

MOBILITÀ

La documentazione, aperta dall'Apac, passa ora nelle mani del Navip, il Nucleo di dirigenti provinciali di supporto in materia di coinvolgimento di capitali privati

Nel gruppo di imprese anche Pavimental (Gruppo Aspi), Meridiam e gli studi tecnici Systra-Sotecni e Architecna
L'alternativa: puntare sui finanziamenti del governo

Alstom: ecco il progetto di tramvia

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Il costruttore di treni capofila della proposta Partenariato pubblico-privato da 280 milioni

Alstom Ferroviaria spa vuole "prendere" il tram di Trento. Vuole realizzare la tramvia, garantirne la manutenzione, assicurarsi un corrispettivo, sotto forma di canone di concessione. Si chiama "Ppp", ovvero partenariato pubblico-privato. Detto altrimenti: *project financing* (finanza di progetto), con il quale capitali privati si mobilitano per realizzare opere di interesse pubblico. Il braccio italiano del colosso francese che nel 2000 rilevò Fiat Ferroviaria, non ha perso tempo. Come un treno super rapido, ha presentato alla Provincia un progetto di "Ppp" per realizzare la tramvia di Trento Nord.

L'ha fatto dopo che Comune capoluogo e Provincia hanno sottoscritto un accordo di collaborazione finalizzato alla realizzazione di una "nuova infrastruttura del trasporto rapido di massa a Trento", in pratica la tramvia da Spini al centro storico, con asse via Brennero. Non è un caso che nell'accordo si faccia riferimento al trasporto pubblico di massa: per questo, infatti, il governo è pronto ad aprire il portafogli, a finanziare l'opera, come ha fatto di recente per le nuove linee tramviarie di Firenze.

L'intesa tra Comune e Provincia ha messo nero su bianco il chi-fa-cosa. Al Comune la progettazione della nuova infrastruttura, in collaborazione con Trentino Trasporti spa, la *inhouse* che gestisce il trasporto pubblico locale; alla Provincia il compito di redigere, con un progetto di fattibilità in mano, il piano economico-finanziario dell'intervento. Uno schema di lavoro, con un gruppo misto subito messo all'opera, che va bene nel caso di cui sopra: predisporre un progetto che punti a "pescare" risorse statali. Nel dettaglio, l'accordo prevede tocchi al Comune presentare istanza di ammissione al finanziamento sul fondo del Mims (ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) per il trasporto rapido di massa.

In realtà, l'intesa Provincia-Comune ha lasciato aperta la porta anche ad una seconda possibilità: quella del "Ppp", che Alstom Ferroviaria ha colto con prontezza. Un suo possibile interesse al *business* tramvia era stato anticipato da l'Adige (19 maggio scorso, ndr) e confermato dal sindaco Franco Ianeselli. Il quale, va ricordato, della tramvia di Trento nord aveva fatto una proposta forte in campagna elettorale nell'estate 2020. Lo aveva fatto, il futuro sindaco, con il supporto di uno schema di massima messo a disposizione dallo Studio Sws Engineering.

Adesso, però, c'è il passaggio formale, l'ufficializzazione del progetto Alstom. Il colosso costruttore di treni (sono suoi i Minuetto e i Coradia Jazz in servizio sulla linea della Valsugana e del Brennero) ha depositato, in qualità di capogruppo, la sua proposta di finanza di progetto. L'Apac (Agenzia provinciale per gli appalti e i contratti) ha aperto la busta e fatto la prima verifica sulla correttezza delle documentazioni. Alstom Ferroviaria guida un raggruppamento di imprese di cui fanno parte anche Pavimental spa, società di costruzioni del Gruppo Aspi-Autostrade



per l'Italia che detiene il 99,4% del capitale (socio di minoranza è Astaldi spa), il colosso francese Meridiam, specializzato nel finanziamento di opere infrastrutturali, e, come progettisti, gli studi Systra-Sotecni spa (società del gruppo francese Systra, player a livello mondiale nell'ingegneria dei trasporti e delle infrastruttu-

re) e Architecna, coinvolto nella progettazione della tramvia di Firenze. Quanto all'importo in gioco, si tratta (gli atti depositati sono riservati) di un importo pari a 280 milioni di euro, cifra che comprende la fornitura di tredici tram (costruiti da Alstom) e la realizzazione, oltre che dell'infrastruttura in sede fissa (gli 8 km

di binari tra Spini e la stazione con anello attorno a piazza Dante), anche della officina per la manutenzione dei mezzi. Era stato ipotizzato, in sede di accordo tra Provincia e Comune, di sfruttare la realizzanda nuova officina di Trentino Trasporti, a valle dello stabilimento della Vetri Speciali. Ipotesi valutata e scarta-

ta. Troppe le interconnessioni con la linea del Brennero e, poi, c'è pure un problema di adeguatezza dimensionale della struttura. La nuova officina dei tram, quindi, dovrà essere realizzata nei pressi del capolinea, a Spini di Gardolo.

