

## IL PROGETTO

L'ingegner Giuliano Franzoi rassicura sull'impatto dello scavo e il passaggio dei treni merci: «Saranno adottate tecniche per evitare la trasmissione delle vibrazioni»

Dalla prossima settimana, Trento Lab aperto al pubblico per raccogliere osservazioni sulla circosollazione ferroviaria e sugli altri interventi di rigenerazione urbana

# Tre edifici giù, non le Fornaci

## Le aree inquinate ad uso cantiere e la bonifica in capo a Rfi

**DOMENICO SARTORI**  
d.sartori@ladige.it

A preoccupare è il fatto che si debba procedere in fretta, accorciando i tempi, anche quelli della partecipazione pubblica. Perché la grande opera va realizzata, pena la perdita di finanziamento del Pnrr (930 milioni di euro). E finché Rfi non renderà ufficiale il progetto della circosollazione ferroviaria, dubbi e perplessità sono destinati ad alimentarsi. Alcuni punti fermi, all'indomani della serata proposta dal Comitato S. Martino, si possono però fissare.

**Le "Fornaci" non si toccano.** Il punto forse più critico è quello dell'innesto nord dei 12 km di galleria a doppia canna, in zona ex Scalo Filzi. È stato addirittura ventilato che sia necessario sacrificare i condomini del complesso "Le Fornaci". «Nel modo più assoluto no, i condomini sono più a nord e non rientrano affatto nell'area di progetto, che è il più contenuta possibile» spiega l'ingegner Giuliano Franzoi, il dirigente del servizio mobilità e rigenerazione urbana che assieme all'assessore Ezio Facchin è in costante contatto con Rfi «Neppure l'immobile "Pittarello" sarà toccato». Indicativamente, aggiunge Franzoi, gli edifici da abbattere sono tre: quello della Cas-

sa Rurale, quello dell'Acì e quello di Trentino Mobilità, che dovranno trovare un'altra sede.

**Finanziata anche la stazione.** Il presidente della Circonsollazione Centro storico Piedicastello, Claudio Geat, ha avanzato il dubbio, leggendo il piano commerciale di Rfi, che in progetto ci sia solo la circosollazione ferroviaria, non la stazione ipogea provvisoria all'ex Scalo Filzi. «Non è così» dice il dirigente Franzoi «nel progetto finanziato con il Pnrr è inserita anche la stazione interrata». Non fosse così, sarebbe affossato sul nascere l'intero "metaprogetto" di cui parlano Facchin e il sindaco Franco Ianeselli, in quanto la stazione provvisoria è strategica per poter realizzare l'ipotizzato (per ora né progettato, né finanziato) interramento dei binari nel tratto cittadino, da zona Filzi a via Monte Baldo.

**Prolungamento: un tentativo.** Per ridurre l'impatto della grande opera, posto che Rfi prevede il quadruplicamento della linea (da 2 a 4 binari) fino all'interporto di Roncafort, sale la richiesta di prolungare l'interramento verso nord: il sindaco si è pubblicamente impegnato a sollecitare Rfi in tale direzione. Sarebbe però necessaria una modifica del progetto, praticamente pronto, con due conseguenze; aumento dei costi

e tempi più lunghi. Quando invece, come detto, è obbligatorio correre per ultimare i lavori nel 2026. L'apertura del sindaco è politicamente rilevante, ma può realisticamente fare poca strada. «In ogni caso tocca a Rfi fare le valutazioni» dice Franzoi. Le certezze, intanto, sono le seguenti: una stazione interrata a quota meno 11 metri, e la nuova linea merci (quella storica, attuale, resta in superficie) che comincia a riemergere tra il Cavalcavia di Nassiriya e l'ex Carbochimica, per portarsi a livello di suolo più a nord, tra il Magnete e il cavalcavia di Canova.

**Aree inquinate ad uso cantiere.** Come anticipato da l'Adige, le uniche aree che potranno temporaneamente essere usate come cantiere del grande scavo (2 milioni di m<sup>3</sup>, il 40% riutilizzabili) sono quelle inquinate, ex Carbochimica ed ex Sloi. Per due motivi: sono vicine e sono libere, inutilizzate. E visto che lo scavo intercetta gli inquinanti, tocca a Rfi, in accordo con ministero dell'Ambiente, redigere e realizzare un progetto di bonifica.

**L'impatto delle vibrazioni.** Gli abitanti di San Martino e non solo sono in allarme, per l'impatto prima dello scavo e poi per il transito dei treni merci in galleria. «Aiuta il fatto» tranquillizza

Franzoi «che c'è un fronte di roccia alto 30-40 metri all'imbocco. Di lato, lo scavo sarà lontano 300 metri da San Martino e 5-600 metri dal Castello del Buonconsiglio. E sopra c'è uno spessore dai 150 ai 250 metri di roccia. Le tecniche di scavo danno oggi garanzie. Quanto alle vibrazioni causate dai treni in transito, saranno adottati sistemi, come i binari flottanti, che non le trasmettano o le smorzano di molto».

**Trento Lab aperto al pubblico.** «La prossima settimana» anticipa Franzoi «aprirà al pubblico Trento Lab, il centro di via Belenzani dove ogni informazione sui progetti di circosollazione e rigenerazione urbana sarà resa pubblica e dove saranno accolti anche rilievi e suggerimenti». Il decreto legge "semplificazioni" (n. 77 del 31 maggio) ha ridotto i tempi delle procedure per attuare le grandi opere del Pnrr. Rfi aspetta sia istituita la prevista commissione tecnica Pnrr-Pniec, che dovrà approvare il progetto. Il decreto, che prevede la partecipazione del presidente della Provincia nella Cabina di regia, indica che ci sarà una partecipazione pubblica. Ma in tempi più rapidi. Legge a parte, sindaco e assessore, al Parco della Predara, hanno capito che da tale partecipazione non si può prescindere.



Lo snodo strategico dell'ex Scalo Filzi. Sulla destra, la zona di via Brennero dove alcuni

**ORIENTE  
OCCIDENTE**  
DANCE  
FESTIVAL  
3-12/9/2021  
ROVERETO



Scopri  
il programma!

