

A Trento un maxi tunnel per far viaggiare i treni sottoterra e fare spazio al verde

In pieno centro a Trento, il Comune ha allestito uno spazio espositivo dove spiegare che cosa è "[Il progetto integrato per la rigenerazione urbana](#)". Chiunque può entrare, consultare i cartelloni con i grafici, che spiegano come saranno realizzati la nuova circonvallazione ferroviaria in galleria, l'interramento del tratto cittadino della linea storica e il riutilizzo e la riqualificazione di aree dismesse. In uno degli edifici storici di Trento, grazie alle foto d'epoca, lo spazio espositivo sembra un museo, in più all'uscita si possono sempre rivolgere domande agli addetti ai lavori e andare via con un bel pacco di volantini con tutti i dettagli.

Il processo di decisione partecipata

Il progetto per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, la variante della Linea storica Verona – Brennero, nel tratto che attraversa la città, e la realizzazione della nuova stazione Trento Nord della linea ferroviaria Trento Malè è la prima opera finanziata dal Pnrr, a riprova che l'iniziativa di Comune di Trento, Provincia autonoma e RFI viene considerata di interesse precipuo sia in ambito nazionale, sia europeo perché è connessa anche a uno degli snodi principali del traffico continentale come, appunto, il Brennero.

Sin dalle prime fasi del progetto, la volontà di alimentare un

processo di decisione integrata e partecipata per la pianificazione ambientale ha visto il Comune impegnato in una serie di iniziative pubbliche. Lo spazio espositivo di [Trento Lab](#), all'angolo tra via Belenzani e via Mancini è stato appunto pensato come "uno spazio di interrelazione" tra cittadini e pubblica amministrazione al piano terra di Torre Mirana, un luogo dove scambiare informazioni, coinvolgere la cittadinanza e raccogliere domande, contributi e idee sui cambiamenti previsti in città nei prossimi anni.

Secondo Comune e Rete ferroviaria italiana l'opera non è più procrastinabile, perché lungo il corridoio del Brennero transita circa il 40% delle merci che attraversano le Alpi con "inevitabili disagi in termini ambientali e sociali". L'obiettivo del progetto è appunto di favorire modalità di trasporto meno inquinanti, per arrivare a un progressivo passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia. Inoltre, la circonvallazione ferroviaria della città è parte di un progetto integrato che comprende altri importanti interventi infrastrutturali programmati in collaborazione con la Provincia Autonoma e il Comune di Trento per il raddoppio della linea Trento – Malè; l'interramento della linea ferroviaria esistente nel tratto del centro urbano e della stazione di Trento e infine la riqualificazione urbana della città interessata dall'attuale ferrovia e il miglioramento del servizio di trasporto pubblico.

Le ragioni di chi si oppone

Il progetto ha visto però l'opposizione di molte associazioni, riunite nei **Comitati contro la circonvallazione ferroviaria di Trento e No Tav**, che ne contestano la compatibilità ambientale. Secondo i Comitati, vanno riviste le analisi ambientali fatte da RFI su rumore, vibrazioni, qualità dei terreni e delle rocce di scavo, acque superficiali e profonde. Tra i nodi centrali per chi si oppone ci sono poi la bonifica e la messa in sicurezza degli ex terreni Sloi (società che dal

1940 al 1978 ha prodotto sostanze altamente inquinanti, tra le quali il piombo tetraetile) e Carbochimica, entrambi inseriti nei [siti di bonifica di interesse nazionale](#).

Un rendering del parco urbano che sorgerà al posto della ferrovia

Secondo chi si oppone al progetto della circonvallazione, nei piani di RFI non rientrerebbe il risanamento completo dei terreni e anzi i lavori potrebbero di fatto intaccare punti di argine a una dispersione delle sostanze inquinanti. I Comitati, calcolano che il terreno inquinato non è pari a 10mila metri cubi – come sostenuto da RFI – ma a 76mila metri cubi, una differenza che potrebbe far alzare in maniera considerevole il costo intero dell'opera, valutando (da stime degli oppositori) che il prezzo della bonifica è di 5mila euro al metro cubo si raggiungerebbe un costo di 380 milioni di euro, a fronte di un'opera che ne vale 930.

“Un fiume verde in mezzo alla città”

Secondo il dirigente rigenerazione urbana del Comune di Trento, **Giuliano Stelzer**, al contrario saranno proprio le opportunità del Pnrr ad aprire la via per una soluzione definitiva per le aree inquinate: “Il problema della bonifica non va sottovalutato – sottolinea Stelzer, ma non possiamo pensare che qualsiasi intervento a Trento Nord sia fermato perché queste aree costituiscono un problema. Il progetto, grazie alle possibilità del Pnrr, potrebbe anzi dare il via a una soluzione definitiva”. Stelzer riassume poi il valore storico dell'opera, la cui progettazione tiene conto dello sviluppo urbano di Trento e sarà capace “di restituire alla città il suo rapporto con l'Adige”.

L'impatto di una grande opera come la circonvallazione ferroviaria di Trento e le sue opportunità



“La circonvallazione è una grande opera ferroviaria – è l’opinione del sindaco di Trento, **Franco Ianeselli** – e le grandi opere impattano. Però libereremo spazio sul quale sarà costruito un enorme parco da 16 ettari in mezzo alla città e al posto dei binari avremo un lungo fiume verde”.

[Read More](#)