

Gilmozzi e Facchin domani in Comune

FERROVIA

Un tracciato di 36 km

LUISA MARIA PATRUNO

Si torna a parlare del raddoppio della linea ferroviaria del Brennero per l'alta capacità nelle tratte che incidono sul territorio trentino con le circonvallezioni di Trento e Rovereto. Domani l'assessore provinciale ai trasporti e lavori pubblici, Mauro Gilmozzi, e Ezio Facchin, commissario governativo per il tunnel del Brennero, incontreranno il sindaco e la giunta comunale di Trento, proprio per iniziare ad entrare nel merito del progetto preliminare elaborato da Rfi (Rete ferroviaria italiana) e avviare il confronto.

Qualche mese fa, nel corso di una riunione dell'Osservatorio costituito allo scopo, con la presenza di esperti e dei Comuni interessati, Rfi aveva presentato l'ipotesi progettuale, di cui si era saputo a sommi capi il contenuto - illustrato dall'*Adige* - ma di cui solo ora l'assessore Gilmozzi ha fornito alcune slide, dove si vede bene il tracciato, rispondendo a una interrogazione al riguardo del consigliere provinciale Filippo Degasperì (M5S). In sostanza, la tratta trentina (lotto 3), che comprende le due circonvallezioni, si sviluppa tutta in sinistra Adige su 36 km di nuova linea di cui 32 in sotterraneo. Si tratta dunque di un progetto imponente e denso di aspetti tecnici da approfondire considerato che è quasi tutto in galleria per

una lunghezza complessiva assai rilevante. Il tracciato (vedi planimetria) sbucca a Trento nord nei pressi del cavalcavia ferroviario di via dei caduti di Nassiriya a Roncafort e poi si porta in zona scalo Filzi (2 km) affiancando la linea ferroviaria esistente con trincea tra muri e galleria artificiale per 1,1 km. Dallo scalo Filzi parte la galleria naturale che sale sotto la montagna verso la

Incontro con il sindaco e la giunta di Trento sul progetto di Rfi per il raddoppio dei binari di cui 32 in tunnel

zona di Cognola in linea con la statale della Valsugana, poi sempre in sotterraneo per 12 chilometri (galleria naturale Trento) gira intorno alla città nella parte collinare e sbucca a sud, oltre Mattarello, all'altezza dell'Acquaviva, dove affianca a ovest la linea esistente per 3,6 chilometri. Poi i binari tornano in galleria per 1,7 chilometri (galleria naturale Zugna) per aggirare questa volta la città di Rovereto e di nuovo sbucca oltre l'abitato, nella frazione di Marco, dove torna

ad affiancare la linea ferroviaria già esistente con trincea tra muri per 1 km e galleria artificiale di 0,7 chilometri.

Per quanto riguarda il passaggio nella città di Trento, con l'affiancamento della linea esistente dal cavalcavia caduti di Nassiriya allo scalo Filzi, tra i vari aspetti da valutare, il progetto di Rfi pone l'esigenza di verificare la compatibilità tra questa nuova linea ferroviaria con il futuro raddoppio della linea Trento-Malé.

Mentre il raddoppio della linea ferroviaria del Brennero è pensato esclusivamente per un traffico di treni merci, una volta che sarà ultimato il tunnel e sarà possibile accelerare il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia, la Provincia e il Comune di Trento hanno intenzione di realizzare un collegamento rapido su rotaia, con una sorta di metropolitana di superficie per i passeggeri da Trento Nord fino a Mattarello. I due progetti vanno, almeno per un tratto, a insistere in un territorio già affollato di molteplici arterie, tra strade, ferrovie e fiume. Il «lotto 3» ha un costo complessivo di 1,9-2 miliardi di euro non ancora finanziato, anche se come ha già dichiarato il commissario del tunnel, Ezio Facchin, in questa fase prima di parlare dei finanziamenti - si punta ad attingere almeno in parte al tesoretto dell'A22 - ci si deve concentrare sui passi fondamentali che vengono prima: il consenso e la progettazione.



