

FERROVIA

Nuova lettera a Fugatti sui possibili impatti del progetto di circonvallazione presentato da Rfi a nord di Trento
Concordano con l'alta capacità, ma su progetti condivisi

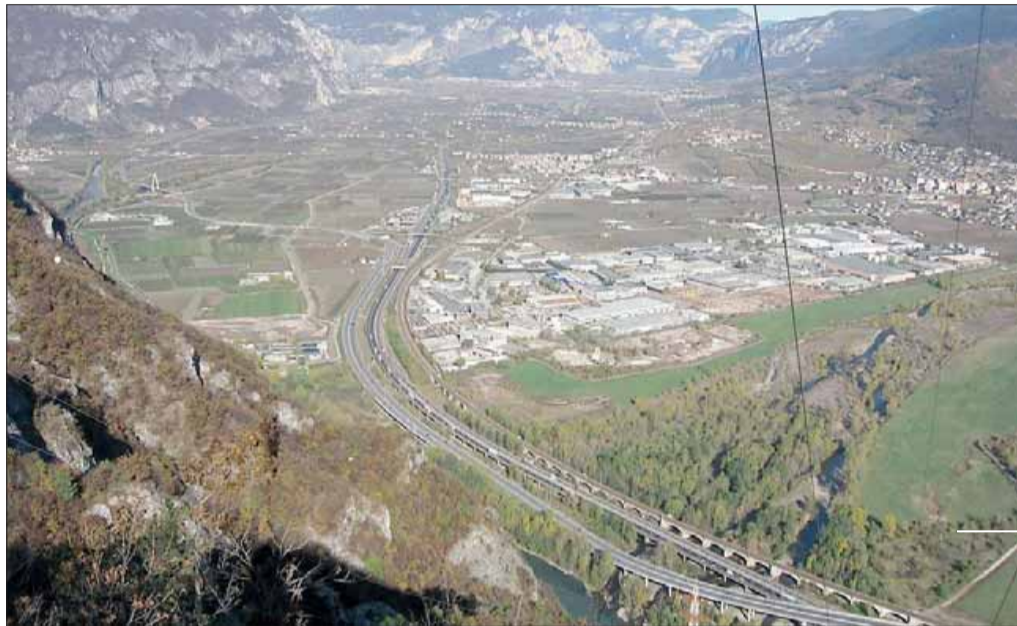
Altre due richieste di coinvolgimento senza risposta
Preoccupa anche l'ipotesi di interrompere durante i lavori la Trento-Malé a Lavis: «Alimenterà il traffico privato»

Sindaci rotaliani preoccupati: «Vogliamo i treni in galleria»

FRANCO GOTTARDI

Aumenta la preoccupazione nei territori a nord di Trento per l'impatto che potrà avere il quadruplicamento della ferrovia del Brennero in quella zona. I sindaci e il commissario della Comunità Rotaliana Königsberg sono tornati a scrivere alla Provincia per chiedere un incontro chiarificatore e aprire un confronto. Sono tornati a farlo dopo gli inutili tentativi del 7 aprile e dell'1 ottobre scorsi, date in cui avevano già inviato due lettere allarmate che non avevano avuto alcun riscontro.

In quelle missive, ispirate dalle notizie provenienti dal capoluogo sull'accelerazione del progetto di circonvallazione ferroviaria e raddoppio della linea, con creazione del bypass in galleria per i treni merci dall'Acquaviva allo scalo Filzi, gli amministratori rotaliani avevano fatto presente al presidente Maurizio Fugatti, al suo vice Mario Tonina e al dirigente ingegner Raffaele De Col come il progetto rischi in prospettiva di avere un impatto devastante nei paesi e nelle campagne della piana. La circonvallazione di Trento è infatti uno dei lotti che compongono la Verona-Forzezza prevedendo un rafforzamento della linea con notevole aumento del traffico merci. L'altro lotto in discussione è la circonvallazione di Bolzano ma nulla ancora si sa sul raddoppio dei binari da Gardolo fino a Salorno. I sindaci ne hanno discusso e hanno condiviso il loro atteggiamento di favore al potenziamento della linea ferroviaria ma ad una precisa condizione: che anche in quel tratto la realizzazione sia prevista in galleria. «È la soluzione - scrivono - ritenuta di gran lunga la più rispettosa del territorio sotto tutti i punti di vista». Lo dicevano ad aprile, lo ribadivano



