

GRANDI OPERE Il sindaco laneselli: «Circonvallazione, occasione per bonificare Trento Nord. Interramento della stazione: i soldi ci sono»

«Bypass e Sloi, la notte dormo sereno»

ANDREA TOMASI

TRENTO. «La notte dormo sereno». Parola di Franco laneselli, sindaco di Trento, nella bufera delle contestazioni in merito al progetto di circonvallazione ferroviaria. La questione delle aree contaminate di Trento Nord - che verranno attraversate dal bypass (progetto da un miliardo e 270 milioni di euro) - è sulla sua agenda e su quella dei No Tav, pronti alla resistenza passiva (vedi articolo sotto). La questione dei veleni dei terreni ex Sloi ed ex Carbochimica è il vero nodo di tutta la "questione mega cantiere". Parliamo di un tracciato di 14 km, da Trento Nord all'Acquaviva di Mattarello, di cui 12 in galleria a doppia canna, pensato per i treni merci. A nord si va a scavare (e rimuovere parzialmente) nell'inferno delle sostanze tossiche. Il progetto bypass è firmato Rfi (Rete ferroviaria italiana) e "sposato" da Provincia autonoma e Comune di Trento. Scavare nei terreni avvelenati (si tratta principalmente di piombo tetraedrico, sostanza tossica e volatile) - peraltro solo in una parte perché la bonifica a carico di Rfi non sarà totale - come dicono i No Tav, può rappresentare un rischio. «Lo sappiamo bene - dice il sindaco - Qualche giorno fa un cittadino, riferendosi ai terreni contaminati e ai lavori del bypass, mi ha chiesto come faccio a dormire la notte».

E lei cosa ha risposto?

«Che dormo sereno, ma qui non si tratta di dormire o stare svegli. Si tratta di voler fare le cose e di farle al meglio. Lo facciamo con coscienza e grandi competenze. Ho fiducia in Rfi e nell'assessore alla transizione ecologica Ezio Facchin».

Il fatto che Facchin venga da Rfi non è motivo di imbarazzo per l'amministrazione comunale?

«Qui non si tratta di fare la difesa d'ufficio. Nel momento in cui l'allora assessore Paolo Zanella (Futura) ha deciso di passare in consiglio provinciale come consigliere di opposizione, ho avuto la possibilità di avere l'ingegner Facchin in squadra. Era la persona più competente che si potesse trovare. Tra di noi c'è massima lealtà, pur nei rapporti dialettici. Qui non stiamo par-



Nella simulazione al computer lo scalo Filzi e l'area di Trento Nord. Così potrebbe apparire a fine lavori. Il cantiere dovrebbe essere chiuso entro il 2026



Il sindaco Franco laneselli ieri era a Roma per parlare anche di bypass

lando di "pensiero magico" ma di affrontare le questioni nel migliore dei modi».

Se Zanella fosse rimasto al suo posto in giunta il percorso pro bypass non sarebbe ad uno stato così avanzato come invece è oggi. Giusto?

«Sicuramente quello di Zanella sarebbe stato un altro approccio. Ma c'è anche da dire che allora non si sapeva della possibili-

«Veleni ex Sloi: questo può essere un inizio per poi agire su tutta l'area inquinata»

«Lo scalo Filzi migliorerà: Toffolon e chiunque altro possono fare proposte

tà di avere i fondi del Pnrr (circa 960 milioni, ndr). Quando parliamo dell'imbocco a nord della circonvallazione dobbiamo fare i conti con le aree da bonificare. Si è aspettato fin troppo tempo. Dobbiamo metterci mano».

Rfi si occuperà solo di una parte della bonifica, la fetta di sua competenza.

«Noi stiamo lavorando affinché questo possa essere un inizio per poi agire su tutta l'area. L'orientamento è quello di lavorare con gli espropri per funzione pubblica».

Dopo la realizzazione del bypass?

«Parallelamente».

L'architetto Beppo Toffolon (Italia Nostra) dalle pagine del nostro giornale ha detto che il "progetto bypass" è un'occasione per occuparsi finalmente della bonifica dei terreni contaminati di Trento Nord, poi però ha aggiunto che a livello urbanistico quest'opera taglierà in due la città causando un danno importante. Cosa risponde?

«Prendo atto che l'architetto è nel gruppo delle persone fiduciose. Quello di cui stiamo parlando è chiaramente un intervento molto atteso. Con l'osservatorio ambientale abbiamo

uno strumento per vigilare, per controllare che tutti i lavori siano fatti nel miglior modo possibile. Come Toffolon, penso che la bonifica l'abbiamo aspettata per troppo tempo. Si tratta di un intervento parziale. Come dicevo, stiamo lavorando per fare in modo di arrivare alla messa in sicurezza di tutta l'area».

E per quanto riguarda le critiche e i danni che - dice l'architetto Toffolon - si rischiano a livello urbanistico?

