

Trasporti | Il grande cantiere

Bypass, a rischio le risorse del Pnrr Il Mit: «L'opera si farà comunque»

TRENTO «Indietro non si torna, non si cambia progetto e non si allungano i tempi», così il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, replicava ai detrattori del bypass ferroviario di Trento. Salvini lo aveva spiegato durante i numerosi eventi per sostenere la campagna elettorale del presidente Maurizio Fugatti e lo aveva ribadito in occasione del tour «L'Italia dei Sì», dedicato proprio alle grandi opere.

Tuttavia, più passano i giorni più si fa largo l'ipotesi che la circonvallazione ferroviaria (che vale 1,27 miliardi di euro) venga depennata dall'elenco delle opere finanziate con i fondi del Pnrr. A monte ci sarebbero i ritardi sul cronoprogramma di molti progetti legati ai finanziamenti europei che in linea teorica dovrebbero essere completati entro il 2026, pena il ritiro dei fondi Ue. Ritardi che interessano in particolare le due grandi opere ferroviarie: il Terzo valico (dell'alta velocità Genova-Milano) e il bypass di Trento. A quanto pare nel braccio di ferro con il ministro per gli Affari europei, Raffaele Fitto, il leghista Salvini avrebbe sacrificato l'opera trentina. Trovandosi sull'asse del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, che passa per il tunnel del Brennero, la realizzazione del bypass di Trento resta strategico per l'Ue: perciò ha meno possibilità di impantanarsi nonostante l'uscita (ipotetica) dal Pnrr. Potrebbe essere questo il ragionamento che ha spinto Salvini a difendere il Terzo valico, oltre a un calcolo elettorale. Dal Ministero delle Infrastrutture e dei

**Roma potrebbe «sacrificare» il progetto
L'assessore Facchin: «Rispettare le scadenze»
I No Tav: «Dirottiamo i fondi sulle bonifiche»**

Trasporti confermano che i lavori per la circonvallazione ferroviaria si faranno comunque, «indipendentemente dall'origine dei fondi, su cui ci sono continue valutazioni come per tutte le opere del Pnrr». Alle dichiarazioni del Mit fanno eco quelle della deputata trentina della Lega, Vanessa Cattoi: «A livello parlamentare non è giunta alcuna smentita dell'opera, il governo troverà il modo di realizzarla comunque». Una possibile soluzione potrebbe essere quella di trasferire le risorse per il bypass nel «contratto di programma» sottoscritto tra Ministero dei Trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, che disciplina gli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione tra Rfi e lo Stato. In altre parole i fondi non sono un problema insormontabile.

Ciononostante l'eventualità

di vedere il bypass stralciato dalle opere del Pnrr non fa felice né la Provincia né il Comune di Trento. Il motivo è semplice: nonostante le rassicurazioni è probabile che, senza le scadenze imposte dall'Ue, il cronoprogramma dei cantieri slitti di alcuni anni. Arrivare in vista dell'appuntamento olimpico con i cantieri aperti non sarebbe un gran biglietto da visita, senza dimenticare che il capoluogo dovrà fare i conti con la realizzazione del nuovo polo ospedaliero e universitario (in partenza a inizio 2025). Inoltre, dopo tutte le rassicurazioni arrivate in campagna elettorale, non sarebbe un segnale incoraggiante vedere il Trentino penalizzato rispetto alla Liguria. Dal canto suo Ezio Facchin, l'assessore comunale con delega in materia di transizione ecologica e mobilità, si mostra comunque fiducioso: «Ov-

2026

La scadenza imposta dall'Ue per realizzare il bypass ferroviario

vamente la partita si gioca su un altro livello, tra la Provincia e Roma. L'importante però, è che vengano confermate le risorse salvaguardando le tempistiche, a cominciare dal progetto per l'interramento della linea storica che dovrebbe partire nel 2027 per essere completato entro il 2030». Ad ogni modo l'assessore fa sapere di non aver ricevuto comunicazioni ufficiali in merito allo stralcio dell'opera dal Pnrr: «Francamente non so quanti progetti rispettino le previsioni, se confrontato con gli altri quello di Trento si trovava in uno stato avanzato». Non a caso ieri mattina si è tenuta una riunione fra Provincia, Comune, Rfi e Appa, durante la quale l'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente ha ribadito che le analisi sugli inquinanti non avrebbero conseguenze sulle scadenze imposte dal Pnrr.

