

PNRR

L'iniziativa di cittadini e comitati che contestano la circonvallazione ferroviaria è rivolta contro Rfi e Consiglio superiore dei lavori pubblici ma riguarda anche gli enti locali, che sostengono il progetto. Geat: «La presenza di inquinanti a Trento Nord anche sotto i binari fa saltare il banco»



Il ricorso sul bypass preoccupa

Fugatti si augura tempi brevi, Ianeselli parla di pregiudizi

FRANCO GOTTARDI

Rfi non commenta, il governatore Fugatti spera che la vicenda si concluda in tempi brevi, il sindaco Ianeselli attende di leggere il ricorso al Tar contro il progetto di circonvallazione ferroviaria ma, da quello che ha letto nell'intervista sull'Adige di ieri, si è fatto l'idea che sia un tentativo dei comitati di intralciare la realizzazione dell'opera condizionato dai pregiudizi. «In ogni caso mi pare che l'importante è essere contro - commenta il sindaco - ed è curioso che una volta è brava l'Appa, quando sottolinea alcune preoccupazioni e chiede prescrizioni, poi diventa cattiva se invece dà l'okay a qualche passaggio. E lo stesso vale per il Consiglio superiore dei lavori pubblici e tutti gli altri attori. È una linea di pensiero: chi ti dà ragione è bravo, altrimenti è un cospiratore. La logica mi sembra quella di usare qualsiasi argomento per dire che il bypass non va fatto». La notizia della presentazione di un ricorso, firmato da 24 cittadini e sostenuto da comitati e associazioni, contro Rfi e il Consiglio superiore dei lavori pubblici per

chiedere di annullare l'iter di approvazione del progetto suscita reazioni alterne. Quella del presidente della giunta provinciale è improntata alla cautela: «Il bypass ferroviario - dice - rappresenta un'opera strategica per lo sviluppo del nostro territorio, tanto che

l'Amministrazione ha sostenuto fin dall'inizio il progetto di Rfi, finanziato nell'ambito del Pnrr. Il ricorso di alcuni soggetti privati è ovviamente legittimo e non spetta a noi esprimerci in merito: spetterà dunque ai giudici emettere una sentenza. Una sentenza che,

confidiamo, possa arrivare in tempi brevi». Fugatti sottolinea come la Provincia sia una delle realtà coinvolte nell'iter che porterà alla realizzazione della circonvallazione, avendo elaborato pareri e valutazioni e fornito il proprio supporto nel processo di analisi del

progetto e nel dibattito pubblico. «Questo ricorso non è stato dunque presentato contro il nostro ente» ricorda. Rimarcando le differenze con la vicenda del Not e auspicando tempi brevi di giudizio per non pregiudicare la realizzazione dell'opera e lo stanziamen-

to dei fondi Pnrr. Tra le contestazioni contenute nel ricorso al Tar ce n'è una che riguarda l'attraversamento delle aree inquinate di Trento Nord. Secondo i ricorrenti il progetto ha sottostimato la quantità di materiale di scavo, soprattutto quello che dovrà essere smaltito in discarica speciale perché inquinato. Un tema che viene ripreso e rilanciato con forza da Claudio Geat, presidente della circoscrizione Centro storico, allarmato dalla con ferma, avuta ieri anche dall'Appa, che anche sotto i binari con grande probabilità i terreni sono stati contaminati dalle infiltrazioni. «La notizia è grave - commenta Geat - e devono essere messe subito sul tavolo le analisi del 2005 che confermano la presenza di piombo tetraetile nel sottosuolo dell'ex Sloi e addirittura sotto al Lavisotto. È chiaro che quegli inquinanti arrivano dall'ex Sloi e dunque sono passati sotto ai binari. A me pare che questo cambi tutte le carte in tavola. Lo smaltimento in discarica sarà molto più costoso. Bisognerà fare le campagne di analisi e decidere come intervenire. Credo che a questo punto il termine del 2026 per finire l'opera se lo dovranno scordare».



Cantiere pilota nella ex Sloi

Espropri | Si lavora a una variante che individua le funzioni pubbliche

Vigili del fuoco verso l'area ex Sloi

L'ipotesi dell'esproprio per pubblica utilità ipotizzato per le aree inquinate di Trento Nord è formalizzato con un protocollo d'intesa tra Comune e Provincia riguarda solo l'area ex Sloi, quella più complicata da bonificare con le contaminazioni da piombo tetraetile, piombo totale, piombo organico e mercurio. E che l'idea di massima sia quella di realizzare lì in prospettiva una nuova caserma dei vigili del fuoco spostandola da piazza Centa non lo nega nessuno. Il sindaco Franco Ianeselli per la verità si limita a non smentire, mantenendo sulla questione un profilo riservato. Fa capire però che i tempi per definire una partita così complessa non saranno brevi. Certamente non è una variante che si potrà fare in poche settimane. Diversa la situazione sul lato ex Carbochimica,

