

COMUNE

Aperto in Commissione urbanistica il confronto con Gilmozzi, De Col e il Commissario governativo Ezio Facchin

La circonvallazione ferroviaria è «una opportunità». L'assessore: «Partecipazione garantita quando avremo i dati sui flussi»

Tac, Nordus e Ring: la città fa i conti con la mobilità

Raddoppio ferrovia del Brennero. Nordus e stazione intermodale all'ex Sit. Progetto Ring, Funicolare per Povo. Parcheggi. Passerella sul fiume Adige... Un concentrato di questioni che anima per oltre due ore la Commissione urbanistica e mobilità del Comune di Trento, che ieri sera ha invitato a «renderne conto» l'assessore provinciale alle infrastrutture **Mauro Gilmozzi**, con il dirigente **Raffaele De Col**, e l'ingegner **Ezio Facchin**, coordinatore del Governo per le tratte di accesso tra Verona e Fortezza al tunnel di base del Brennero.

Questioni prioritarie, per Trento, che sull'attesa «rivoluzione» della mobilità, dovrà costruire il nuovo Prg. I tempi del «lotto 3», circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto (36 km e 1,95 miliardi di costi stimati), sono sì lunghi (ben oltre il 2026, quando dovrebbe essere completato l'eurotunnel), ma è qui ed ora che si deve avere visione, progettare, trattare con Rfi, la Provincia, il Governo. È la ragione per cui sia Gilmozzi sia Facchin più volte ripetono che si tratta di «una sfida e di un'opportunità». L'assessore anticipa l'obiezione: «A Bolzano stanno inserendo ora nel Pup la previsione del corridoio, noi l'abbiamo già fatto nel 2008». E comunque si tratta di «un corridoio di larga massima. Solo un'ipotesi.

Non c'è alcun progetto segreto nel cassetto, siamo all'inizio di un percorso». È l'ipotesi di Rfi, che rimanda a quella del 2009, illustrata da *L'Adige* lo scorso 5 aprile e della quale il commissario Facchin dice: è una soluzione impraticabile. «In zona Tridente, al distributore Agip, è previsto l'imbocco della galleria che bypassa Trento. Ma non sta in piedi, non è realizzabile tra linea attuale, nuova linea e la previsione del Nordus (il raddoppio della Trento-Malé, ndr)». E siccome, aggiunge Facchin, Rfi non è più di tanto disposta a farsi carico dell'impatto dell'opera sul territorio, se non in termini di compensazioni, è bene mettersi in gioco ora, e nella riprogettazione della circonvallazione ferroviaria inserire le opere che alla città premono, come il Nordus e Ring (il tram da e per la collina), su cui si è espresso il Consiglio comunale all'unanimità. Lo stesso Nordus, fa capire l'ingegner De Col, potrebbe trarre vantaggio dalla armonizzazione con la «grande opera». Come avviene per il «lotto 4» di accesso a Verona, con l'interramento della ferrovia e la riqualificazione urbanistica di un pezzo di città. Qualcosa di concreto: entro maggio - anticipa De Col - sarà pronto il bando pubblico del concorso di idee per la progettazione della passerella ciclo-



Lo schema di progetto di Rfi con l'innesto del corridoio ferroviario del Brennero a Trento nord, in zona ex scalo Filzi

pedonale sull'Adige, da 80 metri, in asse con via Canestrini. **Lucia Coppola** (Verdi) pone la questione dell'inutilità di un'opera costosa (9 miliardi per il tunnel) e impattante. Gilmozzi le risponde: «Quanti treni merci passeranno dipenderà più dalla politiche della mobilità (pedaggi e incentivi) che dalla infrastruttura, che è necessaria». E a **Vanni Scalfi** (Pd), che pone il tema della partecipazione reale dei cittadini, «da coinvolgere per costruire non per vendere loro un progetto», l'assessore dice: «Finché non ci

sono i dati aggiornati, inutile aprire il confronto. La partecipazione è garantita: ci saranno degli infopoint a Trento e Rovereto». Il Ring, per Gilmozzi, è «una bella soluzione, ma tocca al Comune portarla avanti». E sulla funicolare per Povo aggiunge: «Ha chiesto il Comune di progettarela. Chiedo chiarezza. La funicolare si integra perfettamente con il Ring». Biasiolli: «Il Ring avrebbe bisogno di *people mover*, e la funicolare è un'alternativa da qui a 15 anni. Il collegamento con Povo è pressante». **Do. S.**