Con il deposito della proposta a guida Alstom Ferroviaria, il motore del "progetto tram" è ora acceso. Il progetto dovrà essere soppesato, in tutti i suoi aspetti (trasportisci, urbanistici ed economico-finanziari) dal Navip, il Nucleo di valutazione e verifica degli investimenti pubblici della Provincia, che fa da supporto ed assistenza in materia di coinvolgimento dei capitali privati. È coordinato dal direttore generale, Paolo Nicoletti, e ne fanno parte i dirigenti dei settori strategici della Provincia, più i referenti di Cassa del Trentino spa (il direttore generale Lorenzo Bertoli e il dirigente dell'Area progetti e partecipate, Alberto Brandolini). È lo stesso Nucleo di valutazione sul cui tavolo è finita la proposta di partenariato pubblico-privato, avanzata da un gruppo capitanato da Mak Costruzioni, per realizzare un nuovo ospedale nel fondovalle di Masi di Cavalese, in alternativa alla ristrutturazione dell'esistente: questione delicata su cui, a giorni, è atteso il parere del Navip. Che, per quanto riguarda, la proposta Alstom, avrà ora 90 giorni di tempo, prorogabili, per esprimersi. La procedura prevede che, in caso di valutazione positiva, in merito anche alla sostenibilità economico-finanziaria, la parola finale spetti alla giunta provinciale, chiamata a riconoscere l'interesse pubblico dell'opera. A quel punto, la decisione della giunta costituirebbe in automatico variante al Prg e la realizzazione della tramvia potrebbe avviarsi. La proposta di Alstom Ferroviaria sarebbe messa a gara e la garanzia, per il proponente privato, è di poter comunque esercitare il diritto di prelazione. Il canone di concessione è stabilito per remunerare il capitale investito. La scelta della finanza di progetto dovrebbe, sulla carta, accelerare la realizzazione dell'opera. Ma l'esperienza del Not (il nuovo ospedale di Trento sud) suggerisce cautela. Massima cautela.



L'assessore Ezio Facchin



Il dirigente Roberto Andreatta

Tramvia | La scelta tra finanza di progetto e appalto pubblico tradizionale

Occhio ai tassi e ai profili di rischio

Il partenariato pubblico-privato proposto da Alstom Ferroviaria & C? O la via tradizionale, predisposizione del progetto da parte del Comune, in accordo con la Provincia, quindi appalto della tramvia con accesso al fondo del governo che finanzia il trasporto rapido di massa?

«Sarà una valutazione che dovremo fare a tempo opportuno» risponde l'ingegner Ezio Facchin, assessore alla mobilità e alla transizione ecologica del Comune capoluogo «il fatto che sia arrivata una proposta vuol dire che non siamo mai stati fermi, che in questi mesi abbiamo lavorato». Il Comune di Bologna, ad esempio, ha invece scelto la via classica, ed il 6 agosto scorso ha pubblicato un bando di gara europeo per progettare e realizzare la prima linea di tram da Borgo Panigale-Reno al centro storico: 15

km di linea, 334,8 milioni in gara, opera completamente finanziata dal Mims (il ministero, ndr).

Del gruppo misto Comune-Provincia fa parte Roberto Andreatta, dirigente generale del Dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione. Nella scelta tra proposta Alstom e appalto integrato classico, gli aspetti finanziari sono decisivi. «Il differenziale tra il tasso fisso Bei (0,69% il 22 giugno scorso) e il tasso fisso che eventualmente sia proposto (evidentemente in misura maggiore) può trovare giustificazione» spiega Andreatta «solo se ci si trovi davanti ad un consistente trasferimento del rischio in capo ai proponenti, ivi incluso anche il profilo, da valutare, dei rischi da contenzioso che ordinariamente caratterizzano gli investimenti pubblici».

Do. S.