Nel frattempo la notizia del possibile stralcio dal Pnrr non sorprende Paolo Zadra, portavoce della Rete dei Cittadini: «Se non si riescono a rispettare le tempistiche l'esclusione è quasi automatica, le proroghe

Zadra
«Non siamo sorpresi, i lavori si devono fermare subito»

Cattoi
«Il nostro governo troverà il modo per realizzare questo progetto»

non sono mai state contemplate». Casomai secondo Zadra il dato più eclatante è che si continuano a rincorrere le scadenze con ripetuti annunci, l'ultimo quello che riguarda l'acquisto delle frese per scavare il tunnel. «La speranza è che i lavori si finiscano senza proseguire con gli scavi, quest'opera non sarà mai finita entro il 2026». Di fatto per i comitati è una «profezia» che si avvera: «Non ci hanno ascoltato, sarebbe stato meglio fermarsi subito senza abbattere edifici e vigneti. Per giunta con la soluzione del tracciato in Destra Adige le merci pericolose sarebbero state portate fuori dalla città, cosa che invece non accadrà». Attualmente Zadra e la Rete dei Cittadini stanno aspettando i risultati definitivi delle analisi sugli inquinanti nell'area dell'ex scalo Filzi: «Continueremo a vigilare, ma ogni giorno questa folle opera incappa in una nuova grana». Non lesina critiche neppure Elio Bonfanti del movimento No Tav: «Ormai è certo che il bypass uscirà dalle opere del Pnrr e la città di Trento dovrebbe essere contenta di questo». Adesso la priorità per Bonfanti è impedire che «la speculazione legata al progetto» prosegua. «Siamo radicalmente contrari, chiediamo che le risorse vengano dirottate sulla bonifica integrale delle aree di Trento nord, compreso l'ex scalo Filzi. Si tratta di un'occasione irrinunciabile — conclude Bonfanti — resta da capire se la politica voglia coglierla o se preferisca portare avanti quest'opera senza senso».

Tiziano Grottolo
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Trento nord

TRENTO Ora è ufficiale. La modifica della norma che mette a disposizione le risorse per le aree inquinate di Trento nord, di fatto spianando la strada allo studio sotto il profilo tecnico e giuridico per l'acquisizione pubblica, ieri è stata pubblicata sulla Gazzetta ufficiale. Un passaggio atteso dopo il via libera a fine ottobre dell'emendamento firmato dalla deputata Vanessa Cattoi (Lega) e ora Roma consegna nelle mani della Provincia i due milioni di euro del Pnrr destinati alle caratterizzazioni che potranno essere utilizzati anche per lo studio di un progetto finalizzato alla bonifica.

La norma cita interventi relativi ai sondaggi, che erano già previsti e «di progettazione di natura specialistica» finalizzati a «individuare le modalità necessarie, sotto il profilo giuridico, tecnico e operativo — ed è questo il punto — per l'utilizzo pubblico delle medesime aree». Piazza Dante e Comune sui



Lavori in corso Operai e mezzi all'opera nei cantieri della circonvallazione ferroviaria, nella zona dell'ex scalo Filzi a Trento

Esproprio aree inquinate Lo studio entro il 2024

C'è la norma, parte l'iter per l'acquisizione pubblica

due siti Sin, non direttamente toccati dalla circonvallazione ferroviaria, hanno già le idee chiare. Il tema ieri mattina era sul tavolo di un incontro tra l'assessore comunale alla mobilità Ezio Facchin, i tecnici della Provincia e del Comune che hanno stilato un cro-

noprogramma. L'idea è quella di accelerare, ma di fatto la modifica della norma è entrata in vigore ieri e quindi ora gli uffici tecnici sono al lavoro per esplorare il mercato e individuare professionisti competenti per stilare lo studio. Si partirà dall'ateneo trentino,

senza però escludere la possibilità di coinvolgere più università. I tempi sono relativamente brevi e si pensa di affidare l'incarico già entro i primi mesi del 2024.

La partita è complessa, non solo sotto il profilo ambientale e urbanistico, ma anche

giuridico. I proprietari delle aree, che hanno in mente progetti ambiziosi, difficilmente accetteranno a cuor leggero di perdere i terreni, anche se permeati da piombo tetraetile, quindi altamente inquinati. E per procedere all'esproprio di un terreno di proprietà di un privato è necessario definire un progetto che abbia un interesse pubblico. L'idea del Comune è di puntare alla rinascita di Trento nord attraverso la bonifica delle aree sulle quali dovrebbe sorgere il nuovo Polo della protezione civile. Resta da capire se l'interesse pubblico di un'opera di questo tipo è sufficiente a giustificare l'espro-

prio, o meglio l'acquisizione pubblica dei terreni dei due siti di interesse nazionale.

Il rischio è di trovarsi nuovamente nella morsa dei ricorsi, come è già accaduto per il Not. Non è semplice. Lo studio dovrà servire proprio a sciogliere i nodi indicando la via, una partita complessa e spinosa che ora passa nelle mani della nuova giunta provinciale.

E la tempistica non è secondaria. È vero, infatti, che il bypass non interesserà direttamente le aree inquinate, passerà in mezzo ai due Sin, ma c'è un dato ormai acclarato: non si può pensare che gli inquinanti non abbiano permeato il terreno anche nelle aree limitrofe, quindi, sostengono i tecnici, la parte interessata dalla circonvallazione dovrà essere bonificata. A questo punto meglio intervenire su tutte le terre interessanti dai due ex siti industriali.

Dafne Roat
© RIPRODUZIONE RISERVATA