

# Primo piano

**Rfi: «Tratto in città, sarà tutto definito in un protocollo» Intanto slittano le demolizioni**

**P**er l'interramento della linea storica nel tratto urbano arriverà presto un nuovo protocollo d'intesa. Lo annuncia Rete ferroviaria italiana (Rfi), che conferma quindi la volontà di realizzare l'opera. Intanto, in vista del bypass, slittano le demolizioni degli edifici in via Malvasia: non saranno entro il 10 maggio, come comunicato nei giorni scorsi dal Consorzio Tridentum (che ha vinto la gara), ma entro il mese di maggio. Sono già iniziate, invece, le attività preliminari per le stesse demolizioni.

**Perché il tracciato del bypass non è stato allungato fino a oltre Gardolo? Non c'è il rischio che la circonvallazione bypassi solo parzialmente l'area urbana?**

«Il progetto – riferiscono i tecnici di Rfi – prevede il massimo prolungamento possibile della circonvallazione per consentire il collegamento della linea anche con il bivio verso la stazione di Trento Roncafort, e quindi con l'interporto di Interbrennero. Il prolungamento del percorso, inoltre, deve risultare compatibile con le normative sui tracciati ferroviari in termini plano-altimetrici e di impianti di sicurezza e segnalamento. Per questo occorre garantire un tratto pianeggiante sufficientemente lungo, che consenta ai treni più lunghi di sostare in sicurezza, per poi iniziare il tratto con rampa di discesa risalita».

**Da qui alla messa in funzione della Galleria di base del Brennero è realistica la realizzazione del prolungamento della circonvallazione fino a Salerno?**

«È stata prevista la progettazione e realizzazione dei cameroni che consentiranno la prosecuzione verso nord in tunnel. Al momento Rfi e le Province di Trento e Bolzano stanno valutando le varie possibili alternative del tracciato del quadruplicamento Trento Nord–Bronzolo».

**Per l'interramento della linea storica quali saranno i tempi?**

«A breve inizieranno gli interventi per la realizzazione della circonvallazione di Trento, la prima di tre fasi finalizzate all'interramento della linea storica nel tratto urbano cittadino. I lavori della realizzazione della circonvallazione di Trento (detto anche Lotto A) saranno ultimati entro giugno 2026 e successivamente potranno essere realizzati i lotti funzionali consecutivi che prevedono la realizzazione della stazione provvisoria di Trento (Lotto funzionale B) e l'interramento della linea storica e della stazione di Trento (Lotto C). Per consentire l'interramento della linea storica e della stazione di Trento evitando un periodo prolungato di sospensione della circolazione ferroviaria, ed ottimizzare i tempi e i costi generali dell'intero progetto, nel lotto funzionale B sarà completata e attivata la stazione provvisoria di Trento presso l'ex scalo Filzi. Nel lotto funzionale C verrà infine realizzato l'interramento della linea e della nuova stazione di Trento e il raddoppio del tratto urbano della linea Trento–Malè (ambito città di Trento) con esercizio della linea del Brennero spostata sulla circonvallazione. Per la realizzazione dei lotti B e C è in corso un confronto tra Rfi, Provincia autonoma di Trento e Comune di Trento finalizzato alla definizione di un protocollo di intesa per lo sviluppo degli interventi. Progetto, costi e tempi di attivazione saranno approfonditi nel progetto di fattibilità tecnico economica».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Tommaso Di Giannantonio

**I**naspettate, fuorvianti e in contrasto con la «correttezza istituzionale». Così l'assessore comunale di Trento alla transizione ecologica, Ezio Facchin, definisce le dichiarazioni del senatore Pietro Patton nell'intervista a *il T* (edizione di domenica). Il parlamentare trentino – eletto lo scorso settembre con il centrosinistra autonomista – non ha risparmiato critiche a Palazzo Geremia su come è stata condotta la partita della circonvallazione ferroviaria (o bypass): «Non è il tracciato migliore – ha affermato – Comune e Provincia avrebbero dovuto far valere il loro peso contrattuale con Rfi. Le opere ferroviarie non si possono basare solo sul fatto che ci sono i soldi». «Ma questo è esattamente il tracciato definito nel 2009, quando Patton era ancora direttore generale del Comune – ribatte l'assessore – Invece di pensare al tracciato, il senatore pensi a tracciare il percorso con cui finanziare l'interramento». Nella road map del Comune l'interramento dei binari della linea storica (dopo il bypass, dedicata esclusivamente ai treni passeggeri) «dovrebbe iniziare nel 2026 – spiega Facchin – ma si deve pensare a come finanziarlo».