«Questa parte di critica onestamente la capisco poco. Lo scalo Filzi migliorerà. Abbiamo fatto spostare di 160 metri il tracciato originario. Comunque ciò che vedremo dopo la chiusura del cantiere fa parte del piano "Super Trento". Ci sono varie ipotesi: Toffolon e chiunque altro può farsi avanti con proposte. Siamo ancora nella fase delle ipotesi. Le critiche arrivano adesso che siamo ormai nella fase di aggiudicazione dei lavori, ma i protocolli sono degli anni 2018-2019».

E allora non ci furono obiezioni?

«Io nel 2020 conobbi Facchin. Erano tutti favorevoli. Lui ed io rischiamo di sembrare quelli che parlano di progetti "irrealizzabili". Francamente faccio fati-

ca a comprendere certe accuse. Questo è un progetto integrato, che prevede l'interramento della linea merci e della linea storica e con questa che sbuca in zona Albere».

Il rischio è che a bypass ultimato si debba aspettare un bel po' prima di vedere l'area ferroviaria interrata.

«Bisogna capire cosa si intende per "un bel po'". Mi pare che sugli altri progetti si sia proceduto celermente».

E i soldi per l'interramento della stazione ferroviaria ci sono? Si parla di 350 milioni, ma c'è chi dice che la somma sarà di circa 600 milioni.

«Che si vada al raddoppio ho i miei dubbi. E poi, per quanto riguarda i 350 milioni di cui parliamo, una parte è sull'interramento ma dentro c'è anche il rafforzamento del Nodus. Per il bypass i soldi sono stati trovati».

Ma per quello c'è il Pnrr, per l'interramento no.

«Sì, ma quando sono stati siglati i protocolli appunto non c'erano i soldi del Pnrr. Gli accantonamenti quindi ci sono. Parliamo degli accantonamenti (centinaia di milioni) per lavori ferroviari dell'arteria del Brennero».

Chi critica il progetto circonvallazione ferroviaria in sinistra Adige - fra questi il presidente della Circostrizione Centro Storico Claudio Geat - sostiene che nell'osservatorio ambientale si poteva dare spazio a chi ha una visione critica.

«L'osservatorio non è un parlamento. È un organismo che esamina i dati e poi interloquisce anche con i soggetti esterni».

Lei sul progetto circonvallazione si gioca la faccia. Ha messo in conto cosa questo può voler dire in termini di consenso elettorale?

«Sì. Posso rispondere che ciò che conta non è solo il consenso dei cittadini. Avrei potuto dire, in maniera strumentale o paracula, che i lavori della circonvallazione non dipendono da noi per poi nascondermi. Io però credo in questo progetto integrato. Credo che non sia da istituzione seria non andare avanti con questo progetto».

Resistenti. Il movimento si oppone alla realizzazione del tracciato ferroviario in galleria che taglia la città. Bonfanti: «Lotta al Tar e lotta passiva»

I No Tav sono pronti a piazzarsi davanti alle ruspe

TRENTO. Agiscono in tribunale e nei fatti. I No Tav continuano a considerare il progetto circonvallazione una operazione folle che rischia di prendere in ostaggio la città, con un mega cantiere che «durerà almeno un decennio» ma che soprattutto mette in pericolo l'ambiente e la salute di chi abita a Trento. Il riferimento è alle sostanze tossiche presenti nei terreni ex Sloi e Carbochimica su cui passerà parte del tracciato ferroviario.

Elio Bonfanti - una delle voci più ascoltate del movimento No

Tav che si muove parallelamente alla Rete dei Cittadini - dice che presto tutti i trentini diventeranno No Tav «quando si capirà che non esiste l'alternativa al tracciato scelto da Rete ferroviaria italiana».

Lotta a colpi di carte bollate. «Dopo il no alla richiesta di sospensione da parte del Tar del Lazio, faremo un'altra richiesta di sospensione alla luce del fatto che il Parlamento ha preso atto che sotto l'area ferroviaria ci sono veleni (sono stati stanziati 2 milioni per ulteriori studi)». E poi? «E poi, se non dovesse bastare, siamo pron-

ti alla resistenza passiva, gandhiana. Ci siederemo davanti alle ruspe. Ci dovranno portare via a forza. Siamo di più di quanto pensano».

Intanto, sul fronte politico, registriamo una precisazione in merito all'incontro tenutosi lunedì fra il sindaco, l'assessore Facchin, l'assessora Baggia e alcuni consiglieri di circostrizione ribelli. Ribelli, ma non tutti. Fra i rappresentanti dei territori che si sono confrontati a Palazzo Geremia sulla questione bypass le posizioni sono diverse. A dirlo è Andrea Vilardi (Pd), a capo dell'Argentario.



Elio Bonfanti, fra le voci più ascoltate nel mondo No Tav

Marca la distanza rispetto al suo omologo, più critico, Claudio Geat, presidente della Circostrizione Centro Storico. «Sono convinto - dice Vilardi - che la strada intrapresa dalla giunta, assessore Facchin in testa, sia assolutamente adeguata alle sollecitazioni che sono riportate nel documento. L'osservatorio è un passo importante nella direzione della chiarezza e della trasparenza. Torneremo a parlare di bypass in Circostrizione Argentario, convinti che le nostre preoccupazioni siano anche quelle di sindaco e di tutta la maggioranza che lo sostiene». A.TOM.