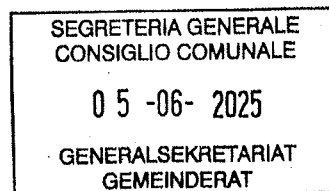


All'attenzione  
del Sig. Presidente del Consiglio Comunale

del Sig. Sindaco

del Sig. Segretario Generale

Bolzano, 05.06.2025



Mozione n. 04/2025  
ai sensi dell'art.17 del regolamento del Consiglio Comunale

oggetto; concorso al finanziamento della trasformazione urbanistica dell'areale ferroviario

### **Premessa**

Il sindaco Caramaschi si fece eleggere nel 2016 dichiarando ai bolzanini che avrebbe sbloccato l'operazione urbanistica dell'areale ferroviario e nel 2020 che avrebbe avuto bisogno di altri 5 anni per chiudere la partita. Non per colpa sua ma siamo a fine 2024 e in verità poco è successo attorno a una vicenda iniziata negli anni '90 con l'assessore provinciale ai trasporti Di Puppo, messa a sistema dall'assessore comunale Bassetti e urbanisticamente definita nella seconda sindacatura Spagnolli attraverso il concorso internazionale vinto dal progetto dei proff. Podrecca e Desideri. Lo sappiamo tutti; l'operazione consiste nel compattare e far curvare più a nord il fascio dei binari, riadattare la stazione ferroviaria costruendone una sotterranea per i bus, liberando così in superficie 40 ettari da mettere a disposizione della città per circa 1200 appartamenti, uffici e impianti pubblici. Schema iniziale dell'operazione concordato tra 3 società di RFI, Provincia e Comune; messa a gara delle opere edili per la nuova stazione e quelle del ferro per spostare i binari a fronte di un costo stimato in 270 milioni di euro che sarebbero stati assunti da un unico operatore in cambio dei 40 ettari. Una volta bonificati, quest'ultimi sarebbero stati trasformati dal punto di vista immobiliare secondo il progetto Podrecca-Desideri. Poi è arrivato il Covid, la crisi economica e l'esplosione dei prezzi dell'energia con il conseguente rincaro di acciaio e cemento. I 270 milioni sono diventati 420; lo schema "gara-operatore unico" non è stata più in piedi. Quello nuovo a cui si sta lavorando prevede un ridimensionamento della stazione, soprattutto nella sua parte commerciale (ponte sullo Stretto permettendo, magari in parte finanziato dal Ministero dei Trasporti) e lo spostamento dei binari eseguito direttamente da Italferr (società di RFI). La Provincia finanzierebbe le opere ferroviarie recuperando quanto anticipato con la vendita dei lotti edificabili a singoli sviluppatori e con quanto introitato dagli oneri di urbanizzazione. Facile? Assolutamente no. Partiamo dal valore dei 40 ettari; il rapporto 1:1 tra opere ferroviarie e valore delle aree regge ancora? La risposta alla domanda è tutta da verificare. Vediamone le criticità. Punto 1; la bonifica. Chi la fa e quanto costa? Al momento nessuna delle due domande ha una risposta e questo è un primo fattore di rischio per qualsiasi operatore immobiliare. Punto 2; come può corrispondere la Provincia i 420 milioni a RFI per permetterle di eseguire le opere ferroviarie? Certamente non può farlo tutto in una volta facendo di fatto da banca a RFI; proseguendo a step successivi invece si potrebbero acquisire pezzi di areale da vendere agli operatori privati in lotti. E qui sta il rischio. Se non c'è dubbio che per i lotti più appetibili dal punto di vista immobiliare ci sarà la fila per acquisirli (il famigerato "filetto", ovvero le aree prossime alla via Renon, e quindi al centro storico), non c'è dubbio neppure che di lotti vuoti ne resteranno. Non è una semplice, pessimistica, supposizione; è la storia recente e anche meno recente a confermarlo. Non esiste zona di espansione a Bolzano che dagli anni '80 in poi sia già stata completata; la convenzione tutta pubblica sulla zona delle Semirurali risale al 1979 e per completarla manca ancora la scuola di via Bari; l'ex Mignone è rimasta per ora monca del distretto socio-sanitario e della RSA nonostante gli impegni scritti assunti dalla Provincia. Firmian non ha mai visto neppure iniziare la seconda torre su piazza Montessori, a Casanova è vuoto il lotto US4 e a Prati di Gries il cantiere della torre di legno di IPES non dà per ora segni di vita. Tornando all'Areale della stazione è chiaro che i lotti vuoti, anche lì, ci saranno. La domanda è; chi pagherà e chi anticiperà per gli altri, posto che gli oneri di urbanizzazione

si incassano solo a concessioni rilasciate? Se siamo d'accordo tutti che lo schema di gara che mirava ad individuare un operatore unico non sarebbe potuto stare più in piedi, il nuovo schema a spezzatino nasconde moltissime incognite. Tali che, se è vero che si parla di areale ferroviario da 30 anni, ad essere molto ottimisti si può affermare che per almeno un altro decennio non vedremo le ruspe iniziare a lavorare. In tutto questo complicato quadro il Comune di Bolzano si è finora ritagliato il solo futuro e limitatissimo ruolo di licenziatario delle concessioni edilizie definendo per sé un ruolo da comprimario e non da protagonista finanziario dell'operazione.

**Tutto ciò premesso si impegna il Sindaco e la giunta**

grazie alla solidità finanziaria lasciata in eredità dalla precedente amministrazione, a prendere parte attiva, anche parzialmente (ad esempio nella misura del 20-30% ricorrendo ad un indebitamento sostenibile al pari peraltro di quanto dovrà fare la Provincia), nel finanziamento della trasformazione urbanistica dell'areale ferroviario per evitare di vedere il Comune di Bolzano di fatto escluso dalla sua gestione come in passato è già avvenuto ad esempio nella gran parte della zona produttiva di Bolzano Sud.

I consiglieri comunali del Partito Democratico

Stefano Fattor