

GRANDI OPERE E AMBIENTE. L'intervista alla commissaria straordinaria del Governo.



Tunnel per alta capacità e alta velocità. Un'immagine del cantiere della contestatissima Torino-Lione. In Trentino nuove proteste in arrivo



La commissaria straordinaria del Governo, l'ingegnere Paola Firmi

Bypass e sicurezza: Rete Ferroviaria risponde (ma spiega poco)

TRENTO. Chi fa informazione cerca risposte. Si cerca la chiarezza, a maggior ragione quando in gioco c'è la sicurezza dei cittadini e dell'ambiente. È il caso del contestatissimo progetto di bypass ferroviario: tracciato di 14 km, di cui 12 in galleria, che attraverserà in parte i terreni contaminati di Trento Nord, la collina e la montagna (per un costo previsto di un miliardo e 178 milioni di euro), opera voluta da Rete ferroviaria italiana, Provincia autonoma e Comune di Trento. In ballo c'è anche la fiducia, perché i trentini questo mega cantiere (data di consegna: giugno 2026) se lo sono visto piovere addosso, a gran velocità, quando si è saputo che c'erano i soldi del Pnrr.

La commissaria del Governo per Rfi, l'ingegnere Paola Firmi, ci ha concesso l'intervista che segue ma, come vedrete, in alcuni punti ci siamo trovati davanti a quelle che potremmo definire delle non-risposte.

Qui di seguito pubblichiamo la prima parte dell'intervista (domani pubblicheremo la seconda). La commissaria Paola Firmi è delegata alla gestione del potenziamento del collegamento ferroviario Fortezza-Verona (e quindi del bypass che taglierà in due Trento). Qui ci risponde anche in relazione alle novità che riguardano l'interramento del tracciato di Rovereto.

A.TOM.

Il tracciato prevede il passaggio di merci potenzialmente pericolose all'interno del centro abitato, aumenta rumore e vibrazioni

in quanto la velocità di percorrenza di treni merci nella parte nord di Trento sarà di 100 km orari, consentita dal nuovo ingresso in galleria, anziché 70 km come è attualmente consentita dalla curva Nord di ingresso in stazione. Scelte quantomeno strane?

«Il completamento della circonvallazione di Trento permetterà di allontanare dalla città il flusso del traffico ferroviario merci, con un abbattimento sensibile dell'inquinamento acustico e delle vibrazioni. Questi obiettivi saranno in futuro conseguiti anche per altre aree con la realizzazione del prolungamento della circonvallazione verso nord. L'interramento previsto della linea stori-

ca (l'interramento della stazione ferroviaria in realtà non fa parte del progetto bypass ma è a parte e, soldi permettendo, sarà realizzato dopo che sarà ultimato il passante ferroviario, ndr) consentirà inoltre di ricucire il tessuto urbano oggi diviso dai binari e di liberare spazio che sarà in parte utilizzato a favore di un trasporto urbano pubblico più efficiente e sostenibile. Il tracciato è il risultato di un processo di studio che è stato avviato nel 2003 e che ha portato ad inquadrare la migliore soluzione progettuale per rispondere ad esigenze di natura tecnica, di natura funzionale, di effetti sul territorio-paesaggio-ambiente e di complessità realizzativa».

A che punto è la circonvallazione di Rovereto?

«Ad oggi è in corso il completamento del documento di fattibilità delle alternative progettuali che costituisce la prima fase di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica, sulla base delle soluzioni individuate nell'ambito del Comitato Tecnico Scientifico istituito dalla Provincia autonoma di Trento. I primi risultati dello studio sono stati presentati in modo informale ai rappresentanti della Provincia e sono in corso interlocuzioni per valutare le nuove proposte. Per quanto riguarda le tempistiche dipenderà dalle caratteristiche della soluzione scelta e dall'individuazione delle fonti di finanzia-

E INTANTO LA PROTESTA NON SI FERMA

I manifestanti No Tav entrano nel cantiere a Trento Nord

TRENTO. «Siamo qui per dimostrare che la realizzazione del bypass si può fermare». Questo spiegavano ai passanti i manifestanti No Tav, che ieri mattina hanno parzialmente e momentaneamente occupato il cantiere. Tre di loro, scavalcate le recinzioni, sono saliti su un camion con braccio meccanico, issando su quel braccio la bandiera del movimento contro la nuova ferrovia. Importante spiegamento di forze dell'ordine, ma senza alcuna tensione.



