

# Trasporti | e mobilità

## 1,27

Miliardi è il valore della circonvallazione ferroviaria che dovrebbe essere realizzata con i fondi del Pnrr

## 8

Mesi è il tempo medio necessario per la fase di collaudo e la messa in servizio per opera come il bypass ferroviario

## 12

Chilometri è la lunghezza complessiva del tunnel ferroviario del bypass che partirà da Mattarello e sbucherà in via Brennero

**TRENTO** «Il bypass è ancora all'interno del Pnrr. Si tratta di una decisione che deve essere presa a livello politico. Ma le procedure devono rimanere quelle del Piano nazionale di ripresa e resilienza». A fare chiarezza e rimettere i tasselli al loro posto dopo le notizie, che si sono susseguite nei giorni scorsi, sul rischio di perdere i fondi europei per la circonvallazione, intrappolata tra un cronoprogramma stringente, l'indagine della Procura e la necessità di bonificare, è l'assessore alla mobilità del Comune di Trento Ezio Facchin. «Sono abbastanza tranquillo, credo che i tempi saranno rispettati, si potrebbe sfiorare solo per la fase di collaudo e la messa in servizio, sono procedure molto complesse per le quali servono 6-8 mesi, ma questo non dovrebbe costituire un problema», ha spiegato durante l'incontro di ieri all'as-



Il rendering Lo scenario futuro tratteggiato da Rete ferroviaria italiana dell'area della città a nord dello Scalo Filzi

# Bypass fuori dal Pnrr, rischio ricorsi Facchin: se si sfiora sarà per i collaudi

sociazione Rosmini. Sul tavolo: lo stato dell'arte del bypass ferroviario e le infrastrutture per la mobilità del capoluogo. Con l'assessore che ha fissato i concetti chiave: «Rispetto al cronoprogramma indicato due anni fa, siamo nei tempi. Bolzano e Verona, invece, non sono ancora partiti. Un motivo di orgoglio». E ancora: «Nessun progetto ha avuto una illustrazione così ampia, anche se Rfi non ha brillato per comunicazione».

Ad alimentare i timori che l'opera, del valore di 1,27 miliardi, venisse depennata dall'elenco di quelle finanziate con i fondi del Pnrr, oltre ai ritardi accumulati (i lavori dovranno essere conclusi entro il 2026), erano state le parole del ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini. Nel braccio di ferro con il ministro per gli Affari europei, Raffaele Fitto, il leghista avrebbe sacrificato l'opera trentina a favore del Terzo valico dell'alta velo-

cià Genova-Milano. Ma l'opera si farà comunque, aveva assicurato il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La 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. Potrebbero cambiare i tempi, però, ed è questo il problema. «I bandi — analizza Facchin — sono stati fatti con la tempistica del Pnrr. Se si cambiassero le procedure potrebbero esserci dei ricorsi da parte delle altre imprese».

Intanto Rfi cerca di accelerare. Entro l'inizio della prossima settimana il nuovo documento relativo al piano di monitoraggio ambientale della circonvallazione ferroviaria, integrato con le correzioni chieste dal ministero dell'Ambiente, su indicazione di Appa,



Positivo L'assessore Ezio Facchin

## L'assessore: «Sono tranquillo» Nuovo vertice in Procura, tecnici e consulente a confronto A Roma il piano ambientale corretto

tornerà sui tavoli romani. Il colosso ferroviario ha infatti già modificato il piano seguendo le prescrizioni, come è stato spigato nell'incontro di ieri con l'Agenzia provinciale per l'ambiente e le altre strutture della Provincia interessate dall'opera, tra cui il Servizio geologico. Nel decreto, che è stato acquisito dalla Procura, il ministero aveva chiesto integrazioni relative all'inquinamento acustico, alle vibrazioni causate dai lavori, e all'indagine ambientale su alcuni corsi d'acqua. Poi c'è il tema delle due proposte di progetto esecutivo, presentate dal Consorzio Tridentum in aprile e ad ago-

