

INFRASTRUTTURE

Le richieste per il Recovery plan: 126 milioni anche per i treni ibridi in Valsugana



Dribbling legislativo per destinare 219 milioni di avanzo a settori in crisi

La giunta provinciale ha approvato ieri mattina il rendiconto dell'esercizio finanziario 2020 da cui si evince che la quota di avanzo di amministrazione che potrà essere messa nel disegno di legge comprendente misure di sostegno all'economia trentina, gravemente minata dall'emergenza Covid, ammonta a 219 milioni di euro. Contestualmente il governatore Maurizio Fugatti ha presentato un emendamento al disegno di legge, che ieri la seconda commissione legislativa del consiglio provinciale ha già iniziato ad analizzare ascoltando la relazione dell'assessore Achille Spinelli (nella foto), che indirizza l'avanzo di bilancio verso gli obiettivi indicati nella proposta; l'emendamento spiega che l'autorizzazione alla copertura delle

spese fino all'approvazione della norma statale che autorizza l'utilizzo anticipato dell'avanzo libero. Finché non c'è il visto della Corte dei Conti infatti quei soldi non possono essere utilizzati. «È un dribbling legislativo - ha ammesso il presidente - ma ci permetterà di guadagnare tempo prezioso per indirizzare gli aiuti ai settori in sofferenza».

Confida anche nel viceministro leghesta, Alessandro Morelli, il presidente della Provincia autonoma di Trento, Maurizio Fugatti, per "portare a casa" oltre 300 milioni di finanziamenti per alcune opere infrastrutturali. Opere che la Provincia assicura di essere in grado di realizzare entro il 2026, in coerenza con l'impostazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza, il Pnrr che il presidente del Consiglio dei ministri, Mario Draghi, illustrerà al Parlamento la prossima settimana, prima dell'invio a Bruxelles.

# Mobilità: cinque opere per 305 milioni

## La Provincia punta anche all'interramento della ferrovia a Pergine

DOMENICO SARTORI  
d.sartori@ladige.it

Un'opera in particolare è una sorpresa: l'interramento della Valsugana a Pergine. Non tanto perché non se ne sia parlato



Per la funivia Trento-Bondone 45 milioni, per il Rolle 36, per i bus elettrici a Trento 25, per le ciclabili 25

to negli ultimi mesi. La richiesta della terza città del Trentino è nota. Se si è interrotto un tratto della Trento-Malé-Marilleva a Lavis, se per il capoluogo si ipotizza di mettere sotto terra i binari della linea storica del Brennero per 2,5 km, tra l'ex Scalo Filzi e il quartiere Le Albere, perché non si può fare altrettanto per un tratto di binari della ferrovia della Valsugana che attraversano Pergine?

a volare alto, ipotizzando 32 progetti, per oltre 2 miliardi di euro di valore. Quali e quante delle ambizioni trentine saranno accolte, lo si capirà a breve. Intanto, però, si spera che porti frutto l'interlocuzione aperta con il viceministro Morelli. Qualche giorno dopo il tour in Trentino, Fugatti ha messo nero su bianco le richieste relative a cinque opere infrastrutturali, ciascuna delle quali accompagnata da una scheda progettuale su caratteristiche, tempi e costi di realizzazioni. Complessivamente, si tratta di interventi per 305 milioni di euro. Un'opera riguarda il collegamento tra San Martino di Castrozza e Passo Rolle. Se ne parla da una vita, non senza polemiche, stante la delicatezza del contesto ambientale. L'obiettivo è ridisegnare ex novo il sistema della mobilità da e per il Rolle: la spesa prevista è di 36

milioni di euro. Un'altra opera è il collegamento funiviario Trento-Monte Bondone, dal costo ipotizzato di 45 milioni di euro. L'inserimento tra le opere eventualmente finanziabili attraverso il Pnrr, nei giorni dell'approvazione del piano guida della Destra Adige, che ha posto le basi urbanistiche per collocare oltre il fiume la stazione di partenza del collegamento, indica che la Provincia ci crede. Resta però aperto il tema della sostenibilità del progetto. Non solo in merito al coinvolgimento di capitali privati (che la Provincia pone come precondizione), ma anche per la necessaria rivisitazione dell'intero sistema della mobilità di accesso alla montagna di Trento. Per il capoluogo, è previsto il rinnovo della flotta dei bus, puntando a mezzi elettrici. Il progetto prevede 25 milioni

Nella Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica" del Pnrr sono previsti gli investimenti per l'idrogeno. Nel settore ferroviario, in particolare per il trasporto passeggeri, dato che un terzo delle ferrovie in Italia è riservato a treni Diesel. L'intervento del Pnrr prevede la conversione verso l'idrogeno delle linee ferroviarie non elettrificate, come la Valsugana fino a Bassano del Grappa. Il progetto include la produzione di idrogeno verde in prossimità delle stazioni di rifornimento, con un sistema di produzione, stoccaggio e utilizzo. (NELLE FOTO: la ferrovia della Valsugana a Pergine e Primolano)

