

Primo piano

«Bypass ferroviario, sui siti inquinati il passaggio è fattibile»

Trento, l'assessore alla transizione ecologica Facchin al forum de il T «Circonvallazione, gli accordi per gli espropri sono arrivati al 100% Piano della mobilità sostenibile, si parte con le zone 30 per 4 scuole»

di Tommaso Di Giannantonio

La prossima settimana, l'8 e il 9 febbraio, il Consiglio comunale di Trento sarà chiamato ad approvare il Piano urbanistico della mobilità sostenibile (Pums). Un documento corposo che mira a cambiare radicalmente «l'impostazione stessa della mobilità», spiega l'assessore alla transizione ecologica Ezio Facchin al forum de il T. Le prime azioni concrete saranno le nuove piste ciclabili e le «zone 30» vicino a quattro scuole della città. Radicale sarà anche il mutamento legato alla circonvallazione ferroviaria: il cantiere partirà il prossimo anno. Ma ad oltre quattro mesi dallo «scavo pilota» che doveva misurare il livello di inquinanti presenti nelle aree di Trento nord (11 ettari delle fabbriche ex Sloi ed ex Carbochimica e 10 ettari di rogge) i risultati delle analisi non sono stati pubblicati. «L'Appa ci ha detto che si tratta di rifiuto speciale e che la lavorazione è la stessa utilizzata per la bonifica del Lavisotto: il lavoro è fattibile», dice Facchin. Intanto gli accordi per gli espropri sono arrivati al 100%.

Assessore, può riassumerci le direttrici principali del Piano della mobilità sostenibile (Pums)?
«Il termine "sostenibile" indica un

cambio di paradigma nell'impostazione. Il piano della mobilità del 2010 indicava vie iper-infrastrutturali. Con l'attuazione delle direttive europee si aggiunge il termine "sostenibile": se non dessimo questa lettura potremmo limitarci ad aggiornare i piani precedenti. L'impegno per la realizzazione delle nuove ciclabili e l'introduzione delle zone 30 sono i primi segnali di questo radicale e complesso cambiamento rispetto al passato. Bisogna tener conto che nell'ultimo decennio, dal 2011 al 2020, la quota percentuale del trasporto privato è passata dal 56,2% al 62,6%. Oggi sono circa 380mila i passeggeri che utilizzano il trasporto privato, contro i circa 80mila passeggeri del trasporto pubblico. Numeri molto forti per una città di 120mila abitanti, che si sviluppa per 14 chilometri in lunghezza e 1 in larghezza. Una situazione aggravata dal fatto che il 40% degli abitanti risiede nella collina, che non è dotata di un trasporto di massa e presenta un'insignificante presenza ferroviaria. Sì, perché il servizio ferroviario delle valli è carente».

Quale potrebbe essere l'optimum per i collegamenti ferroviari con le valli?

«**Nuovo tracciato della linea, vogliamo realizzare una fermata in via Maccani, all'altezza della Metro: si tratta con Rfi**

«Per quanto riguarda la Trento-Malè, il raddoppio della linea fino a Gardolo, con la possibilità di aumentare le frequenze da Trento a Mezzolombardo e proseguire con frequenze minori verso Malè e Mezzana. Va poi approfondita la linea ferroviaria della Valsugana. Con l'elettrificazione si farà un passo avanti perché permette alla linea di entrare nel sistema della rete, cioè di viaggiare dalla linea del Brennero alla Valsugana senza rotture di carico (cioè senza costringere i passeggeri a cambiare treno per completare il tragitto, ndr). Quello che manca è un

progetto di servizio che permette di raggiungere delle frequenze interessanti rispetto alla potenziale domanda. C'è bisogno di un piano, ma la Provincia non l'ha ancora fatto. Il Comune lo ha richiesto in funzione del progetto del progetto di sviluppo del fondovalle, in particolare il Nordus».

Sul Nordus, ossia sul progetto di potenziamento e prolungamento della linea Trento-Malè nel tratto da Lavis a Mattarello (la futura «metropolitana» di superficie), è in corso uno studio di fattibilità. Motivo per cui è stata sospesa la valutazione della proposta di finanza di progetto per il tram, che ipoteticamente potrebbe rappresentare un'ipotesi alternativa. A che punto è lo studio sul Nordus?

