

L'ACCORDO

Tre anni di scavi e 400 milioni di costo. A Trento il viceministro Rixi e l'ad di Rete ferroviaria Italiana, Striscuglio. L'intesa segue l'accordo del 2018 e l'addendum del 2019 sul "progetto integrato". Attesa per le garanzie sul finanziamento del bypass. E disagi per la Valsugana

Interramento della ferrovia Intesa Provincia-Comune-Rfi

Giovedì la firma del protocollo che dà il via alla progettazione

Il Comune di Trento questa volta arriva in orario, anzi in forte anticipo. Aveva previsto che il protocollo per l'interramento dei binari della linea storica del Brennero nel tratto cittadino, dall'ex Scalo Filzi a nord al quartiere Le Albere-via Monte Baldo a sud, dovesse essere firmato entro fine 2024. Così è fissato nel Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile. Invece, il protocollo con la Provincia di Trento e Rfi-Rete ferroviaria italiana sarà firmato questa settimana, giovedì 1 febbraio. Il presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti**, il sindaco **Franco Ianeselli** e l'amministratore delegato e direttore generale di Rfi, **Gianpiero Striscuglio** firmeranno il protocollo alla presenza del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, **Edoardo Rixi**, in trasferta al nord anche per un sopralluogo, con Fugatti e l'assessora regionale ai trasporti del Veneto, **Elisa De Berti**, a Valbrenta, dove una frana ha interrotto sia la statale della Valsugana che la ferrovia Trento-Bassano del Grappa.

L'anticipo della firma del protocollo arriva in un momento di massima incertezza, dopo che il finanziamento della grande opera, il bypass ferroviario di Trento, è stato espunto dal Pnrr. Dal

viceministro Rixi sia la Provincia che il Comune si aspettano una parola certa, definitiva, sulla fonte alternativa di finanziamento (**930 milioni** di euro su **1,27 miliardi** complessivi), attraverso il nuovo contratto di programma con Rfi, che si comincia a delineare nelle prossime settimane. Per altro, a proposito di risorse, è attesa anche la conferma del finanziamento all'Hub intermodale all'ex Sit, a lavori già appaltati e avviati (**20 milioni** dal Pnrr su **22,7** complessivi).

Quanto all'interramento della ferrovia, l'accelerazione riguarda la fase progettuale. Il primo protocollo (aprile 2018, seguito dall'addendum del novembre 2019) tra Provincia, Comune e Rfi, ha contemplato il cosiddetto "progetto integrato": bypass nell'ambito del potenziamento del corridoio del Brennero, progetto Nordus (raddoppio della Trento-Malé) e interrimento. Che è già previsto dal Prg di Trento (piano di Joan Busquets di inizio anni Duemila, ndr), ma che va ripensato, anche urbanisticamente, in connessione con gli altri due interventi infrastrutturali (bypass e Nordus), tenendo conto delle istanze e dei contributi emersi dal percorso partecipato Super-



L'area interessata dall'interramento della linea storica del Brennero

Trento. L'architetto catalano immaginava un grande viale, ora lo spazio liberato dai binari lo si immagina occupato dal tram o dal Brt (Bus rapid transit). Il protocollo sull'interramento stabilisce, tra i tre enti, chi-fa-cosa e con quali tempi. Anche in ordine alla modalità di finanziamento dell'opera. La ci-

fra più realistica si avvicina oggi ai **400 milioni** di euro, rispetto ai **300** fin qui indicati, in seguito all'aumento prezzi registrato.

Toccherà a Rfi progettare l'opera, primo passo successivo alla firma del protocollo. Ma è chiaro che il Comune vorrà dire la sua nella grande trasformazione urbana che si annuncia. Co-

me alla Provincia preme avere certezze sul finanziamento. L'ipotesi, tutta da dimostrare, è che i lavori partiranno dal 2027. Ma tutto è legato alla realizzazione del bypass, in ritardo sulla tabella di marcia. Di certo ci saranno i disagi per le linee ferroviarie regionali. I treni della Valsugana, durante gli scavi, non potranno raggiungere la stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi.

«Il modello di esercizio prevedibile» dice **Roberto Andreata**, dirigente della Provincia «è quello che vede l'utilizzo del treno elettrico da Borgo Est a Villazano o, in alternativa, fino a Pergine, e poi dei bus navetta per consentire di arrivare alla stazione provvisoria in zona Filzi o in centro città. Saranno tre anni di lavori, dal 2027, in cui l'interferenza con la Valsugana vogliamo trasformarla in una opportunità: l'attestazione a Pergine-Cirè potrà consentire un servizio Brt su gomma veloce fino in città anche aumentando i passeggeri della linea della Valsugana, che erano **5.500** al giorno ante Covid, intercettando anche il traffico automobilistico dei **46 mila** veicoli/giorno tra Levico e Trento, che la ferrovia oggi intercetta solo per il **7%**, ma che potrebbe arrivare al **17%** con treni più capienti». **Do.S.**



Il Lavisotto e il cantiere per la bonifica

TERRENI INQUINATI

L'ingegnere scrive a consiglieri comunali e giunta: la missiva portata al pm

I timori di Maschio finiscono in procura

«Avremo zone bonificate con a monte zone inquinate che nel tempo inquisiranno nuovamente le stesse. Come si possa permettere tutto ciò a me è sconosciuto». Con queste parole il consigliere comunale Andrea Maschio ha invitato i colleghi del civico consesso a fare qualcosa perché questo non avvenga. Anche perché - ipotizza - si corre il rischio che si verifichino reati ambientali. Lo ha fatto con una e-mail, che adesso è a sua volta finita in procura: a portarla, in via informale, il sindaco Franco Ianeselli. Perché - questo è il ragionamento - se nella mail si evidenzia il rischio di reati, è il pm il naturale destinatario.

