

FERROVIA

Per ora, la Rotaliana e il tratto a sud di Marco restano a due binari



Tomasin: «Preoccupa il non detto sulla linea tra Bolzano sud e l'interporto»

«Sul progetto di Rfi, quello che mi preoccupa è il non detto», dice **Graziano Tomasin** (nella foto), che all'Osservatorio sul corridoio del Brennero rappresenta la Comunità Rotaliana-Königsberg. «Da quanto si è capito, perché la presentazione è stata frettolosa, lo sbocco a nord di Trento sarà all'interporto, e non si farà la galleria tra Nave S. Felice e Trento sud». È il «non detto», per Tomasin, ri-

guarda il tratto tra Trento nord e Bolzano sud: «Cosa succederà in futuro? Ci sarà un raddoppio dei binari, con una linea a fianco dell'attuale? Lo chiedo perché l'assessore Gilmozzi ha fatto intendere che non è detto che servirà il raddoppio sull'intera tratta. Ma se non si fa, si creerà un collo di bottiglia: che senso ha? Prima o poi il collegamento andrà fatto». Il sindaco di Lavis, **Andrea Brugnara**, aggiunge:

«Non c'è più il percorso in galleria tra Nave S. Felice e Salorno e da Acquaviva ai Sorni. Per il mio territorio è una novità positiva. Ma c'è da capire se prevedono un raddoppio dei binari, impossibile tra Lavis e Zambana: ci sono le case. A meno che non facciamo due linee sovrapposte. Al momento meglio così, con la garanzia di migliorie sulle linee esistenti per ridurre l'impatto acustico».

Do. S.

«Tav», galleria più corta per Trento

Rfi ha presentato le prime soluzioni progettuali

Rfi è al lavoro. Sta definendo alcune soluzioni progettuali per il Tac/Tav, il treno ad alta capacità-velocità conseguenza del raddoppio della ferrovia del Brennero. Ma le soluzioni progettuali sono «aperte» a cambiamenti, sulla base di osservazioni, critiche e proposte dei territori. Lo garantisce l'ingegner **Ezio Facchin**, da un anno commissario governativo per il progetto di corridoio infrastrutturale. E, soprattutto, le soluzioni dovranno fare i conti con i dati aggiornati sui flussi delle merci attraverso il Brennero. Per questo, la prima riunione dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio, organismo dove siedono i rappresentanti di Comuni e Comunità di valle interessati dal progetto, s'è conclusa lunedì scorso con l'impegno a riconvocarla entro pochi mesi. Nell'incontro, atteso da tempo, sono intervenuti i tre manager

rappresentante del ministro Delrio, ha fatto il punto, spiegando che per il tunnel del Brennero si è arrivati al 20% dei lavori e all'80% dei finanziamenti, per dire che sarà in esercizio nel 2026, come previsto, e che è in appalto il lotto Fortezza-Ponte Gardena: «Il progetto definitivo sarà al Cipe nei prossimi giorni». E gli altri lotti? «Saranno realizzati in modo graduale» spiega «entro il 2026 sarà completato almeno il 50%».

Il bypass di Trento.

Per bypassare Rovereto, resta l'ipotesi di galleria di 12 km sotto lo Zugna: qui la preoccupazione riguarda l'impatto sulla sorgente dello Spino. Per Trento, invece, Rfi propone un bypass in galleria da Roncafort ad Acquaviva. «Ma con l'assessore Gilmozzi (che ha aperto la riunione, ndr) vogliamo capire» dice Facchin «se ci sono idee migliori, anche forzando la mano a Rfi». La circonvallazione di Trento e Rovereto, spiega il commissario, vale 2 miliardi di euro. Per l'intera tratta Fortezza-Verona, ne sono in gioco poco meno di 10. «Importante» dice Facchin «è che ci sia una dialettica con i territori e che arrivino proposte migliorative per ogni lotto. Non si dia nulla per scontato e deciso. È un progetto che riguarda una organizzazione forte della mobilità, che può garantire un valore aggiunto ai territori».

Le altre connessioni ferroviarie.

Soprattutto, spiega Facchin, per le connessioni possibili: con la Valsugana, con i progetti Nordus (uso metropolitano della Trento-Malé) e Ring (tramvia per la collina), con la Rovereto-Riva. «Di queste connessioni ho parlato anche con il sindaco Andreatta» dice Facchin. «Per me» aggiunge il sindaco di Trento «la presenza di Facchin è una garanzia. Ci sono aspetti da chiarire. Ad esempio, per la tratta di Trento, se accanto all'alta capacità ferroviaria, c'è anche l'alta velocità per i passeggeri. Se in galleria passano solo le merci, non c'è problema. Preoccupa invece se in galleria viaggeranno anche i passeggeri: Trento non deve essere tagliata fuori dai traffici internazionali, costretta a fare riferimento a Bolzano o Verona. Per quanto riguarda gli aspetti ambientali, se si procederà come per il tunnel del Brennero, che ho visitato, vedendo come operano con gli scarti e i rinverdimenti, mi sento rassicurato». Andreatta apprezza poi l'apertura del commissario Facchin sulle connessioni possibili (Valsugana, Nordus, Ring): «È un'occasione per valutare tutte le ricadute sul territorio in termini di mobilità».

Do. S.



L'ingegner Facchin. A fianco il progetto accantonato di imbocco della galleria di Trento in zona Sorni

Il commissario Ezio Facchin: «Non si dia nulla per scontato e deciso. Un valore aggiunto per i territori»

di Rete ferroviaria italiana coinvolti: **Aldo Isi** (direzione investimenti) e gli ingegneri **Paolo Barbaglia** (responsabile investimenti Nord Est) e **Giuseppe Romeo**, responsabile del team progetti.

Le novità progettuali.

Il progetto è unitario, da Fortezza a Verona. Ma la novità, intanto, è che escono di scena alcuni tratti problematici, come il raddoppio della linea tra Bolzano sud e Trento e a valle di Marco di Rovereto. Restano, come prioritari, quattro lotti: il lotto 1 (Ponte Gardena-Fortezza), il 2 (Circonvallazione di Bolzano), il 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) e il 4 (Accesso nord a Verona Porta Nuova). Vuol dire, in concreto, che del contestato tracciato in Rotaliana, nella piana dei Sorni, con lunga galleria che dalla zona bypassa la città capoluogo, per ora non si fa nulla. Le slide sono però state proiettate troppo velocemente e ai presenti non è stato consegnato alcunché, per capire la reale portata delle modificazioni progettuali. E la cosa ha suscitato più di un malumore.

Gli avanzamenti dei progetti.

Il commissario governativo Facchin,