dove la bonifica è meno complicata e potrebbe essere lasciata ai privati, previo accordo sulle cubature da costruire e la destinazione d'uso. A complicare la situazione ci sono però le divergenze di opinione tra i proprietari delle aree di Trento Nord: Albertini, Tosolini e Dalle Nogare con le loro società. Il differente approccio è risultato evidente anche nelle ultime settimane, quando Albertini ha negato l'accesso ai terreni ai tecnici di Rfi che chiedevano di procedere con una nuova campagna di sondaggi per monitorare la fuoriuscita di soil gas dal sottosuolo, in vista dell'utilizzo del terreno ex Sloi per il vaglio dei terreni di scavo delle gallerie della circonvallazione ferroviaria. Per entrare serve una dichiarazione di pubblica utilità, non ancora fatta.



I lavori di preparazione allo scavo lungo il rio Lavisotto

Il caso | Groff (Apop): «Nelle analisi fatte per asportare il terreno inquinato non ci sono concentrazioni pericolose»

Piombo nella roggia? «Non cambia»

«Le nostre analisi sono finalizzate all'asportazione del materiale inquinato dall'alveo del rio Lavisotto e su quei terreni, a parte il naftalene, le concentrazioni di inquinanti sono in quantità minime, sotto la soglia di pericolosità». Parola di Mauro Groff, dirigente del Servizio opere ambientali dell'Agenzia provinciale opere pubbliche, che tranquillizza rispetto ai dubbi sollevati dalla notizia, contenuta nei documenti ufficiali del 2005, della presenza di piombo e piombo tetraetile anche nel tratto della roggia che scorre accanto all'ex Carbochimica, nella zona interessata dai lavori di bonifica iniziati due anni fa. La conferenza stampa di martedì

era stata convocata da Comune e Provincia per tranquillizzare opinione pubblica e residenti sulla ripresa dei lavori e l'asporto dei terreni inquinati; movimentare quel materiale potrebbe causare la diffusione di cattivi odori ma, assicurano Agenzia per l'ambiente e Azienda sanitaria, nessun pericolo. Considerazioni che non cambiano neanche di fronte all'evidenza che lo scorrimento della falda sotterranea ha portato negli anni gli inquinanti dell'ex Sloi, in particolare piombo e piombo tetraetile, sotto i binari della ferrovia e dall'altra parte, nei confini dell'ex Carbochimica fin sotto il Lavisotto. Sono tracce che sono penetrate a una profondità evidentemente

maggior rispetto ai due metri e mezzo che verranno portati via con questo primo lotto di lavori e dunque non incidono nell'immediato e non intralceranno il cantiere. È invece molto probabile, per non dire certo, che nel Lavisotto piombo ce ne sia in quantità maggiore più a valle, dopo la confluenza con il rio Armanelli proveniente dalla Sloi nel tratto che scorre lungo l'omonima via. Ma quello è un tratto che, pur compreso nel primo lotto di bonifica delle rogge, deve ancora essere analizzato e strutturato con le palancole e iniezioni di cemento fatte nel primo tratto. Tecniche e cautele nell'asporto di quei terreni verranno perciò definiti più avan-

ti. «In ogni caso - spiega Groff - la modalità di smaltimento non cambierà. «E agiremo sempre con cautela, l'attenzione era e rimane sempre massima». Il costo complessivo dell'intervento a base d'appalto relativo al primo lotto, lungo 1.200 metri dalla carbochimica fino a via Fratelli Fontana, è di 7,8 milioni più 312mila euro di oneri per la sicurezza. La spesa è però salita di un altro milione e mezzo, impiegato per la variante progettuale con iniezione del jet grounding, lo zoccolo di cemento che facilita lo scavo; soldi presi dalle somme a disposizione per gli imprevisti. La conclusione dell'intervento, se tutto andrà bene, dopo la variante slitta alla fine del 2023. F.G.

INTERVISTA

Costo previsto: 3-4 milioni di euro, che non rientrano nei 22 previsti per il polo intermodale «Se ci saranno dei privati a coprire i costi, niente di male». Condivisione con la Provincia: «Rivendichiamo la possibilità di avere un progetto per la città, bello ma non stravolgente»

Torre in legno nell'area ex Sit Il sindaco: non è calata dall'alto

Ianeselli: «L'intera zona, con il nuovo hub, diventerà iconica»