Ma tocca andare con ordine, per capire. Maschio è, oltre che consigliere comunale, responsabile alla sicurezza del cantiere di bonifica

delle rogge demaniali. Lui scrive ora ai consiglieri perché, dice, il coinvolgimento della giunta non ha portato a alcun risultato.

Il tema che gli sta a cuore è noto: il cantiere si sta occupando della bonifica del Lavisotto, ed è ormai arrivato alla confluenza con la rogga Primaria intubata, che contiene catrame che si pensava fosse gelificato e quindi fermo. «Ebbene ciò che sta avvenendo e che si sta vedendo, dopo aver tolto la vegetazione e aver bonificato la sezione prevista della rogga e di un paio di metri della parte intubata - scrive Maschio - è che il materiale "gelificato" è tutt'altro che fermo, ma avanza a vista come un magma». È il problema che si è verificato nel luglio scorso, che ha investito per altro (come Maschio ricorda) anche l'area circostante: in sostanza

anche il terreno è intriso di quella che è definita "morchia catramosa". Ma il terreno è di proprietà comunale: da qui la lettera ai consiglieri, per spiegare il rischio concreto che, se la morchia catramosa si muove (e va verso sud) è possibile che finisca per sporcare i tratti di rogge che il cantiere di bonifica ha recuperato. «Essendo il Comune, proprietario di una di queste aree inquinate che potrebbero contaminare le aree bonificate, la mia paura è di essere a conoscenza di un potenziale reato ambientale senza aver fatto abbastanza». Ecco il perché della mail ai consiglieri, responsabili in quanto il Comune è proprietario e quindi, secondo Maschio, «in dovere di muoversi per scongiurare questi potenziali rischi».

A muoversi è stato intanto il sin-

daco, che ha preso la mail e, ieri, l'ha portata in procura, chiarendo al termine di un incontro informale con il procuratore capo Sandro Raimondi, provenienza della missiva e contenuto. «Si parla di potenziali reati, l'ho portata a chi di questo si occupa evidenziava ieri - da parte mia posso dire che il Comune ha firmato un'ordinanza sulla bonifica di quell'area. Ho chiesto anche ad Apop, che mi assicura che la barriera idraulica che verrà installata sulla rogga primaria bloccherà la morchia catramosa».

Insomma, anche il cantiere delle rogge, adesso, dopo i due terreni Sin dell'ex Carbochimica e dell'ex Sloi, finisce sotto l'occhio dell'ufficio inquirente, che valuterà se vi è effettivamente il rischio che si compiano reati ambientali e, in quel caso, chi ne è responsabile.

Sloi e Carbochimica | I comitati no bypass: «Il Comune è obbligato alla bonifica»

«Aree Sin, Trento impari da Fidenza»

Il Comune di Trento, impari da Fidenza. Per i rappresentanti dei comitati contrari al bypass di Rfi, il ruolo e soprattutto la concretezza operativa delle due amministrazioni è stata ed è completamente diversa riguardo al tema delle aree inquinate. A Fidenza (*L'Adige*, 4 gennaio), hanno operato, come a Trento, aziende che producevano piombo tetraetile (qui la Sloi, a Fidenza la Cip) e derivati del petrolio, prodotti dalla medesima azienda, la Carbochimica. I rappresentanti dei comitati hanno voluto saperne di più. Il 15 gennaio hanno incontrato, con il supporto del professor **Claudio Della Volpe**, già docente di chimica presso UniTn, l'amministrazione ed i tecnici del Comune emiliano. C'era da capire come han-

no operato a Fidenza. Anche lì le aziende poi chiuse hanno lasciato in eredità terreni inquinati. Anche lì, come a Trento, le aree sono state classificate Sin, cioè siti inquinati di interesse nazionale. «A Fidenza» spiegano in una nota **Claudio Geat, Della Volpe, Elio Bonfanti, Marco Cianci, Filippo Degasper, Martina Margoni, Giuliano Pantano, Marco Pertile, Andrea Pugliese, Fulvio Flammini e Paolo Zadra** «il Comune ha acquisito direttamente la proprietà degli ex stabilimenti ed ha poi proceduto, utilizzando fondi statali, ad eseguire la bonifica delle aree (con scavo e trasporto all'estero del terreno inquinato), iniziando da quella inquinata da piombo tetraetile». A Fidenza, la situazione era meno

difficile da affrontare rispetto a Trento. Eppure ci sono voluti vent'anni per la bonifica del piombo e se ne prevedono altri cinque per gli idrocarburi.

«Diversamente dall'atteggiamento del Comune di Fidenza» annotano i comitati «a Trento l'amministrazione comunale non ha mai ritenuto di affrontare concretamente il problema della bonifica, né è intervenuta per accelerare il disinquinamento delle aree, cedendo l'iniziativa ad Appa ed alla Provincia». Mentre, secondo l'Amministrazione di Fidenza, il codice dell'ambiente «obbliga i comuni alla bonifica ed alla rivalsa nei confronti dei proprietari». A Trento, per 40 anni nulla è stato fatto, tranne l'avviata bonifica delle rogge demaniali.