**Assessore, il senatore Patton dice che Comune e Provincia si sono dimostrati deboli nelle trattative con Rete ferroviaria italiana. È stato fatto tutto il possibile?**

«Non so come il senatore Patton possa dire questo, visto che nel 2009 il tracciato della circonvallazione ferroviaria era esattamente questo e lui nel 2009 era il direttore generale del Comune. Il tracciato è stato poi approfondito, concordato e discusso con i protocolli del 2018 e del 2019. In questi anni non è mancato il tempo e la responsabilità di discutere. Al senatore ho dato la mia disponibilità a illustrare il progetto, ma evidentemente ha preferito lasciarsi consigliare da altre persone. Entrare a gamba tesa su un progetto su cui hanno lavorato dirigenti del Comune e della Provincia per molti anni lo considero al di fuori della correttezza istituzionale».

**C'è il rischio che sia solo un bypass parziale con lo sbocco a Roncafort?**

«Nessuno si accorderà di

## Il tracciato del bypass ferroviario



# «Interramento della ferrovia»

L'assessore Facchin replica a Patton: «Si occupi di r...

questa circonvallazione perché l'uscita dei treni merci sarà all'altezza della zona industriale di Trento. Non riesco a capire perché un parlamentare si debba preoccupare del tracciato. Bisogna preoccuparsi di trovare i soldi per l'interramento».

**Nel progetto del bypass sono previsti i «cameroni» all'altezza di San Donà per l'eventuale prolungamento della circonvallazione fino a Salerno. Questo è l'obiettivo?**

«Grazie alla prescrizione data dal Comune, in particolare, è stato predisposto un tracciato che abbia i bivi in galleria. L'obiettivo è il prolungamento fino a Salerno, ma è chiaro che la realizzazione del progetto del corridoio del Brennero procede per fasi».



**Determinato** Ezio Facchin, assessore tecnico del Comune di Trento alla transizione ecologica, ex dirigente di Rfi e già commissario straordinario per le opere di accesso al Tunnel del Brennero

**Ma una volta realizzato il prolungamento cosa ne sarà del tratto del bypass che passerà in mezzo a Trento nord (per cui saranno necessarie le demolizioni in via Malvasia)?**

«Non si può fare una galleria unica da Innsbruck fino a Verona: servono le stazioni di sicurezza e quelle di servizio. Roncafort sarà sia stazione di sicurezza per i treni merci che potranno avere problemi in galleria sia stazione di servizio per i treni merci che, venendo da sud, dovranno usare lo scalo merci. C'è poi un'altra questione: per fare l'interramento della linea storica è necessario fare una stazione provvisoria e se non la fai all'ex Scalo Filzi dove la fai?».

**Per l'interramento non ci**

**sono le risorse però.**

«Il senatore Patton ha detto che il parlamentare ha in mano solo la *moral suasion*, ma non è vero. I parlamentari Ferrari (Pd) e Cattoi (Lega) hanno imposto lo stanziamento di 2 milioni per i sondaggi nelle aree inquinate di Trento nord: lo hanno fatto con la *moral suasion* o con il loro peso da parlamentari? In Alto Adige i parlamentari concordano con la Provincia e i principali Comuni le azioni da portare avanti. Sul fronte ferroviario, senza considerare la Galleria di base del Brennero, in Alto Adige ci sono: 1,6 miliardi di interventi; 400 milioni di progetti approvati; 1,5 miliardi in programma. Tutte opere che la Provincia, insieme ai suoi parlamentari, è riuscita a

## La mappa degli scavi: dove passeranno ruspe e trivelle



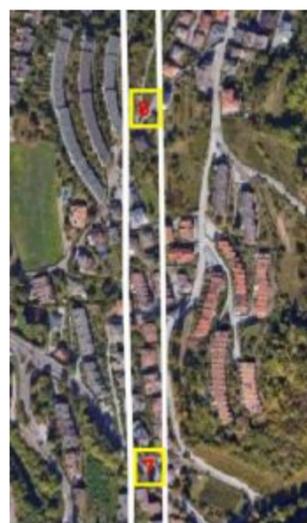
**Mattarello** Punti dei sondaggi preliminari nella parte dell'imbocco sud della galleria



