

L'INTERVISTA

Entro dicembre, una bozza del protocollo di intesa tra Comune, Provincia e Ministero. Una base su cui costruire un masterplan della mobilità per almeno due decenni

«Il bypass ferroviario rientra tra le opere infrastrutturali in project review, da rivedere, motivandole». E interrare i binari è coerente con la nuova programmazione statale

Facchin: «Un nuovo corso per la città»

Il commissario del corridoio del Brennero: «L'interramento della ferrovia è fattibile»

DOMENICO SARTORI

Se c'è un concetto che accompagna il dibattito aperto dalla proposta, rilanciata dal sindaco di Trento, di interrimento della ferrovia del Brennero nel tratto cittadino, in coincidenza con la realizzazione del bypass in galleria del corridoio infrastrutturale Ten-T tra Helsinki e La Valletta, questo è la «prudenza». Prima di tutto per non «bruciare» sul nascere un'idea che in queste settimane sta muovendo i primi passi. È prudente è anche l'uomo chiave in questa partita: l'ingegner **Ezio Facchin**, l'ex amministratore di Trentino Trasporti, padre del Nordus, oggi commissario straordinario del Governo per le tratte di accesso del corridoio del Brennero. «In questa partita» dice Facchin «bisogna usare il passo dell'alpino, non quello del bersagliere». Avanti, dunque, con gli approfondimenti - politici, tecnico-progettuali e finanziari - e la costruzione di un consenso «arguto» sul territorio, attorno all'idea. **Ingegnere Facchin, vista dal suo osservatorio, che è quello del Governo, come valuta la riproposizione dell'interrimento della ferrovia nei tre chilometri centrali della città capoluogo?** «Siamo molto interessati all'iniziativa del sindaco, che ha trovato - ho letto - immediato appoggio in Provincia. C'è una buona convergenza. Importante è mettere sul piatto l'interesse del territorio e della città». **Tecnicamente è fattibile? Ed è plausibile che per alcuni anni, provvisoriamente, anche i passeggeri transitino in un galleria di 12 km?** «Sì, tecnicamente è fattibile. E non vedo limiti per il transito



dei passeggeri in galleria. Il problema, invece, è quello di approfondire una serie di elementi che stanno dietro la proposta. Il pregio della proposta è che il sindaco riprende un'idea di 15 anni fa, che scontava le difficoltà di realizzazione sotto esercizio, mettendola in insieme alla circoscrizione ferroviaria. Ne ho parlato anche con l'assessore Biasioli. È sufficientemente fattibile». **Quali sono i temi da approfondire?** «Ne parlerò con Rfi. E ne parleremo in un convegno in settembre, a Trento. Si è aspettato 15 anni per dire che la cosa è inte-

ressante. Ora, in 15 giorni, non si raccolgono i frutti». **È realistico che si arrivi ad un protocollo d'intesa sul bypass-tratta di accesso e interrimento, tra Comune, Provincia, Ministero e Rfi entro dicembre?** «Sì, entro dicembre una bozza di protocollo potrebbe essere fattibile. Un progetto di questo tipo mette in ordine un sacco di altre cose». **Cosa intende dire?** «Che questa suggestione del sindaco che lega circoscrizione e interrimento, diventa la base per costruire un masterplan della mobilità che impegna la città per almeno due decenni. Con

questo punto fermo, si potrà poi ragionare di Ring, di dove piazzare la stazione di partenza della funivia del Bondone, di tutto il resto. Si parla di lungo periodo, un concetto che va rispettato, anche se poi qualcosa va fatto anche a breve». **Quali saranno i prossimi passaggi?** «Vanno fatti i conti con il Mit (il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, ndr) e con Rfi. Ricordo che sono cambiati i criteri di pianificazione delle opere, che vanno individuate sulla base dell'allegato al Documento di economia e finanza del Governo. La Legge Obiettivo è stata



L'ingegner Ezio Facchin, commissario per il corridoio del Brennero

superata. Come spiegheremo nel convegno di settembre, le nuove opere vanno inserite in un contesto territoriale, devono essere motivate e le ricadute dimostrate. E il bypass ferroviario rientra tra le opere in project review, da rivedere, motivandole». **E l'interrimento è coerente con questa nuova impostazione programmatica?** «Direi proprio di sì. Il sindaco ha colto questa novità». **Per l'interrimento si dovrà puntare su una pluralità di finanziamenti: Stato, Unione europea (per le tratte di accesso), il tesoretto pro-ferrovia di A22...** «È presto per parlarne, ora. Prima, l'accordo sulla proposta». **A che punto è la revisione del progetto della circoscrizione ferroviaria?** «A livello di progettazione preliminare, con alcuni punti critici da superare. L'idea dell'interrimento porterà a qualche variazione progettuale da parte di Rfi. Sono convinto che faremo delle cose estremamente inte-

ressanti, che da una "disgrazia", com'è da alcuni considerato il raddoppio della ferrovia del Brennero, possa nascere una opportunità». **Nel 2026, il completamento del tunnel del Brennero. Negli anni successivi le tratte di accesso. Poi, l'interrimento. I tempi sono lunghi. E intanto?** «Se la proposta del sindaco è accolta, sarà il fondamento della mobilità del futuro, su cui poi costruire il resto della casa». **Un'idea che coglie due piccioni con una fava...** «Tre, in realtà: il boulevard di Busquets, l'interrimento della ferrovia e del Nordus e la stazione nel cuore della città. E a costi più bassi. Il Nordus (uso metropolitano della Trento-Malé, ndr) è stato concepito perché non si aveva idea di quando sarebbe partito il bypass ferroviario. Ora, progettare assieme le due opere è un valore aggiunto. Aspettare, a volte, non fa male! Per Trento, si può attivare un nuovo corso».

