passante ferroviario. Quello che non si dice è che si tratta di due partite collegate idealmente ma separate nei fatti e a livello economico. E così i cittadini rischiano di essere indot-

ti in errore. Rischiano di essere indotti a pensare che il bypass è l'interramento della stazione ferroviaria. Così non è.

Anche su questo abbiamo ragionato con la commissaria straordinaria del Governo per Rfi, l'ingegner Paola Firmi. Il bypass - ricordiamo noi - è il tracciato per treni merci ad alta capacità che taglierà in due la città, dai terreni contaminati di ex Sloi ed ex Carbochimica di Trento Nord fino ai vigneti dell'Acquaviva di Mattarello (a questo bisognerà sommare il tratto fino a Rovereto ed Ala di cui si sa pochissimo). Il bypass di Trento è di 14 km, di cui 12 in galleria a doppia canna: un'opera da un miliardo e 178 milioni di euro. I soldi vengono dal Pnrr e dal Decreto Aiuti Ter. Per il tratto roveretano (coperto da contributi Ue) si parla di altri 500 milioni. Per l'interramento della stazione serviranno altri

350 milioni (questa la proiezione fatta dal Comune di Trento).

A.TOM.

Commissaria Firmi, in una dichiarazione alla stampa lei ha

HANNO DETTO



Rfi sostiene sempre ogni scelta nella direzione di costruire un dialogo
Paola Firmi

detto che l'interramento della linea storica per ora è solo un'idea. Manca il progetto. Quali possono essere a suo giudizio i tempi di esecuzione?

«L'interramento è un progetto concreto. Al momento sono in corso interlocuzioni con gli enti interessati per la stipula di un protocollo di intesa che vada a definire ruoli e responsabilità per lo sviluppo del progetto di interrimento. Anche in questo caso, in base allo sviluppo del progetto e alle fonti di finanziamento individuate verranno definiti i tempi di realizzazione dell'opera».

A che punto è la trattativa con il Comune di Trento circa la destinazione delle aree che potrebbero essere "liberate" dai binari con l'interramento della linea storica?

«Una volta completata la costruzione della circonvallazione di

Trento, sarà possibile procedere con l'interramento della linea ferroviaria storica che restituirà 16 ettari di suolo attualmente occupato dai binari, da destinare a nuovi usi funzionali anche alla rigenerazione in ambito urbano. La destinazione delle aree sarà condivisa con Comune e cittadini attraverso un percorso partecipativo già avviato con il progetto SuperTrento».

Quando ritiene che sarà terminato il progetto esecutivo? Può dirci qual è la graduatoria, con i relativi punteggi e le valutazioni, dei quattro concorrenti alla gara, finora ignota?

«Una prima parte del progetto esecutivo, che comprende la realizzazione delle opere di imbocco Sud e Nord della galleria naturale denominata "Trento", finalizzate ad avviare lo scavo meccanizzato, verrà consegnata dal Consorzio nelle prossime settimane. La seconda parte, con tutte le altre opere del progetto, verrà completata entro la fine dell'anno. Il completamento dell'iter dell'aggiudicazione della gara è in corso. I dettagli verranno resi pubblici dopo la firma del contratto con il Consorzio che dovrebbe avvenire ad inizio luglio. Al momento abbiamo proceduto alla consegna delle prestazioni in via anticipata per permettere l'avvio dei lavori».

Riguardo ai cosiddetti cameroni è prevista solo la possibilità di realizzarli in futuro o verranno effettivamente realizzati con questo progetto?

«Per quanto riguarda i cosiddetti "cameroni", la necessità espressa dal Comune è quella di garantire il proseguimento verso nord del corridoio in galleria. I lavori della circonvallazione, come detto, prevedono la realizzazione delle opere per garantire il futuro proseguimento in galleria della linea, a cui sarà dedicato un altro progetto e relativo appalto».

In base a quali norme sarà possibile corrispondere al consorzio che si è aggiudicato l'esecuzione dei lavori, l'ulteriore importo di oltre 300 milioni, che Rfi ha dichiarato essere necessario per poter completare le opere?

«Il valore dell'aggiudicazione copre la realizzazione di tutte le opere previste dal progetto e le relative prescrizioni».

La bonifica bellica è stata già eseguita nel cantiere a nord, dove sono già iniziati da vari giorni lavori di scavo in movimento terreno?

«La bonifica bellica a nord è in corso insieme alle demolizioni e

alle altre attività preliminari fondamentali per preparare il terreno ai lavori. I lavori veri e propri inizieranno alla fine di tali attività e dopo l'approvazione del progetto esecutivo».

Le relazioni relative alle problematiche inerenti rumori e vibrazioni sono state giudicate carenenti e necessarie di profondi aggiornamenti o rifacimenti. Anche per esse vi sono delle prescrizioni specifiche. Non vi è alcuna notizia che dette relazioni siano state aggiornate. Cosa ci può riferire?

«Il progetto esecutivo che sta realizzando il Consorzio recepisce tutte le prescrizioni emerse durante l'iter autorizzativo».

Il cantiere è aperto. Si vedono dei lavoratori, apparentemente dipendenti di subappaltatori, ma non è stata data alcuna informazione a questo riguardo. La cartellonistica, apposta a lavori già iniziati da vari giorni, nulla spiega circa questo aspetto. Cosa ci può dire?

«All'interno del cantiere, l'accesso è consentito solo alle persone autorizzate in conformità alle normative vigenti, inclusi i dipendenti di ditte subappaltatrici, presenza costante nelle fasi di realizzazione dei lavori».

Nella popolazione vi è molta disinformazione e molto timore per possibili danni alle proprie abitazioni. Non ritiene opportuno anzi necessario un comunicato da parte del consorzio Tridentum, per spiegare in dettaglio le procedure che saranno seguite?

«Rfi sostiene sempre ogni scelta che vada nella direzione di costruire un dialogo sempre più diretto, responsivo e costruttivo con le comunità interessate da un tracciato. Per avere informazioni di dettaglio sui lavori, nelle prossime settimane verrà realizzato un infopoint all'interno della stazione di Trento per il quale abbiamo appena ricevuto il parere favorevole della Soprintendenza. L'infopoint di Trento rientra nel progetto Cantieri Parlanti, avviato dal Gruppo FS con la società del Polo Infrastrutture, Rfi e Italferr, insieme al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, agli enti locali, alle imprese coinvolte e agli eventuali commissari governativi, per comunicare in trasparenza gli obiettivi e l'avanzamento delle opere strategiche in tutta Italia: un punto informativo per raccontare ai cittadini i progetti e le opere del territorio, con aggiornamenti costanti sullo stato dei lavori e i benefici che porteranno alla mobilità della rete trentina e nazionale».