

MOBILITÀ

La Giunta provinciale ha approvato il protocollo che sarà firmato martedì a Roma. Entro 180 giorni, chiarezza anche sul bypass ferroviario sotto la collina est

Costi dimezzati rispetto al progetto originario dell'epoca Bousquet. All'ex scalo Filzi la stazione temporanea e il cantiere della galleria: Gilmozzi: «Plauso a Facchin»

Ferrovia: primo ok all'interramento

Accordo per la valutazione tecnica congiunta tra Provincia, Comune, Ministero e Rfi

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Hanno lavorato per mesi, sottracciando, sull'interramento dei binari dall'ex Scalo Filzi a Mattarello e il bypass ferroviario in galleria est di Trento. Vano, però, ogni tentativo di chiedere aggiornamenti in corso d'opera: «Stiamo procedendo, delicato parlarne finché non c'è qualcosa di concreto», la risposta di Mauro Gilmozzi e del Commissario governativo per il Corridoio del Brennero, Ezio Facchin. Da ieri, lo scenario è però mutato. Positivamente. È l'assessore alle infrastrutture e ai trasporti della Provincia di Trento è più che soddisfatto.

A sancire che un primo step è stato compiuto sulla strada di quello che il sindaco di Trento, Alessandro Andreatta, ha definito «un sogno per la città» - la realizzazione dell'interramento di tre chilometri di binari - è la decisione assunta ieri dalla Giunta provinciale. Interpellato, l'assessore Gilmozzi conferma: «Abbiamo approvato il testo del protocollo d'intesa che dà il via agli approfondimenti tra tutti gli enti interessati: Comune, Provincia, Mit (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ndr) e Rfi-Rete ferroviaria italiana. Se siamo arrivati a questo risultato, è gran parte merito del lavoro fatto dall'ingegner Ezio Facchin, lo voglio dire pubblicamente».

Il protocollo d'intesa, che sarà ufficialmente firmato a Roma martedì prossimo, rappresenta una svolta: il passaggio dagli auspici a qualcosa di concreto. Prevede, in una prima fase, la costituzione di un gruppo di lavoro tra Provincia, Comune di Trento ed Rfi che proceda, entro 180 giorni, ad una valutazione di fattibilità tecnica di entrambe le opere: sia i tre km di interrimento della linea del Brennero da Trento nord (rotatoria dei caduti di Nassiriva in zona Tridente) a Trento sud (via Molte Baldo), sia il bypass in galleria sotto la collina est, nell'ambito del «raddoppio» dei binari previsto con il grande progetto del Corridoio del Brennero e l'apertura dell'Eurotunnel nel dicembre 2027. In questo contesto, l'approfondimento tecnico riguarderà la realizzazione di una nuova stazione temporanea a Trento nord (zona ex Scalo Filzi), vero snodo per garantire la realizzabilità dell'interramento a costi - è la stima - dimezzati rispetto al-



L'assessore Mauro Gilmozzi e l'ingegner Ezio Facchin (a destra), commissario governativo del Brennero

l'ipotesi (vedi articolo a fianco) concepita ad inizio anni Duemila con il progetto di boulevard messo nel Prg dall'architetto catalano Joan Bousquet. La presenza di una stazione provvisoria, per garantire anche ai passeggeri, non solo alle merci, il transito nella nuova circoscrizione ferroviaria, permetterebbe infatti di realizzare in tre anni l'interramento a cielo



I binari della ferrovia che attraversano la città (foto Paolo Pedrotti)

aperto - non «sotto servizio» - senza la linea in funzione nel tratto cittadino, con un notevole risparmio di danaro, tempo e disagi. Con il protocollo, Provincia e Comune si impegnano a sostenere i costi di questo primo approfondimento tecnico. L'area dell'ex scalo Filzi, a valle del cavalcavia tra via Brennero e via Maccani, è strategica perché, oltre che la stazione, ospiterà anche il cantiere del bypass in galleria. Una novità della soluzione progettuale è che, rispetto alla proposta di interrimento fatta 14 anni fa dai consulenti dell'Università, dal punto di vista tecnico ci sarebbero meno problemi. L'ingegner Facchin ha già spiegato che «quel progetto prevedeva di spingersi fino a 19 metri di profondità sotto il piano campagna dell'ex scalo Filzi. Ora, invece, si parla di 9 metri. E ciò semplifica molto le cose». Nella prima fase, saranno quindi valutati i costi e i benefici, definendo come si può intervenire. Al Comune di Trento compete affinare lo strumento urbanistico, che già prevede l'interramento.