**Mattarello/2** Le attività delle trivelle nella parte alta dell'abitato



**Casteller** Le zone vicine al centro faunistico provinciale



**Villazzano** Le sedi degli interventi nella parte sud dell'abitato



**Villazzano/2** I siti dei sondaggi geognostici nella parte nord



«Via dal 2026»  
recuperare i fondi a Roma»

mettere nel programma di Rfi, altro che *moral suasion*. Il senatore Patton, invece di entrare nel merito dei tracciati, si occupi di tracciare i percorsi con cui finanziare questi programmi».

#### Qual è la road map per l'interramento?

«Dovremmo cominciare appena finisce il bypass (nel 2026, ndr). Per realizzarlo ci vogliono 3-4 anni: durante i lavori i treni passeggeri utilizzeranno appunto il nuovo bypass ferroviario. Il progetto affidato alla Pini Group ha in pancia il progetto dell'interramento. La Pini Group deve sviluppare lo scenario trasportistico ideale e sulla base di questo scenario, condiviso da Comune e Provincia, deve sviluppare le linee guida per la

progettazione dell'interramento. I risultati arriveranno a fine giugno. Poi si dovrà cominciare a pensare alle fonti di finanziamento per l'interramento».

#### E anche per la bonifica delle aree ex Sloi e Carbochimica.

«Bisogna prima capire la destinazione d'uso delle aree e poi sulla base di questo vanno individuati i livelli di adeguamento della bonifica. Con la Provincia e i ministeri stiamo cercando di trovare un'intesa per far sviluppare il progetto di bonifica, ma sarà compito dei parlamentari trovare i finanziamenti. Ecco perché considero fuorviante l'intervento del senatore Patton: ci sono molti altri argomenti di cui parlare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Mesiano I due siti del sobborgo in cui saranno effettuate trivellazioni

Mesiano/2 La trivellazione a nord e quella in prossimità di San Donà

Via Brennero L'ingresso a nord della galleria della circonvallazione



«Scontro Il senatore non dovrebbe preoccuparsi del tracciato: fuorviante il suo intervento»



«Bypass Nessuno si accorgerà dello sbocco dei treni merci a Roncafort (Trento nord)»



«Aree inquinate Capire prima cosa fare su quei terreni poi si procede al progetto di bonifica»

Terza commissione | Ossanna (Patt) vota contro

## La Valdastico non passa Si astiene anche la Lega



di Donatello Baldo

Prima notizia, la variante al Piano urbanistico provinciale (Pup) per «far posto» alla Valdastico a Rovereto non ha passato il vaglio della Terza commissione del Consiglio provinciale, quella di merito sulle opere pubbliche. Seconda notizia, nessun voto favorevole: nemmeno la Lega ha detto «Sì», i due esponenti del Carroccio si sono astenuti. C'era, per la giunta, il vicepresidente Mario Tonina, che ha chiesto al presidente della Commissione Ivano Job di aggiornare il voto alla prossima settimana, per aspettare il parere del Cal, che si attende però da mesi: ma non c'è stato alcun rinvio, Job – ex leghista passato ora a Coraggio Italia – ha posto il punto all'ordine del giorno in votazione, mettendo così in grave difficoltà la maggioranza.

#### No all'ennesimo rinvio

La discussione in Terza commissione è ripresa ieri dopo il rinvio dello scorso febbraio. Allora mancava un'espressione in merito del Consiglio delle autonomie

È stata bocciata in Terza commissione la variante al Pup. Fratelli d'Italia astenuti assieme alla Lega. No da Pd, Verdi e Patt. Contro anche Job.

locali (Cal) e un parere del Ministero delle infrastrutture. A tre mesi di distanza non è arrivato alcun parere e Job ha quindi chiesto ai consiglieri se ritenessero di mettere o meno al voto il parere della Commissione, che non è tenuta ad aspettare. «Le carte in tavola sono chiare – ha affermato il dem Alessio Manica, favorevole ad esprimere subito il parere – la Commissione può assumersi la responsabilità di procedere con il voto», che per il Pd sarà contrario. E anche l'esponente di Europa Verde Lucia Coppola si è detta pronta alla trattazione del punto: «I tempi sono ormai maturi, dopo il quarto rinvio, per il voto in Commissione».

