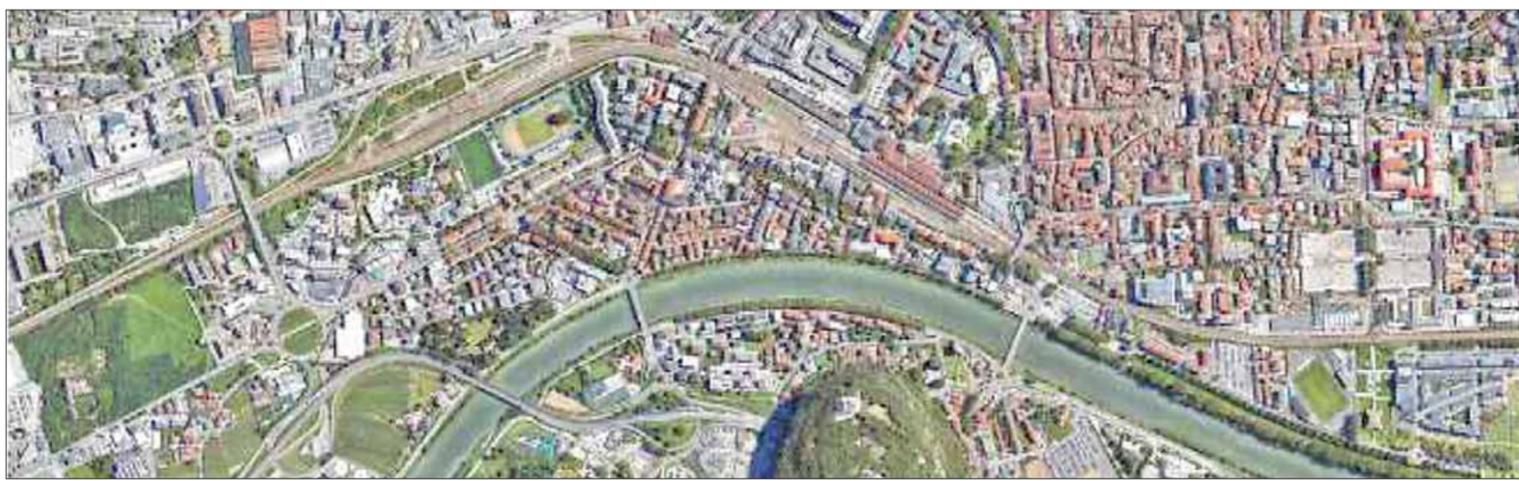


## GRANDI OPERE



Ed il viceministro Rixi garantisce sulle risorse per il bypass con il contratto di programma e sui tempi di realizzazione grazie al lavoro delle quattro grandi frese

# BINARI INTERRATI

## La città cambia volto

### Firmato il protocollo tra Comune Provincia, Rfi e FS Sistemi Urbani

A Trento, il viceministro alle infrastrutture e ai trasporti, **Edoardo Rixi**, è venuto per "benedire" la firma del protocollo che fa da innesco al percorso che porterà all'interramento di 2,5 chilometri di binari della linea storica della ferrovia del Brennero nel tratto cittadino, tra l'ex Scalo Filzi, a nord, e via Monte Baldo, a sud, oltre il quartiere Le Albere. È venuto ieri anche per rassicurare Provincia e Comune - ma anche il popolo scettico sulla circonvallazione di Rfi - che il finanziamento di 930 milioni di euro della grande opera, depennato dal Pnrr, sarà garantito dal contratto di programma tra il Mit (ministero) e Rfi. Di più, il vice di Salvini ha voluto spargere ottimismo anche sul rispetto dei tempi, ripetendo più volte che le quattro frese si metteranno all'opera entro l'anno e che per fine 2026 il bypass sarà ultimato, al più ci sarà uno slittamento di qualche mese. Fiduciosi, viceministro, Provincia e Comune, perché la caratterizzazione sull'area ex Filzi ha dimostrato che la presenza di inquinanti non è tale da intralciare tempi e realizzazione del bypass. Dopo, dal 2027, potranno partire i lavori dell'interramento, con il doppio scopo, da un lato, di ridefinire, migliorandolo, l'intero sistema del trasporto urbano e suburbano, e, dall'altro, di riorganizzare dal punto di vista urbanistico un pezzo di città. Ieri, prima di apporre la firma in calce al protocollo che apre la cosiddetta "fase 2" del Progetto Integrato (circonvallazione Nordus, cioè raddoppio della Trento-Malé tra Lavis e centro città, più interrimento dei binari), Rixi ha rassicurato anche sindaco e tecnici comunali.

