

MOBILITÀ

Lo studio del gruppo misto di lavoro, coordinato dall'ingegner Ezio Facchin, è stato consegnato a Rfi, Provincia e Comune. Due gli innesti previsti a nord

Abbassamento dall'area a monte del cavalcavia di Nassiriya, o dalla fermata della Trento-Malé più a nord. Sei mesi per le linee guida urbanistiche e della mobilità

Ferrovia interrata: 1,3 miliardi di costi

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Il cronoprogramma è stato rispettato. L'analisi di fattibilità economica del bypass ferroviario e dell'interramento della linea storica del Brennero nel tratto cittadino, che segue quella sulla fattibilità tecnica, è stata completata. E la prima sorpresa riguarda i costi: più bassi del previsto. La spesa complessiva stimata è di **1,3 miliardi** di euro. Già era chiaro che i costi sarebbero stati di gran lunga più bassi rispetto all'ipotesi Busquets di inizio anni Duemila: all'epoca si ipotizzarono **800 milioni** per interrare i binari per 3 km dall'ex Scalo Filzi a via Monte Baldo, cui se ne aggiunsero, nel 2012, 400 per il progetto Nordus di raddoppio della ferrovia Trento-Malé per farne un uso «metropolitano», ipotizzando una nuova stazione intermodale sull'area ex Sit. Una somma enorme, sommata a poco meno di 1 miliardo per i 12 km di galleria da Trento nord a Mattarello sud.

Che ci fossero vantaggi economici e sui tempi di realizzazione era chiaro per il fatto che la nuova impostazione prevede di realizzare le opere (scavo per l'interramento) non «sotto esercizio», facendo temporaneamente transitare i treni passeggeri nella galleria sotto la collina est, grazie ad una stazione provvisoria sull'ex Scalo Filzi. E nel presentare i risultati del primo studio sulla fattibilità tecnica, lo scorso 11 settembre, si era fornita una prima stima di costo, nell'ordine di **1,4-1,45 miliardi** di euro. Ma il gruppo tecnico di lavoro che ha condotto l'analisi è arrivato ad una conclusione ancora più favorevole, stimando un costo tra **1,27 e 1,3 miliardi** tutto compreso: bypass ferroviario (**880 milioni**), interra-

Positiva l'analisi di fattibilità economica. Importo più basso rispetto al previsto



mento della Verona-Brennero e della Trento-Malé (Nordus). Una prima alternativa, scartata - circonvallazione per le merci e Nordus, senza interramento e stazione provvisoria - costerebbe **1,135 miliardi**. L'analisi è stata condotta dal gruppo coordinato dall'ingegner Ezio Facchin, fino allo scorso dicembre commissario governativo

per le opere di corridoio collegate al Tunnel del Brennero, e formato dagli ingegneri Giuseppe Romeo e Pietro Bruni per Rfi (Rete ferroviaria italiana), Raffaele De Col e Carlo Benigni per la Provincia di Trento e Bruno Delaiti per il Comune capoluogo. L'analisi di fattibilità economica è stata consegnata ai tre enti firmatari del protocollo il 4

febbraio. Per lo sbocco a sud è confermata l'indicazione di far tornare in superficie i binari all'altezza del sottopasso del quartiere Le Albere. Due, invece, gli scenari per l'innesto da nord. La prima soluzione prevede l'abbassamento dei binari, fino a quota meno 9,5 metri, a monte del cavalcavia di via dei Caduti

di Nassiriya, tra le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica. La seconda contempla l'abbassamento a partire da circa **6-700 metri** più a nord, all'altezza della fermata Trento Nord-Zona Commerciale della Trento-Malé lungo via Unterveger.

«Abbiamo finito il nostro lavoro» commenta l'ingegner Facchin «abbiamo ultimato una analisi di tipo parametrico. Tocca alla politica, ora, decidere». La visione di Facchin è nota: «L'interramento della ferrovia è un'occasione irripetibile». Non è un miraggio, anche se solo i miraggi servono a mettere in moto le carovane. Non lo è perché, adesso, è acclarato che queste opere sono tecnicamente fattibili ed economicamente sostenibili. Purché, e qui si apre un largo ventaglio di problemi, ci sia la effettiva volontà politica di farne carico. C'è un problema di finanziamenti, che riguarda in generale le tratte di accesso al tunnel del Brennero. Il coordinatore europeo del Corridoio scandinavo-mediterraneo, **Pat Cox**, ha scritto al ministro **Daniilo Toninelli** per ricordargli che a ciò, alle tratte di accesso, devono essere destinate le risorse (oltre **700 milioni**) del Fondo ferrovia che Autobrennero spa accantona dal gennaio 1998. Ma si sa che aria tira, tra Governo ed enti territoriali, sul rinnovo della concessione di A22. Il protocollo tra Rfi, Provincia e Comune del 17 aprile 2018 è però chiaro: due mesi per riflettere sugli studi consegnati, poi sono previsti 180 giorni per elaborare le linee guida su urbanistica e mobilità collegate alla «colonna vertebrale» rappresentata da bypass e interrimento dei binari. Dall'autorizzazione, sono poi previsti **12 anni** di lavori. Sempre che il Comune (che ha in ballo la revisione del Prg) e la Provincia credano nella riqualificazione urbana che la «visione» di Facchin racchiude.

Il coordinatore

“



Abbiamo finito il nostro lavoro. Tocca alla politica, ora, decidere

Ezio Facchin

La zona di Trento Nord dove è previsto l'interramento dei binari della ferrovia. Un gruppo di ingegneri hanno valutato la fattibilità tecnica ed economica