

Infrastrutture | e territorio

Visioni e progetti A fianco Paola Firmi tra il governatore Fugatti e il sindaco Ianeselli. A destra la Trento nord del futuro

di **Tiziano Grotto**

TRENTO Dopo due anni di lavoro Paola Firmi non sarà più la commissaria straordinaria del governo per il potenziamento della linea Fortezza-Verona. La nomina risale al 2021 quando Firmi venne designata nel ruolo di commissaria straordinaria anche per la Variante Val di Riga e del Piano regolatore generale della stazione di Bressanone. La notizia non è ancora ufficiale e sia da Rfi che dal Ministero dei Trasporti non arrivano né conferme né smentite. Tuttavia dalle parti di Palazzo Thun, sede del Comune di Trento, erano già stati messi al corrente della decisione che sarebbe stata presa ancora nei giorni scorsi. Da quanto trapela, era da tempo che negli uffici del Mit di Matteo Salvini si discuteva sulla possibile sostituzione di alcuni commissari straordinari: quelli attuali infatti, erano stati nominati durante il governo Draghi. All'epoca vennero in-



I nodi da sciogliere

I sequestri delle aree inquinate

✓ Sotto la lente non c'è solo il fazzoletto di terra tra il ponte di Nassiriya e il rio Lavisotto, circa 300 metri lineari, ma anche lo scalo Filzi. Fari puntati pure sull'ex Sloi e Carbochimica

L'uscita dal Pnrr e l'incognita risorse

✓ Alla fine il bypass è uscito dall'elenco delle opere finanziate attraverso i fondi europei del Pnrr, ora sarà il governo di Roma a dover trovare le risorse necessarie

Cambio al vertice, chi subentra?

✓ Paola Firmi non sarà più la commissaria straordinaria del governo per la circoscrizione ferroviaria di Trento, ma il nome del sostituto non c'è ancora



Bypass, Firmi sostituita: pronto un altro commissario

dividuate delle personalità interne alle strutture direttamente coinvolte nella progettazione delle grandi opere, in questo senso la scelta era ricaduta su Firmi anche perché era una dirigente di lungo corso di Rfi, nonché presidente di Italferr e presidente e amministratrice delegata della società Tunnel ferroviario del Brennero (Tfb). Ora però Firmi sarebbe stata nominata alla guida di Infrarail Firenze Srl, società di scopo appositamente costituita e interamente controllata da Rfi, impegnata nella realizzazione del passante Ferroviario e della stazione dell'alta velocità di Firenze. Sarebbero stati proprio questi nuovi incarichi a portare Firmi lontana dalla circoscrizione ferroviaria di Trento.

Al momento non è chiaro chi potrebbe prendere il suo

posto in qualità di commissario straordinario, né quali saranno le conseguenze sulla tabella di marcia per la realizzazione del bypass di Trento. Questa di fatto rappresenta l'ennesima incognita che pesa sul consorzio di imprese che si è aggiudicato i lavori per la costruzione dell'opera, composto da Webuild (capofila del raggruppamento), Ghella, Collini Lavori e Seli Overseas. Ancora nel 2022 i costi del bypass erano lievitati a 1,27 miliardi a causa dell'aumento delle materie prime, mentre più di recente la circoscrizione è uscita dall'elenco delle opere finanziate attraverso i fondi del Pnrr. Dalla Provincia al Ministero dei Trasporti, tutte le autorità si sono affrettate a dichiarare che le risorse non sono a rischio e che non ci saranno contrattempi, ma tutto

Alla base della decisione una scelta del Ministero per via del nuovo impegno della dirigente a Firenze. Ora si attende di conoscere chi prenderà il suo posto

ciò non ha fatto altro che aumentare lo scetticismo di comitati e No Tav che da sempre si battono contro questo progetto. Ad alimentare le polemiche erano stati anche i ritardi sull'entrata in funzione delle frese che dovranno scavare i

tunnel del bypass, cronoprogramma slittato in avanti di due mesi: non più maggio ma luglio 2024. D'altra parte, nelle intenzioni dei promotori la circoscrizione ferroviaria dovrebbe incentivare il trasferimento modale su ferro del

trasporto merci, anche in vista della crescita dei flussi nei prossimi anni con la contemporanea attivazione del Tunnel ferroviario del Brennero. L'opera, non a caso, è inserita nel cosiddetto «Corridoio europeo scandinavo-mediterraneo» e rappresenta uno dei lotti prioritari del potenziamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza, cioè l'accesso sud al tunnel del Brennero. Per il bypass di Trento è prevista la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di circa 13 chilometri, 11 di questi passeranno

in una galleria a doppia canna. La nuova infrastruttura si aggancerà alla linea ferroviaria esistente Verona-Brennero, all'altezza di Roncafort, e si collegherà a sud di Mattarello in zona Acquaviva.

Infine, mentre si attendono gli esiti degli ultimi carotaggi effettuati all'ex Scalo Filzi (dove era emersa la presenza di oli e idrocarburi), proseguono gli incontri tecnici che vedono riuniti allo stesso tavolo i carabinieri per la Tutela ambientale e la sicurezza energetica, i tecnici della Provincia e del Comune, il Commissariato di governo e gli esperti di Appa e del Nucleo operativo ecologico dell'Arma. In questo caso i fari sono puntati sull'ex Sloi e Carbochimica, i due Sin (siti di interesse nazionale) sequestrati a fine novembre per poter verificare la contaminazione della falda immediatamente a valle delle due aree e la diffusione delle morchie catramose verso le rogge demaniali.

1,27

Miliardi

Il costo dell'opera tenendo conto degli aumenti registrati sulle materie prime nel corso del 2022. Questa è solo una delle tante incognite che gravano sul bypass, tuttavia le autorità sono convinte che i tempi di consegna saranno rispettati