

MOBILITÀ

Il Nordus, con il raddoppio dei binari da Lavis al centro città, ha cambiato lo scenario. L'assessore Ezio Facchin: «Va trovata la soluzione migliore per il territorio»

Il sindaco Franco Ianeselli: «Nessuna intenzione di deludere le comunità, ma chiediamo un supplemento di valutazione tecnica». Chiesta l'eliminazione di tutti i passaggi a livello

Sottopasso di Spini, progetto sospeso

Il Comune ha chiesto alla Provincia di valutare in alternativa l'interramento della Trento-Malé

Viabilità stradale sotto la ferrovia o binari della Trento-Malé interrati? Per l'accesso a Spini dalla statale 12 del Brennero, i giochi sono del tutto aperti. Anche se c'è il progetto definitivo della Provincia. Anche se ci sono i finanziamenti, a copertura dei costi che sono balzati prima da 7 a 14, quindi a 26 milioni di euro.

Lo stop al progetto del sottopasso alla ferrovia della "vacanza nonesa" è nei fatti. Confermato ieri l'altro dall'assessore alla transizione ecologica e alla mobilità, **Ezio Facchin**, davanti alla commissione ambiente. C'è una ragione tecnica: il progetto definitivo redatto dalla struttura commissariale dell'ingegner **Gianfranco Cesarini Sforza** (ingegneri **Filippo Faes** e **Mattia Nardin**) non è compatibile con il Prg. Serve una variante urbanistica. Il 25 maggio, il commissario straordinario aveva convocato la conferenza dei servizi della Provincia, chiamata a pronunciarsi sul progetto definitivo. In quella sede, il Comune ha chiesto di sospendere l'iter perché alcune scelte progettuali (inserimento pista ciclabile, spostamento del rio Barberino, bretella di rientro su via Alto Adige e posizione della rotonda di via Kufstein) non sono compatibili con il Prg. Da allora, tutto fermo.

Ma c'è pure un rallentamento "politico": negli uffici del Comune si sta valutando una soluzione alternativa. Non il sottopasso stradale, ma l'interramento dei binari della Trento-Malé. «Una soluzione qualitativamente migliore per il territorio» ha spiegato Facchin alla commissione ambiente. Il punto è però delicato, e l'amministrazione comunale se lo giocherà con la nuova giunta di piazza Dante. Quella uscente, con assessore ai lavori pubblici **Maurizio Fugatti**, non voleva più che tanto sentirsi. Della serie: se si muta il progetto, il Comune si prende la responsabilità di far saltare tutto. «Con la Provincia c'è tensione» ha ammesso Facchin. E a Palazzo Thun nessuno, il sindaco **Franco Ianeselli** in testa, intende rimanere con il cerino in mano.

Ci sono però elementi oggettivi, che hanno modificato lo scenario infrastrutturale di Trento Nord. La giunta Fugatti, nell'ultima seduta di legislatura, ha approvato le nuove linee di indirizzo della mobilità che recepiscono la prima fase del progetto Nordus, condivisa con il Comune: il raddoppio della ferrovia Trento-Malé tra Lavis e Trento centro, con valenza di servizio sub-urbano ed extraurbano, e il collegamento fino a Mattarello



A Sinistra, il passaggio a livello di Spini. A destra, quello tra Roncafort e Canova. Sotto (a sinistra) quello di via Palazzine e quello di via Aeroporto. Il Comune chiede siano eliminati tutti e di interrare i binari a Spini (Foto P. Pedrotti)



con Brt (bus elettrici con corsia preferenziale) o tram. Il raddoppio dei binari della Trento-Malé impatta sul progetto del sottopasso. «Aspettiamo che il Comune decida» dice il commissario Cesarini Sforza. Da parte sua, l'assessore Facchin precisa:

«C'è una soluzione puntuale, il sottopasso stradale, per risolvere un problema storico. Ma si può trovare una soluzione migliore per il territorio. Ma se per trovarla, si rischia di mettere in crisi tutto, si va avanti con il progetto attuale. In luglio avevo

scritto a Fugatti, per chiedere di valutare una soluzione alternativa. Poi in settembre il commissario ha risposto che è meglio andare avanti con il progetto attuale». L'interramento dei binari necessario per eliminare il passaggio a livello di Spini sa-

rebbe per 600 metri: 200 in discesa, 200 in piano, 200 di risalita. «Alla Provincia» aggiunge Facchin che ieri sera è intervenuto sul punto in circoscrizione a Gardolo «abbiamo anche chiesto la eliminazione di tutti i passaggi a livello, da Spini a Tren-

to». «Noi» dice il sindaco Ianeselli «porteremo a breve la variante al Prg in consiglio comunale. Dev'essere chiaro che non c'è alcuna intenzione di deludere le comunità di Gardolo e Spini, che ho incontrato. Ma va trovata la soluzione migliore, per pendolari e residenti. Per questo chiediamo alla Provincia un supplemento di valutazione tecnica. Certo che l'interramento dei binari sarebbe l'ideale. Ma la soluzione va approfondita. Una soluzione che sia fortemente compatibile con il Nordus, con il raddoppio della Trento-Malé e anche con il Brt/tram». Il sindaco non cita a caso il Brt/tram. «È ancora da definire» spiega «se la partenza sarà ad ovest, verso Spini, o a est, oltre la ferrovia, sul lato della statale». Finché Comune e Provincia non si saranno chiariti, il commissario può riposare, e di completamento del progetto esecutivo del sottopasso stradale, avvio delle procedure di esproprio e appalto dei lavori non si parla. **Do. S.**

