



MOBILITÀ

È previsto un gruppo di lavoro che entro sei mesi ne valuti poi la fattibilità con un'analisi costi-benefici. All'ex Scalo Filzi stazione provvisoria e cantiere, ma basterà scavare in profondità fino a 9 metri, non 19 come nel primo progetto

Interramento ferrovia: accordo da trovare entro febbraio

Il protocollo è pronto, ma manca la firma del ministro Delrio

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

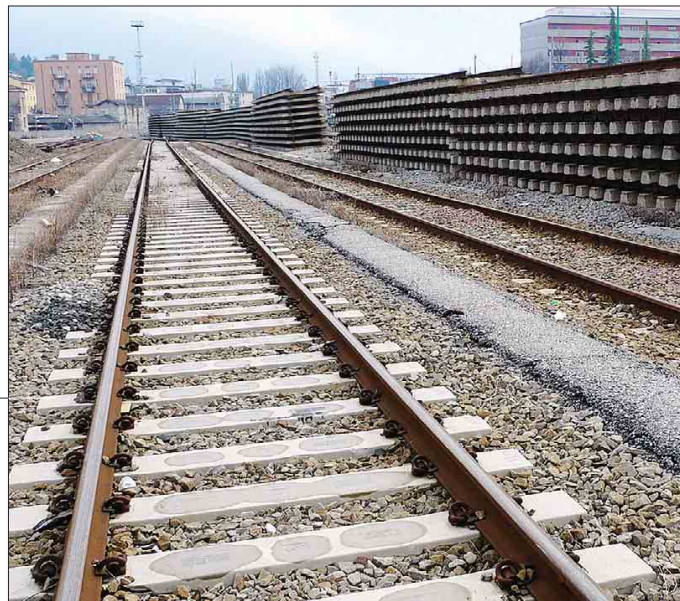
Un accordo tra gli enti da chiudere nelle prossime settimane. Poi, sei mesi di approfondimenti tecnici per valutare la fattibilità dell'interramento della ferrovia del Brennero nel tratto che attraversa la città di Trento. Nessuno lo dice pubblicamente, ma il 4 marzo, giorno delle elezioni politiche, è una *deadline* anche per i grandi progetti infrastrutturali, legati all'«Eurtunnel» e al Corridoio del Brennero: progetti, se attuati, destinati a cambiare il volto della città capoluogo. Una *deadline*, perché oggi a Roma c'è un interlocutore ritenuto «affidabile», il ministro **Graziano Delrio** con la sua «cura del ferro» e il rilancio della rotaia, e non è detto che le condizioni e le condivisioni sui progetti si ripresentino in futuro. Il tema è quello della «tratta di accesso», cioè della circonvallazione in ferrovia della città capoluogo e del possibile interrimento dei binari per circa tre chilometri, tra l'ex Scalo Filzi e via Monte Baldo a Trento sud. Il ministro Delrio, intervenendo a Trento a metà dicembre, ha dimostrato una cauta apertura verso la proposta «ripescata» dal sindaco che pochi mesi prima l'aveva data per accantonata e impraticabile: «L'interramento è un'idea progettuale interessante, non improvvisata: noi» ha assicurato Delrio «ci mettiamo tutta la disponibilità nella valutazione di costi e benefici, in quella che chiamiamo revisione progettuale. Disponibili a sederci e discuterne». Quella disponibilità va però ora messa nero su bianco in un protocollo tra Mit-Ministero delle infrastrutture e trasporti, RfR-Rete ferroviaria italiana, Provincia e Comune di Trento. E siccome contano i fatti, fino ad ora non s'è visto nulla e le parole del ministro sono rimaste tali: nessun accordo, nessuna firma. Al protocollo, in queste

“

L'ingegner Ezio Facchin: «È una soluzione molto lineare, che però presenta una serie di elementi tecnici da approfondire»

”

I binari dell'ex Scalo Filzi, lungo via Brennero, dove si ipotizza di realizzare il cantiere della futura circonvallazione ferroviaria della città e la stazione provvisoria per i passeggeri durante i lavori di interrimento dei binari per tre chilometri, fino a via Monte Baldo, a Trento sud



