

**BYPASS**

Lo spostamento verso ovest, lungo la ferrovia del Brennero, per evitare i guai del progetto di Rfi, con uno stop dal 2023 al '26

Il presidente di Trentino Trasporti ha formalizzato la richiesta di modifica. Oltre il 50% dei passeggeri gravita su Trento

# Trento-Malé: nuovo binario per evitare il blocco della linea

Il blocco della circolazione della Trento-Malé (nella foto) dal 2023 al 2026 progettato da Rfi-Italferr per garantire i lavori della nuova circonvallazione in galleria di Trento equivarrebbe ad un atto di killeraggio verso la ferrovia storica che collega il capoluogo alle valli del Noce. Parlare di omicidio di una ferrovia è forse esagerato. Ma il timore è reale, scritto nei numeri. Il conto l'hanno fatto sia in Trentino Trasporti, che ha in gestione la linea, sia negli uffici della Provincia (Servizio trasporti pubblici) con un'analisi puntuale dei numeri dei treni della "vacanza nonesa" in partenza da Trento. Mediamente, su 3 mila passeggeri in direzione Malé, 1.800 salgono al capolinea di Trento. Considerando andata e ritorno, dei 6 mila passeggeri stimabili che utilizzano la Trento-Malé-Marilleva, 3.500, quindi la maggior parte, sono quelli con partenza/destinazione il capolinea di Trento, cioè la stazione di via Dogana realizzata a metà anni '90 in luogo di quella di piazza Centa. «Evidente» osserva Roberto Andreatta, dirigente del Dipartimento territorio, ambiente, energia e cooperazione della Provincia e responsabile dell'Umst Mobilità «che la appetibilità per oltre il 50% dei passeggeri risulta fortemente pregiudicata con il necessario attestamento a nord del capolinea storico sino a quando non sia completato il Nordus. Ne risulta una prospettiva» conclude il mobility manager della Provincia «che realisticamente rischia di mettere in crisi la valenza stessa di questa ferrovia locale». Per questo si sta lavorando ad una soluzione alternativa, che prevede lo spostamento della linea attuale della Trento-Malé in zona ex scalo Filzi, per contenere al massimo, nell'ordine di qualche mese e non di anni, lo stop della linea. Le preoccupazioni sono state sintetizzate in una lettera, data 21 dicembre, che il presidente di Trentino Trasporti,



Diego Salvatore, ha inviato alla direzione investimenti Area Nord-Est di Rfi e, per conoscenza, anche al presidente della Provincia, Maurizio Fugatti, e al sindaco di Trento, Franco Ianeselli. Salvatore ribadisce che «l'infrastruttura rappresenta uno degli assi portanti del trasporto pubblico locale per i flussi di collegamento con la città di Trento provenienti da Nord e che il circa il 50% dei viaggiatori che utilizzano la ferrovia gravitano sulla stazione di Trento in via Dogana». Il progetto di Rfi prevede già dai primi mesi del 2023 l'interruzione del binario di arrivo a Trento all'altezza della fermata "Trento Nord Zona Commerciale", quella del Top Center-Magnete. Inoltre, il progetto di fattibilità di Rfi considera, in

una prima fase, l'attestamento della ferrovia presso la stazione a 2 binari di Gardolo (a 4,3 km dal capolinea), per poi spostare in una seconda fase l'attestamento presso la nuova stazione "Trento Nord Zona Commerciale", distante 2,1 km. Diversi e irrisolvibili i problemi evidenziati dal presidente di Trentino Trasporti: con 2 binari, anziché 3, il modello di esercizio attuale salterebbe; i due attestamenti sarebbero inadeguati per garantire un sostenibile scambio intermodale ed il carico di bus per l'interscambio, visto che sono privi di parcheggi; la "disaffezione" dell'utenza sarebbe reale; infine, il nodo critico (vedi l'Adige di ieri) dell'accesso alla officina per la manutenzione di mezzi di via Secondo da Trento

(piazza Centa), che sarebbe precluso. Da qui l'ipotesi di trovare un'alternativa alla soppressione pluriennale della linea all'ingresso in città. La soluzione è quella di spostare preventivamente la ferrovia della Trento-Malé verso ovest, dall'altezza del sovrappasso di Nassirya. Uno spostamento verso ovest, quindi in linea con l'attuale linea del Brennero, mentre il rio Lavisotto sarebbe a sua volta spostato lungo la linea attuale della Trento-Malé. Ci sarebbe sì una interruzione provvisoria della "vacanza nonesa", nel 2024, ma solo per pochi mesi. Salvatore ha chiesto formalmente a Rfi di apportare tali modifiche al progetto e di garantire l'indispensabile collegamento ferroviario a scartamento normale oggi esistente tra l'ex Sca-

lo Filzi e il binario della Trento-Malé per assicurare il collegamento con la nuova officina prevista a Spini. «Stiamo lavorando alla nuova soluzione, impossibile dire ora per quanti mesi sarebbe interrotta la linea e con quali mezzi, bus elettrici o altro, i treni sarebbero sostituiti» dice l'ingegner Giuliano Franzoi, il dirigente del Comune che segue il progetto di Rfi. «In via Brennero» spiega Roberto Andreatta «ci sono 40 mila veicoli bidirezionali cui offrire un efficiente sistema di park and ride cui i cantieri di Rfi costringeranno. Sarà l'occasione per pretendere dall'amministrazione comunale provvedimenti forti sulla circolazione a beneficio del trasporto pubblico locale tra Trento Nord e il centro». Do. S.

**IL DIBATTITO**

A Palazzo Geremia l'ultimo incontro dell'anno

## Metaprogetto, tutti i nodi al pettine

L'altra sera a Palazzo Geremia c'erano tutti, o quasi, per l'ultimo degli incontri del 2021 promossi dalle istituzioni per far "digerire" il bypass ferroviario che attraverserà la collina est di Trento, tratto essenziale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, uno degli assi prioritari del sistema di reti transeuropee dei trasporti. Quasi tutti, perché il sindaco Ianeselli ha dovuto abbandonare l'incontro per un impegno in contemporanea al Muse, sugli stessi temi. Si è trattato di uno dei tanti appuntamenti, con i cittadini, gli esponenti di categoria, gli esperti, gli ambientalisti, i tecnici, che si stanno susseguendo senza sosta dal 6 dicembre scorso e che si concluderanno a febbraio del prossimo anno, per riuscire a dissipare i dubbi su un'opera che stravolgerà Trento. In bene, secondo Rfi (Rete ferroviaria italiana) e il Comune, in male, secondo alcuni cittadini ed ambientalisti, e anche secondo chi vedrà la propria casa rasa al suolo per fare passare i nuovi binari. In realtà, il tema principale dell'incontro dell'altra sera coordinato da Andrea Pillon era il "metaprogetto", ovvero tutte quelle opere che faranno da corona all'intervento programmato, per la realizzazione di quello che è ormai chiamato "progetto integrato". Tra tutti gli interventi previsti, il più interessante è senza dubbio l'interramento di circa 2 chilometri e mezzo della vecchia ferrovia in centro, liberando un'area di superficie che sarà, nelle parole del sindaco Franco Ianeselli, un «fiume verde» che servirà da «risarcimento» dopo lo spostamento del fiume Adige nell'Ottocento. L'architetto Giuliano Stelzer del comune di Trento ha ripercorso



Ianeselli: «Un fiume verde in centro»  
Ma permangono le criticità su volumi, scavi, falde idriche

l'origine dell'ipotesi, ancora dalle idee del catalano Busquets, ed ha poi illustrato le altre operazioni previste, dall'eliminazione del sovrappasso ferroviario che «soffoca» la Badia di San Lorenzo alla creazione della «collina di Roncafort, per mettere in collegamento le parti est ed ovest della zona nord di Trento». Infine, sottolineando che «non esiste urbanistica slegata dalla mobilità, e non esiste mobilità slegata dall'urbanistica», Stelzer ha bocciato la proposta di

un passaggio in destra Adige. Sul tema hanno parlato anche Umberto Lebruto, ad presso FS Sistemi Urbani; Giuseppe Romeo referente Rfi per il dibattito pubblico; Paola Firmi, commissario straordinario del governo per il potenziamento della linea Fortezza-Verona, Marco Giovanazzi presidente dell'ordine degli architetti. Critici sia Andrea Pugliese, che ha chiesto precisazioni su falde acquifere, aree inquinate e volumi di merci trasportate, che Elio Bonfanti, che ha messo in guardia dal fare le cose in tutta fretta pur di non perdere i finanziamenti, ed ha ricordato che si deve sempre partire dai bisogni della gente. Il dirigente Raffaele De Col ha rassicurato sui problemi idrogeologici, perché è «come scavare in cantina mentre una vasca da bagno è al primo piano». Il dibattito è destinato a proseguire.