

È la tua città.
E' unica.
E' su iPad.

yzRMP
Scaricala gratis da iTunes!

Trento

TRENTINO GIOVEDÌ 10 AGOSTO 2017 | 12

■ **Indirizzo**
via Sanseverino, 29 - Trento
■ **Centralino** 0461/885111
■ **Fax** 0461/235022

■ **Abbonamenti** 0471/904252
■ **Pubblicità** 0461/383711
■ **Radio Taxi** 0461/930002
e consms 340 9949655

È la tua città.
E' unica.
E' su iPad.

yzRMP
Scaricala gratis da iTunes!

■ e-mail: trento@gioialetrentino.it

MOBILITÀ / IL FUTURO DEI TRASPORTI

«Tav, l'interramento in città si può fare»

Parla il commissario governativo Facchin: «Basta con i veti. Serve responsabilità, per Trento è un'occasione straordinaria»

di **Gianpaolo Tessari**

► TRENTO

«Quella dell'interramento della ferrovia ad alta velocità è un'occasione straordinaria per la città di Trento. La possibilità di realizzare il tratto della Tav con queste modalità non è mai stata così concreta come in queste settimane. Ora però non facciamo scherzi. Vi è un solo pericolo: quello dei veti incrociati che finirebbero per dilatare oltre misura i tempi del suo realizzo». Scandisce bene le parole Ezio Facchin, commissario governativo per il Tunnel del Brennero. A Facchin, dal gennaio dello scorso anno, il ministro Delrio ha affidato la delicatissima partita delle ferrovie ad alta velocità/alta capacità.

L'infrastruttura ferroviaria, il suo sviluppo nel tratto trentino con ricadute comprensibilmente epocali sul trasporto delle merci delle persone, è tornata prepotentemente alla ribalta dopo l'annuncio del sindaco Alessandro Andreatta. Quale? Che l'interramento della ferrovia nel tratto cittadino ora è possibile, a metà del costo che si era detto in origine. Dai 700 milioni di euro a 350. Come? Grazie ad una stazione provvisoria a nord della città, durante l'interramento dei binari. A fine lavori la stazione tornerebbe a guardare la statua del Dante, ma i treni non sferraglierebbero più in superficie.

Ingegnere Facchin, i maligni sentenziano che il tema della Tav/Tac sia buono per rimpolpare le esangui cronache ferragostane.

«Non è così. C'è un recente documento finanziario del ministero dei trasporti, intitolato "Connettere l'Italia" e l'idea espressa dal sindaco Andreatta è coerente con la raccomandazione del Governo. La partita del collegamento è europea, non procrastinabile, ma soprattutto è legata ad una serie di infrastrutture, di grande



Il sindaco ha accelerato sulla Tav

“ A settembre a Confindustria una giornata per spiegare il progetto e raccogliere osservazioni

importanza per la città e non solo, destinate a rimanere in stand-by sino a quando non si fa chiarezza definitiva sul tracciato. Il progetto Rfi prevedeva un passaggio in galleria,



Ezio Facchin, commissario governativo per il tunnel del Brennero

nella collina est, con entrata al Tridente ed uscita all'Acquaviva. Quello resta per le merci». **Lei anche oggi è a lavoro nel suo ufficio a Roma, con davanti un'agenda bella fitta.**

«Ho visto nei giorni scorsi il sindaco di Verona, a fine mese ho un incontro con i sindaci altoatesini interessati al tracciato, ovvero quelli da Ponte Gardena a Fortezza. E, a metà

settembre, abbiamo in programma una giornata di confronto su alta velocità/alta capacità: si svolgerà a cura di Confindustria, a Trento. Spiegheremo il progetto e raccoglieremo le osservazioni degli industriali».

Il sindaco Andreatta ha introdotto l'idea di una stazione provvisoria allo scalo Filzi.

«Questo è un passaggio che infatti offre nuova luce a tutto il progetto. Si tratta di aprire il cantiere Busquets, ma senza i treni. Lavorare con il contemporaneo passaggio dei convogli ha costi e, soprattutto tempi, lunghissimi: lo si è fatto a Torino, col passante di Porta Susa, e ci sono voluti 20 anni».

I dubbi sono legati alla grande mole di finanze necessarie per l'interramento no?

«No, non è una questione di risorse, e se vuole nemmeno

tecnica, ma di compattezza. L'aspetto più importante è quello di non rimanere invischiate nei veti incrociati. Delle divisioni politiche e dei gruppi antagonisti».

E' verosimile coprire i tre chilometri cittadini, dallo scalo Filzi alle Albere, in tre anni di lavoro?

«Sì, basta guardare quanto velocemente sono andati i lavori di interrimento dei binari a Lavis. Hanno fatto tutto in tre mesi. Le capacità tecniche ci sono tutte. L'unico neo, se si vuole, è che si fa una stazione provvisoria allo scalo Filzi i passeggeri che scendono o salgono a Trento, dovranno fare i conti con questo disagio. Prendere magari dei bus. Ma disagi di due o tre anni, per avere poi la stazione definitiva dove è ora e senza più il passaggio in superficie dei treni in città».

Con questo progetto forte su cui ora si punta, dovrà per forza di cose attendere anche il "metro" cittadino, il Nordus.

«Beh sì, sarebbe sciocco avere un binario in superficie ed uno interrato. Per questo occorre stringere i tempi su questo passaggio, visto che a cascata si porta appresso altre decisioni».

Lei punta soprattutto sulla necessità di coesione.

«Sì, questa è una partita sui cui si gioca il futuro del territorio. Serve responsabilità da parte di tutti. L'orientamento ora mi pare ben impostato: se si riesce a definire questa parte del progetto potranno esserne liberati molti altri che hanno un riferimento diretto a questa scelta strutturale. La scelta del passaggio interrato in città, permetterà di mettere in movimento altre energie. Ci sono opere e progetti che girano intorno al capoluogo: la loro collocazione cambia a seconda dell'interlocutore perché manca questa decisione fondamentale. Con questo approccio inizia una nuova stagione per Trento».