

La mappa dei lavori

LA GALLERIA TRENTO



Fonte: Rfi; Italferr

A Trento lavori da 930 milioni per l'alta velocità verso l'Austria

Grandi opere. Una circonvallazione ferroviaria allontanerà il traffico dei treni merci dal centro città. Per la Regione dal Pnrr 1,3 miliardi di risorse per digitalizzazione, salute, mobilità sostenibile e turismo

Pagina a cura di
Barbara Ganz

Manca solo l'ultimo passaggio formale in Conferenza dei servizi: per Trento si avvicina la realizzazione di un progetto che, in prospettiva, è destinato a sanare una frattura storica, quella segnata dalla ferrovia che attraversa la città e che ha comportato la perdita del rapporto con il proprio fiume. Il progetto di circonvallazione ferroviaria, ormai vicino al varo, punta innanzitutto ad allontanare i treni merci dal centro città, che con l'apertura del tunnel di base del Brennero saranno più lunghi e numerosi di quelli attuali. Inoltre la circonvallazione ferroviaria pone le condizioni per interrare la ferrovia cittadina e recuperare così lo spazio finora occupato dai binari - 16 ettari su una lunghezza di 2,5 chilometri - e per creare un grande parco lineare, che dal nuovo quartiere delle Albere, progettato da Renzo Piano, arriva fino alla rotatoria di Nassirya, simile come concezione all'High line realizzata a New York proprio sul sedime di una ferrovia in disuso. È il fiore all'occhiello del progetto.

della linea Fortezza-Verona che rientra nel Pnrr, ed è uno dei primi 10 per valore: sono 13 chilometri prevalentemente in galleria sotterranea. È uno dei tre lotti della linea di accesso sud alla galleria di base del Brennero sull'asse europeo Monaco-Verona (gli altri due sono la circonvallazione di Bolzano e la linea Bronzolo-Trento Nord da realizzare successivamente). L'opera consente la realizzazione di un'idea inseguita dall'inizio degli anni 2000, con il Prg coordinato dal professor Busquets, che aveva pensato di interrare i binari nella zona centrale per ricucire il territorio cittadino. L'occasione, irripetibile, è di poter deviare temporaneamente anche i treni passeggeri sulla nuova circonvallazione merci, per poter lavorare sull'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica e sulla realizzazione della nuova stazione ipogea. È inoltre in programma la realizzazione del NorduS, un sistema di collegamento veloce tra nord e sud e la trasformazione dell'attuale stazione in un centro aperto a servizi e attività

commerciali. L'obiettivo è ottenere tutti i pareri entro i primi mesi del 2022, per poi appaltare la circonvallazione ferroviaria e dare incarico per la redazione del progetto esecutivo entro la fine del 2022.

Obiettivo salute

Fra gli ambiti in cui agisce il Pnrr c'è il fronte più colpito dalla pandemia e

dalla necessità di ripensare i punti chiave: la Giunta provinciale di Trento ha approvato il Pop - Piano operativo provinciale, che individua gli interventi della cosiddetta Missione 6 del Piano.

Nel dettaglio la Missione Salute prevede due componenti: la prima riguarda le Reti di prossimità e le strutture di telemedicina per l'assistenza sanitaria territoriale, la seconda l'innovazione, la ricerca e la digitalizzazione del Servizio sanitario. Fra gli obiettivi potenziare l'assistenza territoriale, allineando i servizi ai bisogni delle comunità e dei pazienti anche alla luce delle criticità emerse durante l'emergenza, rafforzare i servizi sanitari di prossimità e i servizi domiciliari, sviluppare la telemedicina avanzata.

Un capitolo a parte è rivolto all'ammmodernamento delle strutture tecnologiche e digitali esistenti e al rafforzamento delle competenze del personale e alla formazione. In totale il Pop prevede una spesa pari a 68 milioni di cui oltre 64 derivanti dal Pnrr.

DA PALERMO A BOLOGNA

Le puntate precedenti

I fondi del Pnrr e gli obiettivi europei di sostenibilità stanno cambiando il Paese. Per raccontare questa trasformazione in atto, Il Sole 24 ore ha avviato una nuova serie d'inchieste sui territori. Puntate su Bologna (10 aprile) Genova (14 aprile), Palermo (29 aprile) e Milano (4 maggio)

Focchietto di un programma più ampio che porterà Trento al 2030.

Ripresa e resilienza

Le risorse complessive del Pnrr per il Trentino ammontano a 1,3 miliardi, per 51 investimenti e riforme da attuare entro il 2026. Giovani, parità di genere e riduzione del divario di cittadinanza sono le priorità condivise, e se le misure individuate: digitalizzazione, innovazione e competitività, cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione tecnologica; infrastrutture per la mobilità sostenibile, istruzione e ricerca, coesione e inclusione, salute. Per favorire il confronto e il coordinamento nella realizzazione degli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e del Piano nazionale per gli investimenti complementari (Pcn) la Giunta provinciale, su proposta dell'assessore allo sviluppo economico, ricerca e lavoro Achille Spinelli, ha istituito un Tavolo permanente di confronto composto dai rappresentanti provinciali, delle parti sociali e degli enti locali con funzioni consultive, di verifica dello stato di attuazione dei progetti realizzati nel territorio provinciale.

Ricucire la città

La Missione 3 riguarda un tema centrale: la mobilità. Il Piano mette a disposizione 930 milioni per interventi sull'alta velocità Verona-Brennero e la Tangenziale ferroviaria di Trento. La circonvallazione di Trento è l'unica

I dubbi dei comitati sui lavori della circonvallazione ferroviaria

La polemica

C'è un fronte che si oppone e che chiede chiarimenti sui terreni da bonificare

«In un video disponibile anche su Youtube, della durata di 40 minuti, la Rete dei Cittadini per Trento - che riunisce i diversi comitati cittadini su posizioni critiche rispetto al progetto attuale di RFI e in particolare alla scelta del tracciato - esprime la propria posizione sul bypass ferroviario. Non è una posizione contraria alla realizzazione di un'infrastruttura di rilievo europeo - spiega la cofondatrice Martina Margoni - ma mette in evidenza le criticità progettuali, a cominciare dal coinvolgimento di siti inquinati e di aree protette fino ai possibili problemi legati alle vibrazioni per il passaggio dei convogli. Tutto trascritto e depositato agli atti. Di qui è nata una proposta alternativa, che interessa la destra Adige

(mentre il progetto approvato passa a sinistra). I volumi parziali oggetto di bonifica, sostiene la Rete, non sarebbero sufficienti a sanare la situazione complessiva, anche sotto i binari esistenti, né è stato chiarito quale sarà il metodo di bonifica utilizzato. «Una sottovalutazione globale», denuncia Andrea Maschio, ingegnere e consigliere comunale, mentre Claudio Geat, ingegnere e Presidente della Circostruzione Centro storico - Piedicastello, parla di una «sottovalutazione globale del progetto, dei costi e dei tempi e perfino dei volumi di scavo necessari». Preoccupa anche la situazione delle sorgenti d'acqua, «che in qualche caso non sono nemmeno state considerate, come quelle di Mattarello - spiega ancora il video - con i contributi di Mario Perghem Gelmi, ingegnere e di Manuela Guidolin, laureata in fisica. Ne risulta

una più che concreta possibilità di mettere a rischio sorgenti per una quota di 80/100 litri al secondo di risorse idriche potabili». In sostanza - riassume Paolo Zadra, cofondatore della Rete di cui è portavoce e ingegnere - «la politica avrebbe dovuto informare adeguatamente i cittadini di che cosa si prospettava per Trento: noi abbiamo segnalato le criticità e soprattutto l'impatto su un territorio che ha una storia di socialità diffusa e residenza radicata. E poi c'è l'impatto sull'economia rurale e sulle piccole imprese del terziario». I comitati che fanno parte della Rete dei Cittadini si aspettano che i tempi della fase di approvazione definitiva e di passaggio in conferenza dei servizi siano ulteriormente dilatati: «Il punto centrale per noi è la salvaguardia della sovranità dei cittadini che devono conoscere e decidere su quello che si fa sul territorio per difenderlo e migliorarlo. E se anche si accerterà che è possibile risanare i terreni altamente inquinati, ciò potrà avvenire solo in tempi incompatibili con la scadenza del giugno 2026», conclude Zadra.

Geat: «Sottovalutazione globale del progetto, dei costi, dei tempi e persino dei volumi di scavo necessari»

© RIPRODUZIONE RISERVATA