

INTERVISTA

Ianeselli
in treno

Il sindaco dice no allo stop dell'iter della circonvallazione e sottolinea i miglioramenti portati dal dibattito

Avanti col progetto Rfi per non perdere tutto

FRANCO GOTTARDI

«Prendersi il tempo per approfondire possibili tracciati alternativi significa rischiare di dover rinunciare a tutto». Franco Ianeselli non vuole correre rischi e tira dritto sposando il progetto di circonvallazione ferroviaria di Rfi e rivendicando i miglioramenti che la discussione delle ultime settimane potrà portare. A quel progetto. Non ad altri. **Sindaco, molti chiedono di prendersi qualche mese in più per verificare se veramente esistono alternative meno impattanti. Cosa ne pensa?**

Io penso che il confronto che c'è stato finora abbia prodotto già delle concrete possibilità di miglioramenti su un progetto che come sappiamo ha richiesto anni di lavoro. Per noi la circonvallazione è fondamentale per non subire il cambiamento e il futuro grosso aumento del traffico merci, ma quello ancor più fondamentale è il progetto integrato, cioè il fatto che la circonvallazione apre ad altri due progetti trasportistici: il Nordus e l'interramento della linea storica. E poi il ripensamento urbanistico della città, su cui bisogna iniziare a lavorare fin da adesso.

I miglioramenti e le attenuazioni degli impatti futuri ci sono, quello che non potrà esserci è evitare che 22 famiglie e diverse aziende debbano reinventarsi a causa dell'abbattimento degli edifici dove vivono o lavorano...?

Vero. E il nostro compito è di essere vicini, a fianco dei cittadini che subiscono conseguenze negative, che non possono e non devono sentirsi soli. Già stiamo agendo per loro ma dobbiamo fare ancora di più.

Diceva dei miglioramenti al progetto. Quali in particolare?

L'ipotesi di allungamento della galleria verso nord, la copertura che si immagina tra Roncafort e Canova, il lavoro che si sta facendo a Mattarello per avere aree di cantiere concentrate e non disperse sono il frutto del lavoro fatto in questi mesi. Quello che io temo invece è che prendendo troppo tempo il rischio è che si facciano avanti altri con altri progetti ferroviari. Non vorrei rischiare che prendendo altro tempo ci trovassimo come città non con un progetto migliore ma con nessun progetto. **In che senso? Teme che le risorse stanziare dal Pnrr per la circonvallazione di Trento possano essere assegnate ad altri?**

Le risorse ci sono con una tempistica prevista. Mi risulta che ci siano altri territori interessati, esattamente come ci sono i Comuni che si fanno avanti per le risorse della riqualificazione urbana. Per questo credo non sia sensato comunicare che ci prendiamo dei mesi di tempo per fare non si sa neanche bene cosa.

Beh un'idea la Rete dei cittadini l'ha buttata lì ed è un tracciato in destra Adige.

Per essere molto chiaro immaginare di realizzare il progetto integrato con Nordus e interramento della linea storica ipotizzando la stazione provvisoria non allo scalo Filzi ma a Roncafort mi parrebbe l'abbandono del progetto integrato.

Cosa risponde a chi, come il presidente della circoscrizione Centro storico Geat, dice che il progetto di Rfi creerà cittadini di serie A (quelli che godranno dell'allontanamento dei treni spostati sotto la Marzola) e cittadini di serie B (quelli che a nord della città



Il progetto di circonvallazione ferroviaria proposto da Rfi è finanziato per 930 milioni dallo stato coi soldi del Pnrr ed è attualmente sottoposto alla procedura di Dibattito pubblico prevista per le grandi opere. Martedì prossimo il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon sarà ospite del consiglio comunale per raccogliere le osservazioni dei consiglieri

subiranno l'aumento di traffico ferroviario e rumore)?

La circoscrizione Centro storico aveva chiesto nella fase iniziale due cose: che la Trento Malè non venga interrotta, cosa su cui si sta lavorando, che non venga interrotta via Brennero, e non lo sarà, e il prolungamento della galleria verso nord, e anche questo c'è. Poi non credo sia il caso di creare allarmismo paventando ulteriori abbattimenti di case (vedi articolo qui sotto). Le ricuciture della città ci saranno e interventi di miglioramento sono possibili.

Una delle critiche, avanzata anche da qualche consigliere comunale, è il ruolo subalterno che starebbe giocando il Comune in questa partita? Hanno deciso tutto Rfi e Provincia?