#### Tonina chiede tempo

Presente ai lavori della Terza commissione il vicepresidente della Provincia Mario Tonina. Che ha informato i consiglieri che l'espressione del parere del Cal è prevista per la prossima settimana, suggerendo di tenere in considerazione quest'informazione. Una richiesta accorata che ha messo in evidenza l'imbarazzo della giunta che, a conti fatti, già prevedeva di non avere i voti necessari. E qui gli animi si sono un po' scaldati, con Lucia Coppola che ipotizzava una strategia dilatoria per arrivare così alla prossima legislatura: «L'iter per la variante urbanistica – ha quindi ribattuto Tonina – non sarà comunque completato, perché i tempi non ci sono». Si va dunque alla prossima legislatura, in ogni caso. Anche se non è detto che tutto debba ripartire da zero: c'è chi sostiene che una variante al Pup non decada, quindi il parere di ieri della Commissione rimarrebbe agli atti.

#### Il voto, la giunta va sotto

Job, difendendo la sua posizione, mette al voto la richiesta di rinvio del punto. Favorevoli i due consiglieri leghisti, Denis Paoli e Gianluca Cavada. Alla maggioranza manca però il sostegno di Fratelli d'Italia, infatti Katia Rossato si astiene. Ma in soccorso arriva il voto favorevole di Lorenzo Ossanna del Patt, partito di minoranza che però correrà alle prossime elezioni con il centrodestra. Tre i voti contrari al rinvio, quello del Pd (Manica) e di Europa Verde (Coppola) a cui si aggiunge il voto, che vale doppio in caso di parità, di Ivano Job. Si vota dunque sul punto all'ordine del giorno, esprimendo il parere sulla delibera della Provincia di variante al Piano urbanistico provinciale che permette il passaggio della Valdastico su Rovereto. E qui è ancor più curioso il risultato. Contrario Pd, Europa Verde e il presidente della Commissione Job. E contrario anche l'esponente autonomista Ossanna: il Patt è infatti contrario all'uscita a Rovereto, che la variante contempla come ipotesi. Lo ha messo per iscritto anche il segretario delle Stelle Alpine Simone Marchiori nel suo patto con Fugatti per l'ingresso nel centrodestra. E Ossanna, forse a malincuore, non ha potuto dare il suo sostegno nel merito alla maggioranza. Ma il colmo è che nemmeno la maggioranza ha sostenuto se stessa. Katia Rossato si è astenuta: «Non c'è un progetto, non posso esprimermi». E pure i due leghisti non si sono espressi: astenuti anche Paoli e Cavada. «Forse non hanno capito cosa stavano votando», commenta divertito, e felice del risultato, il consigliere del Pd Alessio Manica.

#### La giustificazione

«I sottoscritti – comunicano in serata gli esponenti del Carroccio – hanno chiesto di spostare la votazione. Peccato che i membri di opposizione e lo stesso presidente della Commissione Job non abbiano acconsentito». E spiegano che «per coerenza e ossequio» verso il Cal di cui non era disponibile il parere, hanno preferito astenersi. «Sul merito della tematica il voto della Lega, come ben si sa, è a favore della Valdastico».

#### Job sotto accusa

La Lega è fortemente irritata con Job che avrebbe «forzato la mano». Un atteggiamento che viene letto come un tentativo di mettere in difficoltà Maurizio Fugatti, che della Valdastico ha fatto il suo cavallo di battaglia. Azione, sospettano alcuni del Carroccio, che fa il paio con l'astensione di Sandra Matuella nel cda del Centro Santa Chiara nel voto sulla collaborazione per la realizzazione dei concerti estivi a San Vincenzo, anche questi tanto voluti da Fugatti. Al primo non si perdona di preferire Francesca Gerosa come candidata presidente, alla seconda non si perdona il supporto a un altro possibile competitor del governatore uscente, Sergio Divina. Ma su quest'ultimo nome è il commissario leghista Diego Binelli che chiude ogni ipotesi: «So di queste ipotesi da qualche chiacchiera da bar. Ma ricordo che fino a prova contraria Sergio Divina è un uomo della Lega, e che la Lega all'unanimità ha deciso che il candidato presidente è uno solo, ed è Fugatti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA