

**FERROVIA**

Due serviranno per la rampa di risalita delle merci in uscita dalla galleria di 12 km. «**Ri-ambientalizzazione**» La stazione provvisoria interrata sarà poi abbandonata

«Sicuramente non vi saranno nuovi collegamenti carrabili tra via Brennero e via Maccani». Lo scavo sarà avviato da Mattarello Sud: 2,5 milioni di inerti da portare via

# Ex Scalo Filzi: «Ci sarà un grande parco»

*L'assessore Facchin: «E tra Nassiriya e Canova i binari saranno sei»*



L'area dell'ex Scalo Filzi a Trento Nord, verso il cavalcavia di Via Caduti di Nassiriya, dove sarà realizzata la stazione interrata provvisoria (foto D. Sartori)

L'assessore alla mobilità, Ezio Facchin

**DOMENICO SARTORI**  
d.sartori@ladige.it

Cancellate dalla vostra testa l'immagine della mega-stazione ferroviaria all'ex Scalo Filzi: è figlia di un vecchio progetto di Rfi-Rete ferroviaria italiana (anno 2009), definitivamente messo nel cassetto, quello che prevedeva, una volta accantonato quello originario in Destra Adige, di by-passare il capoluogo con una lunghissima galleria da Lavis nord (zona Sornello) ad Acquaviva. Oggi, la nuova progettazione in corso d'opera prevede 12 chilometri di circonvallazione ferroviaria per le merci tra il cavalcavia di Via dei Caduti di Nassiriya a Trento Nord e Mattarello Sud: un'opera che ha senso se si trascina dietro, come Rfi, Provincia e Comune hanno concordato, l'interramento per 2,5 chilometri della binari della linea storica del Brennero nel tratto cittadino. Alla vigilia del primo coinvolgimento pubblico delle Circostrizioni e della cittadinanza (con un webinar previsto per oggi alle 18), l'ingegner **Ezio Facchin**, assessore alla mobilità e alla transizione ecologica, partecipazione e beni comuni, spiega come sia destinato a cambiare il pezzo di città attorno all'ex Scalo Filzi, areale di proprietà del Comune

**IL NODO CANTIERI**

Il progetto di Rfi è più o meno pronto. Delicata è la parte della cantieristica per la quale vogliamo sentire le circoscrizioni  
**Ezio Facchin/1**

che, con le permutte immobiliari in corso con la Provincia, sarà alla fine destinato a passare nella mani di Rfi. **Qual è la prospettiva per la zona dell'ex Scalo Filzi, assessore Facchin?** «Secondo il mio pensiero, quella di diventare un grande parco. Lì, sarà realizzata una stazione provvisoria come servizio per i viaggiatori che, durante i lavori dell'interramento, transiteranno in galleria. Alla fine, la stazione provvisoria interrata sarà coperta e abbandonata, salvo che non si pensi poi di recuperarla ad altri usi. La parola chiave, per l'ex Scalo Filzi, è ri-ambientalizzazione. Lì, passa anche il rio Lavisotto, che scorre tra la futura stazione e la Trento-Malé: diventerà una canale affiancato da un viale pedonale e da una ciclabile. **Visto che non sarà toccato il cavalcavia di**

**Via Caduti di Nassiriya, come cambieranno i collegamenti tra via Brennero e via Maccani?**

«Si svilupperanno nell'ambito dei progetti sulle aree ex Carbochimica ed ex Sloi. Sicuramente non vi saranno nuovi collegamenti trasversali carrabili: basta strade che portano auto. Saranno collegamenti per la mobilità ciclo-pedonale». **Nel tratto dell'ex Scalo Filzi, fino al sottopasso di via Fratelli Fontana, resterà la ferrovia della Trento-Malé a cielo aperto. Cosa cambierà a monte del cavalcavia?** «Ci saranno due binari in più degli attuali, per la risalita delle merci in uscita dalla galleria: da meno 10 metri, dal cavalcavia ci sarà una progressiva risalita, fin oltre la zona Magnete e il capannone del Comune, fino al viadotto di Canova». **Quindi ci saranno sei binari...** «Sì, in quel tratto saranno sei, la barriera ferroviaria aumenterà e vanno creati uno-due collegamenti trasversali ciclabili». **Come indicato nelle linee guida del Comune sull'impatto urbanistico del grande progetto integrato?** «Sì, ma le linee guida sono un'analisi, non la soluzione. Indicano un metodo di lavoro per la comunità di Trento. **Attenzione, il progetto non è delegato a Rfi. Con Rfi c'è una collaborazione**

**USO DELLE AREE**

Dobbiamo arrivare a un terzo protocollo tra Rfi, Provincia e Comune per definire l'uso delle aree liberate dall'interramento  
**Ezio Facchin/2**

**tecnicamente, ma il contenuto dell'interramento è un problema da affrontare nell'ambito della dialettica con i cittadini.** **A che punto siete con il passaggio di proprietà dell'area ex Scalo Filzi?** «C'è una intesa preventiva con la Provincia da formalizzare, che prevede lo scambio con l'ex Atesina e lo Scalo di Roncafort. Ma non è di mia competenza». **Come si svilupperanno i rapporti tra Comune, Rfi e Provincia?** «Acquisito che la circonvallazione va in galleria, sotto la regia di Rfi con le prescrizioni di Provincia e Comune, dobbiamo arrivare, ci stiamo lavorando, ad un terzo protocollo d'intesa». **Su che cosa in particolare?** «Per l'interramento ci vorranno anni, ma intanto va definito l'uso delle