sto, che non hanno ancora incassato l'approvazione di Rfi. Il motivo è semplice: la progettazione esecutiva può essere effettuata nel momento in cui si è a conoscenza di tutti gli elementi relativi allo stato ambientale. Quindi i documenti dovranno essere integrati con le indagini tecniche e ambientali. Il tema è stato discusso anche nel corso del nuovo vertice in Procura di mercoledì sera. Il consulente nominato dal procuratore Sandro Raimondi e dai due pm Davide Ognibene e Alessandro Clemente, che indagano per disastro ambientale e inquinamento, ha illustrato i primi dati contenuti all'in-

terno della mole di documenti acquisiti negli uffici di Rfi. Ma al centro dell'incontro, al quale hanno partecipato i carabinieri del Noe, Appa, Uopsal e il Dipartimento prevenzione salute dell'azienda sanitaria, c'erano anche gli aspetti sanitari e di tutela della salute dei lavoratori. La priorità per la Procura è infatti quella di garantire la sicurezza e la salute dei cittadini, ma anche degli operai che lavorano nel cantiere, soprattutto nelle aree confinanti con i due ex siti industriali inquinati.

L'appuntamento con il Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio ambientale è invece per il 29 novembre, all'ordine del giorno ci sarà anche l'approvazione dei report periodici e la relazione dell'ingegnera Alessia Pastorelli che farà il punto sui lavori del cantiere.

**Dafne Roat  
Marika Giovannini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La prospettiva del Comune

# «Collina, allo studio un collegamento verso Martignano»



Ex Sit Il futuro hub di interscambio

La mappa del capoluogo, alle sue spalle, è costellata di punti rossi: da Mattarello a Spini, l'assessore Ezio Facchin — intervenuto ieri all'associazione «Rosmini» sulle trasformazioni urbane cittadine partendo dal bypass — indica i punti nevralgici che, nei prossimi anni, saranno interessati da cantieri. Partendo dalle zone più delicate: quelle di via Brennero a nord e di Mattarello a sud che saranno gli sbocchi della circonvallazione ferroviaria cittadina. Ma rimanendo in tema di mobilità, a essere destinata a una radicale trasformazione sarà anche l'area dell'ex Sit, dove partiranno i lavori per la realizzazione del nuovo hub intermodale che diventerà la sede della nuova stazione delle corriere e sarà la stazione di partenza della futura funivia di

collegamento tra il fondovalle e il monte Bondone (che avrà la sua seconda fermata dall'altra parte del fiume, nell'area ex Italcementi a sud dell'abitato di Piedicastello). Dalla parte opposta della città, a ridosso della collina est, l'agenda dei cantieri dell'amministrazione ha segnato un intervento strategico, atteso da anni: l'ascensore obliquo che dalla città salirà fino a Mesiano. Ma non solo: a rendere delicato il quadro dei prossimi anni saranno i lavori al ponte di Ravina, propedeutici alla realizzazione del nuovo Polo ospedaliero e universitario del Trentino in via al Desert. «Non sarà facile muoversi — ammette Facchin — ma i cantieri che si apriranno consentiranno alla città di guardare verso il futuro». Tracciando il nuovo volto del

In arrivo Un ascensore obliquo come quello che sorgerà tra il fondovalle e la collina est all'altezza di Mesiano



capoluogo, che proseguirà poi con il ridisegno dell'areale ferroviario, del quale si è occupato «SuperTrento».

Eppure sul fronte dei trasporti il Comune è pronto a spingere ancora di più sulla mobilità alternativa. Affiancando al futuro ascensore obliquo di Mesiano anche un altro collegamento sostenibile, che dalla zona di Trento nord porterà direttamente verso Martignano. «Siamo ancora nella fase dello studio» mette le mani avanti l'assessore. Che non si sbilancia nemmeno sul sistema. Ma indica la filosofia alla base della strategia: «L'idea è di mantenere gli autobus in collina, sfruttando dei sistemi di collegamento di mobilità alternativa per il trasporto dal fondovalle».

**Ma. Gio.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA