

GRANDI OPERE



Il Comune ci conta per liberare l'area a nord. Aperti i nodi dei costi e dei tempi. De Col: «Nulla di impossibile, solo un approfondimento dirà quanto sia complesso»

OLTRE IL BYPASS

Verso nord in galleria

De Col: «I 300 treni in più al giorno così non attraverseranno la città»

L'idea di rispolverare il progetto del 2009 di galleria parietale che fa passare i treni merci tutti in roccia da Salorno a Mattarello oltre a convincere il sindaco Franco Ianeselli, che con questa ipotesi darebbe una risposta alle istanze di Gardolo e Trento Nord, piace ai contadini e solleva gli amministratori della Rotaliana che iniziavano a preoccuparsi veramente. Ma per le minoranze è semplicemente fumo gettato negli occhi di chi contesta il progetto di Rfi. E la rete dei Cittadini parla di criticità che restano immutate. Dopo il consiglio comunale dell'altra sera si moltiplicano le reazioni, sul tema bypass ferroviario. Certa per ora è una cosa: anche la Provincia oltre al Comune, punta sull'ipotesi di galleria lunga, che ha già illustrato al Tavolo verde. «È importante ricordare questo primo intervento, con quello che si farà in futuro verso nord. Perché le soluzioni che si scelgono oggi, condizioneranno ciò che si potrà fare domani», spiega l'ingegner Raffaele De Col. È il sindaco a esprimere soddisfazione, all'indomani del consiglio in cui la sua giunta ha ufficializzato le proposte che presenterà in conferenza dei servizi, la sede cioè in cui si dovrà valutare se dare il via libera al progetto di circonvallazione ferroviaria ora sul tavolo. «Migliorare il progetto della circonvallazione ferroviaria, ridurre l'impatto sulla città. È questo l'obiettivo del dibattito pubblico in corso a Trento - commentava ieri Ianeselli - Grazie ai tanti contributi costruttivi arrivati in queste ultime settimane, sono stati fatti molti passi in avanti a riprova del fatto che non tutto era già deciso». Il riferimento è a tutta la proposta - l'uso

Il sindaco Ianeselli: «Fatti molti passi avanti per ridurre l'impatto del bypass sulla città e migliorare il progetto»

per il cantiere dei terreni attorno a villa Bortolazzi, con cui c'è già un accordo con i privati, anziché quelli a sud della tangenziale, l'interramento di 150 metri in più verso nord con una stazione per la Trento Malè e per la Trento - Verona con funzioni di collegamento est ovest, la realizzazione di una collina tra Canova e Roncafort - ma l'attenzione di tutti è per l'aspetto nuovo, la possibilità cioè di liberare Trento nord dal raddoppio della linea. Per farlo, il Comune chiede a Rfi di proseguire in galleria fino a Salorno. È la vecchia idea della parietale, che farebbe viaggiare i treni in galleria, evitando la necessità di raddoppio dei binari in rovaliana. Ne ha parlato anche De Col al mondo contadino martedì: «Come viene realizzato il bypass di Trento condiziona il prolungamento verso nord, che riguarderà un secondo lotto di lavori e che non è ancora progettato - spiega De Col - perché dobbiamo pensare ad un raccordo tra il tracciato in Alto Adige e il nostro. La posizione di maggior vicinanza alla montagna, a nord, è in località Sorni, a Lavis. Per motivi di sicurezza, le gallerie parietali prevedono uscite ogni 10 chilometri,

quindi possiamo immaginare a Mattarello, allo scalo Filzi e a Lavis. Con questa ipotesi i 300 treni in più al giorno non viaggeranno più sull'esterno, ma proseguiranno in galleria verso nord». Ma se questo è un secondo lotto, perché se ne discute ora? Perché il Comune vuole inserire questo tracciato come condizione prescrittiva al via libera per il bypass di Trento. «Le soluzioni che si scelgono con questo primo intervento, condizioneranno quel che accadrà poi. È come avere un terreno e costruire la strada d'accesso - osserva De Col - Se non sono alla stessa quota c'è un problema». La strada d'accesso è il camerone sotto la collina, questa sorta di bivio in galleria, che permetterà in futuro un collegamento tra i binari in arrivo dall'interporto e la linea da Salorno a Mattarello. «Si tratta di un allargamento che per la precisione sarà sotto le campagne, a metà strada tra Villazano e Povo, a monte di Mesiano. Sostanzialmente è un allargamento della galleria che consenta di avere i binari in affiancamento». Ma serve cambiare il progetto di Italferr prima che diventi esecutivo. E con i fondi del Pnrr c'è il nodo dei tempi: «In termini esecutivi, nulla che non si possa fare. Tutto va progettato, solo un approfondimento potrà dire quanto sia complesso. Ce n'è già uno progettato sulla Fortezza Ponte Gardena». Resta il tema dei fondi necessari per l'eventuale secondo lotto in galleria fino a Salorno. De Col parla di un miliardo, c'è chi la considera una previsione ottimistica. «Sarà tanto più semplice trovare le risorse per il secondo lotto, quanto più sapremo rispettare i tempi del primo». C.Z.