di costo. Tra le opere infrastrutturali, ci sono anche le piste ciclabili, che hanno una doppia valenza: incentivare la mobilità sostenibile, quotidiana, e incrementare l'attrattività turistica del Trentino: per il completamento di quelle strategiche, sono previsti e richiesti 25 milioni di euro. Ma è in alta e bassa Valsugana che si prevedono i maggiori investimenti infrastrutturali: 174 milioni, oltre la metà del volume richiesto. In dettaglio, 53 milioni per il citato interrimento della ferrovia nel tratto che attraversa Pergine Valsugana e 121 per i treni ibridi con l'impiego dell'idrogeno come vettore dell'energia. Che quella dell'idrogeno non sia una boutade, lo conferma il piano nazionale di Rfi-Rete Ferroviaria Italia spa per la mobilità ferroviaria ad idrogeno che suggerisce l'utilizzo di treni bimodali (pantografo e FCH) per i 53 km di tratta tra Borgo Valsugana e Bassano del Grappa, essendo il progetto di elettrificazione della prima tratta (Trento-Borgo) già finanziato. Treni ibridi vuol dire che i mezzi saranno dotati di fuel cells che trasformano l'idrogeno in elettricità per alimentare il motore elettrico.

RECOVERY PLAN Tra le opere inserite le tangenziali ferroviarie di Trento e Rovereto

# Per ora solo la linea del Brennero

L'unica opera che riguarda il Trentino già inserita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), che l'Italia presenterà in Europa entro il 30 aprile per l'utilizzo dei soldi del Recovery Fund, è la realizzazione della **circonvallazione ferroviaria di Trento** e il **bypass di Rovereto** funzionali alla nuova linea ferroviaria del Brennero per l'alta capacità. Non è una novità, perché era stato già confermato dal Governo alla Provincia, ma ora si trova nero su bianco nelle 319 pagine del Piano. Rientra nell'investimento 1.2 «Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa» per il quale sono stanziati 8,57 miliardi della «Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile». Tra le opere necessarie «per aumentare il traffico merci su rotaia e garantire il trasferimento modale dalla strada alla ferrovia nel commercio transfrontaliero» si indica per la linea Verona-Brennero, come opera di adduzione, che

«il tratto che verrà realizzato è la tangenziale di Trento». Poi si aggiunge che: «Fa parte del progetto che comprende il quadruplicamento della linea Fortezza-Verona, il bypass dei centri di Bolzano e Rovereto e la razionalizzazione dei flussi da nord in ingresso al nodo di Verona». «Al completamento dell'intero progetto - si legge nel Pnrr - ci sarà un significativo aumento della capacità dei treni in transito sul raccordo del Brennero (obiettivo 400 treni/giorno). Le altre opere di questo capitolo, che non riguardano direttamente il Trentino, sono relative alla linea Brescia-Verona e Liguria-Alpi. Sempre in tema di ferrovie il Piano parla di miglioramento delle linee regionali, ma con un occhio di riguardo per quelle del Sud e per le aree metropolitane con un maggior numero di passeggeri e pendolari, così come per il rinnovo del materiale rotabile obsoleto. Ma la Provincia di Trento cercherà di dire la sua

perché vengano presi in considerazione i suoi progetti. Anche contando sul fatto che la «Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica» stanziava la bellezza di 57,50 miliardi e ci sta dentro di tutto. Al capitolo «Investimento 3.3: Stazioni di ricarica di idrogeno per il trasporto stradale» (23 milioni). Si cita, ad esempio, la realizzazione di circa 40 stazioni di rifornimento, dando priorità alle aree strategiche per i trasporti stradali pesanti quali le zone prossime a terminal interni e le rotte più densamente attraversate da camion a lungo raggio (es. **autostrada A22 Modena-Brennero**, corridoio Ovest - Est da Torino a Trieste). L'Autobrennero, in effetti, è già impegnata da tempo sul fronte dell'idrogeno. Sebbene nelle 319 pagine non si identifichi nessuno dei 32 progetti presentati a suo tempo dalla Provincia di Trento, come ha riconosciuto ieri l'assessore alle attività economiche e ricerca, Achille



Inserito il bypass di Rovereto

Spinelli, è vero che potenzialmente molti di questi potrebbero rientrare nei capitoli previsti dal Pnrr. Tra questi, ad esempio, i progetti per la realizzazione di nuovi studentati universitari oltre a un corposo capitolo per potenziare i servizi come asili nido e scuole materne per i quali il Piano sollecita gli enti locali ad attivarsi per presentare i loro progetti per concorrere ai fondi.



Tra i progetti ci sono le stazioni di ricarica di idrogeno lungo l'Autobrennero

Lo stesso si può dire per tutto il grande capitolo della digitalizzazione, connessioni veloci e innovazione della pubblica amministrazione e del sistema produttivo che offre enormi opportunità per progetti per lo sviluppo del territorio e anche dei piccoli borghi e del turismo molto rilevanti. Regioni e Comuni sono chiamati ad essere protagonisti. Anche sulla sanità, il Piano

offre molte opportunità per 15,6 miliardi. La Provincia di Trento punta a farsi finanziare il Not. Il Piano punta a sviluppare la rete sanitaria sul territorio e gli «Ospedali di comunità», oltre alle «Case di comunità» per i servizi socio-assistenziali. Ma prevede anche fondi per ammodernare le strutture sanitarie quindi forse anche con un nuovo ospedale. Si vedrà.