

GRANDI OPERE. I veleni su cui passerà la ferrovia, il coordinamento dei comitati chiede di sospendere i lavori: «Prima l'analisi del rischio»

No Tav: «Sul bypass bugie e opacità»

ANDREA TOMASI

TRENTO. «Ritardi, accelerazioni e bugie, opacità». C'è chi si prepara a vedere via Brennero invasa da ruspe e demolitori e c'è chi, come i No Tav, prosegue la battaglia, organizza nuovi incontri, attende l'esito dell'esposto presentato in Procura a Trento e analizza i pochi dati a disposizione. Il Coordinamento dei comitati contro la circonvallazione chiama in causa Rfi (Rete ferroviaria italiana), Provincia autonoma e Comune di Trento. Questione di fiducia che non c'è più e di opacità (questa una delle accuse più lievi lanciate agli amministratori pubblici). Intanto la gente non sa o sa poco di ciò che sta per accadere alla città capoluogo. Entro la fine di marzo dovrebbero partire i lavori all'imbocco nord. Parliamo del bypass ferroviario per l'alta capacità: un percorso di 14 km di cui 12 in galleria a doppia canna, che dovrebbe sbucare a Mattarello, in località Acquaviva. Il tutto per una somma pari ad un miliardo e 270 milioni di euro. Preoccupano gli scavi nella collina all'altezza di via Pietrastretta, il passaggio sotto la Marzola con il rischio di frana e soprattutto l'attraversamento sui terreni contaminati ex Sloi ed ex Carbochimica. I No Tav hanno annunciato un'assemblea pubblica degli abi-



Uno striscione del movimento contro la realizzazione del bypass ferroviario. Presidio No Tav alle Officine Odorizzi in via Brennero a Trento

tanti danneggiati (non solo in via Brennero) per sabato 11 febbraio alle 15.30 nella sala di rappresentanza della Regione: nello stesso palazzo, dove si tengono le sedute del consiglio provinciale e regionale e dove è stata depositata una richiesta di informativa al governatore Maurizio Fugatti e alla sua giunta; si tratta di un documento di cui è primo firmatario Alex Marini (M5S), che vede i nomi di altri 11 consiglieri (la rediviva pattuglia del Pd, gli autonomisti, Filippo Degasperi di Onda, Lucia Coppola e Pietro De Godenz). Si chiede all'esecutivo -

che assieme all'amministrazione comunale del sindaco Franco Ianeselli ha sposato il progetto di Rfi - che cosa ha intenzione di fare in considerazione della necessità «di accelerare l'esecuzione degli interventi di progettazione ed esecuzione della campagna di sondaggi geognostici finanziati dallo Stato (i famosi 2 milioni di euro fatti inserire in finanziaria dalle deputate Sara Ferrari e Vanessa Cattoi, Pd e Lega, ndr) al fine di individuare con precisione l'estensione e la profondità delle sostanze inquinanti presenti nelle aree ferroviarie».

Intanto la richiesta dei No Tav è molto chiara: non aprire il cantiere fino a quando non si avranno certezze sui rischi connessi. Se l'assessore comunale alla transizione ecologica, con un passato in Rfi, Ezio Facchin difende l'intera operazione (20 milioni per i soli espropri) e conta sul fatto che tutto sarà finito entro il 2026, l'ambientalista Franco Tessadri ritiene che Trento sarà ostaggio del cantiere per almeno dieci anni. Sperando che si sbagli, resta la questione veleni, che poi è quella che più preoccupa. Elio Bonfanti, ieri in conferenza stampa da re-

moto, ha fatto un appello: «Visto che l'area in questione è fuori dal Sin (Sito di interesse nazionale) la Provincia incarichi l'Appa per quanto riguarda l'analisi di rischio e il piano di caratterizzazione». Tempo previsto? «Tutto potrebbe essere terminato entro la fine di settembre». Si tratterebbe di sei mesi di procrastinazione che - dicono i comitati - darebbero la garanzia di poter agire in tutta tranquillità. Ovviamente i Tav sono tutto tranne che tranquilli perché, come ha detto l'avvocato Marco Cianci - che con il collega Vanni Ceola ha presentato un

esposto per disastro ambientale - il timore è che con gli scavi (con le due paratie si va sotto di 12 metri) si sfondi il perimetro di argilla che protegge la falda acquifera. Lo spettro è quello di una contaminazione ambientale da piombo tetraetile, la sostanza finora mai rimossa dalle aree ex industriali e che adesso - questo il pericolo paventato - potrebbe finire nell'acqua e quindi in terreni al momento sani. Chi ha totale fiducia in Rfi, Provincia e Comune considera queste osservazioni eco-terrorismo. I No Tav tirano dritto. Fanno notare che è lo stesso Comune che «sembra non fidarsi degli istituti preposti ai controlli, come Appa, tanto che ha chiesto ad Italferr e non all'Agencia provinciale di verificare se c'è inquinamento lungo la linea ferroviaria». La questione delle questioni è la quantità di materiale che dovrebbe essere rimossa per garantire la sicurezza. «Quello di Rfi non è una bonifica ma un ma-quillage - dice Bonfanti -. I metri cubi sarebbero 120.000, più 80.000 sotto l'area stazione. Rfi ne vuole togliere 5000 e dice che è tutto a posto». In ballo ci sono i soldi del Pnrr: 960 milioni + 310 dallo Stato mediante il Decreto Aiuti 3. «Intanto - dice Antonella Valer - visto l'impatto sull'ambiente, togliamo quest'opera l'opera dal Pnrr, che di ecologico non ha nulla».