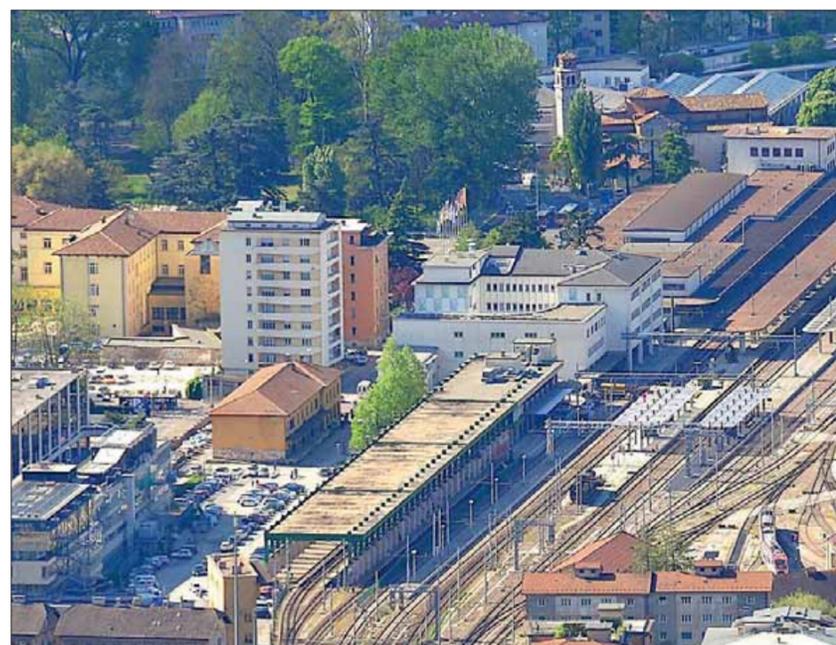
A firmare il protocollo sull'interramento sono stati il sindaco **Franco Ianeselli** per il Comune, il presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti**, l'ammi-

Da ieri, due gruppi studiano gli aspetti ingegneristici e urbanistici. Entro fine anno il documento di fattibilità

nistratore delegato e direttore generale di Rfi spa, **Gianpiero Strisciuglio**, e l'amministratore delegato di FS Sistemi Urbani srl, **Umberto Lebruto**. È la presenza di FS Sistemi Urbani, che per *mission* ha la valorizzazione del patrimonio immobiliare del Gruppo Ferrovie dello Stato, la novità del nuovo protocollo che segue quello dell'aprile 2018 sul bypass e l'addendum del novembre 2019 che aveva acquisito i risultati del primo studio di fattibilità sul Progetto Integrato.

Nel protocollo, si prende atto che «lo stato di avanzamento dei lavori della circonvallazione ferroviaria» rende «ormai non prorogabile lo sviluppo della seconda fase del Progetto Integrato, ovvero l'interramento della linea storica per circa 2,5 km con la costruzione della stazione ipogea». Nella sostanza, viene condiviso un «piano di azione» per arrivare ad un «documento di fattibilità delle alternative progettuali» che dovrà concretizzare i seguenti obiettivi e le possibili soluzioni in ordine a: interrimento delle linee storiche del Brennero e della Valsugana; realizzazione di un nuovo sistema di mezzi in sede propria, «affiancato e/o sovrapposto alla linea storica Verona-Brennero, in grado di sviluppare il trasporto urbano nella direzione nord sud della città» (tram o Brt-Bus rapid transit, ndr);

