

FERROVIA

Il presidente della Provincia, Ugo Rossi, e il sindaco Alessandro Andreatta danno il via all'intesa con Rfi-Rete ferroviaria italiana. Realistico l'importo di 350-400 milioni

L'obiettivo è anche la «riqualificazione urbana della città» nell'ambito del corridoio del Brennero. Anche i binari della Trento-Malé sotto terra per un uso metropolitano

Interramento: oggi la firma a Roma

L'ingegner Facchin: «L'obiettivo è appaltare il bypass entro il 2021»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Oggi, a Roma, presso la sede di Rfi-Rete ferroviaria italiana spa, il presidente della Provincia, **Ugo Rossi**, accompagnato dall'assessore alle infrastrutture **Mauro Gilmozzi**, e il sindaco **Alessandro Andreatta**, firmeranno il protocollo d'intesa per la «riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona Brennero». Per Rfi, la firma in calce sarà quella dell'amministratore delegato **Maurizio Gentile**. Il testo del protocollo è stato approvato dalla Giunta provinciale venerdì scorso e dalla Giunta comunale di Trento nella seduta di ieri mattina. L'intesa (vedi l'Adige di sabato 14 aprile) pone le basi per il futuro interrimento della linea del Brennero nel tratto cittadino, con contestuale realizzazione del Nordus, il progetto di trasformazione in metropolitana della Trento-Malé. Gli approfondimenti fin qui fatti hanno suggerito che è meglio procedere per stralci, concentrando l'attenzione sulla parte centrale del lotto 3, che riguarda Trento, anche perché il bypass di Rovereto sotto lo Zugna è



Dal cavalcavia di San Lorenzo, i binari ferroviari che attraversano la città (foto P. Pedrotti)

La valenza del progetto



La città di Trento potrà avere una struttura coerente per progettare il suo futuro

L'ingegner Ezio Facchin

molto più problematico. Il protocollo stabilisce tempi certi e procedure (vedi articolo a fianco) per arrivare ad una decisione che non sarà solo una scelta di ingegneria ferroviaria, ma una grande occasione di ripensamento dello sviluppo di Trento. «La definizione delle modalità di realizzazione di questa parte del tracciato» si legge nella delibera della Giunta provinciale «dovrà essere considerata e inserita da subito nel progetto più ampio di revisione del contesto della mobilità cittadina, volto a recuperare spazi alla vivibilità. Ciò consentirà di procedere con un lavoro congiunto, coerente e coordinato, considerando le esigenze della comunità locale, per la revisione e innovazione della mobilità urbana e le necessità di procedere con il corridoio del Brennero».

Il Coordinatore governativo del corridoio del Brennero, l'ingegner **Ezio Facchin**, che guiderà il «gruppo di lavoro paritetico» che Provincia, Comune e

Rfi costitueranno entro quindici giorni, spiega: «Vi sono pochi e chiari concetti da tenere presente. Primo: sarà un lavoro impegnativo che durerà otto-nove anni per la circonvallazione e tre per l'interramento. E va compreso che è un intervento utile alla città e al territorio, indipendentemente dall'orientamento di chi è al governo delle amministrazioni. Secondo: se, nell'anno previsto, faremo un buon lavoro sulla fattibilità, la città Trento potrà avere una struttura coerente per progettare il suo futuro». Cosa vuol dire? «Faccio un esempio» risponde Facchin «se si vuole fare la funivia del Bondone, la si potrà inserire in un contesto preciso, definito». E il terzo concetto? «Riguarda il Nordus, che sarà pure interrato: ci sono tutte le possibilità» aggiunge Facchin «di riqualificare una serie di aree, ridefinendo le fermate, con un confronto che coinvolge pubblico, privato, operatori commerciali, istituzioni scolastiche...». Il coordinatore del Corridoio del Brennero conferma l'importo di 400 milioni, per interrare la ferrovia: «A 100 milioni a chilometro, 350-400 milioni sono una cifra realistica». L'interramento, giocoforza, sarebbe realizzato una volta ultimato in bypass ferroviario di 12 km da Trento nord a Mattarello sud. Facchin non si sbilancia sui tempi, ma spiega: «In due anni la progettazione esecutiva della circonvallazione potrebbe essere pronta, per andare in appalto nel 2020-2021. Prima si parte, prima si finisce».