aree, chi fa cosa. Prevedo uno-due anni per definire il protocollo». **Il precedente governo Conte 2 aveva scelto Paola Firmi quale nuovo commissario straordinario del Corridoio del Brennero, linea Fortezza-Verona. È già operativa?** «No, manca ancora un decreto di nomina». **Quando sarà pronto il progetto di Rfi di nuova circonvallazione?** «Ci stiamo lavorando. Per gli aspetti progettuali puri, siamo più o meno pronti. Delicata è la parte relativa alla cantieristica su cui vanno preventivamente coinvolte le circoscrizioni. Le soluzioni fin qui proposte non sono soddisfacenti». **Lo scavo della galleria inizierà da nord o da sud?** «Da sud, perché è più problematico portare via il materiale da nord, dal cuore della città. E la previsione è di 2,5 milioni di m<sup>3</sup> di inerti». **Una montagna di materiale di scavo: dove finirà?** «È allo studio una soluzione per ridurre al minimo i trasporti». **La galleria di Martignano è di poco superiore ai 3 km. Qui la galleria è lunga quattro volte tanto...** «Ma la sezione delle gallerie ferroviarie è di circa 65 metri quadri, quella stradale di 140, più del doppio».

Facchin a Legambiente: «Intervento di recupero»

## Oggi il confronto pubblico con il progettista di Rfi

Il webinar è proposto dalla Circostrizioni di Povo e Villazano, le più interessate dal progetto di circonvallazione ferroviaria che prevede 12 km in galleria sotto la collina est, tra Trento Nord e Mattarello Sud. Il titolo dell'evento online (si può accedere dal sito del Comune), oggi alle 18, è: «La circonvallazione ferroviaria: il primo tassello della città che cambia». Dopo l'introduzione del sindaco **Franco Ianeselli**, interverranno l'assessore alla transizione ecologica e alla mobilità, **Ezio Facchin**, e il responsabile del progetto ferroviario, l'ingegner **Giuseppe Romeo** di Rfi. Ci fu una prima ipotesi progettuale di Rfi, anno 2003, che prevedeva la circonvallazione (lotto 3 delle tratte di accesso al tunnel del Brennero) in Destra Adige: una proposta bocciata dalla Provincia. Poi Rfi propose (2009) un lunghissimo tunnel dal Sornello (tra Lavis e San Michele all'Adige) ad Acquaviva: anche questo progetto è stato accantonato. E negli ultimi anni, con il lotto 3A, Rfi si è concentrata sul progetto di by-pass ferroviario di 12 km oggetto dell'odierno webinar pubblico. Nei giorni scorsi, il circolo di Trento di Legambiente, con un documento, ha proposto: «Il modo corretto di procedere è di preparare un progetto di fattibilità tecnica ed economica per più tracciati», ricordando anche la soluzione originaria di una mega galleria in Destra Adige tra Zambana e Marco. L'assessore Facchin commenta: «Non si può tornare indietro di vent'anni. Se si facesse la Destra Adige, quella si sarebbe un'alta velocità ferroviaria che taglierebbe fuori la città anche per la linea viaggiatori, e non si potrebbe più fare l'interramento. Il nostro è un vero intervento di recupero, anche ambientale».

**TRENTO NORD**

La spa si farà carico del progetto di bonifica sotto i binari ferroviari

## Aree inquinate: Rfi sarà coinvolta

È uno degli aspetti più delicati: l'inevitabile collegamento tra il grande progetto integrato, con la circonvallazione della linea ferroviaria del Brennero per le merci, e la bonifica delle aree inquinate di Trento Nord. Una questione aperta, da decenni. E ancora irrisolta. Il sindaco **Franco Ianeselli** l'ha spiegato nei giorni scorsi su *l'Adige*, dopo avere incontrato i privati proprietari (le società Mit, Tim e Imt raccolte nel Consorzio di bonifica e sviluppo di Trento Nord): «L'idea è quella di raccogliere attorno ad un tavolo tutti i soggetti interessati e, rispetto al grande progetto ferroviario, valutare quale sia il migliore utilizzo delle aree, quanto c'entrano e quali funzioni potrebbero ospitare». L'assessore alla mobilità e alla transizione ecologica, **Ezio Facchin**, presente all'incontro con i proprietari (gli imprenditori Tosolini, Albertini e Dalle Nogare), spiega che il tentativo è proprio quello di cogliere l'occasione del



I binari che a Trento Nord separano le aree ex Sloi ed ex Carbochimica

progetto ferroviario per cercare di risolvere una volta per tutte anche la questione della bonifica delle aree ex Carbochimica ed ex Sloi. L'impatto del progetto è ine-

vitabile, perché i sei binari (gli attuali più i due nuovi per le merci) ci passano in mezzo. E proprio il tratto tra le due aree sarà in trincea, perché i binari saran-

no di nuovo a piano campagna più a nord, oltre la zona Magnete. «So» spiega l'ingegner Facchin «che Rfi si fa carico del progetto di disinquinamento della parte di sedime ferroviario interessato dal progetto». Ed il resto, le due aree inquinate inserite nel Sin (Sito di interesse nazionale)? «È da vedere» risponde l'assessore «se si trova un metodo che funziona per disinquinare il tratto sotto i binari, si può pensare di utilizzarlo anche per le due aree. Ma serve trovare una condivisione tra tutte le parti. L'obiettivo del Comune è chiaro: quelle delle aree inquinate di Trento Nord è un babbone da togliere». C'è anche da valutare chi paga la bonifica? «Certo, ma prima va definito come fare l'operazione, poi si valuterà chi la paga». C'è il rischio che il nodo inquinamento ritardi il grande progetto ferroviario? «Lo scavo partirà da sud» risponde Facchin «quindi c'è tutto il tempo per progettare la bonifica». **Do. S.**