

**GRANDI OPERE**

Ieri, summit tecnico. Il finanziamento non è in discussione. Ma la traslazione ad un altro fondo fa temere per l'allungamento dei tempi (e dei disagi) per la città

L'assessore Facchin: «Il termine resta il 2026, le imprese si sono impegnate con una fidejussione». E la bonifica? «Quella a nord della Lidl non incide sui cantieri»

# Bypass: timori per lo stralcio dal Pnrr

## Provincia e Comune: tocca a Rfi dare certezza sui tempi

Se la facciano fuori tra loro, **Raffaele Fitto** e **Matteo Salvini**, ma il *bypass* ferroviario di Trento rimanga lì dov'è, nell'elenco delle opere finanziate dal Pnrr. Lo auspicano Provincia e Comune di Trento. Ieri mattina, sul punto, summit tecnico-politico tra i due enti. Preceduto, la sera prima, da una interlocuzione del riconfermato presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti**, con Rfi-Rete ferroviaria italiana. Dov'è il problema, analizzato ieri dai dirigenti provinciali **Raffaele De Col** (grandi opere), **Roberto Andreatta** (ambiente e trasporti) ed **Enrico Menapace** (Appa-Agenzia per la protezione dell'ambiente) con l'assessore comunale **Ezio Facchin** e il dirigente del progetto rigenerazione urbana, **Giuliano Franzoi**? Sta nel fatto che il *bypass* di Trento sarebbe a rischio stralcio, in bilico al pari del Terzo Valico, per la difficoltà di rispettare i tassativi tempi di realizzazione (entro il 30 giugno 2026) imposti dal Pnrr. Il ministro Fitto ha la delega sul Pnrr, sta trattandone con la Commissione europea la revisione e ha bisogno di certezza sulle opere realizzabili. Ecco, quelle certezze che non danno le due opere in questione, che invece il ministro delle infrastrutture, Salvini, vuole tenere sotto il cappello del Pnrr.

Attenzione. Non è una questione di risorse e di stop al progetto, che non in discussione. Il nodo sono i tempi, i

timori che si accumulino ritardi rilevanti nel caso il finanziamento (**930 milioni**) fosse traslato dal Pnrr ad altra fonte, come l'accordo di programma tra ministero e Rfi. Un conto è avere il *pressing* del giugno 2026, un altro non averlo. E non è, non sarebbe, proprio il caso di prolungare nel tempo disagi e cantieri. Tanto più che il *bypass* è premessa e parte del "progetto integrato", che prevede l'interramento della ferrovia, con almeno tre anni di lavori e di scombusolamenti per i cittadini e i loro spostamenti: la ferrovia della Valsugana sarà fermata a Villazano per tre anni, idem la Trento-Malé bloccata a Lavis. Dall'analisi di Appa (ne ha parlato ieri Menapace), i sondaggi e le caratterizzazioni degli inquinanti in corso imposte sull'ex Scalo Filzi non comportano ritardi oltre il mese. E quindi la tabella di marcia per il 2026 non sarebbe in discussione.

Poi, però, c'è la bonifica. E qui nessuno può dare certezze. Se le esigenze di Provincia e Comune sono chiare, la palla è rimessa nelle mani di Rfi, committente della grande opera: tocca a Rfi dare rassicurazioni ai ministri sul cronoprogramma, se le può dare. L'assessore Facchin è comunque ottimista: «Perché non dovremmo rispettare i tempi se si cambia la fonte di finanziamento? Come tutte le opere, anche per questa c'è una fidejussione



L'assessore comunale Ezio Facchin con il ministro Matteo Salvini. A fianco, il cantiere del bypass all'ex Scalo Filzi (foto D. Panato)

di enorme valore, depositata dall'aggiudicatario (il Consorzio Tridentum, ndr), a garanzia anche del rispetto dei tempi contrattuali. Se cambia il finanziamento, non cambia il contratto! Altrimenti, mica avrebbe ordinato le fresse per le quali siamo stati interpellati per il logo e la cerimonia di consegna. Poi, se il *bypass* resta nel Pnrr, è meglio per tutti. Il Pnrr è un pungolo a rispettare i tempi. Altre forme di finanziamenti sarebbero meno sfidanti».

Cosa è emerso dalla riunione con i dirigenti della Provincia? «Che il termi-

ne resta il 2026. Ce la stiamo mettendo tutta per rispettarlo. Da quanto sappiamo, i sondaggi non incidono sul "percorso critico", cioè sui tempi minimi da rispettare».

Neanche la bonifica? «Per la bonifica bisogna distinguere: a nord della Lidl ci sono dei nessi evidenti (residui inquinanti, ndr) con la Carbochimica, a sud no; nessuna relazione con le aree Sin» risponde Facchin «Dalla Lidl in giù la metodologia di intervento è conosciuta, si procede sicuri. Verso nord (dove c'è l'area sotto sequestro,

ndr), si dovrà procedere con più attenzione. Ma lì siamo nella seconda fase, la parte B del progetto, che non influisce quindi sul prosieguo del cantiere».

C'è un ritardo anche sul lato est di via Brennero, in realtà. «Qui» spiega Facchin «abbiamo chiesto un progetto di rinaturalizzazione della parete, con tracciati verdi e percorsi pedonali pensili. Il problema, per lo scavo, è la metodologia di lavoro, perché la roccia è presente anche verso via Brennero».

**Do. S.**