BRENNERO

Il nodo dello Zugna

Ok per Trento, no per Rovereto

La galleria di Trento, 12 km tra l'ex scalo Filzi ed Acquaviva, è un punto fermo del progetto di raddoppio della ferrovia del Brennero nell'ambito del corridoio europeo Ten-T. Lo è anche perché non presenta insormontabili problematiche di tipo idrogeologico. Assai più complesso è invece «bucare» il monte Zugna per bypassare Rovereto. Nell'area della Marzola, lo studio di Rfi ha preso in considerazione la presenza di 634 sorgenti e 1.373 pozzi. Per la galleria sud del lotto 3, sotto lo Zugna, i problemi sono dovuti alla probabilità elevata di intercettare venute idriche per la conformazione carsica delle rocce. Sono problemi evidenziati nelle sedute dell'Osservatorio sul corridoio del Brennero (cui il 27 marzo è stata presentata l'ipotesi dell'interramento della ferrovia) che hanno suggerito di prendere in considerazione, per il tratto sud del lotto 3, altre soluzioni alternative. Per la città capoluogo, l'ingegner **Giuseppe Romeo** di Rfi ha evidenziato all'Osservatorio che l'interramento dei binari presenta elementi di complessità, anche se non interferirà con l'edificato. Sarà realizzata una stazione provvisoria all'ex scalo Filzi, ma anche la stazione della Trento-Malé dovrà essere spostata a Trento nord. La previsione è che per 8-9 anni, il tempo necessario a realizzare bypass ferroviario sotto la collina est, lo stesso servizio di oggi non potrà essere garantito. Altro aspetto da considerare è che il fermo della linea storica alla stazione di Trento interesserà anche la linea della Valsugana. A fine novembre, all'Osservatorio, il dirigente del Dipartimento infrastrutture della Provincia di Trento, **Raffaello De Col**, aveva annunciato che questa primavera sarebbe stato aperto un Infopoint dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero. Do. S.

LO STUDIO

Rfi ci sta, ma i costi a carico esclusivo di Provincia e Comune

Fattibilità: un anno di lavoro

«L'interramento della ferrovia tra l'ex scalo Filzi e via Monte Baldo è possibile: lo studio ci dirà a quali condizioni, valutando costi e benefici» spiega l'ingegner **Ezio Facchin** che coordinerà il «gruppo di lavoro paritetico» formato da tecnici di Rfi, Provincia e Comune di Trento, che sarà istituito entro 15 giorni. Nella protocollo d'intesa che viene firmato oggi a Roma, si ricorda l'obiettivo del lotto 3 del corridoio del Brennero: «la realizzazione, anche per fasi, della tratta compresa tra gli abitati di Trento e Rovereto, con la realizzazione di shunt per evitare l'attraversamento dei rispettivi abitati per il transito delle merci». L'aggiornamento del progetto preliminare del 2009 ha previsto una riduzione dei costi, con l'abbandono della galleria tra Trento e Lavis e della stazione internazionale di Trento. L'intesa cita anche il Nordus, la previsione del raddoppio e del prolungamento della ferrovia Trento-Malé. Quel progetto fu concepito dallo stesso Facchin: «Sarebbe costato oltre 400 milioni di euro» dice l'ingegnere. Con l'interramento nuova versione, realizzato a cielo aperto, i costi sarebbero dimezzati. Così come si risparmierebbe per il Nordus. In una prima fase, il gruppo di lavoro dovrà predisporre una studio di fattibilità che preveda una stazione provvisoria nell'ex scalo Filzi, a meno 9 metri, «idonea a permettere il raccordo con la nuova circonvallazione merci di Trento e con la collocazione ipogea della stazione storica di Trento, il tutto sulla base del Progetto della circonvallazione di Trento predisposto da Rfi, dello studio di fattibilità della

rilocazione della linea storica a quota ribassata nel tratto cittadino per 2,5 km, predisposto dall'Università di Trento e dello studio Nordus predisposto dalla Provincia». Lo studio dovrà fornire «una adeguata analisi costi/benefici». Nella seconda fase, nei mesi successivi, saranno definite le «linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di Trento, articolato per i servizi su ferro e su gomma dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano urbano della mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del piano provinciale della mobilità». Dovrà inoltre definire le «linee guida per lo sviluppo di un piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria anche quale base per un eventuale concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica delle aree interessate dal progetto». L'intesa stabilisce toccherà a Provincia e Comune corredare lo studio del nuovo sistema ferroviario di Trento, di «una reale ed attendibile stima dei costi inerenti il recupero delle aree, dei fabbricati e delle infrastrutture, nonché dei costi per le operazioni connesse al finanziamento del progetto nel suo complesso, con esclusione del progetto della circonvallazione ferroviaria per la quale andranno predisposti i soli costi differenziali». Rfi firma, ma chi si accolla i costi è chiaro: «Le spese per l'elaborazione del piano di assetto per il sistema ferroviario di Trento ed eventualmente di concorsi di idee e di progettazione, sono ad esclusivo carico di Provincia e Comune». Do. S.