INTERRAMENTO

E il consigliere Salizzoni: «Così si rischia di congelare il Prg»

Merler: «Una chimera d'agosto»

«Avevo raccolto con soddisfazione il fatto che il sindaco, nel dibattito di marzo in Consiglio, avesse archiviato il progetto di interrimento, spiegando che la scala economica, altissima, lo rendeva impronunciabile» dice l'ingegner **Alberto Salizzoni**, consigliere di maggioranza del gruppo «Insieme Trento», nella passata consiliatura presidenziale della Commissione urbanistica. Salizzoni è perplesso. Aveva visto positivamente l'archiviazione del progetto di Busquets perché, spiega, «è stato un fattore di cristallizzazione e rallentamento, che ha irrigidito tutti i ragionamenti sulla città. Ora, mi pare si torni indietro. Rischiamo di nuovo di ritrovarci a ragionare sui tempi lunghi, e ciò non aiuta la formazione di un nuovo Prg, che deve essere rapido e incentrato quasi completamente sul Nordus, quale spina dorsale della città. Capisco» aggiunge il consigliere che da poche settimane ha lasciato il Pd «che il Consiglio comunale, che ha la competenza sul Prg, è destinato da anni ad un ruolo residuale. Ma c'è di che preoccuparsi, se il confronto è solo sui giornali. Pure del Nordus, da realizzare in superficie, non si sa più nulla. Anche se ora la scala economica per l'interrimento è minore, le preoccupazioni restano. La visione di Busquets era straordinaria, se si fosse potuto metterla in



Andrea Merler (Civica Trentina)



Alberto Salizzoni (Insieme Trento)

CRITICO
Poco credibile, dopo quasi 20 anni che se ne parla senza averlo realizzato, che lo si ritiri fuori ora

Andrea Merler

PREOCCUPATO
Le preoccupazioni sono relative sia ai tempi che ai finanziamenti dell'opera infrastrutturale

Alberto Salizzoni

campo. La crisi economica, che ha ridotto i margini di manovra di Provincia e Comune, ha reso tutto più difficile. Le preoccupazioni sono relative sia ai tempi che ai finanziamenti».

«Ad ogni modo» considera Salizzoni «aspettiamo di vedere i dati economici e tecnici. Una proposta di metodo, però, la voglio fare: perché non pensiamo a un progetto speciale per

la mobilità complessiva del capoluogo, concreto e con tempi certi, coinvolgendo la Provincia, che dia garanzia di un impegno continuo nel tempo?». **Andrea Merler**, capogruppo di Civica Trentina, è sferzante: «Quando il sindaco è in affanno, fors'anche a causa del caldo di Ferragosto, tira fuori questi grandi progetti, inattuabili economicamente. La stessa cosa fu fatta con il Val, il progetto dei veicoli automatici leggeri che sarebbe costato 900 milioni di euro. Quando» aggiunge Merler «non si danno risposte ai problemi concreti, come la sicurezza e i ritardi nelle concessioni edilizie, si lanciano chimere di questo tipo. L'idea dell'interrimento, di per sé, è positiva, ma servono le risorse per attuarla. Mi pare poco credibile, dopo quasi vent'anni che se ne parla senza averla realizzata, che la si ritiri fuori ora». **Renato Tomasi**, consigliere del Cantiere civico democratico, dell'interrimento della ferrovia s'è fatto un'idea particolare. «Per me» dice «la proposta è positiva, ma va ben valutata tecnicamente. A mio avviso, la cosa migliore sarebbe far passare nella galleria sotto la collina est non solo le merci, ma anche i passeggeri, in modo da riservare la linea attuale tra Trento e Rovereto ad uso metropolitano, per ridurre l'impegno delle auto».

La critica | Che ne è delle altre opere cittadine?

Claudio Cia: «L'interrimento è positivo, ma niente fantasticare»

Per **Claudio Cia** (nella foto), l'interrimento della ferrovia è un «sogno di mezza estate» del sindaco Andreatta. Il consigliere provinciale di Agire-Gruppo misto, interviene ricordando il suo ruolo di candidato sindaco nel 2015: «Avevo portato avanti l'idea di una città "normale", senza manie di grandezza, dei piccoli passi fatti uno dopo l'altro». «Boulevard, Nordus, Smart city... tutti nomi altisonanti di progetti evanescenti» scrive in una nota Cia «che molto poco hanno dato di concreto agli abitanti di Trento e che invece molto piacciono al centrosinistra trentino e al sindaco Andreatta. Sono i frutti di una politica che ha il vizio di fantasticare, quando il momento richiederebbe più che mai di tenere i piedi ben saldi a terra». Nel merito, il consigliere provinciale osserva: «Il progetto di interrimento è legato alla realizzazione del TAV nella tratta Verona-Monaco, quindi non riguarda solo la città di Trento, di sicuro non dipende dalle voglie estive del sindaco, ma interessa un'infrastruttura ben più estesa. Agire per il Trentino guarda positivamente ad un eventuale interrimento della tratta cittadina ferroviaria, ma con un pelo



di realismo evita di utilizzare argomenti di interesse nazionale e transnazionale, quantomeno in attesa di poter analizzare l'intera opera ed il suo effettivo impatto sulla popolazione trentina. Se con il dimezzamento dei costi l'interrimento della ferrovia costerà «solo» 350 milioni e «non è più un sogno» per il primo cittadino, che ne è di tutte le altre opere cittadine, dalla bonifica dell'ex Sloi, alla sistemazione di Piazza Mostra e delle aree dismesse a Trento nord, alla funivia per il Monte Bondone?».