«È prevista una seconda fase, altrettanto importante» spiega l'assessore Gilmozzi nella quale sarà approfondita la relazione tra i due grandi interventi, interrimento e bypass, e il Pum, il piano urbano della mobilità di Trento, in cui si prenderanno in considerazione progetti come quello del Nordus (l'utilizzo metropolitano della Trento-Malé) e il Ring (la tramvia da e per la collina, ndr) proposta da Campomazzone. Il valore aggiunto della nuova soluzione, infatti, sarebbe, accanto ai minori costi, la possibilità di interrare anche i binari della Trento-Malé. Una rivoluzione per la città capoluogo, che ha avviato la revisione del Prg.

L'ANALISI

Nel 2004, Camagni stimò in 633 milioni l'incremento della rendita fondiaria

Binari sotto terra: capitali privati da coinvolgere

«L'interramento è un'idea progettuale interessante, non improvvisata: noi ci mettiamo tutta la disponibilità nella valutazione di costi e benefici, in quella che chiamiamo revisione progettuale. Disponibili a sederli e discuterne». Lo aveva detto il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio, lo scorso 14 dicembre, intervenendo a Trento con l'amministratore delegato di Rfi, Maurizio Gentile. Ma che si arrivasse al protocollo che sarà firmato martedì a Roma, non era per nulla scontato. Tutt'altro. Perché nella fase di transizione tra un governo e l'altro, le cose politicamente si complicano. E perché l'impegno sull'interramento della linea del Brennero nel tratto cittadino - che vuol dire riciclare risorse anche per Rfi - non aveva la blindatura di legge ottenuta per il rinnovo della concessione di A22 con il decreto fiscale di fine 2017. Sbloccato po-

liticamente, per l'interramento diventa determinante il periglio indicato da Delrio: valutarlo nell'ambito della revisione del progetto di circoscrizione ferroviaria del Corridoio TEN-T (Eurotunnel e Tav-Tac). Il Commissario governativo, Ezio Facchin, da mesi va ripetendo che «questa è una grande opportunità per la città e per il Trentino». Nei prossimi mesi, con l'approfondimento tecnico concordato con Rfi, diventerà decisiva anche la partita finanziaria. Chi pagherà l'interramento? La prima stima indica 400 milioni di costo, importo dimezzato rispetto a quello ipotizzato ad inizio anni Duemila. Ma pur sempre rilevante. L'assessore Mauro Gilmozzi accenna al coinvolgimento di capitali privati, conseguenza della valorizzazione immobiliare portata dal boulevard. Da questo punto di vista, non si parte da zero. Nel 2004, l'analisi di fattibilità tecnica elaborata dai professori Raffaele Mauro e Mario Bonifoli dell'Università di Trento aveva stimato in 788 milioni di euro il costo dell'interramento. Il Comune di Trento (vicesindaco Alessandro Andreatta, oggi sindaco) commissionò uno studio aggiuntivo al professor Roberto Camagni del Politecnico di Milano, che stimò in 633 milioni di euro l'incremento patrimoniale indotto dall'interramento dei tre chilometri di ferrovia: una cifra, pari all'80% dei costi, determinata dal valore degli immobili situati (e ancora da costruire) in prossimità dell'area interessata al progetto. Camagni aveva stimato un aumento della rendita fondiaria del 25% sia per gli edifici esistenti, sia per quelli da realizzare. L'interramento, nella sostanza, renderebbe il territorio qualitativamente più ricco e la città ancora più attrattiva e appetibile.

Do. S.

Provincia | Vigilerà sulla qualità del sistema pubblico

Mobilità sostenibile: nominati i membri dell'Osservatorio

La Giunta provinciale, su proposta dell'assessore Mauro Gilmozzi, ha nominato ieri i componenti dell'Osservatorio provinciale sulla mobilità sostenibile, uno degli elementi centrali della nuova normativa, che ha fra i suoi obiettivi quello di sviluppare una serie di processi partecipativi che possano contribuire alle scelte strategiche in materia di mobilità. L'Osservatorio avrà anche il compito di monitorare la qualità e l'efficienza del sistema pubblico di mobilità e delle altre forme di mobilità sostenibile e di fornire suggerimenti alla Giunta provinciale e alla struttura provinciale competente e i suggerimenti. L'Osservatorio resta in carica per quattro anni. Sono stati nominati: l'ingegner Ezio Viglietti per le associazioni ambientaliste; Alice Rovati per le associazioni di tutela dei consumatori; Paolo Vergnano per le categorie economiche maggiormente rappresentative; l'ingegner Tomaso Bertoli per gli ordini e collegi professionali; Giacomo Pangrazzi per la Consulta degli studenti; Silvia Franchini per l'Azienda sanitaria provinciale; l'ingegner Giuliano Giacomelli per Trentino trasporti spa; Ugo Grisenti per il Consiglio delle Autonomie locali; l'ingegnere Mario Monaco del Servizio opere stradali e ferroviarie; Roberto Andreatta del Servizio trasporti pubblici; Romina Baroni del Dipartimento Territorio, agricoltura, ambiente e foreste.