

## FERROVIA

La pubblicazione del piano commerciale di Rfi, con la indicazione del quadruplicamento per 2,5 km fino a Roncafort, ha fatto aumentare le preoccupazioni

Il presidente della circoscrizione Centro storico Piedicastello: «Trento nord e Gardolo subiranno anni di disagi per i cantieri, per poi avere l'impatto di 400 treni al giorno»

# Circonvallazione, aumenta l'allarme

*Claudio Geat: «La novità è il raddoppio dei binari fino all'interporto»*

Che ne sarà di Trento nord, di corso Brennero, via Bolzano, Gardolo, durante e dopo i lavori di costruzione della circonvallazione ferroviaria? Dove e come sarà gestita la montagna di materiale scavato per realizzare i 12 km di bypass il galleria a doppia canna sotto la collina est? Come sarà gestito lo sbocco a Mattarello sud, per il raccordo con la linea storica? Sono solo alcuni dei quesiti, per ora senza risposta, che cittadini e istituzioni, a cominciare dai consigli delle circoscrizioni interessate (Gardolo, Centro storico Piedicastello e Mattarello) si stanno ponendo con insistenza. La risposta arriverà dal progetto di Rfi-Rete ferroviaria italiana, la cui presentazione è annunciata a breve. Ma qualche abbozzo di risposta sono chiamati a darlo, da subito, anche il sindaco **Franco Ianeselli** e l'ingegner **Ezio Facchin**, per una vita tecnico delle ferrovie e oggi assessore alla mobilità e alla transizione ecologica del Comune di Trento. Risposte attese già dal con-

fronto di stasera al Parco della Predara (ne riferiamo a lato). La circoscrizione Centro storico Piedicastello, presieduta dall'ingegner **Claudio Geat** (Pd) è la prima ad essere uscita allo scoperto, con un documento, approvato il 13 agosto, che "smonta" l'ipotesi progettuale condivisa da Rfi, Provincia e Comune, e chiede, tra l'altro, di «proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città e non penalizzare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorate notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni, a fine lavori, quasi fossero cittadini di serie "B"». Il fatto è che proprio nei giorni in cui Geat e colleghi mettevano nero su bianco rilievi critici e preoccupazioni sulla grande opera, Rfi rendeva pubblico il proprio piano commerciale aggiornato (*l'Adige* ne ha dato conto il giorno 12 agosto). E qui, alla lettura del documento, i dubbi della circoscrizione hanno trovato conferma e, anzi, si sono moltiplicati. «Le ho trasmesse anche al sindaco» spiega Geat «la pagina 248 e quelle seguenti del piano di Rfi». La pagina 248 è quella in cui Rfi fa una descrizione sommaria del progetto di circonvallazione di Trento (accesso al Brennero lotto 3). Sommaria ma sufficiente ad alimentare allarme. Per quello che dice e per quello che non dice. «La circonvallazione di Trento (...) ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex scalo Filzi, da cui ha origine la galleria di Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna» si legge nella scheda di Rfi. «Quando venne in circoscrizione» ricorda il presidente Geat «l'assessore Facchin ci spiegò che il quadruplicamento della linea, dallo scalo Filzi, sarebbe terminato in zona Magnete, dove ci sarebbe stato il raccordo con la linea storica. Ora, invece, Rfi mette per iscritto che ci sarà un raddoppio dei binari per 2,5 km fino all'interporto. Tant'è che nella scheda tecnica si precisa che la circonvallazione sarà di 15 km. Tutto torna: 12 di galleria, 0,5 di raccordo a Mattarello e 2,5 a Trento nord. Questo vuol dire che Trento nord e Gardolo subiranno anni di disagi per i cantieri, per poi avere l'impatto di 400 treni al giorno in transito». Il timore è reale, perché le barriere possono mitigare il rumore, meno le vibrazioni, soprattutto dei convogli merci.

Quanto a quello che Rfi non dice, Geat è esplicito: «Ovvio che non sia contemplato l'interramento nel tratto del centro città, ma il progetto di Rfi non cita né il Nordus (potenziamento della Trento-Malé), né la stazione ipogea provvisoria all'ex scalo Filzi. Andreotianamente, a pensar male vien da dire che il ragionamento di Rfi è il seguente: a questo pensate poi. Volete la stazione interrata, per poi fare l'interramento? Fatevela! Noi pensiamo solo alla circonvallazione».

