

Il bypass in uscita dai fondi del Pnrr A22 in bilico a pochi giorni dallo stop

Salvini sacrifica Trento al Terzo Valico. Anche lì in campo Webuild e Collini

Le sfide romane della nuova giunta

Bonifiche più ampie, i 2 milioni in Gazzetta Ufficiale
 Ma i tempi si allungano e il ministro Fitto mette la ferrovia
 in lista per il definanziamento: 930 milioni europei più
 290 milioni di extracosti. Il Mit: previste altre risorse

di **Simone Casciano**
 e **Francesco Terreri**

Ci vuole poco per passare da «L'Italia dei sì» all'Italia dei forse o del mai. Un mese e mezzo fa il ministro dei Trasporti **Matteo Salvini** presentava in pompa magna a Trento i suoi progetti infrastrutturali per il territorio. Garantiva il finanziamento del bypass ferroviario attraverso i fondi europei del Pnrr, con il supporto del ministero per superare le criticità legate alle bonifiche ambientali necessarie in tempi brevi, e prometteva finanziamenti per altre opere al momento su carta come la ferrovia tra Rovereto e Riva del Garda. Ora quei fondi, 930 milioni di euro, rischiano di scomparire nel quadro della trattativa con l'Europa sulla revisione del Pnrr. Perché le bonifiche necessarie, che si estenderanno al di là del sito inquinato di Trento nord, allungano i tempi e portano l'opera indietro nella classifica degli investimenti da completare entro il 2026. Proprio ieri è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale ed è entrato in vigore il provvedimento che estende l'uso dei 2 milioni di euro ottenuti nella scorsa Finanziaria alle analisi sulle aree del cantiere come lo Scalo Filzi. Lo scambio nella priorità è con il terzo valico dell'alta velocità ferroviaria che collega il sistema portuale ligure con le linee ferroviarie del Nord Europa, anch'esso sponsorizzato da Salvini.

Un'opera dove, per coincidenza, lavorano alcuni degli stessi attori del bypass di Trento, dal colosso Webuild all'impresa trentina di costruzioni Collini Lavori. Ma i fondi per il bypass non sono l'unico dossier aperto con Roma che la nuova giunta provinciale dovrà rapidamente affrontare. Mancano solo dodici giorni alla scadenza del periodo entro cui bisognava indire la gara in regime di finanza di progetto sull'A22, dove l'attuale concessionaria Autobrennero è la proponente, con un piano da oltre 7 miliardi di investimenti, e ha in diritto di prelazione per ottenere la nuova concessione cinquantennale dell'arteria. I tempi non ci sono e sempre il ministro Salvini aveva fatto capire che ci sarebbe stata una proroga. Ieri si è tenuto un cda di Autobrennero, ma i vertici della società a controllo pubblico hanno detto di non avere ancora comunicazioni del veicolo normativo in cui inserire questa proroga di alcuni mesi, per completare il percorso del project financing. E il tempo rimasto è poco. Da mesi il ministro per gli Affari europei **Raffaello Fitto** sta portando avanti una revisione del Pnrr che prevede un maxi taglio complessivo di 16 miliardi di euro. Una parte dei progetti defianziati, con la promessa di altre risorse per realizzarli, sono quelli dei Comuni (*Il T* del 28 ottobre). L'ultimo incontro a Bruxelles è stato mercoledì scorso 15 novembre. Una voce in cui ora è finito anche il bypass di Trento. A



Ferrovia I lavori del nuovo bypass ferroviario di Trento



Autostrada La nuova concessione cinquantennale di A22 è ancora in bilico

scriverlo per primo è stato «Il Foglio» ricostruendo la trattativa avvenuta tra i due ministeri. Il ministero delle Infrastrutture, cioè Salvini, ha ottenuto di mantenere il finanziamento sul terzo valico salvando l'alta velocità Genova-Milano, ma il prezzo da pagare sarebbe proprio il bypass di Trento e i suoi 930 milioni di Pnrr a cui si aggiungono 290 milioni di compensazioni extracosti coperti con i fondi nazionali. Per Salvini la circoscrizione di Trento sarebbe quindi passata da opera fondamentale a pedina sacrificabile sull'altare delle trattative politiche. Un'indiscrezione che si è fatta sempre più credibile. Rfi non conferma e non smentisce, dal ministero di Salvini fanno sapere che «i lavori si faranno». Indipendentemente dall'origine dei fondi, su cui ci sono continue valutazioni come per tutte le opere Pnrr». Che i fondi del Pnrr siano in uscita lo conferma anche l'incontro tecnico tenutosi nella mattinata di ieri tra Comune di Trento, Provincia, Rete Ferroviaria, l'Agenzia per l'ambiente Appa. Un incontro in cui questa ipotesi è stata paventata. Gli enti del territorio hanno specificato che, se fosse così, si tratterebbe di una scelta puramente politica, perché non ci sono ritardi tali da far pensare che l'opera non sia realizzabile entro i termini del Pnrr. Non ci sarebbe comunque preoccupazione sul finanziamento attraverso fondi ordinari e l'acquisto delle frese da parte del Consorzio Tridentum (Webuild, Ghella, Collini), assegnatario dell'opera, è stato anche un segnale che il contratto firmato va rispettato. Il problema è che passando dal Pnrr al finanziamento ordinario i tempi rischiano di allungarsi. Per qualcuno questo potrebbe anche essere un bene, ma il rischio di un cantiere infinito preoccupa molti.