Io non c'ero quando fu firmato il protocollo ma mi sento di escluderlo. Un Comune subalterno mostrerebbe un po' di mal di pancia e lascerebbe poi fare. Non è così e ho trovato molto consapevole il livello della discussione in consi-

glio. Mi pare che la serietà e volontà di approfondimento sia trasversale e sta a dimostrare di una città che non subisce passivamente ma agisce da protagonista. E questo riguarda anche i comitati di cittadini che possono anche essere critici ma il cui lavoro è comunque fondamentale.

Con la circonvallazione è a rischio il progetto di tram su via Brennero?

Al contrario, nell'ottica di una mobilità integrata anzi sarà anche un modo per alleggerire l'altra grossa barriera che solca la parte nord della città che è via Brennero. Forse c'è anche un gap culturale da colmare perché ci fanno meno paura strade trafficate di una ferrovia. Se poi non sarà compatibile il cantiere nell'immediato c'è una consequenzialità che non cancella il progetto. Il tram sarà nel Piano urbano della mobilità sostenibile, avrà fermate diverse da quello del Nordus e sarà una delle risposte alla parte nord della città.

Una delle criticità del progetto Rfi rimane

“

Subito un accordo per interrare la linea storica: 300 milioni in più non sono un problema rispetto al miliardo della circonvallazione. I cantieri mi costeranno la rielezione? Devo pensare alle prossime generazioni

”

l'attraversamento delle aree inquinate, Sloi e Carbochimica. Lì si era parlato di possibile occasione per affrontare finalmente il problema complessivo delle bonifiche, invece per ora si vedono solo indicazioni minimaliste, peraltro criticate da chi teme che toccare quei terreni possa essere disastroso.

Fa pensare che in campagna elettorale c'era chi proponeva di farci arene per concerti mentre adesso si sancisce l'intangibilità per l'eternità. Noi saremo attentissimi al modo in cui si interviene, peraltro in maniera marginale e soprattutto sul lato Carbochimica, meno problematico. Certo non sarebbe male sfruttare l'occasione per pensare anche al futuro.

Parlava all'inizio della necessità di iniziare subito a pensare il futuro della città. Come? Con un nuovo protocollo d'intesa tra Comune, Rfi e Provincia che prenda atto dei miglioramenti che emergeranno dal dibattito pubblico e che approfondisca ulteriormente le tappe successive, a partire dall'interramento della linea storica.

Dove il problema sarà trovare i finanziamenti.

Io penso che i 300 milioni in più, se c'è una solidità in quello che si vuole fare, non siano il problema rispetto al miliardo della circonvallazione. Potrebbero esserlo se quei soldi pensassimo di utilizzarli in una alternativa più costosa al progetto attuale.

Dal punto di vista cantieristico saranno anni impegnativi. Cosa si sente di dire ai cittadini che dovranno sopportare presumibili disagi?

C'è chi mi dice: vedrai che tutto questo ti costerà consenso e andrai a perdere le elezioni. Io penso che dire "dobbiamo pensare alle prossime generazioni e non alle prossime elezioni" non debba essere solo retorica. Cercheremo di gestire al meglio.

Il progetto dice che la circonvallazione sarà terminata entro l'estate del 2026. Ci crede veramente sindaco?

Sento molta determinazione e rispetto ai progetti ferroviari del Pnrr è in cima alle verifiche di fattibilità e ha anni di studi alle spalle. Per cui direi proprio di sì.

La lettera. Il sindaco rassicura la presidente di Gardolo e replica all'allarme di Geat «Le case di via Todesca e via Aichner non sono in pericolo»

«Sono fuori luogo le preoccupazioni ventilate sul sacrificio di una serie di edifici residenziali lungo via Aichner e via Todesca indotto dal quadruplicamento della ferrovia del Brennero.» Il sindaco ha scritto alla presidente della circoscrizione di Gardolo, Gianna Frizzera, per rassicurarla rispetto all'allarme lanciato da Claudio Geat. A parte il fatto che l'allargamento della strada ferrata non è compreso nel progetto attuale ma in un lotto futuro, Ianeselli fa presente che lungo via Aichner esistono già tre binari di cui uno è un binario morto del sistema interportuale, che potrà essere ricompreso nel progetto di potenziamento della linea ferroviaria. Il quarto binario

potrebbe poi essere recuperato con una minima traslazione a est del Lavisotto.

«Per quanto riguarda gli edifici di via Todesca, - aggiunge - si tratta della parte antistante lo scalo ferroviario corrispondente all'Interporto, nel cui ambito siamo certi si potranno trovare condizioni di minor impatto possibile sul territorio non già occupato dalla ferrovia».

Infine una stoccata ai sostenitori del tracciato in destra Adige: «I proponenti delle soluzioni alternative si preoccupano moltissimo delle criticità legate al progetto RFI, ma non badano minimamente a quelle introdotte dalle proprie proposte.»