

FERROVIA

L'accelerazione imposta dai tempi del Recovery Plan: 950 milioni in arrivo

TRENI

Il raddoppio della ferrovia nell'ambito del Corridoio del Brennero, prevede due fasi: nella prima, la realizzazione, entro il 2026, della circonvallazione sotto la collina est (12 km tra Trento nord e Mattarello sud), che dovrebbe essere finanziata (900-950 milioni di euro) con il Recovery Plan, con una stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi (nella foto); nella seconda, l'interramento dei binari per 3 km nel tratto cittadino (350 milioni di euro).



TRAMVIA

Come opera funzionale al grande progetto di interrimento, ed in prospettiva strategica per la nuova mobilità cittadina, la giunta comunale punta sulla realizzazione della tramvia tra Spini e piazza Dante. Ipotesi di costo: 100 milioni di euro. Il sindaco Franco Ianeselli ha chiesto alla Provincia di coinvolgere, come soggetto attuatore, Trentino Trasporti spa, di cui entrambi gli enti sono soci azionisti.



Facchin: circonvallazione entro il 2026

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Ci sono dei grande "se": se il Recovery Plan sarà approvato; se, con la crisi in corso e Matteo Renzi che ogni giorno alza la posta, ci sarà ancora un governo ad approvarlo... Al netto di questi "se", per Trento c'è la grande occasione, quanto a investimenti ferroviari, di passare dalle parole ai fatti. Perché nel Recovery Plan sono stati inseriti i 950 milioni di euro per la circonvallazione ferroviaria dall'ex Scalo Filzi (Trento nord) a Mattarello sud: 12 km in cui far passare in futuro i treni merci. Una mole enorme di risorse che impone ora, e questa una certezza, di correre. Di non perdere un attimo con la progettazione. Lo spiega, all'indomani dell'incontro tra il sindaco Franco Ianeselli e il presidente della Provincia, Maurizio Fugatti, l'ingegner Ezio Facchin, chiamato in giunta per occuparsi di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni. **Assessore Facchin, da una vita si parla di parla dei grandi progetti legati al Corridoio del Brennero, dove lei, per altro, ha avuto un ruolo di primo piano come Commissario governativo. Cosa c'è realmente di nuovo?**

«Mi risulta che, fino ad ora, la maggiore critica riguardava l'immobilismo che ha caratterizzato la città in questi ultimi anni, anche nel confronto con Bolzano (Facchin risiede nel capoluogo altoatesino, ndr). Mi sembra però che i progetti siano stati predisposti e, come spesso accade, qualcuno prepara e qualcuno raccoglie. Noi speriamo di mettere in pratica dei progetti che sono rimasti sottotraccia. Anche la stabilità politica a volte fa la differenza».

Nel Recovery Plan, se sarà confermato, ci sono le risorse per la circonvallazione ferroviaria, non per l'interramento della linea storica nel tratto cittadino, né per il tram da Spini a Piazza Dante.

«L'interramento è un'opera che si colloca nell'arco di 8-9 anni. E non c'è da preoccuparsi adesso dei finanziamenti. C'è tutto il tempo per trovare una soluzione. Cosa fattibile, con 350 milioni di previsione».

Per la circonvallazione, la data limite è il 2026, termine entro cui

L'assessore: «Spostare il traffico merci è una sfida per la città. Dobbiamo correre»



“ Entro quest'anno va approvato il progetto completo, nel 2022 l'opera va appaltata e dovranno partire i lavori

“ Sarà un bene per la città: oggi transitano 70 treni merci al giorno. Con l'apertura del tunnel saranno 130

”

Ezio Facchin, ingegnere ferroviario, è assessore esterno alla transizione ecologica e alla mobilità a Trento

i progetti del Recovery Plan vanno realizzati?

«Sì, per la circonvallazione dobbiamo correre. Per questo dico che avremo invece tutto il tempo di recuperare i 350 milioni per l'interramento dei binari e sviluppare intanto il progetto dal punto di vista urbanistico e funzionale. Si tenga conto anche dell'impatto fiscale dell'opera».

Vale a dire?