A MONACO

Pedaggi più cari lungo il Brennero Vertice tra ministri

Di aumento delle tariffe autostradali sull'A22, per ridurre traffico pesante e stimolare il trasporto delle merci su ferrovia, si parlerà lunedì prossimo a Monaco, dove si terrà il «Brenner Meeting». È il vertice convocato dal coordinatore del corridoio scandinavo-mediterraneo della Ue, Pat Cox. Vi parteciperanno i ministri dei trasporti di Italia, Austria e Germania, e i presidenti delle Regioni coinvolte, a cavallo delle Alpi: Baviera, Tirolo, Alto Adige e Trentino. Su incentivi alla RoLa, autostrada viaggiante e tariffe più alte per i Tir, hanno deliberato di recente i presidenti dell'Euregio, a Bolzano, Rossi (Trentino), Kompatscher (Alto Adige) e Platter (Tirolo), assicurando che i ministri italiani e austriaci sono dallo loro parte. A Monaco se ne potrà avere conferma.

settimane, ha concretamente lavorato con determinazione l'ingegner **Ezio Facchin**, il commissario governativo per il Tunnel del Brennero: la stessa determinazione che ha messo nel convincere gli amministratori pubblici del Comune e della Provincia, che il Corridoio del Brennero è «un treno che non si può perdere», una grande opportunità per la città. A che punto siamo, dunque? «Il protocollo è praticamente pronto», risponde l'ingegner Facchin «dobbiamo arrivare alla sottoscrizione entro il mese». Sarà questo protocollo a stabilire, tra i quattro soggetti, i rispettivi impegni, il chi-fa-cosa e in quali tempi, per valutare, come ha detto il ministro Delrio, «costi e benefici» dell'interramento. Sui contenuti, il Commissario governativo si tiene riservato, ma spiega che «sarà individuato un gruppo

di lavoro congiunto tra i diversi attori, per valutare la fattibilità, con un'analisi costi-benefici». La previsione dell'interramento, osserviamo, è già prevista dal Piano regolatore vigente dall'inizio anni Duemila, quando con l'architetto catalano **Buquets** si coltò il sogno del *boulevard*. «Vero» dice Facchin «ma qui, ora, si parla di fattibilità e analisi costi-benefici. L'interramento è una soluzione molto lineare, che però presenta una serie di elementi tecnici che richiedono un approfondimento. L'analisi di fattibilità ci permetterà di dire che si può fare e a quali costi». Il protocollo, perché non sia solo auspici, fisserà una data certa: entro sei mesi il gruppo misto dovrà arrivare ad una conclusione. La cifra fino ad ora indicata è quella che fissa un costo di 400 milioni di euro, per interrare i 3 km di binari,

anziché 800, come preventivato ai tempi del *boulevard*. «È una cifra realistica» riconosce il Commissario governativo «ma è prematuro parlarne ora, perché le cifre vanno collocate alla fine del processo». E il processo è quello che vede, prima, l'apertura del tunnel del Brennero, nel dicembre 2017, e poi la realizzazione del bypass ferroviario di Trento, tra l'ex Scalo Filzi e Mattarello sud. Come annunciato, il minor costo dell'interramento sarebbe assicurato dalla possibilità di realizzarlo a cielo aperto e non «sotto servizio», perché nel frattempo - tre anni, stima Facchin - anche il traffico dei passeggeri sarebbe deviato nel nuovo bypass, utilizzando una stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi. Che sarà strategico, perché lì, a valle del cavalcavia tra via Maccani e via Brennero, sarà

realizzato anche il cantiere della circonvallazione ferroviaria. «Dal punto di vista tecnico» spiega l'ingegner Facchin «la nuova soluzione presenta minori problemi della ipotesi originaria di circonvallazione e di interrimento proposta dall'Università: quel progetto prevedeva di spingersi fino a 19 metri di profondità sotto il piano campagna all'ex Scalo Filzi, ora si parla di 9 metri. Fa una bella differenza, si semplificano molte le cose». Qual è, dunque, la «scalletta» prevista? «Prima l'analisi di fattibilità, poi le autorizzazioni e infine la pianificazione tecnica dell'intervento». L'incertezza però, più che tecnica, è oggi politica. Facchin esemplifica: «Il decreto legislativo 50/2016 sugli appalti prevede il dibattito pubblico sulle grandi opere. Ma un regolamento attuativo ancora non c'è».