

INFRASTRUTTURE

Entro il mese il gruppo misto tra Rfi, Provincia e Comune prepara la relazione. Poi, i progetti. Ma la partita vera si gioca sui finanziamenti delle opere

Lettera di Pat Cox al ministro Toninelli che fa chiarezza sul Fondo ferrovia (720 milioni) dell'A22: dovrà essere utilizzato per finanziare le tratte di accesso all'Eurotunnel

Interramento binari da 1,45 miliardi

Importo comprensivo del bypass. Analisi costi-benefici alla stretta finale

L'importo è confermato: bypassare la città capoluogo con 12 km di galleria ferroviaria fra Trento nord e Mattarello sud e interrare i binari storici fino alla zona del quartiere Le Albere costerà tra 1,3 e 1,45 miliardi. È l'esito dell'analisi costi-benefici cui sta lavorando il gruppo misto di tecnici di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Provincia e Comune di Trento. La conclusione dell'analisi di fattibilità economica delle opere legate al Corridoio del Brennero è alla stretta finale. Entro il mese, i lavori dovrebbero essere conclusi con una relazione puntuale di raffronto tra il non fare niente e la soluzione migliore per l'interramento e il bypass: 1 miliardo per la lunga galleria sotto la collina est, il resto dell'importo per l'interramento dei binari nel centro città. La fattibilità tecnica è già invece stata certificata da tempo.

Tutto si tiene, nella grande partita infrastrutturale legata alle tratte di accesso dell'Eurotunnel. Anche la revisione del Prg e, segnatamente, del ripensamento delle previsioni urbani-

Tocca a Fugatti rilanciare l'Osservatorio del corridoio del Brennero

stiche per Corso Nord (via Bolzano e via Brennero) di cui il sindaco ha parlato ieri in Commissione urbanistica. Con l'analisi costi-benefici positiva in mano, a Rfi toccherà la progettazione degli interventi, con la revisione del vecchio progetto di Italferr, anche perché è stata rivista la quota di interrimento a Trento nord, zona ex Scalo Filzi, da meno 19 a meno 9 metri. Soprattutto, il Governo dovrà fare chiarezza sui finanziamenti. Sono due i fronti aperti: quello di Bruxelles, dove la Commissaria ai trasporti Violeta Bulc s'è impegnata a portare dal 40% al 50% il contributo europeo per le tratte di accesso; e quello romano. E qui centra il «tesoretto», il Fondo ferrovia (720 milioni a fine 2018) accumulato dal 1997 da Autostrada del Brennero spa. Nel testo di accordo di cooperazione interistituzionale approvato dal Cipe il 28 novembre, è contestato dai soci locali, ogni riferimento in merito è caduto. Ma al Mit, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è arrivata una lettera di Pat Cox, il coordinatore del progetto Ten-T, il corridoio scan-

dinavo-mediterraneo, che fa chiarezza: i soldi dell'A22 devono essere destinati alla tratte di accesso. Pare quindi che, nella trattativa riaperta per l'affido della gestione in house di A22, sia messo nero su bianco che i 720 milioni accantonati dovranno supportare le future «tratte» collegate all'Eurotunnel, quindi anche il bypass e l'interramento dei binari di Trento. È su questa mancata chiarezza da parte del ministro Toninelli e del premier Conte su questi aspetti che nei giorni scorsi si sono consumate le dimissioni dell'ingegner Ezio Facchin da Commissario governativo per il Corridoio del Brennero. Facchin, al ministro 5Stelle Toninelli, a metà novembre ha consegnato una relazione di 17 pagine che non ha ottenuto alcun riscontro. Per la parte di opere che riguarda il Trentino, Facchin aveva anticipato i contenuti della relazione al Comitato tecnico scientifico dell'«Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero» (ne riferiamo a fianco). Un «Osservatorio», per il quale è in corso di costituzione l'inopoint, che ha di fatto chiuso l'attività prima delle elezioni di ottobre e che tocca ora al nuovo governatore, Maurizio Fugatti, rilanciare, se è vero - come ha pubblicamente dichiarato - che le tratte di accesso del Corridoio del Brennero e le altre opere ferroviarie connesse, anche di collegamento con le valli, sono indispensabili. Do. S.



Una veduta dell'ex scalo Filzi dove è prevista la realizzazione della stazione provvisoria e si procederà ad un tratto di interrimento

IL PROGETTO. L'ultima relazione del Commissario Ezio Facchin all'Osservatorio Brennero, prima delle dimissioni

Linea interrata 200 metri a nord del cavalcavia di via dei Martiri di Nassiriya

Per realizzare l'interramento dei binari e la galleria-bypass di 12 km da Trento Nord a Mattarello sud, sarà necessaria una revisione completa del sistema idraulico dell'area interessata dalle opere. E sarà necessario riprogettare il sistema ferroviario, rispetto all'ipotesi originaria predisposta da Italferr per conto di Rfi. Lo aveva spiegato il Commissario governativo, Ezio Facchin, al Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio per lo sviluppo del Corridoio del Brennero, nell'ultima riunione del 15 ottobre, pochi giorni prima delle elezioni provinciali. Dopo quella seduta, Facchin aveva puntualmente relazionato per iscritto anche al ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, aggiornandolo sull'avanzamento di tutti i progetti (anche per Bolzano e Verona). Il silenzio-disinteresse del ministro ha provocato le dimissioni del Commissario che non è stato ancora sostituito.

Il progetto di Rfi del 2009 aveva previsto una rampa che scendeva fino a -19 metri nel tratto tra il viadotto di Canova e quello di via dei Martiri di Nassiriya. La nuova soluzione, ha ricordato Facchin ai tecnici dell'«Osservatorio», ricordandola con i progetti «Nordus» (raddoppio della Trento-Malé) e «Ring» (utilizzo a tramvia della ferrovia della Valsugana a servizio della collina est) prevede le rampe di accesso nord delle linea storica e della linea merci disposte con la stessa pendenza per arrivare a quota -9 metri già prima del sovrappasso di Nassiriya. Da circa 200 metri a nord del cavalcavia e fino al sottopasso all'altezza del Palazzo delle Albere, la linea del Brennero sarebbe interrata, per garantire i collegamenti trasversali a raso. La Trento-Malé sarebbe raddoppiata tra Canova e Nassiriya, rimanendo in superficie fino all'altezza del campo Coni-Covi, per poi in sotterraneo

arrivare fino al sottopasso del Palazzo delle Albere. Come ricordato a fianco, la fattibilità economica delle opere è fondamentale. Accanto ai finanziamenti europei e nazionali, si cercherà di reperire risorse con la messa sul mercato delle aree «liberate». Facchin ha spiegato al Comitato dell'Osservatorio che sia nell'area ex Scalo Filzi, sia nell'area ex Sit ci sono le condizioni per una mirata valorizzazione pubblico-privata in grado di contribuire ai costi del progetto. Ha inoltre ricordato che sul sedime di superficie dell'attuale stazione ferroviaria di piazza Dante potrà essere realizzata la nuova autostazione per il servizio urbano ed extraurbano. Tempi di realizzazione previsti: circa 15 anni. Per il bypass ferroviario e la stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi, il costo previsto è di un miliardo di euro, di 400-450 milioni per le opere (interramento) dell'ex Scalo Filzi alla zona Albere. Do. S.