La piana Rotaliana è solcata in senso longitudinale da diverse linee di trasporto: l'Autostrada del Brennero, la statale, la Trento-Malé, la Trento Nord - Rocchetta. A destra il commissario della Comunità, Gianluca Tait



ad ottobre e tornano a sottolinearlo con forza anche nell'ultima nota inviata il 20 dicembre, questa volta non solo alla Provincia ma anche al sindaco di Trento, Franco Ianeselli, oltre che per conoscenza al presidente del Consiglio delle autonomie locali Paride Gianmoena. Il documento è stato redatto dopo una riunione tenuta il 13 dicembre e sigilla la posizione unanime dei sottoscrittori, Andrea Brugnara sindaco di Lavis, Mattia Hauser (Mezzocorona), Christian Girardi (Mezzolombardo), Luca Ferrari (Roverè della Luna), Clelia Sandri (San Michele all'Adige), Renato Tasin (Terre d'Adige) e dal commissario della Comunità Rotaliana Königsberg, Gianluca Tait. L'ultima lettera è stata spedita alla lu-

ce delle novità emerse con la pubblicazione del progetto di circonvallazione di Trento e nel bel mezzo del Dibattito Pubblico avviato sull'opera. Oltre a ribadire la richiesta di una galleria in Rotaliana questa volta si avanzano perciò anche precise osservazioni legate alle previsioni del progetto presentato da Rete Ferroviaria Italiana. La prima riguarda il fatto che l'uscita della galleria sotto la Marzola, che sia allo scalo Filzi o che venga spostata più a nord con il prolungamento della copertura artificiale dei binari, interferirà con la tratta successiva «caratterizzata - fanno notare i sindaci - da contesti abitati già pesantemente sacrificati dal passaggio della linea storica della ferrovia, della Trento Malé e da importanti arterie stradali (SS12,

autostrada, Trento nord Rocchetta e altre), nonché da coltivazioni agricole di grande pregio che impongono particolare attenzione e salvaguardia». L'altra grossa preoccupazione riguarda la Trento-Malé e la prospettiva di una lunga interruzione dell'ultimo tratto di quella ferrovia con previsione di un capolinea provvisorio a Trento Nord, dove non esistono peraltro parcheggi di interscambio, o eventualmente addirittura a Lavis. «L'importanza del servizio di trasporto Trento - Malé per il territorio da noi rappresentato, oltre che per le Valli di Non e Sole, è noto e il timore che tale servizio venga pesantemente sacrificato per tutta la durata dei lavori del lotto funzionale A è fondato» scrivono gli amministratori. La conseguenza

dell'interruzione è un aumento dei disagi per i molti pendolari dalle valli del Noce, che dovranno sottoporsi al disagio di scendere a Lavis e proseguire con bus navetta, il cui costo non è neanche incluso nel progetto, o che finiranno per scegliere il mezzo privato abbandonando il trasporto pubblico e alimentando un aumento del traffico. Da qui la richiesta di trovare il modo di non rinunciare al capolinea della Trento-Malé in città, richiesta peraltro avanzata anche da Trentino Trasporti e che Rfi ha già fatto sapere di volere, se tecnicamente possibile, accogliere. I sindaci chiedono infine se i loro territori saranno interessati da scariche di materiale proveniente dallo scavo della galleria sotto la Marzola.