«Abbiamo una prima scadenza intorno alla fine di marzo relativa al modello trasportistico dell'asse nord-sud, che ci permetta di capire quali dovrebbero essere le tipologie di mezzi che servono al meglio la domanda. Fatto questo, cioè una volta che avremo discusso sulle scelte da fare con la Provincia e

«

Il collegamento su rotaia con le valli è carente: la Provincia deve fare un progetto di servizio sulla Valsugana. E va raddoppiata la Trento-Malè

Trentino trasporti, dovremo passare alla progettazione delle linee guida che riguardano soprattutto la relazione tra il prolungamento della Trento-Malè e il tram, e come si articolano le linee di trasporto pubblico su gomma lungo questo asse. Ovviamente le questioni dell'ospedale, di San Vincenzo e della fermata ferroviaria a Trento nord, sono elementi essenziali per poter fare delle scelte. Ma abbiamo elementi di pianificazione provinciale per poter arrivare a delle scelte?»

Le rigiriamo la domanda sul futuro polo ospedaliero e universitario in via al Desert.

«Se andiamo a vedere il progetto dell'ospedale non c'è un esame dello sviluppo del trasporto pubblico locale in quell'area. Ma è una responsabilità del Comune sapere come si muove la città per fare in modo che i servizi della città siano coerenti con i progetti che sul trasporto pubblico locale».

Rimane un dualismo tra Nordus e tram?

«Le analisi serviranno proprio a questo».

Lei ha una preferenza?

«Prima si fanno le analisi, poi si valuta insieme alla Provincia».

Quindi non è scontato il tram?

«Io penso che si debba andare avanti con il tram, perché oltre a costituire un sistema di mobilità costituisce un elemento di qualificazione del territorio: le zone servite dal tram acquisiscono una migliore qualità di vita»

Il trasporto pubblico come sarà rivisto?

«Vorremmo cercare di interpretare le aspettative dei cittadini nei confronti





Forum L'assessore Facchin durante il forum con i giornalisti de «Il T» © Löss

del trasporto pubblico locale. Uno dei temi su cui stiamo lavorando con Trentino trasporti è quello dei bus a chiamata, un servizio già sperimentato ad Arco. L'idea è di adattarlo ai servizi notturni e ai servizi festivi: l'utente, quindi, formula la richiesta e poi il sistema, sulla base delle varie richieste ricevute, elabora il tragitto. L'altro tema che stiamo valutando è l'analisi dei big data, cioè capire come si muove la gente attraverso le celle telefoniche. Sulla base di questi dati si riescono a ricostruire le linee di "desiderio". Qui si inserisce un punto delicato. L'origine dei grandi punti di destinazione come impatterà? Se nel progetto del nuovo ospedale si prevedono 3mila posti auto l'impatto è rilevante. Ai grandi centri commerciali della città ho fatto un'osservazione: perché non invertiamo i parcheggi con le auto con quelli per le bici. Il cambiamento della mobilità non può essere inerziale, ma di impostazione».

“
Scavo pilota di settembre? Io guardo quello che dice l'Appa, ma non si può rendere disponibile il dato specifico

Nel Pums avete previsto l'introduzione delle zone 30 — cioè con il limite dei 30 chilometri l'ora — in 55 zone della città per scoraggiare l'uso delle auto, aumentare la sicurezza e incentivare la mobilità dolce (a piedi o in bici). Da dove si partirà?
 «Partiremo dalle scuole secondo schemi che permettano di

sviluppare percorsi scolastici senza l'avvicinamento delle automobili. Le scuole inizialmente individuate sono le primarie «F.lli Pigarelli» di Gardolo, «U. Moggioli» di Povo, «G. A. Tomasi» di Villazano e l'arcivescovile, ma potrebbero cambiare rispetto a difficoltà oggettive».

Arriviamo alla grande opera, la futura circonvallazione (o bypass) ferroviaria. Non sono stati ancora resi i noti i risultati delle analisi dello scavo pilota nelle aree inquinate di Trento nord, eseguito lo scorso settembre. Come Comune, anche alla luce del nuovo Osservatorio sull'ambiente, farete pressione per avere questi dati visto che è un tema particolarmente sensibile? Oppure li avete già in possesso?

