

# Bypass, il Comune rilancia «Galleria Trento 2 da Roncafort a Salorno»

Ieri il confronto a Palazzo Thun: presentate le proposte operative

**TRENTO** Il dibattito pubblico sulla circonvallazione ha fatto tappa ieri in consiglio comunale. Andrea Pillon, che del percorso partecipativo è il coordinatore, ha illustrato il lavoro fatto: tanti incontri, tante perplessità raccolte tra i cittadini, ma anche tante proposte di miglioramento della grande opera che saranno poi inviate alla Conferenza dei servizi che ne terrà conto prima di dare il via libera ai cantieri.

Ma Pillon è stato oscurato dall'assessore alla Transizione ecologica Ezio Facchin, che ha annunciato a nome dell'amministrazione comunale la proposta di prolungare il bypass verso nord. Con una nuova galleria, la Trento 2. «Oggi sosteniamo che il bypass che va da Acquaviva a Roncafort può proseguire oltre con una galleria diretta verso Salorno», afferma Facchin. E la soluzione è quella dei «cameroni», che predispongono la circonvallazione di Trento al suo proseguimento. «Dai ragionamenti fatti con Rfi e Provincia — spiega l'assessore — abbiamo convenuto di rivalutare lo studio del 2009 per la galleria di Lavis, una galleria diretta tra Salorno a San Donà, collegata con il bypass». Questo permetterebbe di lasciare inalterata la linea storica: «E tutta la faccenda dei tanti treni che passerebbero su Gardolo — osserva Facchin — viene a cadere». Prima sarà però necessario realizzare il primo lotto — quello della circonvallazione — e solo in una seconda fase si prederà in considerazione la prosecuzione della



galleria che arriverà fino a Salorno attraverso la stazione di Lavis, assicurandosi anche una nuova linea di finanziamento che non rientrerà nel Pnrr: «Questo presenterà il Comune di Trento alla Conferenza dei Servizi — assicura l'assessore — per ottenere parere favorevole».

Ma il Comune, ancor prima della conclusione del dibattito pubblico che a giorni farà il punto sulle criticità, annuncia anche altre proposte operative. «Il Comune ha già messo insieme iniziative interessanti — assicura Facchin — perché come abbiamo sempre detto l'obiettivo è quello di migliorare il progetto e studiare tutte le soluzioni utili per ridurre l'impatto dell'opera sulla città». Tra le ipotesi di intervento, quello sulla parte dell'imbocco a sud della circonvalla-

zione: «Alcune aree previste per cantieri e depositi a ovest della linea a Mattarello non saranno occupate, perché è stata individuata un'area di 11 mila metri quadrati nella zona del depuratore. E anche vicino alla villa Bortolazzi — spiega l'assessore — sulla base di un'intesa con la proprietà sarà possibile allargare l'area occupata ad est della ferrovia, risparmiando ulteriormente terreno agricolo. Si prevede poi una strada di cantiere — continua Facchin — e la realizzazione di un sovrappasso sulla linea storica per dare servizio a queste aree indipendentemente dalla tangenziale. Questo permetterà anche il recupero del valore complessivo dei terreni alla fine dei lavori».

Altro nodo su cui l'amministrazione avanza già delle

proposte per rispondere ai dubbi sollevati: «La continuità della Trento-Malè. Sarà possibile costruire un percorso provvisorio che arriva fino al terminale e nonostante il bypass la linea continuerà il suo servizio fino a quando non si dovrà intervenire al cavalcavia di Nassyria. Ma solo per un massimo di 12 mesi». Un lasso di tempo che inevitabilmente vedrà come capolinea della Trento-Malè la stazione di Lavis: «Sarà fatto un opportuno studio su come trasportare i passeggeri fino a Trento, ma non ci sarà l'interruzione continua che ci aveva tanto preoccupato». Altri interventi, su Roncafort e sull'area Filzi, con sistemi «collinari» che permettano di far passare i treni sotto la superficie: «Per agevolare la continuità di attraversamento est ovest nella zona nord della città».

L'amministrazione ha così anticipato molti dei dubbi raccolti da Pillon nel dibattito pubblico, proponendo anche alcune soluzioni: «Il percorso è iniziato il 6 dicembre — spiega il coordinatore del dibattito — e terminerà il 19 gennaio. Fin qui si sono svolti sei incontri pubblici e sette tecnici, coinvolgendo oltre un migliaio di persone. E sono stati raccolti 31 quaderni degli attori, i documenti con osservazioni e proposte, oltre alle 200 domande a cui abbiamo dato risposta». Tra i temi maggiormente segnalati al dibattito pubblico quelli sui terreni occupati dai cantieri, alle sorgenti minacciate, al passaggio di molti più treni all'aperto a Trento nord. «Ci sono gruppi come la Rete dei Cittadini che propongono soluzioni alternative, altri che propongono il potenziamento della linea attuale. Si terrà conto di tutto — promette Pillon — e la relazione conclusiva arriverà sul tavolo della Conferenza dei Servizi».

**Donatello Baldo**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'opera



● Il bypass ferroviario che toglierà il passaggio dei treni dal capoluogo è inserito nel più ampio intervento legato al tunnel di base del Brennero

● La ferrovia entrerà in galleria a nord di Trento, nella zona di via Brennero, per poi uscire circa 12 chilometri più a sud, nella zona di Mattarello