Il Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza), che prevede **950 milioni** di euro per la circonvallazione ferroviaria, ha imposto una accelerazione sui tempi dell'opera, che il decreto legge 77 del 31 maggio ("decreto semplificazioni") ha fatto propria: l'approvazione del progetto, redatto da Italferr, da parte di Rfi, costituisce variante urbanistica al Prg. Si va di fretta, quindi, perché l'opera va realizzata entro il 2026. «In origine» spiega Geat «l'assessore Facchin aveva prefigurato 10-12 anni di lavori, dicendo che l'80% dello scavo sarebbe stato realizzato da sud. È evidente che ora, per rispettare i tempi, si dovrà scavare almeno metà del materiale (stimiamo un milione dei 2 milioni di metri cubi previsti) da nord». Per gestire il materiale di scavo, si pensa anche di utilizzare le aree inquinate di Trento nord, ex Sloi ed ex Carbochimica. **Do. S.**



L'imbocco dell'ex scalo Filzi a Trento nord, zona strategica per la circonvallazione ferroviaria e l'eventuale interrimento dei binari (foto Pedrotti)

## DIBATTITO

Stasera confronto con il sindaco e Facchin al Parco della Predara

## L'impatto della grande opera

Se davvero è impraticabile la riproposizione di progetti alternativi (bypass in Destra Adige e galleria lunga dal Sornello, Lavis, ad Acquaviva), uno dei primi temi da affrontare sarà quello della mitigazione dell'impatto della grande opera ferroviaria, in particolare a Trento nord e nella zona di innesto della galleria, dall'ex scalo Filzi. Realisticamente, nel documento critico sulla grande opera, la circoscrizione Centro storico Piedicastello se ne è fatta carico, proponendo al sindaco e alla giunta comunale che «nel tratto cittadino di galleria e all'aperto siano adottati sistemi di mitigazione del rumore e vibrazioni comunemente utilizzati, secondo le migliori tecnologie conosciute». In particolare, la richiesta è che «gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai li-

miti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in comune di Trento». Sono aspetti tecnici di assoluto rilievo cui l'assessore **Ezio Facchin** sarà chiamato a rispondere nella seduta del consiglio di circoscrizione del 14 settembre. Da capire, inoltre, come potrà essere gestito il sovrapporsi di cantieri a Trento nord: nuova officina di Trentino Trasporti, circonvallazione ferroviaria, tramvia, sottopasso per Spini dalla statale 12 del Brennero. Stasera se ne parlerà nell'assemblea pubblica organizzata dal Comitato S.Martino - Buonconsiglio al Parco della Predara (ore 20.30). Al dibattito, moderato dalla giornalista de *l'Adige*, **Chiara Zomer**, intervengono l'ingegner **Paolo Zadra**, il presidente della circoscrizione, ingegner **Claudio Geat**, il sindaco **Franco Ianeselli** e l'assessore alla mobilità, **Ezio Facchin**.



L'area della stazione dei treni e delle corriere

L'accelerazione sui tempi fa prevedere l'uso delle aree inquinate (ex Sloi ed ex Carbochimica) come deposito cantiere

fronto di stasera al Parco della Predara (ne riferiamo a lato). La circoscrizione Centro storico Piedicastello, presieduta dall'ingegner **Claudio Geat** (Pd) è la prima ad essere uscita allo scoperto, con un documento, approvato il 13 agosto, che "smonta" l'ipotesi progettuale condivisa da Rfi, Provincia e Comune, e chiede, tra l'altro, di «proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città e non penalizzare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorate notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni, a fine lavori, quasi fossero cittadini di serie "B"». Il fatto è che proprio nei giorni in cui Geat e colleghi mettevano nero su bianco rilievi critici e preoccupazioni sulla grande opera, Rfi rendeva pubblico il proprio piano commerciale aggiornato (*l'Adige* ne ha dato conto il giorno 12 agosto). E qui, alla lettura del documento, i dubbi della circoscrizione hanno trovato conferma e, anzi, si sono moltiplicati. «Le ho trasmesse anche al sindaco» spiega Geat «la pagina 248 e quelle seguenti del piano di Rfi». La pagina 248 è quella in cui Rfi fa una descrizione