«La torre in legno non è una suggestione» spiega il sindaco **Franco Ianeselli**. Perché, dice, il contesto è quello di «un progetto già finanziato con 20 milioni di euro dal governo, cui noi ne aggiungeremo altri 2 con una variazione di bilancio. Finanziamenti certi, attraverso il Pnrr, come i 7 milioni per le ciclabili, i 7 per la riqualificazione del Lido Manazzon. Poi, noi, metteremo a bilancio altre per sopperire al caro prezzi per la nuova piscina alle Ghiaie, per andare quindi in appalto». **Sindaco, il progetto della bike tower all'ex Sit, che fa discutere, è spuntato all'ultimo momento, non previsto dalla pianificazione. Questa è una delle critiche.**

«Non è così. Il contesto è quello dell'hub: la nuova stazione delle autocorriere, il parcheggio interrato pertinenziale, il parco sovrastante, la partenza della funivia del Bondone, in accordo con la Provincia, finanziata con 37,5 milioni da Roma. In questo contesto, viene inserita la torre per le biciclette». **Chi la progetta?**

«Il progetto dello studio Møller è frutto della interlocuzione con i nostri tecnici comunali»

«Il progetto è dello studio Møller, uno di quelli coinvolti nel progetto europeo "Build in wood" che hanno collaborato con le diverse amministrazioni delle città disponibili ad adottare le realizzazioni in legno. Non è un oggetto calato dall'alto. È il frutto della interlocuzione e dello scambio di idee tra lo studio svedese e i nostri progettisti del servizio rigenerazione urbana». **Quindi non un corpo estraneo.**

«No, non lo è. È pensato apposta per l'ex Sit».

Dove sarebbe collocata questa torre alta 24 metri, con i primi piano per le bici, sopra spazi espositivi e punto panoramico in cima?

«Nella parte nord dell'area». **Come potrà conciliarsi con la seconda "torre" destinata a stazione di partenza della funivia del Bondone?** «Non ho visto i dettagli progettuali, ma la stazione della funivia sarà collocata più a sud rispetto

a quella attuale. Aspettiamo il passaggio in commissione. Per me è un bellissimo progetto, che parla di una città sostenibile: per le tecniche di costruzione, per il riferimento alle torri della città storica, perché sarà un bici-parcheggio in legno. Va però considerato che costerà tra i 3 e i 4 milioni. Non è compreso nei 22 milioni previsti per il hub intermodale. Ci sarà una delibera di giunta. L'amministrazione sposa con convinzione l'idea. Ovviamente rispettando le critiche dei cittadini. C'è chi dice che avremmo dovuto fare un concorso di idee. Ma gli studi sono stati individuati a livello europeo. E per la costruzione si potrà usare legno trentino, ci mancherebbe... L'intera area ex Sit, con il nuovo hub, diventerà iconica. Rivendico la bontà della pianificazione. Poi, come sempre, ci sarà sempre chi dice che si può pianificare meglio.

Ha parlato di 3-4 milioni: chi ce li mette?

«Se ci saranno dei privati a coprire i costi, niente di male». **Avete condiviso il progetto delle torri in legno con la Provincia?**

«Non penso».

Come, "non penso"?

«La Provincia, e così Trentino Trasporti, è informata sulle parti relative alla stazione delle autocorriere e delle funivia, ci sono anche assetti proprietari da definire. Sul parco a verde e sulla modalità di costruzione del parcheggio per le bici, che sia a forma di torre o di giaguaro, rivendichiamo la possibilità di avere un progetto iconico per la città, una cosa bella ma non stravolgente». **Ieri sera in commissione ambiente è stato illustrato il progetto di Brt-Bus rapid transit tra Lavis e Trento, con mezzi elettrici, già in fase di appalto. Con un cadenzamento dei bus ogni 10 minuti, se il Comune farà le corsie preferenziali, che senso ha spendere 280 milioni per il tram o molti di più per il Nordus?**

«Certo che dovranno essere fatte le corsie preferenziali. Il Brt non è alternativo, è propedeutico alle altre opere per le quali è in corso lo studio di fattibilità che ne verificherà la compatibilità. C'è un approccio minimalista, per il quali basta il Brt. Per me, invece, in una logica trasportistica e urbanistica, il tram è un'altra cosa. Così la pensa la maggioranza. Anche il Brt è il segno di una città che cambia, che non rinuncia a una visione».

Do. S.



La torre di legno è collocata a nord dell'hub intermodale

RISORSE Il governo doveva rispondere entro settembre

Funivia del Bondone: 37,5 milioni senza certezze

Per ora, il governo non sale sulla funivia del Bondone. Nel senso che per il collegamento funiviario Trento-Vason, il governo (ancora per poco) Draghi non sta rispettando i tempi. Hanno fatto le corse, Provincia e Comune di Trento per presentare entro il 31 agosto, termine ultimo, la richiesta di finanziamento: 37,5 milioni di euro sui fondi per il trasporto rapido di massa.

