

IL FUTURO DEL CAPOLUOGO

Protocolli, nuova stazione e bypass Trento ha paura di perdere il treno

Da 10 mesi tutto fermo sulla ex dogana: bloccato un appalto da 15 milioni per lavori da completare entro 4 anni

TRENTO Pochi giorni fa, il 22 luglio, la stretta di mano e i sorrisi del sindaco Franco Ianeselli e del presidente della provincia Maurizio Fugatti. Freschi di firma del «protocollo» che disegna la Trento del futuro, con una serie di impegni condivisi su nuova stazione dei treni, circonvallazione ferroviaria, funivia per il Bondone. E tante altre partite strategiche collegate. Un patto tra la Provincia e il capoluogo, si è detto, che superando le logiche politiche mira agli interessi della città e di tutto il Trentino.

Ma in Comune, inteso come struttura, qualche perplessità rimane. Perché mentre il protocollo di freschissima firma richiama e conferma impegni precedenti, proprio quei precedenti impegni sono in realtà nelle sabbie mobili dei «vedremo» da troppo tempo. Né averli ribaditi ha impresso alcuna accelerazione: fermi si era e fermi si è rimasti.

Il caso più clamoroso è quello del ripensamento in chiave olimpiadi 2026 della stazione dei treni. Prevede un intervento complesso e articolato, finanziato per 9 milioni di euro dalle ferrovie e per altri 6 milioni dai fondi per le olimpiadi. Quindici milioni sul tavolo ma anche la fretta, ovviamente, di avere tutto pronto entro il 2026 perché altrimenti il contributo dai fondi olimpici non arriva.

Nell'insieme di quel progetto, rientra anche l'utilizzo, almeno temporaneo, dell'area ex dogana e ex sede del Bruno. Lì secondo il progetto delle ferrovie dovranno essere spostati gli autobus, prevedendo anche le colonnine di ricarica per i bus elettrici. Il progetto è stato confermato e «santificato» anche da un protocollo tra Provincia, Comune e Rfi dell'ottobre scorso. Ma in 10 mesi non si è fatto nessun passo concreto, tanto



Provincia
Il presidente
Maurizio Fugatti

che nei giorni scorsi Rfi avrebbe comunicato agli enti interessati che se la situazione non si sblocca in tempi ormai brevissimi, consentendo di avviare la gara di appalto, mancheranno anche i tempi tecnici minimi per poter pensare di finire il restyling della stazione in tempo per le Olimpiadi. E quindi, per essere ancora più chiari, che se non si parte subito, non si partirà mai perché senza quel terzo abbondante di finanziamento, Rfi non può realizzare l'intervento.

Ma quanto profonde siano le sabbie mobili è stato ribadito proprio nei giorni scorsi da

Patrimonio Trentino, società di cui la Provincia è unica azionista e proprietaria dell'ex dogana, che ha presentato il suo progetto per la stessa area che spetterebbe all'intermodalità e ai bus: un palazzo di 12 piani destinato a ospitare uffici provinciali. Come non si può vendere la stessa mela a due persone diverse, non si può nemmeno pensare di realizzare due progetti diversi sulla stessa area, dicono in Comune. Soprattutto se i tempi e le risorse stanziati sono tali da rendere impossibili soluzioni comunque fantasiose come l'interramento della stazione dei bus per lasciare la superficie al palazzo. Senza il nulla osta di Patrimonio Trentino, Rfi non può lanciare la gara di appalto. Senza lanciare la gara immediatamente (e già è tardi con-



Comune
Il sindaco
Franco Ianeselli

siderato che si contava di farlo 10 mesi fa, a ottobre) non si avrà l'ammodernamento della stazione. E tutto questo per il conflitto tra le decisioni della Provincia e quelle di una sua società controllata.

L'altro argomento che genera gravi dubbi in Municipio è il famoso «osservatorio» congiunto di Comune e Provincia sul bypass ferroviario. Lo prevede una delibera comunale del 23 febbraio e è stato inserito anche nel protocollo con la Provincia della settimana scorsa. Ma se il Comune ci crede molto, considerandolo la garanzia per i cittadini sul fatto che il progetto sarà monitorato e seguito col massimo rigore, lo stesso impegno pare non si riscontri da parte della Provincia. Che pare avere interpretato l'«osservatorio»

non come un insieme fisico di tecnici che segua passo passo il progetto, ma come luogo figurato di un periodico scambio di informazioni. Utile anche quello, ma lontano anni luce dall'idea che ne aveva il Comune, alle prese anche con la consapevolezza dei disagi e dei problemi che il cantiere non potrà non generare e che sperava in un organo terzo che fungendo in qualche modo da garante dei cittadini, sgombrasse il campo da qualche veleno nella fase esecutiva. Sta di fatto che a oggi non c'è segnale di convergenza nemmeno su cosa dovrà essere l'«osservatorio». E Trento inizia a pensare di essere in qualche modo vittima dell'antico gioco della politica: quello che di fronte a un problema nomina una commissione o santifica con squilli di tromba un «patto» che rimanda la soluzione a tempi da definire.

Intanto sul fronte bypass va registrata una nuova mossa di «cittadini e comitati contrari alla realizzazione». Che hanno scritto al Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici chiedendo che il progetto venga semplicemente annullato. La loro lunghissima e dettagliata nota elenca le ragioni. Mettendo assieme carenze progettuali e aspetti ambientali, come il rischio di attraversare le aree inquinate di Trento Nord senza una bonifica preventiva e quello di far perdere a Trento 3 milioni di litri d'acqua all'anno per le sorgenti che saranno danneggiate. E poi costi sottostimati, non adeguati ai nuovi prezzari. E, su tutto, un cronoprogramma che già prevede di superare di un anno i tempi di consegna utili per poter ottenere il finanziamento dal Pnrr. Con l'effetto che quei soldi dovrà alla fine tirarli fuori lo Stato.