

Facchin: «Il tram col Recovery può essere realtà già nel 2027»

Il futuro dei trasporti. L'assessore alla mobilità del capoluogo illustra come cambiano tempi e modi del progetto: «Dovrà arrivare assieme al bypass ferroviario, altrimenti la città si troverà spaccata in due. Tracciato di 6 chilometri, 150 passeggeri»

GIANPAOLO TESSARI

TRENTO. La tramvia cittadina spiegata da Ezio Facchin. L'ingegnere oggi è assessore alla mobilità in Comune ma ha svolto il ruolo di commissario governativo per il Tunnel del Brennero. Progetto di cui è poi diventato consulente per la Provincia.

Facchin, la notizia dell'inserimento nel Recovery Plan del bypass ferroviario cambia di molto la prospettiva per la città.

Il Recovery è un provvedimento nazionale. Abbiamo saputo che il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento è stato inserito dentro la parte che riguarda Rfi, per noi è stata una bella soddisfazione. Si tratta del riconoscimento del lavoro fatto in questi anni.

Una svolta vera e propria.

Si perché questa è una discussione che si protraeva da molto tempo, rischiava di diventare una chimera. Attenzione, non c'è ancora la certezza assoluta perché il Governo è chiamato ora ad approvare il Recovery, ci deve essere anche l'ok dell'Europa. Se così non fosse si dovrebbe tornare ad un piano che fa riferimento ai fondi ferroviari dell'Autostrada, un percorso molto più lungo. Ma se tutto verrà confermato in questi termini ci troveremo a dovere fare le corse per portare a termine l'opera entro il 2026/2027. Dobbiamo farci trovare pronti ed accelerare la prima fase del progetto integrato.

In cui avrà spazio quel tram sui cui punta forte il sindaco laneselli ma che lei già in passato ha ipotizzato. Che infrastruttura sareb-



• La linea del tram andrà da Spini di Gardolo a piazza Dante collegando in modo nuovo la periferia nord

HANNO DETTO



«
Soddisfatto nel vedere
due giunte distanti
politicamente
ma unite sui progetti
Ezio Facchin

be rispetto, per capirci, al treno della Trento-Malè?

Un tram ha un ordine di distanza di servizio di 3/400 metri, tra una fermata e l'altra. Mentre la Trento-Malè, pur con un servizio ravvicinato come Spini-Trento Nord, è sui 7/800 metri, forse un chilometro. Lì si attua un servizio regionale sub-urbano mentre il tram ha un servizio puramente urbano. La realizzazione della tramvia darebbe una fisionomia cittadina a quella che oggi è una periferia scomposta.

Ci riassume quello che sarebbe il percorso di massima del tram?

Partirà da Spini, dagli attuali insediamenti industriali di quella zo-

na. Scenderà in via Brennero attraverso la nuova rotatoria che si farà per superare la Trento-Malè, per arrivare in piazza Dante, dove si fermerà. In tutto circa sei chilometri. A bordo potrebbero trovare spazio circa 150 persone, a seconda della composizione. Ma il dimensionamento farà parte dell'approfondimento del modello trasportistico che svilupperemo con l'applicazione del Pums. Perché nel frattempo sta andando avanti lo studio del Piano urbano della mobilità sostenibile. Per averlo serve un anno ma ci sono anche delle consegne intermedie.

Nella messa a punto del progetto del tram che tipo di tecnologia

scegliere?

Ci sono tante possibilità, la scelta verrà fatta una volta delineato il modello di servizio. A quel punto ci sarà un concorso che deve fornire un progetto chiavi in mano. Una realizzazione che dovrà tenere conto ed interagire con la modalità del traffico. Che sarà collegato con tutto il sistema semaforico. Le soluzioni non le definiamo oggi, in via preventiva perché c'è una forte evoluzione in questo tipo di tecnologia che può cambiare da un anno all'altro. L'importante è definire il ruolo che dovrà svolgere quel mezzo di trasporto.

Si parla di un investimento di circa 100 milioni di euro a fronte del miliardo per il bypass dei Trento. La tramvia diventerebbe necessaria?

Le cifre sono in quell'ordine, anche se non completamente definite. E sì, la tramvia dovrà vedere la luce assolutamente assieme al bypass. Altrimenti in quel periodo non si riuscirà a garantire la continuità tra nord e sud nel momento in cui si procederà con l'interramento della linea storica della ferrovia. Sono lavori che comporteranno la messa fuori servizio dell'attuale stazione dei treni, in piazza Dante. Il tram è fondamentale per poter fare quest'opera.

Ora c'è la possibilità di avere un risultato concreto

Sì e la città si merita, dopo tanti anni, una spinta forte sul piano del recupero di una sua parte, con una scelta di questo tipo. Giovedì ho preso atto con soddisfazione di un fatto: nonostante si siano sedute attorno al tavolo due giunte dall'orientamento politico diverso si è vista la volontà di concorre assieme sui progetti. Tutto questo a vantaggio dei cittadini.