IL PROGETTO

L'assessore provinciale Gilmozzi sull'opera destinata ai treni merci dice: «Ora stiamo aspettando alcuni approfondimenti dell'Università e di Rfi sullo sviluppo del traffico ferroviario fino al 2030»

Alta capacità, primi passi in cerca del consenso



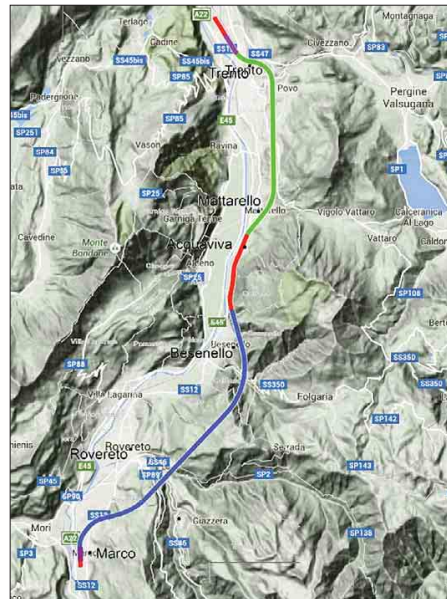
Sopra, la planimetria del progetto di Rfi della nuova ferrovia nel tratto (allineato all'attuale) da Roncafòrt allo Scalo Filzi, da dove parte la galleria di 12 km che passa sotto la collina est della città e sbucca all'Acquaviva. A sinistra, la nuova ferrovia in giallo con le due circonvoluzioni di Trento e Rovereto in verde e la galleria (parte tratteggiata).

«Stiamo aspettando alcuni approfondimenti da parte dell'Università e di Rfi sul traffico ferroviario prospettico e poi l'incontro con il Comune di Trento, che abbiamo già fissato». L'assessore ai trasporti e lavori pubblici, Mauro Gilmozzi, spiega che domani insieme al commissario governativo al tunnel del Brennero, Ezio Facchin, incontrerà l'amministrazione comunale per avviare il confronto sulla circoscrizione ferroviaria di Trento, la prima di una serie di «iniziative di informazione e confronto con le comunità e la cittadinanza interessate - aggiunge Gilmozzi - al fine di pervenire successivamente all'elaborazione di una progettazione quanto più condivisa possibile e definitiva». Lo studio dovrebbe fornire elementi aggiuntivi sullo sviluppo del traffico ferroviario fino al 2030.

La Provincia sa bene che ci sono forti resistenze e contrarietà al progetto non solo da chi è contrario al tunnel del Brennero e ai progetti di alta velocità e alta capacità, come i No Tav, ma anche da amministratori e categorie preoccupate per

l'impatto dell'opera sul territorio. Quindi quindi cercare di costruire il massimo di condivisione sulla nuova ferrovia prima di proseguire con il progetto è una necessità e l'obiettivo è riuscire a completare il percorso di confronto entro quest'anno per poter passare poi a una progettazione definitiva. È chiaro che non si può prescindere dalle nuove tratte della ferrovia che passano dal Trentino e portano a Verona se si vuole dare un senso alla realizzazione del traforo del Brennero, che è già in fase di realizzazione e che il commissario governativo del tunnel prevede che sia operativo dal 2026. Per questo le circoscrizioni di Trento e Rovereto sono definite «prioritarie» anche se non hanno ancora i finanziamenti assicurati. Visto che le tratte d'accesso trentine sono costituite in sostanza da due lunghe gallerie per un totale di 32 km è chiaro che non sarà breve neppure la loro realizzazione. L'obiettivo dichiarato da Facchin è quello di riuscire a realizzare «le tratte di accesso di Trento e Rovereto tra il 2028 e il 2030».

L.P.



I 36 km si estendono da Trento Nord fino a Marco