

FERROVIA

Un "camerone" in roccia sotto la piazza della frazione. Resta il collegamento con lo scalo di Roncafort, ma si evita il quadruplicamento

È la condizione prescrittiva posta a Rfi dal Comune, in accordo con la Provincia, per dare l'ok al bypass tra l'ex Filzi e Mattarello

Merci: ripescata la galleria lunga fino a Salorno. Snodo a San Donà

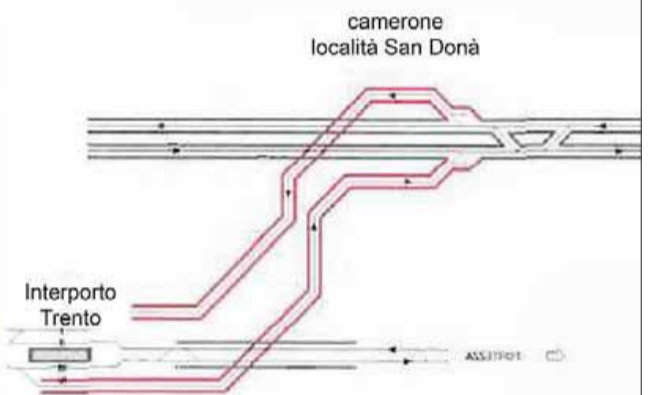


Ezio Facchin, l'assessore alla transizione ecologica e alla mobilità del Comune di Trento, lo chiama "camerone". Ne ha parlato per la prima volta, ieri l'altro, nel confronto in maggioranza sulla circoscrizione ferroviaria, quindi ieri sera in consiglio comunale, ulteriore tappa del dibattito pubblico sul grande progetto coordinato da **Andrea Pillon**. Ed il "camerone" è una novità che ridefinisce lo scenario fin qui prospettato. Si tratta di un bivio ipogeo, in previsione da realizzare in roccia, un centinaio di metri proprio sotto la piazza di San Donà. Servirebbe a creare una futura biforcazione: provenendo da sud, i treni merci avrebbero la possibilità di evitare per intero la città utilizzando una lunga galleria in direzione Salorno. Non è, attenzione, in discussione il progetto di bypass ferroviario tra l'ex Scalo Filzi e Mattarello sud, finanziato con le risorse del Pnrr (961 milioni di euro), da realizzare entro il 2026. Per la semplice ragione, che uno sbocco, un'uscita di sicurezza per l'interporto di Roncafort è necessario per i treni merci che non possono sostare in galleria. Ma la scelta di "ripescare" in parte il vecchio progetto di Rfi del 2009, che prevedeva il lungo bypass in galleria, 38 km tra il capoluogo e Salorno (con la contestata uscita a cielo aperto al Sornello, tra Nave San Felice e San Michele all'Adige), diventa un passaggio chiave. Al punto che l'assessore Facchin ha ieri sera chiarito, poi seguito dal sindaco **Franco Ianeselli**: «È una condizione che chiediamo di introdurre

come prescrittiva al progetto di bypass in sede di conferenza dei servizi». È una condizione forte, che il Comune ha condiviso con la Provincia. Con un doppio effetto: il quadruplicamento dei binari sarebbe attuato, allo sbocco del bypass all'ex Scalo Filzi, solo nel tratto tra il cavalcavia di Nassiriya e il viadotto di Canova (tangenziale est). Poi, stop. Resterebbero, verso nord, solo i due binari della linea storica; se davvero Rfi ripescerà il vecchio progetto della lunga galleria fino al confine con la provincia di Bolzano, significa che non solo Trento nord, ma pure l'intera Piana Rotaliana (i sindaci sono assai preoccupati sul punto) non subirebbe né quadruplicamento, né aumento del traffico merci. Che, anzi, sarebbe ridotto. Ovviamente, serve una montagna di denaro, il confronto sarà con Rfi e Mims (ministero). Intanto, però, il Comune (con la Provincia) pensa ai "camerone" (a nord serviranno a Bronzolo) per dare una risposta forte. Nel "camerone" sotto San Donà arriverà la galleria a doppia canna da Mattarello; e da lì ci sarà una linea per l'ex Scalo Filzi, l'altra verso Salorno, sotto Meano. E la stazione di Lavis sarà altrettanto strategica. «È tutta di proprietà di Rfi e da lì» spiega Facchin «ci sarà un'altra galleria di 2 km sotto la collina di Pressano per raccordarsi alla galleria lunga tra San Donà e Salorno». Per quanto riguarda i 13 km di bypass cittadino, Facchin ha presentato le novità, in parte già emerse: a sud, una nuova area cantiere di 11 mila m² a fianco del



Sopra l'assessore comunale alla mobilità Ezio Facchin. Qui a fianco e sotto la nuova ipotesi di tracciato in galleria con svincolo sotto la piazza di San Donà e prosecuzione in prospettiva con altri due binari verso nord e uscita oltre il confine altoatesino nella zona di Salorno. E' la novità emersa ieri in consiglio e avanzata nei giorni scorsi a Rfi di comune accordo tra l'amministrazione comunale e quella provinciale.



depuratore, come deposito provvisorio del materiale, e un'area a monte (est) di Villa Bortolazzi per evitare l'occupazione sul lato ovest della ferrovia, con una nuova viabilità (sovrappasso) di accesso ai fondi agricoli; la continuità della linea delle Trento-Malé, con un binario provvisorio ma la inevitabile interruzione per 9-12 mesi durante i lavori per la risalite dei binari dal cavalcavia

di Nassiriya; lo scenario di una trasformazione futura a parco urbano dell'intera area ex Scalo Filzi; la permeabilità est-ovest del tratto Nassiriya-viadotto di Canova, e quindi tra l'asse di via Brennero e via Maccani, con una nuova fermata della linea storica. «Qui» dice Facchin, che ne ha già parlato con Sait e Sequenza spa (famiglia Podini) «vanno coinvolti, culturalmente ed economica-

mente, i privati, per migliorare la zona». C'è anche, nelle slides illustrate da Facchin, un affinamento della idea di collina verde per mitigare l'impatto (rumori) della ferrovia in servizio e garantire ad un tempo un collegamento tra Canova e Roncafort. Ma il punto forte su cui Comune e Provincia si mettono in gioco con Rfi è il "ripescaggio" della galleria lunga Trento-Salorno, ponendone le basi

con il "camerone-bivio" di San Donà. «In questo modo» ha spiegato in aula l'assessore Facchin «si può tagliare il prolungamento previsto per le merci per Roncafort, in parallelo alla linea attuale. Il vero problema, per Rfi» ha aggiunto «è il ramo che collega Bolzano nord e Trento sud». «I camerone» sintetizza il sindaco «pongono le condizioni per migliorare il progetto». **Do.S.**

CONSIGLIO COMUNALE

Seduta straordinaria col coordinatore del dibattito pubblico

Preoccupano le aree inquinate

LORENZO BASSO

Preoccupazione per il destino delle aree inquinate di Trento Nord e per i disagi che comporteranno ai cittadini i lavori di realizzazione della nuova circoscrizione di Trento, oltre all'impatto ambientale dell'opera e al futuro dei trasporti nel capoluogo. Sono questi, in sintesi, i rilievi emersi nella seduta consigliare di ieri, a cui ha preso parte anche il coordinatore del dibattito pubblico, **Andrea Pillon**. Le osservazioni, assieme ad alcune critiche all'amministrazione per le questioni ancora in sospeso, sono state presentate nell'arco di una convocazione dedicata all'infrastruttura ferroviaria che, secondo i progetti, dovrebbe avviare il



L'ipotesi della collina verde di collegamento tra Canova e Roncafort. Una soluzione concepita per mitigare l'impatto dei binari e raccordare le zone est ed ovest della ferrovia



Ianeselli ribadisce la necessità di fare scelte coerenti col progetto integrato di interrimento

processo di trasformazione della mobilità nella città di Trento. Nel corso della seduta sono anche state presentate dall'assessore alla mobilità, Ezio Facchin, alcune delle modifiche che la Giunta comunale intende chiedere al progetto di Rete ferroviaria italiana (Rfi), tra cui la predisposizione delle camere che permetteranno ai treni merci che non si fermeranno a Trento di aggirare la città, proseguendo direttamente il percorso in direzione di

Bronzolo, in Alto Adige. «Come amministrazione - ha detto il sindaco, Franco Ianeselli, nel corso della discussione - abbiamo condiviso in questa aula la necessità di realizzare la circoscrizione ferroviaria, sapendo che abbiamo dei vincoli, tra i quali il mantenimento dello scalo merci di Roncafort e la realizzazione del progetto integrato. Questo comporta la necessità di una stazione vicina al centro storico, per poi procedere all'interrimento del Nordus. Ora apriamo alla possibilità di evitare che i treni merci non diretti a Trento evitino la città, proprio attraverso i cameroni. Il nostro sforzo ora è diretto verso la realizzazione di un protocollo definitivo con la Provincia di Trento e Rfi, per registrare le nuove esigenze e inserire le modifiche che riteniamo necessarie». Sulla possibilità di demandare

poi alcune decisioni alla Giunta provinciale, Ianeselli è stato netto: «Con la Provincia discutiamo tutti i giorni - ha precisato - e posso affermare che sulla circoscrizione non ci sono, né ci saranno ragioni di dissenso. Non vogliamo fare la parte di chi scarica le decisioni importanti sugli altri: vogliamo prenderci la responsabilità di decidere su un'opera che incide sulla città, accompagnando Trento verso il futuro». Tra le problematiche segnalate dai consiglieri, Marcello Carli (Rinascimento Trento) ha evidenziato come tutto sia «avvenuto con un'accelerazione inattesa». «Ragionare assieme di mitigazione del rumore e delle vibrazioni ha quindi aggiunto - è necessario per un'infrastruttura che punti davvero al miglioramento della qualità della vita dei cittadini». **Andrea Maschio (Onda civica)**

ha invece posto l'accento sul pericolo rappresentato dai lavori sulle aree inquinate, mentre Giuseppe Urbani (Fratelli d'Italia) ha parlato di «perplexità sull'opera emergenti anche tra i sindaci del territorio limitrofi a Trento». La capogruppo della Lega, Bruna Giuliani, ha evidenziato come, a suo dire, si tratti di un'opera «importantissima, che non possiamo farci scappare», mentre il portavoce della maggioranza, Italo Gilmozzi (Pd), difendendo le scelte della Giunta, ha confermato l'apertura al confronto in vista di un miglioramento del progetto. Le osservazioni emerse dall'aula, al pari di quelle delle sedute del dibattito pubblico, entreranno a fare parte della relazione che Pillon consegnare al proponente dell'opera e alla commissione nazionale sul dibattito pubblico.

AEROPORTO

Il pressing di Ambrosi

Catullo, collegamento dimenticato

«Il Governo deve garantire il collegamento ferroviario con Verona Porta Nuova, strategico per il Trentino». Lo afferma la consigliera provinciale di Fratelli d'Italia, **Alessia Ambrosi**, dopo avere preso atto che «nel Documento strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci, emanato dal Ministero delle Infrastrutture, non vi è ad oggi alcun riferimento al collegamento ferroviario fra l'aeroporto Catullo di Verona e la stazione di Verona Porta Nuova, di fondamentale importanza per le prospettive di sviluppo economico del Trentino (in particolare in vista delle Olimpiadi 2026) e dello stesso aeroporto». Della spa Aeroporto Catullo, la Provincia di Trento è socia. La consigliera Ambrosi ricorda che un ordine del giorno, con la recente legge finanziaria, impegnava il Governo ad accelerare la realizzazione del collegamento. Per questo il Documento formale di pianificazione strategica della mobilità ferroviaria va adeguato e integrato. «Ed è necessario» aggiunge Ambrosi «che Trentino e Alto Adige facciano sentire la propria voce con il Governo».