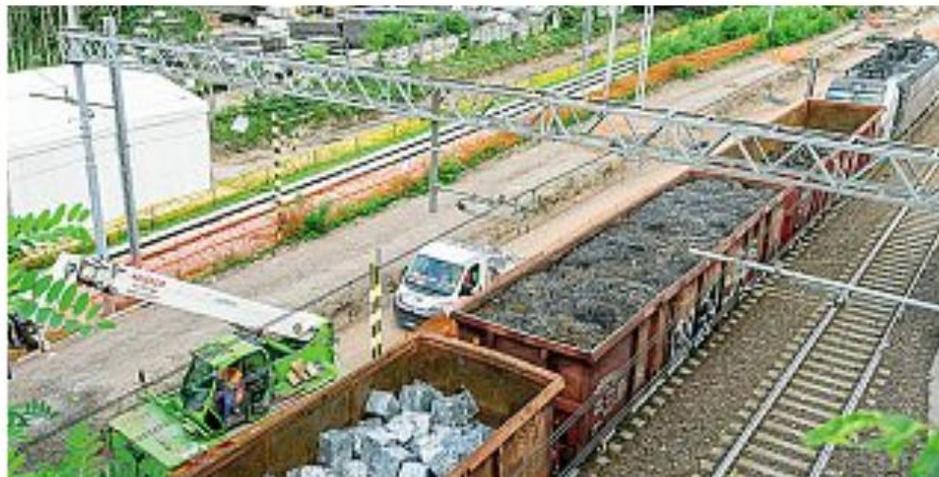


Bypass, conferma ministeriale: «Al lavoro coi fondi Rfi»

Si ricorrerà al contratto di programma 2022-26. Ricorso sui terreni occupati, il Tar di Trento rimanda al Lazio

TRENTO Le «rassicurazioni» ufficiose dei giorni scorsi arrivate a Palazzo Geremia andavano già in questa direzione, sia quelle giunte dopo la pubblicazione del testo del Pnrr rivisto che escludeva dal finanziamento europeo la circonvallazione ferroviaria di Trento, sia quelle sussurrate anche prima, quando già gli uffici comunali avevano subodorato il cambio in corsa. Ieri però è arrivata anche la tanto attesa comunicazione ufficiale invocata lunedì dal sindaco Franco Ianeselli: «Il finanziamento sarà garantito nel contratto di programma tra Mit e Rete ferroviaria italiana — ha specificato proprio il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti — Si tratta di una sostituzione di fonti di risorse resa necessaria anche in virtù dell'azione sull'opera da parte della magistratura il cui esito, ancora incerto, potrebbe pregiudicare il



I cantieri
I lavori per il bypass di Trento sono stati avviati questa estate lungo via Brennero, a nord, e a Mattarello, per la parte sud

completamento dei lavori entro il 2026».

Fonti interne di Villa Patrizi si erano espresse già sabato per ribadire come il bypass sarebbe stato completato anche senza il salvadanaio di Bruxelles, ma né il dicastero di Matteo Salvini né Rfi avevano voluto specificare a quali altri fondi si sarebbe attinto per ga-

rantire il proseguimento dei lavori avviati questa estate. E, senza un'indicazione chiara e ufficiale, la paura era che il finanziamento ordinario nazionale si traducesse in una lunga serie di tranche da qualche centinaio di milioni l'anno, che per arrivare al miliardo totale avrebbero significato almeno un decennio di cantieri aperti in tutta Trento. Già nei giorni scorsi qualcuno aveva indicato come unica vera possibilità alternativa ai fondi europei il contratto di programma di Rfi, sottoscritto nella sua ultima versione a dicembre scorso e che, fino al 2026, mette sul piatto 13 miliardi per la parte investimenti. Ieri è arrivata la conferma ufficiale.

Risolto, almeno formalmente, uno dei dubbi più pressanti sull'opera, restano però le questioni aperte in sede giudiziaria. Sempre nelle scorse ore il Tribunale ammi-

Le analisi
Il ricorso riguarda alcuni spazi che si temono essere ormai inquinati

nistrativo regionale di Trento ha rimandato a quello del Lazio per il ricorso avanzato da Sefitec Srl e Cofim Srl che nella seconda metà dell'anno avevano contestato la prolungata occupazione di alcune porzioni di terreno nelle loro disponibilità, nelle vicinanze di via Bassa, per consentire le caratterizzazioni utili a individuare possibili inquinanti. Il Tar trentino ha evidenziato come l'occupazione sia funzionale alla realizzazione dell'opera e quindi sia una questione romana, da qui la dichiarazione di incompetenza territoriale e il rimando al Lazio.

Rinviata a venerdì, invece, la missione capitolina dei vertici provinciali, che oggi avrebbero dovuto raggiungere Roma proprio per chiedere chiarimenti sul piano dell'opera.

Il finanziamento

L'accordo tra Mit e Rete ferroviaria italiana in totale riguarda 13 miliardi