«realizzazione di sistemi terminali ipogei per la linea Valsugana e per la linea Trento-Malé-Mezzana»; «realizzazione delle opere di collegamento funzionale e architettonico tra i vari sistemi di trasporto al fine di ottenere un sistema di mobilità pubblica efficace»; realizzazione di un mezzanino (piano secondario, ndr) sovrapposto alla linea storica, per gli accessi ai diversi sistemi di trasporto; «pianificazione di una corretta ricucitura e valorizzazione delle aree ed edifici che verranno dismessi a seguito dell'interramento della linea storica». Da subito il protocollo ha portato alla costituzione di due gruppi di lavoro trasversali: il primo per lo sviluppo dell'ambito ingegneristico-transportistico dell'interramento; il secondo per lo sviluppo dell'ambito urbanistico e la valorizzazione patrimoniale. Del primo fanno parte **Olimpia di Naro** e **Giuseppe Romeo** per Rfi, **Roberto Andreatta**, **Massimo Negrioli** e **Alessandro Delladio** per la Provincia, **Bruno Delaiti** e **Giuliano Franzoi** per il Comune; del secondo gli stessi di Naro e Romeo per Rfi, **Alessandro Maculani** e **Simona Lega** per FS Sistemi Urbani, gli stessi Andreatta, Negrioli e Delladio per la Provincia, **Franca Debiasi**, **Silvio Fedrizzi** e **Giuliano Franzoi** per il Comune. I due gruppi tecnici dovranno produrre un unico documento di sintesi, con un piano di attuazione degli obiettivi, che «costituirà la base per quadro esigenziale (QE) e specifiche funzionali, input necessari all'avvio del documento di fattibilità delle alternative progettuali». Quest'ultimo sarà sviluppato da Rfi, con il supporto degli altri tre firmatari. Entro il 2024, i due gruppi dovranno concludere il lavoro, in modo da inserire il documento di fattibilità nella pianificazione di Rfi del 2025. Do. S.



Il viceministro Edoardo Rixi

IL VICEMINISTRO

Risorse per il bypass e l'interramento: «Prioritario rispettare i tempi»

## Rixi: «Finanziamento garantito»

L'interramento sarà finanziato attraverso il contratto di programma tra Mit e Rfi? «Direi di sì» risponde il viceministro **Edoardo Rixi** dopo la firma del protocollo «anche se noi volessimo fare oggi l'interramento, non lo potremmo fare perché dovremmo bloccare il traffico. La controindicazione per Rfi» aggiunge Rixi «è che la piena capacità della dorsale ci sarà solo una volta completato l'interramento». Ma il viceministro ribadisce che la priorità è rispettare i tempi dati nella realizzazione del bypass e quindi dell'interramento, «prima che la linea del Corridoio del Brennero, dal 2030-'32, diventi una vera autostrada viaggiante». Dopo il ve-

nir meno del Pnrr, per il bypass ci sarà un finanziamento a blocco o modulato su più anni? «Gli anni da qui al 2026 sono pochi e quest'anno saranno inserite tutte le risorse necessarie. La circonvallazione per noi è finanziata, non a caso le aziende hanno acquistato le quattro talpe. Con in Pnrr» dice Rixi «avremmo richiesto. Così garantiamo sia la realizzazione del bypass entro il 2026, al limite con uno slittamento di pochi mesi, sia i successivi finanziamenti per realizzare la linea interrata».

«Se c'è la volontà dei territori» dice il presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti** «alla fine le risorse arrivano e i progetti vanno avanti». Fugatti annun-

cia la presentazione a breve, con Rfi, a Rovereto del progetto di circonvallazione ferroviaria/interramento. Rixi aggiunge: «Si tratta di un progetto che vedo integrato anche con il progetto del ministero dell'ambiente di bonifica delle aree inquinate». Anche il sindaco **Franco Ianeselli** tocca il nodo delle aree inquinate di Trento nord: «Dire grazie al bypass è esagerato. Ma se non ci fosse stato il bypass, saremmo ancora fermi ai convegni sulle aree inquinate». Quanto all'interramento, il sindaco considera: «Mi rendo conto che si può dire: è un protocollo, mica ci sono i soldi. Ma anche nel 2018 e 2019 si disse: sono protocolli, la realizzazione

del bypass è lontana, ma poi ci siamo arrivati. Questi protocolli prevedono una progettazione che è l'abilitazione ai finanziamenti successivi. I protocolli vanno presi sul serio».

«Lavoreremo intensamente su questo protocollo e l'attività che scaturisce» aggiunge l'amministratore delegato e direttore generale di Rfi, **Gianpiero Strisciuglio** «sicuri che l'output dei gruppi di lavoro sarà la base per la progettazione e l'avvio dell'iter per il finanziamento dell'interramento, della stazione ipogea e la rivisitazione del sistema della mobilità in una logica di integrazione tra ferrovia, trasporto pubblico locale e rigenerazione urbana». Do. S.



Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato e direttore generale di Rfi spa (foto A. Coser)

**IL PERCORSO**

Si parte dalla vision consegnata da FS Sistemi Urbani: parco e aree sportive in zona nord, collegamento sotterraneo con l'hub all'ex Sit e riuso edifici. Il monito di SuperTrento: occhio ai grandi capitali privati

# Un accordo di programma per "valorizzare" le aree

*Interramento: gli scenari di business e rigenerazione*



Sopra, la suggestione proposta da FS Sistemi Urbani del Gruppo Ferrovie dello Stato per l'ex Scalo Filzi, con un parco sportivo. A fianco, l'area della stazione dei treni che finirà interrata assieme a quella della Valsugana e della Trento-Malé



Gianpiero Strisciuglio, Maurizio Fugatti, il viceministro Edoardo Rixi, Franco Ianeselli e Umberto Lebruto (foto Coser)

Che significa "valorizzare" le aree liberate dai binari? «Valorizzare» risponde **Umberto Lebruto**, amministratore delegato di FS Sistemi Urbani srl «significa prefigurare un cambio di destinazione d'uso». Quindi, un nuovo valore sul mercato. «Non si tratta di speculazione» spiega Lebruto «ma di ricavare risorse che il Gruppo Ferrovie dello Stato poi investe in nuove opere ferroviarie». Ieri, l'ad di FS Sistemi Urbani, alla firma del protocollo sull'interramento della linea storica e della stazione di Rf, l'ha confermato pubblicamente: «Ci ho lavorato da almeno quattro anni, il protocollo sancisce la consapevolezza e la condivisione di procedere con le attività. La cittadinanza vuole un rapporto con il fiume, vuole un parco lineare, pretende l'apertura di spazi pubblici e quella quinta volumetrica che guarda alla socialità. Uno degli elementi discussi è quello di progettare e realizzare degli studentati di cui la città ha bisogno».

Da nord a sud, i 2,5 km di binari interrati aprono spazi di investimento enormi. E a nessuno sfugge dimensione e complessità della partita urbanistico-immobiliare. Lebruto conferma che lo strumento preferibile è un accordo di programma tra tutti i potenziali soggetti, a partire dai proprietari. Che sono mol-

**STUDENTATI**  
Uno degli elementi discussi è stato quello di progettare e realizzare degli studentati di cui la città ha bisogno  
**Umberto Lebruto**

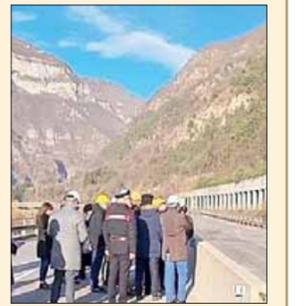
teplici. Rfi è proprietaria dell'area reale dell'ex Scalo Filzi, del sedime dei binari, della stazione, ma anche delle aree (acquisite con esproprio) dell'imbocco nord del bypass, sui due lati di via Brennero, dove sono stati abbattuti gli edifici. La Provincia è proprietaria direttamente (o attraverso Trentino Trasporti o Patrimonio del Trentino) di compendi immobiliari come la caserma dei vigili del fuoco e la vecchia stazione della Trento-Malé di piazza Centa, della stecca di via Dogana, degli immobili ex officine dei treni (lato corso Buonarroti), protetti dalla Soprintendenza come beni architettonici, dell'attuale stazione delle automobili. L'Università è invece proprietaria di piazzale Sanseverino, usato come parcheggio, e dell'ex Cte, il Comune dello stadio Briamasco... A conferma

che da anni si lavora ad ipotesi di "valorizzazione" delle aree liberate dai binari e di quelle connesse, c'è la vision che FS Sistemi Urbani, nel settembre 2022, ha consegnato a Comune e Provincia. Una doppia ipotesi: quella di un parco lineare e quella della ricucitura con l'Adige "Il Nuovo Riverfront".