Transdolomites | Il presidente Girardi mette in guardia sugli impatti della circonvallazione ferroviaria

«Manca una visione complessiva»

NICOLA MASCHIO

«La nostra posizione è quella del fare, ma l'opera di cui si sta parlando a Trento pecca in termini di programmazione». Il dibattito rispetto al tanto discusso bypass ferroviario nel capoluogo continua a tenere banco e, recentemente, anche il presidente di Transdolomites Massimo Girardi è intervenuto a riguardo, portando quello che è il punto di vista dell'associazione. In primis, evidenziando il «grande ritardo del sistema nel compiere



Massimo Girardi da anni porta avanti con passione l'idea di una ferrovia che risalga le valli dell'Avio

«Progetto con valenza provinciale»
Perplessità sulla prospettiva di interrare la stazione

simili opere, ammalato da una arcaica mancanza di visione»; in secondo luogo, sugli aspetti tecnici. La domanda è: i gravi disagi che Trento dovrà sopportare per anni, possono essere giustificati solo a fronte di un'opera che si sdogana come intervento cittadino? «Non abbiamo nessun dubbio - sostiene Girardi - sul fatto che la circonvallazione ferroviaria per i treni merci vada realizzata, ma a monte di ciò pensiamo che il progetto di Trento non abbia una valenza solo per la città, bensì una valenza provinciale. Il dibattito va da subito allar-

gato a tutto il territorio, perché un simile progetto è una infrastruttura e, se male realizzata, può compromettere seriamente il futuro delle ferrovie locali in esercizio e la programmazione auspicata delle nuove linee ferroviarie, in primis Avisio e indirettamente del Garda». I timori emersi sul rischio della temporanea, annuale, sospensione del servizio ferroviario della Trento-Mezzana tra Mezzocorona e Trento è un campanello d'allarme non indifferente. E la ferrovia della Valsugana, quale destino seguirà in questa ottica? Insomma, Transdolomites

evidenzia la necessità di allargare il dibattito e coinvolgere anche le aree limitrofe al centro città, nell'ottica di un intervento che non segnerà solo Trento ma tutto il Trentino. Ma le tematiche sono anche altre, come ha incalzato nuovamente il presidente Girardi: «Grandi invece sono i nostri dubbi sulla proposta di interrare la storica stazione passeggeri. Un'altra perplessità riguarda la fase dei lavori: la stazione ipogea temporanea prevista durante i lavori di realizzazione della stazione sotterranea sarà all'altezza di garantire lo svolgimento

regolare dei servizi ferroviari, o rischia di essere sottodimensionata? Infine, i rumori: come proposta rispetto a quelli prodotti soprattutto dai pesanti treni merci, invitiamo a riflettere sulla possibilità del rifacimento del sedime ferroviario cittadino secondo i moderni criteri oggi adottati, funzionali all'eliminazione delle vibrazioni che si trasmettono nel terreno. A ciò si aggiungono anche gli interventi che mirano a ridurre la rumorosità dei carri merci: sarebbero molto meno impattanti delle barriere fonoassorbenti che in tanti reclamano».

RETE DEI CITTADINI



Petizione popolare per chiedere una pausa di riflessione

La petizione presenta due semplici punti: approfondire la progettazione della alternativa in destra Adige proposta dalla Rete dei Cittadini e richiedere la necessaria pausa di riflessione a Rfi con l'impegno della Provincia e dell'amministrazione comunale di Trento a sostenere questo percorso. Dopo aver avanzato pubblicamente la loro proposta, alternativa al progetto di circonvallazione ferroviaria presentato da Rfi, ed averla ribadita anche in sede di Dibattito Pubblico, i cittadini che sostengono la «destra Adige» cercano di contarsi e ampliare il sostegno popolare al loro progetto lanciando una raccolta firme. I moduli sono già stati distribuiti in diversi esercizi pubblici e operatori economici nei

prossimi giorni l'iniziativa verrà ampliata. Già durante il Dibattito Pubblico la Rete ha chiesto ad Rfi, che ne ha i mezzi, di approfondire tecnicamente la propria visione, che prevede un tracciato che dall'interporto vada a superare con un viadotto il fiume Adige e l'autostrada per infilarsi in galleria e uscire 19 chilometri più a sud, all'altezza di Calliano, evitando di abbattere edifici tra via Brennero e via Malvasia e di creare una voragine nella parte nord della città. Ma spinta dai fondi del Pnrr la procedura di approvazione del progetto Rfi corre veloce e non sembra lasciare spazio a confronti di questo tipo. Confronti che la Rete vuole proporre fino all'ultimo, ora anche cercando il supporto dei cittadini.