Il rendering dell'imbocco del tunnel all'Acquaviva

I CONTADINI

Prudente Coldiretti, sono soddisfatti Cia, Confagricoltura e Acli Terra

«Sacrificare meno terra possibile»

Il mondo contadino non è soddisfatto, questo non si può dire. Ma qualche sprazzo di luce inizia a vederlo. All'indomani del Tavolo verde, in cui si è discusso sia del bypass di Trento sia dell'ipotesi di chiedere ad Rfi di proseguire in galleria fino a Salorno, il mondo, i commenti sono abbastanza positivi. Il più prudente è il presidente Coldiretti Gianluca Barbacovi (Coldiretti): «Avevamo portato le nostre perplessità, tempo fa, ad un tavolo con il Comune. Abbiamo ora fatto il punto con la Provincia, che ci ha spiegato come potrà proseguire il tracciato a nord. Abbiamo già formulato le prime osservazioni, ora valuteremo l'ipotesi in campo. Per noi è fondamentale che si facciano scelte il meno possibile impattanti, stando attenti». Decisamente più positivo Pao-

lo Calovi (Cia): «Finalmente siamo riusciti a vedere il progetto completo, sia a nord che a sud. A nord si propone un tracciato in galleria, quindi bene, non si va a toccare territorio agricolo di pregio. Già la Piana Rotaliana è solcata da molte infrastrutture, fare tutto in galleria sarebbe il massimo». E per quanto riguarda il bypass di Trento, Calovi osserva che «se si fa il progetto in sinistra Adige si sposa con questo progetto a nord. Secondo noi sarebbe il

meno impattante. Siamo contenti anche del fatto che a Mattarello si sono trovate soluzioni per il deposito materiali». Il sacrificio dei terreni coltivati è certamente uno dei temi delicati di qualsiasi progetto: tra terreni da espropriare e terreni temporaneamente occupati, evidentemente sono tante le aree che servono a servizio del mega cantiere. Ovvio che la richiesta di tutte le categorie sia la medesima: ridurre al minimo le aree messe a disposizione. Diego Coller (Confagricoltura) evidenzia questo, ma anche i risultati raggiunti, in questo dialogo con le istituzioni che di fatto non è mai venuto a mancare: «Abbiamo fatto più incontri, in cui le problematiche evidenti quelle erano, l'uso del terreno. A Mattarello una soluzione mi sembra che si stia profilando, abbiamo chiesto che le aree tempora-

neamente occupate siano delimitate da barriere, per evitare che gli agricoltori dei fondi confinanti debbano stare a 30 metri per coltivare». Lui apprezza l'ipotesi in galleria verso nord: «Certo, ma bisogna attendere il progetto, abbiamo chiesto che ci tengano informati». Mentre per quanto riguarda le occupazioni temporanee e gli espropri, è importante spostare le superfici interessate, per non frantumare le aziende». «Possiamo dire di aver trovato disponibilità al dialogo in Comune e Provincia - conclude Matteo Trentinaglia (Acli Terra) - è evidente che il progetto si dovrà fare, mi sembra che questo sia il meno impattante dal punto di vista del suolo agricolo. Il raddoppio dei binari, anche in Rotaliana, avrebbe avuto conseguenze più pesanti, anche nei paesi».

Calovi: «Con la galleria non si toccano i terreni»
Coller: «Aspettiamo il progetto»



Sopra il rendering della collina artificiale che tra Canova e Roncafort dovrebbe rendere meno impattante la presenza della ferrovia. Sotto la mappa con tunnel lungo e il "camerone" di S. Donà



LE REAZIONI

Il commissario Tait: «Già 10 anni fa la conferenza dei sindaci si era espressa in questo modo Dopo tre lettere, la Provincia ci ascolta». Il sindaco di Lavis Brugnara: «Soluzione ideale per salvare le campagne a Sorni». Sandri: «Non conosco i costi». Tasin: «Il presidente ci spieghi»

In Rotaliana ci sperano davvero Martedì incontro con Fugatti

Ottimismo dopo l'idea del Comune di Trento. Ma si teme per i fondi

MARIANO MARINOLLI

ROTALIANA – Martedì prossimo il governatore Maurizio Fugatti incontrerà i sindaci della Rotaliana e della val di Cembra. Accogliendo la richiesta della conferenza dei sindaci della Rotaliana, Fugatti si confronterà con loro e ascolterà le considerazioni emerse negli incontri tra gli amministratori del territorio.

«Sto tentando di organizzare l'incontro in videoconferenza – informa il commissario della Comunità Rotaliana Königsberg, Gianluca Tait – per rendere più semplice e immediato questo confronto». Ma della proposta di ripescare il progetto Rfi originario, con la galleria Fra Trento e Salorno, che ne pensa? «Dico, come ex presidente della Comunità ed oggi come portavoce della conferenza dei sindaci, che sarebbe la soluzione più logica. Già dieci anni fa la conferenza dei sindaci si era espressa in questi termini: ben favorevoli alla sostenibilità del trasporto su rotaia, ma la priorità deve essere la salvaguardia dell'ambiente». Dopo tre lettere, finalmente la Provincia ha accolto la vostra richiesta di essere ascoltati. Cosa direte a Fugatti? «Noto con piacere che c'è la sensibilità da parte del presidente di incontrarsi con noi; gli diremo quanto già esposto nelle nostre precedenti comunicazioni, ossia che per noi va difesa la campagna, principale fonte di reddito del nostro territorio. Il sindaco di Lavis Andrea Brugnara era assessore all'urbanistica della Comunità ed aveva predisposto il nostro Piano territoriale sulla base dell'ipotesi della galleria lunga. Pertanto gli strumenti urbanistici del nostro territorio sono legati a quest'ipotesi». Proprio Brugnara plaude alla proposta dell'assessore alla mobilità di Trento, Ezio Facchin, di riproporre la soluzione della galleria lunga: «È la soluzione ideale per salvare le campagne in località Sorni. Tra l'altro sorgerebbero problemi enormi per il passaggio in superficie, perché si dovrebbero aprire i cantieri dell'Alta capacità nella nostra zona industriale, provocando non pochi disagi, proseguendo poi verso San Michele con una doppia curva che ritengo sia improponibile per i



Sopra Gianluca Tait e a sinistra il vecchio progetto "rotaliano": il nuovo prevede il tunnel più a est

treni ad alta velocità. Pensiamo, poi, all'inquinamento acustico: se mettiamo i treni in galleria, si limiterebbe l'assordante rumore di ogni convoglio che passa vicino alle case. Sono contento per quest'apertura che arriva dal Comune di Trento perché tiene conto della difesa ambientale». Dello stesso avviso anche Clelia Sandri, prima cittadina di San Michele: «Magari andasse in porto la galleria lunga! Però non ho idea dei costi e, pertanto, se questa sia fattibile. Credo che per tutti, e non solo per la Rotaliana, sarebbe la soluzione migliore. Aspettiamo l'incontro di martedì con Fugatti per capire se si può fare, se esiste qualche fondo europeo specifico o altre risorse per finanziare un progetto così oneroso. L'importante è che finalmente si inizia a confrontarsi e a mettere i progetti sul tavolo». A Terre d'Adige, il sindaco Renato Tasin vuole vederci chiaro: «Finora abbiamo appreso le notizie attraverso i giornali e attendo l'incontro con Fugatti per capire qualcosa in più. Sono sempre stato dubbioso sul progetto di superficie per quanto concerne l'attraversamento dell'abitato di Zambana, dove tra via Milano e il consorzio 5 Comuni non c'è spazio per il raddoppio della linea ferroviaria».

Mattarello | Il presidente Nicolli: «Ma vanno metro a metro, non cambia nulla»

Accordo sui terreni a sud

Uno dei temi su cui il Comune chiederà a Rfi una modifica del progetto della circoscrizione ferroviaria è quello dei terreni di Mattarello. C'è una richiesta di modifica dei terreni usati come aree di cantiere. L'ipotesi proposta è quella di rinunciare all'occupazione delle aree a ovest della ferrovia, in cambio dell'uso di due grandi spazi nell'area ad est: uno immediatamente a nord del depuratore e l'altro a nord di villa Bortolazzi, ad Acquaviva. Sarebbero sacrificati i terreni dell'azienda agricola con cui, a quanto pare, già c'è un accordo con l'ente pubblico. L'ipotesi sembra sia quella di concedere, in cambio dell'evidente disagio di rinunciare per anni a parte dei propri terreni, il permesso di bonificare e restituire a