Il gruppo di manifestanti che ha bloccato un camion del cantiere

mento».

Quali sono i tempi di attuazione per Rovereto e quali quelli per il nuovo ingresso a Verona?

«I tempi di attuazione dipenderanno dallo sviluppo della progettazione e dell'iter autorizzativo nonché dall'individuazione delle fonti per finanziare l'opera».

I due nuovi binari serviranno, a Trento come altrove, al transito di treni merci. Perché non si è scelto di privilegiare l'alta velocità, anziché l'alta capacità?

«Sulla base delle esigenze di mobilità del territorio e, in particolare, per il traffico merci oggi sbilanciato a favore della gomma, la circonvallazione di Trento punta a incrementare la capacità di trasporto dell'infrastruttura ferroviaria per sostenere la crescita del traffico su rotaia. Inoltre, la specializzazione delle linee e la realizzazione del by-pass del centro urbano di Trento migliorerà anche la mobilità regionale garantendo maggiore regolarità dei servizi».

Nella Sua determina (la numero 3) sono riportate le 224 prescrizioni e 42 raccomandazioni imposte in sede di approvazione del progetto. Molte di esse dovranno essere rispettate "ante operam". In particolare la prescrizione numero 7 della commissione tecnica Pnrr - Pnec, che prevede la caratterizzazione dei terreni. Si è proceduto alla caratterizzazione dei terreni, posto che le opere sono già iniziate?

«Al momento sono in corso le attività propedeutiche alla realizzazione degli imbocchi, che recepiscono le prescrizioni segnalate dagli enti».

L'appalto è stato giudicato aggiudicato per un importo di poco superiore a 900 milioni di euro ed il vincitore si è impegnato a realizzare tutte le opere previste in progetto. Anche quelle chieste dal Comune di Trento, quale il prolungamento di 165 metri verso nord ed i cosiddetti cameroni?

«Il Consorzio dovrà realizzare tutte le opere inserite all'interno del progetto andato in gara, compreso il prolungamento verso

nord».

Quando prevede che potrà essere completato il quadruplicamento dei binari tra Monaco e Verona?

«Al momento non è possibile fare una previsione ma certo è che sono in corso attività su tutto l'asse. La linea Verona-Brennero di accesso sud alla galleria di base del Brennero sarà fondamentale per potenziare il traffico merci internazionale del corridoio Ten-t Scandinavia-Mediterraneo. I lotti finanziati saranno completati entro il 2030, in linea con l'apertura del tunnel del Brennero prevista per il 2032».

A questo riguardo quale potrà essere il costo?

«Al momento abbiamo finanziamenti sulla tratta Fortezza-Verona per 3 miliardi di euro».

Le norme del Pnrr prevedono la restituzione di tutto quanto anticipato, qualora non siano rispettati i tempi delle opere. Qualora non vengano rispettati la copertura della spesa rimane a carico dello Stato italiano?

«I lavori sono in linea con il cronoprogramma e l'opera verrà completata nel 2026 come previsto dalle tempistiche Pnrr».

La circonvallazione merci a Innsbruck passa esterna alla città la circonvallazione merci che si sta progettando a Bolzano passerà esterna alla città. La linea passeggeri, in entrambe queste città rimane in superficie. Perché a Trento non è stata progettata una circonvallazione esterna?

«Il tracciato della circonvallazione di Trento è il risultato di un processo di studio che ha portato a definire la migliore soluzione per rispondere ad esigenze di natura tecnica, funzionale, di effetti sul territorio-paesaggio-ambiente, di complessità realizzativa nel contesto di Trento. È stato necessario prendere in considerazione il contesto geologico e geotecnico di Trento Nord, oltre a garantire l'accesso all'impianto di Roncafort e a rendere compatibili "Interramento" e "Nordus" nell'ambito del "Progetto Integrato" di riqualificazione della città».