

## IL DIBATTITO SULLA TAV » L'AUDIZIONE IN COMMISSIONE COMUNALE

# L'Ue vuole l'intermodalità a Roncafort

Bruxelles spinge per raddoppiare l'interporto: «Scelte che ci portano a ripensare anche l'accesso dell'Alta Capacità»

di Gianpaolo Tessari

TRENTO

L'Unione Europea spinge perché l'Interporto di Roncafort torni ad essere un punto di scambio gomma-rotai importante. Di più: con la Germania interessatissima a far sì che il maggior numero possibile di Tir in transito salga sul treno, potrebbero arrivare finanziamenti importanti proprio dall'Europa per un potenziamento di quell'intermodalità che ha perso negli anni gran parte del proprio appeal.

E' una delle novità riferite ieri in Comune alle commissioni urbanistica e lavori pubblici riunite ieri sera in seduta plenaria, nientemeno che nell'aula del consiglio: già perché al posto della giunta erano seduti relatori del calibro dell'assessore provinciale alla mobilità Mauro Gilmozzi, del dirigente generale del settore Raffaele De Col e del commissario governativo per l'alta capacità Ezio Facchin.

**MAURO GILMOZZI.** All'assessore, lo ha detto chiaro, non è piaciuto per niente che sia passato il concetto che sull'alta capacità Bolzano, intesa come Provincia, stia correndo. Mentre Trento starebbe avanzando piano, per non dire che è ferma: «Non è così. A Bolzano hanno gli stessi studi che abbiamo noi e che portano come data il 2009. Studi che nel fondovalle hanno un range di 750 metri... vogliono dire tutto o nulla nelle nostre valli. Dopodiché i lotti seguiranno un ordine cronologico che non ci vede certo in prima linea. Arriverà prima la tratta altoatesina, poi ci sarà il lotto riferito a Verona (che si interseca con la Lombardia), poi si arriverà alla circonvallazione di Trento. Dal 2009 sono cambiate tante cose ed ora si dovranno ripensare le tratte. Serve



L'assessore del Comune Biasioli con il collega provinciale Gilmozzi ed il commissario Facchin



L'interporto di Roncafort: l'Europa vuole rilanciarlo



La partita della Tav: complessa

prendere in esame i flussi di merci e di persone ed infatti abbiamo chiesto di affrontare il tema alle Università di Trento, Innsbruck e Vienna. Diciamo chiaramente - ha detto Gilmozzi - che a sud di Bologna nessuno oggi come oggi si sogna di mettere la merce sui treni, va tutto su gomma. Quindi è inutile che Rfi ci chie-

## Torna in auge il metro cittadino, ovvero il progetto «Nordus»



**TRENTO - Il Nordus è un progetto sulla carta più abbordabile e prevede il prolungamento della Trento Malé fino al Not e poi a Mattarello, con il raddoppio dei binari e un nuovo polo di interscambio (treno-auto-corriere-biciclette-funivia) all'ex Sit. Un progetto da realizzare per tappe, e destinato a rivoluzionare la mobilità del capoluogo. Per il tratto cittadino - dalla stazione al nuovo ospedale, passando sotto la stazione dei treni e con un grande polo di**

**interscambio all'ex Sit - si stima un costo tra i 120 e i 140 milioni di euro. Il progetto un anno fa prevedeva di raddoppiare i binari da Lavis a Trento, eliminando cinque passaggi a livello per garantire la frequenza dei passaggi dei treni ogni 7-8 minuti. Dalla stazione fino al Not (il nuovo ospedale in località al Desert, ndr) sarà realizzato un nuovo tratto a doppio binario in aderenza alla ferrovia del Brennero, ad est, fatta eccezione per un breve tratto prima del Muse.**

da di bucare le nostre montagne senza sapere con esattezza di che volume di merci stiamo parlando. Io presiedo l'Osservatorio del Brennero e l'unica novità, presentatami lo scorso 7 marzo, è stata quella di uno schema di progetto volutamente vago sul percorso. Dico questo perché vedo in giro tante proteste e poche propo-

ste. E meno male che da un anno il commissario governativo ora è Facchin, quello precedente ci snobbava. Ci aspettano anni di lavoro».

Il dirigente generale della mobilità provinciale **RAFFAELE DE COL**, trovandosi di fronte ad un uditorio comunale, ha riportato la discussione sul piano cittadino: «Torniamo a

parlare del famoso collegamento Nordus, ovvero tra il nord ed il sud della città. Ora più che mai il suo sviluppo si va ad intersecare con quello del raddoppio della ferrovia del Brennero. Si ragiona su come e dove si arriverà a Mattarello e da quale sponda, destra o sinistra, dell'Adige. Un primo passo importante è quella

del polo fieristico che troverà spazio all'ex Italcementi. Con l'interesse forte della Germania per lo scalo intermodale di Roncafort, occorrerà armonizzare quello che diventerà lo stesso Nordus. Ecco perché entrerà nel giro di pochi mesi nella fase di progettazione la passerella che unirà Piedicastello al sottopasso di via Canestrini: saranno 80 metri di ponte sull'Adige che daranno una prima risposta di collegamento delle due sponde».

Il commissario governativo **EZIO FACCHIN** nelle ultime settimane è stato tirato per la giacca da destra e da sinistra: «Il tratto che mi preoccupa di più per l'alta capacità? E' quello tra Como e Milano. Sarà molto difficile da gestire sul piano operativo. E' vero che nel 2009 erano stati abbozzati dei lotti e, dico ora per fortuna, non sono stati mai approvati. Di certo in futuro per Trento passeranno treni più lunghi ma il lotto che riguarda la città ha una tempistica che lo sposta in avanti. Credo che sulle tratte che riguardano Trento potrà portare una prima proposta nel giro di sei-otto mesi. Guardo con interesse al Nordus e proprio in un'ottica del suo sviluppo non va più bene l'ingresso ipotetico dell'alta capacità all'altezza del Tridente, con una galleria a 10 metri di profondità».

Facchin si è avviato alla conclusione: «L'occasione è propizia per ripensare il tutto. Ma ora deve anche essere chiaro che si deve comunque portare Trento nel 21° secolo e che scelte di questa portata non possono essere sottoposte a referendum. Non è un mistero che Rfi non abbia come mission principale farsi carico dei problemi del territorio. Quello spetta a noi». Una partita che si gioca, non senza insidie, pure il Comune di Trento.