«Io guardo quello che dice chi fa l'analisi dei dati. Attendo che sia l'Appa (Agenzia provinciale per la

protezione dell'ambiente, ndr) a dirmi come stanno le cose. Loro hanno fatto il progetto dell'attività e hanno classificato il materiale che si sono trovati davanti attraverso questi scavi e hanno condiviso con Rfi il metodo di lavoro. Il metodo di avanzamento del cantiere è suddiviso in due parti, una di queste consiste nella realizzazione della nuova linea storica, che viene fatta in quota. E per fare questo viene asportato tutto quello che è il vecchio sedime della Fossa Armanelli e portato al rifiuto speciale. Oggi non abbiamo cognizione di dove viene portato e come viene trattato perché Rfi lo sta trattando con Appa, che ha accettato questa impostazione. Questa asportazione comporta la realizzazione di una platea di calcestruzzo su cui vengono costruiti i due nuovi binari. La discussione si svolge attorno a una domanda: sotto gli attuali binari che cosa c'è? Noi abbiamo chiesto innumerevoli volte a Rfi e Appa in cosa consiste questo problema e, su nostra richiesta, hanno fatto dei sondaggi. La risposta è stata che si tratta di rifiuto speciale e che la lavorazione da fare è la stessa lavorazione che è stata utilizzata per la bonifica del Lavisotto. Queste sono le informazioni che abbiamo noi. Dov'è che c'è una non-condivisione? Sul fatto dei rischi che una insufficiente metodologia studiata possa determinare dei fermi cantieri. È questa l'osservazione che facciamo noi. E questo ha originato l'emendamento dell'onorevole Ferrari, che ha aumentato le risorse per svolgere ulteriori indagini. Ma non è che il tema sia di poter fare o non poter fare il lavoro: il lavoro è fattibile, questo è quello che dice Rfi ed è confermato da Appa. Su come svolgere questo lavoro andranno fatti un maggior numero di approfondimenti, sui quali è in corso la discussione intorno all'utilizzo dei 2 milioni in più. Dobbiamo prendere atto che il cantiere pilota è stato fatto e ha dato delle indicazioni su come progettare e imbastire l'attività. Io

sono molto fiducioso che venga fatto e sono personalmente determinato affinché le informazioni sviluppate siano poi rese disponibili attraverso la diffusione dell'analisi, non del dato specifico, perché se prendiamo il dato specifico torniamo anche alla discarica di Sardinia: si passa dal portare via tutto il materiale depositato a Sardinia al fatto di poterlo ricoprire semplicemente. C'è poi un dato di fatto: con la realizzazione dell'intervento del Lavisotto tutte le aree ferroviarie sono isolate dalla Carbochimica perché il risanamento del Lavisotto ha comportato la creazione di una specie di muro rispetto alla Carbochimica».

Tra i quaranta proprietari e affittuari di altrettante abitazioni e negozi del quartiere San Martino che saranno demolite per far posto allo sbocco a nord della nuova circonvallazione ferroviaria di Trento, 36 (il 90%) hanno firmato l'accordo per lasciare l'immobile entro il 10 marzo: complessivamente gli espropri costano a Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) più di 20 milioni di euro. Si è raggiunto l'accordo con gli altri proprietari?

«Sì, si è arrivati al 100%. Credo che il tempo dedicato al problema sia stato adeguato, avendo iniziato a marzo».

Come sarà riqualificata l'area vicina ai siti inquinati?

«In via Maccani, all'altezza della Metro, dovremmo riuscire a costruire la fermata ferroviaria. Il tema è come urbanizzare questa zona alla luce della sua permeabilità con via Brennero. Un tema che sarà al centro di Supertrento, quindi un percorso di grande partecipazione che permetta di raccogliere tutte le aspettative e trasformarle in iniziative. Noi ci aspettiamo che queste opere di attraversamento facciano parte degli oneri riflessi sulle iniziative immobiliari, ma dobbiamo farlo contrattando con Rfi, perché lavoriamo sul loro sedime».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Simulazione Un rendering dell'area dell'ex scalo Filzi utilizzato semplicemente come esercizio di simulazione: la riqualificazione urbanistica dell'area sarà al centro del percorso di progettazione collaborativa «Supertrento».

Da destra verso sinistra sono raffigurati il campo di atletica leggera in via Maccani, via Lavisotto, il tracciato della ferrovia, un'area verde e sportiva, via Brennero e infine gli edifici della zona di via Solteri. Lungo la ferrovia si prevede un ponte ciclopedonale.