

Bypass, Ianeselli chiede garanzie: «Da Salvini niente dopo le elezioni»

Il ministro disse che l'opera non sarebbe mai uscita dal Pnrr. Dubbi anche sull'ex Sit

TRENTO «Come Comune, come territorio, ci aspettiamo una comunicazione ufficiale che ci garantisca i fondi e i tempi per completare l'opera, una voce che confermi le rassicurazioni informali che abbiamo raccolto in questi giorni, quando già prima della pubblicazione del testo rivisto del Pnrr ci appariva chiara l'esclusione della circonvallazione ferroviaria di Trento dall'elenco dei progetti coperti dai finanziamenti europei». Il sindaco del capoluogo, Franco Ianeselli, in realtà, non si limita più solo a chiedere una garanzia esplicita per il bypass, ieri ha anche tirato la giacca a chi di dovere: «L'ultima voce ministeriale che ne ha parlato è stata proprio quella del titolare delle Infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, qui in Trentino in piena campagna elettorale per l'elezione del governatore: allora aveva dichiarato che l'opera non sarebbe mai uscita dal Piano nazionale di ripresa e resilienza».

A un mese dal verdetto dalle urne, la promessa del ministro è stata sconfessata dalle tabelle pubblicate da Bruxelles, dove i 15 chilometri di binari trentini sono scomparsi, depennati — vorrebbero i più maliziosi, o i più smalzati —



per tenerci dentro invece quelli della Milano - Genova. Quali che siano i motivi, per Ianeselli non ci sono solo quei tratti di ferrovia a cui pensare: «Per noi è importante tutto il progetto integrato, quindi il Nordus e l'interramento del tracciato storico». Anche per questo l'ipotesi di deviare l'opera su Roncafort, o il suggerimento della deputata Alessia Ambrosi di «ripensare il tracciato», vengono visti dal

primo cittadino come irrealizzabili: «Ci sarà sempre qualcuno che si lamenta perché il cantiere arriva sotto alle sue finestre, ma la città non può restare ferma per questo. C'è un problema di intasamento della A22, di camion che bloccano l'autostrada: o facciamo qualcosa per eliminare quella coda di tir, oppure restituiamo una Trento con le stesse criticità di sempre, che non sembrano risolversi da sole, anzi. Senza contare che la logica dietro al progetto è quella di corridoio, un percorso non vale l'altro».

A dare garanzie ci sarebbero i contratti in essere, che non possono essere disattesi con troppa leggerezza dalle imprese che hanno vinto la

gara d'appalto; più complesso però sarebbe il discorso sui pagamenti di quanto dovuto a fine lavori da parte di Rfi: senza il salvadanaio di Bruxelles ad assicurare la copertura finanziaria Rete ferroviaria italiana potrebbe attingere al suo piano di riqualifica, ma anche da quel fronte non arriva nessuna rassicurazione ufficiale. Come il ministro alle Infrastrutture, anche la società del gruppo Fs evita accuratamente di rispondere alle domande. Senza una disponibilità finanziaria straordinaria, l'unico modo per coprire il costo dell'opera potrebbe quindi essere una dilazione lunga anni, con tanto di interessi, quindi.

Una risposta si spera arrivi domani, quando i vertici della Provincia saranno a Roma proprio per ottenere chiarimenti. E, forse, in quell'occasione si potranno avere certezze anche per il finanziamento dei cantieri dell'area ex Sit: «Anche quello è un cantiere già avviato, non si può fermare — sospirava ancora Ianeselli — Una settimana fa ci avevano assicurato che era ancora nel Pnrr, ma era una settimana fa, appunto». Prima di venerdì, insomma.

Giacomo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vicenda

● Venerdì la Presidenza del consiglio dei ministri ha illustrato il nuovo testo del Pnrr, senza più il bypass

● Oltre alle conferme di una fonte alternativa di finanziamento si attendono anche rassicurazioni per i lavori in area ex Sit