



I prossimi appuntamenti spostati la sera per agevolare la partecipazione

Se il dibattito pubblico serve affinché il maggior numero di persone partecipi e quindi sia informato di ciò che sta per accadere in città, serve agevolare il più possibile, anche dal punto di vista logistico, la partecipazione. Da qui la richiesta, lunedì a Rfi, di spostare la sera i prossimi appuntamenti. Richiesta accolta, quindi il calendario dei prossimi incontri è cambiato. Ec-

colo. Incontri pubblici: 13 dicembre Trento Centro (Palazzo della regione, 20.30), 14 dicembre Gardolo (teatro, 20.30), 15 dicembre Trento sud (sala polivalente Alberto Perini), 20 dicembre Besenello (sede anziani, 20.30), 21 dicembre Trento sul tema Il progetto integrato (palazzo Geremia, 17). A ciò si aggiungano gli incontri tecnici, tutti a palazzo Geremia dalle 9.30 alle

12.30): 13 dicembre Le alternative al tracciato, 14 dicembre incontro con i residenti del Centro storico, 15 dicembre residenti di Trento nord, 16 dicembre residenti di Trento Sud, 20 dicembre associazioni di categoria agricole, 21 dicembre incontro con categorie economico sociali, dal 10 al 19 dicembre webinar specialistici, 3 febbraio relazione sulle conclusioni.

# «Bypass, su Trento nord interverremo» Ieri l'impegno di Rfi. E la Rete dei cittadini: «Meglio in destra Adige»

CHIARA ZOMER  
c.zomer@ladige.it

«Trento nord è un tema che viene riproposto, evidentemente è un tema da affrontare, e lo faremo. Su questo dobbiamo concentrare l'attenzione e valutare possibili miglioramenti». L'apertura dell'ingegnere di Rfi Giuseppe Romeo è stata - per lo meno all'apparenza - più reale che formale. Toni e parole erano più convinti di quanto si è sentito per esempio qualche settimana fa in consiglio comunale. Per il resto, il primo incontro del dibattito pubblico, avviato ieri pomeriggio a palazzo Geremia, ha di fatto rimandato ogni tensione reale, soprattutto sui temi più abrasivi, ma ha chiarito due o tre punti, di questa cosa nuova che si chiama dibattito pubblico. L'approc-



Le Ferrovie evidenziano i vantaggi dell'opera  
Le critiche si concentrano su falde, ex Sloi e traffico ferroviario sovrastimato

cio di Rfi, tanto per iniziare: lo ripetono come un mantra e se non lo dicono loro lo ribadisce il responsabile del dibattito pubblico Pillon: si ascoltano tutti, cercando di essere più gentili possibile. L'ingegner Romeo avrà ringraziato per i toni e i metodi degli intervenuti tre o quattro volte nel corso di un'ora e mezza. Evidentemente si aspettava altro. Quanto a come e se si possa incidere, lo si capirà solo nei prossimi incontri, perché ieri risposte davvero precise non ne sono arrivate, ma sono state rinviate ai diversi tavoli tecnici già in programma per la settimana prossima. Sempre l'ingegner Romeo ha riassunto lo spirito della giornata di ieri: «Paleofrana, bonifica, idrogeologia, questi sono tutti temi che sono stati affrontati in progetto e che saranno illustrati nel dettaglio dai nostri tecnici. Posso dirvi che con i dati che abbiamo a disposizione siamo molto rassicurati». Altro aspetto da ieri evidente: la Rete dei Cittadini si muove su un piano diverso, rispetto agli altri soggetti critici riguardo al progetto. Invitati ad illustrare l'ipotesi

destra Adige, hanno già iniziato - condito di schermaglie e complimenti, raggi di curvatura e termini tecnici tra ingegneri - un confronto nel merito che sarà approfondito il 13 dicembre. **Niente folla.** Chi si aspettava il pienone, per un incontro in cui si discuteva di un'opera da 900 milioni di euro che in un modo o nell'altro cambierà il volto della città, si è sbagliato. Una quarantina i presenti a palazzo Geremia, una media di 80 collegati on line. **Rfi e i vantaggi dell'opera.** Nel primo approccio alla comunità, Rfi è arrivata con un obiettivo: evidenziare che alla fine fare la circonvallazione ferroviaria porterà alla città di Trento più vantaggi che disagi, anche in termini ambientali. Dopo aver chiarito l'iter che ha portato ad abbandonare il progetto di destra Adige e dopo aver spiegato come ci si è allontanati anche dai due originari progetti in sinistra Adige - il tracciato parietale e il profondo - Rfi ha illustrato l'attuale tracciato, che ad Acquaviva prevede l'ingresso in galleria, con l'uscita all'altezza dell'Ac-

e il prosieguo in trincea scoperta fino alla rotatoria di Nassiriya. Un progetto, rivendica Rfi, sostenibile da più punti di vista: perché va verso gli obiettivi di Agenda 2030 - e quindi quelli del Pnrr - permettendo di spostare traffico su rotaia, riducendo le emissioni di Co2, perché permette in un secondo momento l'interramento della linea storica e restituisce alla città 16 ettari di terreno ora occupato, perché permette lo sviluppo dell'industria logistica e assicura lavoro. «Sarà cura di Italferr e Rfi vigilare affinché siano coinvolte le piccole imprese locali». **L'opzione destra Adige.** La Rete dei cittadini non ha illustrato ieri il suo progetto - Martina Margoni e il portavoce Paolo Zadra avevano 15 minuti, non c'era tempo - ma ha chiarito perché la sua ipotesi mostra vantaggi superiori a quella di Rfi: non tocca le aree inquinate, non tocca il quartiere di San Martino, non crea una cesura a Trento nord. «Quando presenteremo il progetto al tavolo tecnico - ha spiegato l'ingegner Zadra - si chiarirà inoltre che rispetta le norme di progetta-

Ad aprire il dibattito, ieri, è stato l'assessore alla mobilità Ezio Facchin. Che alla fine, terminati gli interventi, si è preso qualche istante per rivendicare il lavoro fatto dal Comune soprattutto sul progetto integrato: «Dal punto di vista organizzativo - ha osservato - il Comune sta facendo molto, sia con il metaprogetto, sia con l'impegno per la predisposizione di un progetto delle linee guida per l'interramento della ferrovia, per cui il Comune ha acquisito il finanziamento di un milione». Quanto alla commissaria Paola Firmi, invece, ha ricostruito tempi e significato dei lavori sulla tratta Scandinavia Mediterraneo. E ha chiarito che anche sugli altri lotti stano procedendo i lavori per la definizione dei progetti.

zione di Rfi, non interferisce con le sorgenti e non rappresenta criticità geologiche che invece ci sono per la collina est». **L'opzione zero.** Quella è uscita quando sono iniziate le domande. Non sembra francamente un'ipotesi sul tavolo, ma il responsabile del dibattito ha chiarito che «di opzione zero si discute di fatto ogni volta che si valuta l'opera confrontandola con lo stato attuale, o si ragiona della sua necessità o efficacia». **Le prime critiche.** Gli interventi si sono concentrati su alcuni punti definiti. La deviazione di traffico dovuta a politiche tariffarie - che se eliminate non porterebbero alla necessità di implementare la linea - i dubbi circa i criteri per l'analisi dell'impronta climatica dell'opera, le emissioni clima alteranti in fase di costruzione. E poi ancora i terreni inquinati e il problema degli espropri. E le falde. A nulla è stata data risposta, perché ieri non era la sede. «Oggi diamo l'indice degli argomenti che tratteremo la settimana prossima» ha spiegato Pillon. **I tempi stretti.** Su una cosa l'ingegner Romeo si è sbilanciato: i tempi di realizzazione. Le trivelle dovranno finire entro il 2026. Possibile? Lui dice di sì: «È un obiettivo sfidante ma realistico. Vi do un dato: con il tunnel di base del Brennero in 3 anni e mezzo sono stati fatti 16 km di galleria. Da qui le considerazioni anche per Trento».

OPINIONE Italia Nostra: «Interrare a nord fino alla tangenziale, a sud fino alle Albere»

## «Pensiamo ora alla città del futuro»

Quando al bypass ferroviario, serve allungare la parte interrata del tracciato, per lo meno dalla tangenziale (a nord) a dopo le Albere (a sud). E poi serve prevedere la bonifica dei terreni inquinati. Queste le richieste di Italia Nostra alle istituzioni, nel giorno in cui parte il dibattito pubblico sulla circonvallazione ferroviaria. Ma quel che all'associazione preme più di ogni altra cosa, per la verità, è immaginare il futuro. Un'ambizione che, osservano la presidente Manuela Baldracchi e Beppo Toffolon, Italia Nostra ha rivendicato da sempre. Perché ovunque passi il bypass - questo il nocciolo del discorso - serve ragionare, in termini di urbanistica, per disegnare le connessioni paesaggistiche, ma anche di funzioni e in ultima analisi di convivenza. «Avremmo dovuto iniziare a pensarci 30 anni fa, e invece ci troviamo qui impreparati». Questo è un po' il punto, secondo Italia Nostra: da Bousquets in giù,

ci sarebbe stata la possibilità di pensare a quale città si sarebbe potuta costruire, nell'ipotesi di interrimento della ferrovia. «La città ha avuto almeno tre decenni per affrontare il problema dell'interramento ferroviario e studiare la soluzione migliore - evidenzia Italia Nostra - non solo infrastrutturale, ma urbanistica». Si è perso tempo, insomma, sia rispetto ai correttivi necessari - per esigenze che sono urbanistiche, e non tecniche - sul progetto di Rfi, sia riguardo al più ampio lavoro di pianificazione che sarebbe necessario immaginando il futuro interrimento della linea storica. E adesso? «Adesso un po' di tempo c'è - osserva Toffolon - perché il bypass non sarà realizzato in poco tempo, ma dobbiamo subito iniziare a pianificare». I nodi da sciogliere sono la necessità di un piano «per il recupero del sedime ferroviario e dei terreni adiacenti con l'obiettivo di ricucire le parti est e ovest di Trento nord e rior-

ganizzare e riqualificare il lato ovest della città storica affacciato sul nuovo boulevard». L'attualità porta a concentrarsi, per la verità, sul bypass ferroviario. E su questo la posizione ufficiale di Italia Nostra è netta: il bypass è necessario, ma al progetto di Rfi servono modifiche importanti. «Non voglio nemmeno pensare che passino dentro la città di Trento 200 treni merci al giorno - spiega Toffolon - quindi non importa se preferiscono il tracciato in destra Adige o in sinistra Adige». Quel che a lui preme, è correggere errori. Tre le richieste. «A noi preme che si inserisca l'intervento in un contesto di valutazione urbanistica. Non si può ridurre tutto a soluzioni tecniche». E dal punto di vista urbanistico una delle priorità è quella di non creare cesure. Da qui le richieste: «È indispensabile che l'interramento prosegua a nord, fino alla tangenziale - ha osservato la presidente - altrimenti l'area nord sa-



Manuela Baldracchi e Beppo Toffolon

rà divisa per sempre da una trincea larga 30 metri. Inaccettabile. Altrettanto vale per palazzo delle Albere: l'interramento deve per lo meno garantire un collegamento tra il palazzo e la città». E poi c'è il tema dei terreni inquinati: Italia nostra chiede che si realizzi la bonifica dei terreni inquinati».