«900 e più milioni di risorse per la circonvallazione vuol dire 180 milioni di introiti fiscali per il Trentino, oltre che tutta una serie di investimenti sul territorio».

Qual è il cronoprogramma della circonvallazione?

«Entro il 2021, va approvato il progetto completo, nel 2022 l'opera va appaltata e dovranno partire i lavori».

Credibile che, poi, entro il 2026 siano realizzati 12 km di galleria e la stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi?

«Sì, è una sfida al limite. Ma va accettata, la città deve accettarla. È il momento giusto e ci sono le condizioni per procedere».

Anche il tram non è contemplato dal Recovery Plan...

«Ma per la tramvia c'è un decreto annuale del Mit per il trasporto pubblico di massa. Dobbiamo solo accelerare, avere le carte ordinate. Come Comune cercheremo un accordo con la

Provincia per fare poi la richiesta di finanziamento statale del tram».

Potrebbe arrivare al 100%?

«Sì».

Sarebbe straordinario...

«Ci metteremo il massimo impegno».

Cosa serve? Uno studio di fattibilità?

«Non solo. Serve anche un'analisi della mobilità e del traffico. Dovremo estrapolare i primi dati del Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile, ndr) cui lavora Sintagma. Ci stiamo lavorando, in collaborazione con la Provincia».

È realistico dire che il tram costerebbe circa 100 milioni di euro?
«Se non ho dati in mano, prefe-

rimento non esprimermi. Ma l'ordine di grandezza, coi i veicoli, è quello».

Perché Provincia e Comune non hanno ancora attivato un percorso pubblico e trasparente di informazione e coinvolgimento dei cittadini su questi grandi progetti?

«Per quanto mi compete, i 21 gennaio informerò la commissione urbanistica e mobilità del Comune, con il materiale che c'è, perché molti elementi sono in divenire. Poi, avvierò il confronto nelle circoscrizioni. Entro gennaio, poi, la Provincia dovrebbe attivare il sito dell'Osservatorio sul Corridoio del Brennero, che darà le prime informazioni pubbliche...».

È un passaggio fondamentale, non crede?

«Sì, sono anni che lo attendevo».

Sulla circonvallazione è ripartita la mobilitazione anti Tav.

«Io osservo che la circonvallazione ferroviaria sposta il traffico merci: sarà un bene per la città».

Quali sono i volumi di traffico merci attuali e futuri?

«Oggi transitano in città 70 treni merci ogni giorno. Con l'apertura del tunnel, nel 2029, si salirà a 65 coppie, cioè a 130 treni merci al giorno. Ci sarà un raddoppio».

Lei è assessore alla transizione ecologica. Come concilia questa funzione con i grandi progetti?

«Per anni l'analisi dei progetti dal punto di vista ambientale è stata fatta come azione di difesa dell'ambiente dall'aggressione del progetto e come mitigazione degli effetti. Ma di fronte alle conseguenze dei cambiamenti climatici questo approccio non è più sufficiente. I progetti devono rispondere con un saldo ambientale positivo: una sfida molto difficile perché, oltre ai committenti e progettisti, riguarda anche situazioni di interesse privato ormai consolidato».

Cosa significa?

«Significa che, se per rispettare certi obiettivi assegnati dall'Europa per il recupero di parametri ambientali con diretto effetto sul clima, si dovessero adottare misure più restrittive dei parametri urbanistici, si porrebbe un tema ancora più complesso. Accontentiamoci, per ora, della complessità dei progetti».

Quali sono le maggiori criticità per arrivare a dei risultati concreti?

«Ritengo che gli obiettivi siano ormai largamente condivisi. Ora è necessario adottare un metodo di lavoro che unisca partecipazione, responsabilità e determinazione, ciascuno rispettando il proprio ruolo, sia a livello tecnico, sia a livello politico. Tutti ci tengono a vedere questa città più bella, più servita, più vivibile».

Dunque, è la volta buona...

«Sì, se si lavora tutti nella stessa direzione: tutti i treni merci passeranno in galleria. Si pensi che la circonvallazione ferroviaria di Innsbruck è entrata in funzione nel 1985!».