



Circonvallazione di Trento La maxi opera viabilistica comporta anche la necessità di occupare alcune aree il tempo dei lavori, di qui la notifica, da parte di Italferr Spa, del decreto di occupazione temporanea

Bypass, aree da occupare: ricorso al Tar

Parcheggio di Trentino Tv come cantiere: i proprietari impugnano il decreto Italferr

Tribunale

«Così si impediscono i due accessi» ma decideranno i giudici amministrativi del Lazio competenti per territorio

di **Benedetta Centin**

Aree private che Rfi ha la necessità di usare durante i lavori di realizzazione del Bypass: notificati i decreti di occupazione temporanea (non quindi espropri), scattano i primi ricorsi al tribunale amministrativo regionale di Trento. Che però rimanda per competenza territoriale al Tar del Lazio, sede di Roma. Gli stessi giudici della capitale avevano già riconosciuto la propria competenza anche per altri provvedimenti relativi alla maxi

opera viabilistica, in particolare in merito all'accesso a terreni privati in cui effettuare le analisi a caccia di eventuali contaminanti.

«Così l'area sarà inaccessibile»

Il caso è quello dell'area in cui insiste la palazzina sede di Trentino Tv: un ampio parcheggio in via Unterveger, a Trento nord, individuato appunto per essere occupato dal cantiere del Bypass in modo temporaneo (il periodo previsto per legge è di tre anni ma può essere anche prorogato). Era agosto quando le società interessate, la Se.F.I.Te.C. srl e la Co.F.I.M. srl di Trento, proprietarie dell'immobile dove trova posto la nota emittente televisiva e dove hanno a loro volta la sede, si erano viste recapitare da Italferr Spa, società di ingegneria di Rete Ferroviaria Italiana, un «decreto di occupazione», comunque «non preordinata all'espropriazione». Ma, è la linea delle due ricorrenti, l'occupazione del parcheggio così come previsto,

una sorta di area «a elle», andrebbe ad impedire entrambi gli accessi (da via Bassa e via Unterveger), non solo quindi agli uffici di Trentino Tv ma anche alle attività che fanno capo alle società. Così, per il tramite dell'avvocato Andrea Maria Valorzi, le due srl hanno impugnato il provvedimento nei tempi previsti e hanno fatto ricorso al Tar di Trento contro Italferr e Rete Ferroviaria Italiana appunto. E al contempo contro il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili. Un ricorso, questo, motivato anche dalle «esigenze di piena e pacifica prosecuzione del servizio media audiovisivo di interesse generale» previsto tra l'altro da un decreto legislativo. Gli stessi ricorrenti hanno inoltre evidenziato un «difetto di motivazione con riferimento alla necessità di occupazione temporanea» dell'area «ai fini della corretta esecuzione dell'opera», e indicato «la presenza di più idonee alternative», in particolare di

un'area vicino che, se usata, non comporterebbe i disagi lamentati.

Decisione delegata a Roma

Ieri è stata pubblicata l'ordinanza del presidente del Tar di Trento, Fulvio Rocco, che, dichiarando la propria incompetenza territoriale, sposta la decisione a Roma. E il processo dovrà essere riassunto «nel termine perentorio di trenta giorni» si legge nell'ordinanza. Era stato lo stesso Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, una volta costituitosi, a sollevare il problema dell'incompetenza territoriale in favore del Tar del Lazio. Diversamente da quanto sostenuto invece dalle società trentine che hanno presentato ricorso, secondo le quali «gli effetti degli atti impugnati sono limitati a questo territorio». E, inoltre – sempre la linea delle srl ricorrenti – ricorsi e censure «non svolgono alcuna interferenza significativa sul progetto dell'opera

infrastrutturale». Ma non c'è storia, ora dovranno presentare ricorso al Tar del Lazio. Per il giudice Rocco infatti «la circostanza che nella specie l'opera sia stata finanziata e progettata da organi centrali dello Stato mediante propri provvedimenti riconduce naturalmente al sindacato del Tar per il Lazio, sede di Roma, anche tutti gli atti ulteriormente emanati nel corso dei susseguenti sub-procedimenti deputati materialmente a realizzare l'opera medesima». E, nello specifico, anche il decreto impugnato da Se.F.I.Te.C. srl e Co.F.I.M. srl – si legge nell'ordinanza – «rientra a pieno titolo nel novero di questi atti». Va ricordato inoltre come gli stessi giudici amministrativi romani fossero già stati chiamati ad autorizzare l'accesso ai terreni privati (in particolare l'area ex Sloi) per effettuare le analisi necessarie ad individuare la presenza di eventuali sostanze inquinanti ai fini della bonifica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro e il governatore Matteo Salvini e Maurizio Fugatti

Ferrovia | Oggi Fugatti a Roma a battere cassa. Salvini: bypass finanziato dal Contratto di programma

«I soldi? Nell'accordo Mit-Rfi da 119 miliardi»

di **Francesco Terreri**

Oggi il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** è a Roma a battere cassa per la circonvallazione ferroviaria di Trento, defanziata dal Pnrr, e a spingere ancora, in zona Cesarini, per la riassegnazione delle centrali idroelettriche, strada bocciata da Bruxelles (vedi pagina 18). Una delle ipotesi è che i 930 milioni di euro di finanziamento Pnrr al bypass possano arrivare dal Piano complementare ai fondi europei. In realtà, però, quello della Provincia è un pressing politico. Dal punto di vista strettamente finanziario, è Rete Ferroviaria Italiana che ha un contratto con il Consorzio Tridentum, vincitore della gara

d'appalto, e obbligazioni contrattuali da onorare per non pagare i danni. Ed è la stessa Rfi che deve trovare le risorse nell'ambito del Contratto di programma 2022-2026 stipulato alla fine dell'anno scorso col Ministero delle infrastrutture. Se n'è accorto anche il ministro **Matteo Salvini**. «Tutte le infrastrutture previste dal Pnrr verranno realizzate - dice il Ministero in una nota - In alcuni casi, è stato deciso di finanziarle con altri strumenti per rispettare i paletti concordati con Bruxelles. Per esempio, sulla circonvallazione di Trento, il finanziamento sarà garantito nel Contratto di programma tra Mit e Rfi». Salvini conferma, inoltre, che lo stop ai fondi europei per il bypass arriva a seguito

dell'incertezza sui tempi dovuta all'inchiesta della Procura di Trento. «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 completamento dei lavori entro il 2026». La nota prosegue poi su altri progetti, dalla metrotranvia di Firenze al comparto idrico. Quello che conta è che conferma ancora una volta, dopo i documenti europei, che il bypass di Trento non è più nei progetti finanziati dal Piano di ripresa e precisa che la soluzione si troverà nel Contratto di programma. Il Contratto 2022-2026 prevede, come sempre, una parte servizi

e una parte investimenti. Il portafoglio attivo dei progetti si attesta complessivamente a 119 miliardi di euro, di cui 13 miliardi sono nuove risorse. Tra l'altro, tra le fonti di finanziamento sono compresi i versamenti, per legge, del Fondo ferrovia da parte di Autobrennero, circa 100 milioni l'anno, il prossimo sarà a dicembre dopo l'assemblea della società. I progetti e gli investimenti che a vario titolo coinvolgono il Trentino Alto Adige ammontano a 17 miliardi. Tra essi c'è la circonvallazione di Trento per 1,2 miliardi, quella di Rovereto da 375 milioni e l'elettrificazione da 60 milioni della linea Trento-Bassano (vedi pagina 12).

© RIPRODUZIONE RISERVATA