Gardolo. La presidente della Circoscrizione: «Se dobbiamo attendere 10 anni, meglio il sottopasso stradale»
Gianna Frizzera: «Noi chiediamo l'interramento dei binari da vent'anni»



La giunta Fugatti ha deliberato di finanziare il sottopasso ai binari della Trento-Malé per Spini ed il sottopasso ciclopedonale di via Palazzine, con 26 milioni di euro, nella seduta del 31 marzo scorso. L'obiettivo era di andare in appalto entro l'estate. Niente di tutto ciò. Ed il Comune ha chiesto, alla luce del Nordus, di riconsiderare la soluzione alternativa: l'interramento dei binari. «È un'ipotesi che l'assessore Facchin ha prospettato 2-3 mesi fa» di-

ce **Gianna Frizzera (nella foto)**, presidente della Circoscrizione di Gardolo «attendevamo l'ufficialità».

Come la valuta?

«L'interramento dei binari, da Lavis, lo chiediamo da vent'anni. Sarebbe la soluzione ottimale, perché l'obiettivo dev'essere la eliminazione di tutti i passaggi a livello e la ricucitura delle comunità di Roncafort e Gardolo, separate dalla ferrovia. Abbiamo anche il problema della caserma dei pompieri, che è oltre

il passaggio a livello».

E quindi?

«È una idea da valutare, con uno studio di fattibilità su costi/benefici e tempi. Ma il problema va risolto. Se dobbiamo attendere 10 anni, meglio tenersi il sottopasso stradale, che però vuol dire negarsi la possibilità, in futuro, di interrare la ferrovia. E se si tratta di un interrimento parziale dei binari, solo per Spini, la prospettiva dev'essere però l'interramento completo da Lavis». **Do. S.**

COMUNE

Lo indica Facchin per l'interramento. Il problema dello stop della Valsugana a Villazano

Nordus: nuovo protocollo con Rfi e Provincia

«Per la fine del 2024 puntiamo ad avere definito, approvato e speriamo anche finanziato il progetto di interrimento della linea storica» dice **Ezio Facchin**, facendo il punto sullo stato di avanzamento del Nordus in commissione ambiente. La fase 1 è conclusa, condivisa da Provincia e Comune, con alcuni punti fermi (invarianti): il raddoppio della FTM (Ferrovia Trento-Malé) nella tratta Lavis-Trento centro; l'interramento della ferrovia del Brennero e della stazione di Trento; un nuovo ruolo per la ferrovia passeggeri del Brennero una volta realizzato il *bypass* dall'ex Filzi ad Acquaviva. Vale a dire un sistema di fermate di interscambio connesso con il Nordus: quella di Trento Nord (nuova), quella esistente di Trento centro e la fermata di Mattarello, da riattivare. In connessione con il Nordus significa in raccordo

con la linea del Brt (bus elettrici con corsia preferenziale) o del tram per arrivare a Mattarello. Linee che sfrutteranno, per il passaggio, il territorio che si libera con l'interramento dei binari.

Nei prossimi due mesi, è l'obiettivo, sarà completata la fase 2 del Nordus, che studierà il raddoppio della Trento-Malé e il percorso preferenziale del Brt/tram. «Ma serve» dice Facchin «un protocollo diretto tra Provincia, Comune e Rfi». Per definire i passaggi progettuali, ma anche per la gestione del servizio ferroviario con la interruzione della linea storica durante i lavori di interrimento. «La ferrovia della Valsugana si fermerà a Pergine o a Villazano (nella foto), ci sarà un grosso lavoro di studio e pianificazione da fare» spiega l'assessore. E fino a Mattarello, Brt o tram? Per **Pino Urbani**

(Fratelli d'Italia), «il Brt è la soluzione migliore rispetto al tram, mentre l'interruzione a Villazano sarà un grosso problema per tutta la collina est». «Bene la scelta di attestare il servizio extraurbano della Trento-Malé in piazza Dante» dice **Michele Brugnara** (Pd-Psi) «ma si deve puntare al raddoppio dei binari fino a Mezzolombardo. Sulla tramvia serve invece un passaggio ulteriore, va fatta un'analisi trasportistica e di costi/benefici, come previsto dal Pums, per prendere la decisione futura». Il modello è Innsbruck, città alpina come Trento, cui il tram ha garantito anche riqualificazione urbana. Facchin mostra apertura anche per il possibile passaggio del tram in via Rosmini: «Non è da scartare al 100%». E indica le date: raddoppio Trento-Malé entro il 2026-'27, sistema Nordus completo per il 2030. **Do. S.**