Alessandro Nicolli

coltivazione un terreno ora occupato da bosco, sempre di proprietà dell'azienda agricola. «Ma vanno metro a metro, non cambia nulla» osserva il presidente della circoscrizione di Mattarello Alessandro Nicolli. E intende

dire che se c'è un accordo con il privato, bene. Ma il sacrificio di terreno resta inalterato in quel tratto di valle: che sia ad est o ovest della ferrovia, importa poco. «Comunque a Mattarello i proprietari ancora una volta non sanno niente - prosegue Nicolli - questa nuova idea esce ora, ma le persone non sono state avvisate. Inoltre, questa non è la soluzione definitiva. Questa è solo la proposta che presenta il Comune a Rfi. Saranno le Ferrovie a decidere, ad avere l'ultima parola». Se Rfi accetta questa ipotesi, le aree di cantiere saranno tutte attorno a villa Bortolazzi, a nord e a sud. Per collegarle sarà realizzata una strada interna. E un sovrappasso sarà costruito per garantire un collegamento tra i campi ad ovest e la statale.

REAZIONI

Rete dura, Fdl contro, No Tav in assemblea. Maschio: «Fuoco di paglia»

«Vecchia idea, le criticità restano»

«Hanno riesumato dal cassetto un vecchio progetto senza però cambiare le carte in tavola. Le criticità rimangono tutte». L'ingegner Paolo Zadra è netto, il giudizio della rete dei Cittadini non cambia: l'ipotesi di vincolare Rfi al tracciato in roccia verso nord non cambia il fatto che, per la città, il tracciato resta devastante. E se il comitato di cittadini e associazioni è critico, altrettanto dura è parte dell'opposizione. Andrea Maschio (Onda Civica) parla di fuoco di paglia, mentre Fratelli d'Italia si unisce alla rete dei cittadini e raccoglie firme contro l'opera. Quanto al comitato No Tav, punta su un altro tema delicato, il passaggio sui terreni inquinati. E sull'argomento propone un'assemblea pubblica sabato 15 gennaio: «La circoscrizione ferroviaria è un'opera inutile e dannosa e il suo previsto attraversamento delle aree inquinate di Trento Nord rappresenta il ri-

schio di un disastro ambientale concreto». Partendo dalla Rete dei cittadini, Zadra è netto: «Che novità è? È un vecchio progetto di cui tra l'altro, nei nostri incontri, il dottor Voltolini parlava sempre per ricordare le tappe che ci hanno portato ad oggi. Non solo non è una novità, ma lascia anche immutate tutte le criticità». E si spiega: «Quel che cambia è che quel progetto potrebbe far sì che i 260 treni che si immagina passeranno da San Martino, si riducano dell'80%, perché il resto andrà sull'ulteriore bypass. Ma l'interazione con le aree inquinate e i sei binari verso Roncafort rimangono lì, problemi immutati, nel progetto difeso a spada tratta da Comune e Provincia». Per altro, osserva ancora Zadra, se il progetto va rivisto in qualche modo - per esempio per realizzare il cosiddetto camerone sotto la collina, per permettere il raccordo tra le due gallerie - allo-

ra si può trovare il tempo per immaginare anche altre soluzioni: «Allora valutino la destra Adige. A noi dicono che il nostro progetto costa troppo, ma quanto può costare la loro galleria? Tre miliardi? Temo sia un modo per distrarre la gente. Anche perché è tutto rimandato a dopo. Per ora cominciamo, poi si vedrà». Loro intanto proseguono la raccolta firme. «On line abbiamo superato le mille, ma stiamo raccogliendo anche in strada, e abbiamo grande seguito. Faremo un primo bilancio a breve». Zadra non è l'unico critico. Più duro ancora è il consigliere comunale Andrea Maschio (Onda Civica): «Un fuoco di paglia, forse un arma di distrazione di massa o addirittura un autogol. Un autogol perché è la presa di coscienza che il progetto di Rfi, così come lo si vuole portare avanti, è devastante per metà città. Detto peraltro che tutta la parte della rotalia-

na dovrebbe essere riprogettata e quindi non si capisce perché non perseguire la destra Adige. Ma lo percepisco come un arma di distrazione di massa perché è semplicemente un'idea, una possibilità che non si sa se potrà essere portata avanti ma soprattutto quando e con che soldi». Il gruppo consiliare di Fratelli d'Italia invece, annuncia che raccoglierà le firme per la rete dei cittadini nei propri gazebo a partire da sabato in piazza Pasi a Trento: «Risulta fin troppo evidente che l'attuale progetto di Rfi, con i cantieri necessari per la realizzazione dell'opera, avrà delle gravi ripercussioni sulla vita di molti cittadini, portando notevoli disagi su tutto il territorio comunale - osservano i consiglieri Giuseppe Urbani, Cristian Zanetti e Daniele Demattè - Rfi non ha fornito risposte concrete ai cittadini sulla modalità delle operazioni sui terreni ex Sloi ed ex Carbochimica».