L'attesa era che poi il governo rispondesse entro il 30 settembre con l'ammissione al finanziamento. Non è stato così. Tanto che la Provincia, con il direttore generale del dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia e cooperazione, **Roberto Andreatta**, ha messo per iscritto la richiesta di chiarimenti, meglio di certezze. La lettera è stata inviata, con data 4 ottobre, al Mims, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, e alla Direzione generale per il trasporto pubblico

locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile dello stesso Ministero. «Siamo a chiedere» scrive il dirigente provinciale a proposito del «Nuovo impianto di trasporto collettivo tra la città di Trento ed i sobborghi del Monte Bondone «una rapida definizione, dichiarandoci allo scopo disponibili ad ogni ulteriore integrazione o illustrazione della documentazione inviata nei termini». Anche perché, premette Andreatta «ad oggi non sono pervenute informazioni sugli esiti, eccettuate conferme a cura della ing. Molinaro circa l'avanzamento dell'iter».

Rischio di perdere il finanziamento per la funivia, con l'arrivo del nuovo governo? «Ci sono delle interlocuzioni in corso» dice il sindaco **Franco Ianeselli** «siamo molto fiduciosi che le risorse ci siano. Il governo si è preso un mese in più. Speriamo la risposta arrivi entro ottobre».

Do. S.

Mobilità | Presentato alla commissione ambiente il masterplan con i 9 parcheggi di attestamento: 4 nuovi a nord

Meno 50 mila auto al dì in città

L'obiettivo è ridurre entro il 2030-'31 l'utilizzo delle auto per gli spostamenti in città dal 51,4% al 38,3%, incrementare il trasporto pubblico locale (su gomma e ferro) dal 13,8% al 18,2% e la mobilità dolce (pedonale e ciclabile) dal 34,8% al 43,5%. È la "rivoluzione" del Masterplan della mobilità, che ridefinisce la ripartizione modale. I diversi scenari, in parte già in corso di attuazione (si pensi all'acquisto dei nuovi bus elettrici per la tratta Zambana-Trento con i fondi del Pnrr), sono stati illustrati ieri sera alla commissione ambiente del Comune dai tecnici di Sintagma, la società che ha elaborato il Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) e il Biciplan.

Alla commissione, che ha riletto alla vicepresidente **Andrea Maschio**, il dirigente del Servizio mobilità e rigenerazione urbana, ingegner **Giuliano Franzoi**, ha detto che il Pums sarà portato in consiglio comunale per l'approvazione il prossimo gennaio. Guadagnare il 13-14% in sostenibilità, in termini di riduzione di mobili-

tà in auto, può apparire poca cosa, rispetto alla complessità e mole degli investimenti previsti (Nordus, tramvia, Brt-Bus rapid transit, parcheggi di attestamento). Il tema lo ha posto la consigliera **Eleonora Angeli**. Chiara la risposta dell'ingegner **Tito Betti Nulli** di Sintagma: «50 mila auto in meno che ogni giorno transitano in città è un risultato importante». La riduzione è significativa nell'ora di punta, da 17.786 a 13.249 vetture. Dubbi, da **Pino Urbani**, sono stati posti sulle "cerniere di mobilità", i parcheggi di attestamento. Ne sono previsti 5 in zona sud: via Ragazzi del '99, Lidorno, Area Camper, Area Depuratore e Area sportiva, per complessivi 2.828 posti auto (di cui 1.320 da realizzare). E 4 in zona Nord, per 2.013 stalli, tutti nuovi: 1.233 alla "Spaghetta" di Canova, 480 in via Ca' Rossa, 148 in via della Palazzina e 152 nell'Area della Statale 12. È stato chiarito che quelli dell'Area Camper a sud sono aggiuntivi a quelle oggi esistenti per la sosta camper. E l'assessore **Ezio Facchin** ha

anticipato: «Alla fine, potranno essere molti, molti di più». Quanto alla sostenibilità economico-finanziaria dei progetti e alla "convivenza" tra Nordus (interramento della Trento-Malé) e tramvia lunga da Spini a Trento sud (con sdoppiamento in via Degasperin in direzione Madonna Bianca e in via Fersina), **Berti Nulli** ha assicurato: «La tramvia è sostenibile (almeno il 35% dei costi coperti dall'utenza, ndr) e i due corridoi non sono concorrenziali». Nel Masterplan, c'è anche la previsione dei nuovi collegamenti con la collina est, a Martignano e Villazano. **Michele Brugnara** ha invitato a considerare, con il Masterplan, l'area vasta, i collegamenti da Trento a Rovereto, Pergine, Mezzolombardo, e la rimozione della barriera tra le corsie in via Brennero, da sostituire con del verde, per anticipare la rigenerazione urbana che arriverà con il tram. **Federico Zappini** ha citato il caso di Mestre, per dimostrare come il tram possa attraversare anche spazi angusti di città.

Do. S.



Alla "Spaghetta" del viadotto di Canova sono previsti 1.233 nuovi posti auto