A nord, zona ex Scalo Filzi, c'è l'idea di un parco verde (anche lì dove sono stati abbattuti gli edifici) e di aree sportive. Nel tratto della stazione, ci sono tre ettari ipogei: un piano mezzanino, sopra quello dei binari interrati, per raccordare (sette minuti a piedi) la stazione ipogea dei treni con l'hub intermodale (bus e funivia del Bondone) all'ex Sit. Lo spostamento della stazione Trento-Malé permette di recuperare i volumi dell'edificio e delle pensiline. Studentati da tirare su e riuso edifici esistenti. Dal percorso partecipato SuperTrento del Comune è arrivato un monito: evitare che il riutilizzo di grandi volumi e aree pubbliche diventino business esclusivo di grossi capitali privati. Qui sta la delicatezza della partita dell'interramento. Tra poco, quando il Comune renderà pubblica la sintesi di SuperTrento, cui seguiranno le linee guida per un futuro concorso di progettazione, qualcosa in più si potrà capire. **Do. S.**

**IL SOPRALLUOGO**

Viceministro con i sindaci



**Valbrenta, si pensa di aprire a marzo**

«L'obiettivo è aprire la carreggiata in direzione Padova, utilizzandola per entrambi i sensi di marcia entro i primi di marzo. Dopo aver messo a sicurezza l'intero versante interessato dalla frana». È quanto ha annunciato il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi, dopo il sopralluogo di ieri a Valbrenta con i sindaci trentini di Borgo, Castel Ivano, Castelnuovo e Grigno, e quelli vicentini della zona ospitati dal sindaco di Valbrenta Luca Ferrazzoli. All'incontro erano presenti anche il presidente della Provincia di Trento Maurizio Fugatti, la vicepresidente della Regione Veneto Elisa De Berti, il direttore generale della Provincia Raffaele De Col, i rappresentanti di Anas e Fs e le consigliere provinciali trentine Stefania Segnana e Antonella Brunet. «L'ipotesi - ha detto Rixi - è aprirla a senso di marcia alternato». Per quanto riguarda il ripristino della ferrovia, del tunnel e dell'intera carreggiata il viceministro ha spiegato che ci vorrà più tempo. «La copertura in cemento armato che sovrasta i binari ferroviari non è più sufficiente - ha evidenziato Rixi - e pertanto deve essere allungata di una trentina di metri. Contiamo di poter riaprire tutte e quattro le corsie e la rete ferroviaria entro tre mesi».

**LA GARA** La Leitner e la Doppelmayr concorrono per Mesiano

## Ascensore, due offerte

Sono due le società che hanno presentato ieri mattina delle proposte per progettare e realizzare l'ascensore inclinato per raggiungere Mesiano dalla città, e più specificatamente dal piazzale adiacente al liceo Galilei.

La decisione sull'ammissione alla fase successiva della gara è però rinviata per entrambi data la necessità di regolarizzare la documentazione presentata.

L'obiettivo dell'opera è quello di creare un collegamento meccanizzato tra il fondovalle della città e la località Mesiano a beneficio dei residenti ma anche e soprattutto della sede collinare della facoltà di Ingegneria.

I due offerenti sono: la Leitner Spa (capogruppo) in Ati (associazione temporanea di imprese) con Misconel Srl. Per l'esecuzione dei lavori la Leitner Spa (capogruppo) in Ati con Misconel Srl (mandante); per la progettazione la Leitner Spa, Studio Associato d'ingegneria Ardolino, Endes Engineering Srl, Csp Engineering Srl con l'ar-

chitetto Lorenzo Misconel e Ingegner Calderara Stp.

L'altra offerta è della Doppelmayr Italia Srl. Per l'esecuzione dei lavori la Doppelmayr Italia Srl; per la progettazione la Doppelmayr Italia Srl, Holzner&Bertagnolli Engineering Srl, Weber+Winterle Architetti e ProAlpe Srl.

L'ascensore avrà una potenzialità di trasporto di 537 persone all'ora. La spesa complessiva prevista è di 6 milioni 50 mila euro. Quest'anno è prevista l'assegnazione del nuovo appalto. I lavori si prevede che saranno conclusi entro luglio 2026. È previsto anche un percorso ciclo-pedonale che collega la stazione di monte dell'ascensore con l'ingresso nord del dipartimento di Ingegneria. L'intenzione è quella di realizzare un percorso ciclabile che dal centro cittadino, passando per la collina est, si congiunga con la futura ciclabile dei "Crozi".

Un'altra precedente gara d'appalto per l'ascensore l'anno scorso era andata deserta.



Come sarà l'ascensore per Mesiano