

Primo piano

L'incontro

Su richiesta di Ianeselli i vertici di Rfi hanno incontrato Comune e Provincia assicurando massima collaborazione: «Capiamo la cittadinanza»

di Donatello Baldo

L'«incontro urgente» con Rfi lo aveva chiesto nei giorni scorsi il sindaco di Trento Ianeselli. E ieri pomeriggio nella sede di Palazzo Geremia si sono seduti attorno al tavolo non solo la commissaria straordinaria per la nuova ferrovia del Brennero Paola Firmi, assieme ai suoi ingegneri tra cui il capo progetto Damiano Beschin raggiunto nei giorni scorsi dall'avviso di garanzia per disastro ambientale; c'erano anche i vertici di Comune e Provincia, Ianeselli ma anche Fugatti assieme ai rispettivi assessori di merito Ezio Facchin e Mario Tonina, oltre ai dirigenti dei dipartimenti e dei servizi interessanti. «Un incontro positivo», affermano tutti i protagonisti. Ma dal comunicato diffuso dall'amministrazione comunale emerge come siano stati posti dei paletti, a iniziare dalla richiesta puntuale di «aumentare la comunicazione». Tra Rfi e gli enti pubblici ma anche con la

Dirigenti

Paola Firmi, commissaria straordinaria per la linea ferroviaria del Brennero che ieri ha incontrato a Palazzo Geremia il sindaco Ianeselli e il governatore Fugatti Vicino a lei Damiano Beschin, responsabile della circonvallazione
 © Foto Nardelli



Bypass, Comune e Provincia: «Più tra

Riunione congiunta con Rfi. La commissaria Firmi: «Nessuna alternativa ma mas

cittadinanza: «Massima apertura, dialogo continuo e comunicazione puntuale accompagneranno la realizzazione della Circonvallazione di Trento, un'opera in cui Provincia e Comune credono fortemente».

Preoccupazioni della cittadinanza

«In merito al cantiere, Provincia autonoma e Comune di Trento ritengono che la questione della sicurezza dei cittadini e dei lavoratori sia centrale e prioritaria. Non a caso entrambi gli Enti hanno imposto numerose e circostanziate prescrizioni al progetto, e hanno chiesto inoltre a più riprese la caratterizzazione ambientale del suolo e del sottosuolo delle aree comprese tra le due aree Sin di Trento Nord». Detto questo,

«l'interlocuzione con Rfi e Italferr in questi mesi è stata continua come costante è stata la vigilanza sul cantiere da parte di Appa». Il comunicato prosegue poi così: «Provincia e Comune comprendono le preoccupazioni dei cittadini, derivanti non solo dalla complessità del progetto, ma anche da alcune informazioni non corrette diffuse a più riprese nelle ultime settimane. Per questo hanno chiesto a Rfi la massima trasparenza riguardo ai lavori in corso che devono essere accompagnati da informazioni puntuali ed esaustive in modo da rispondere ai dubbi e alle domande legittime dei cittadini». La commissaria Firmi, si legge nel comunicato, «ha confermato il massimo impegno nella

realizzazione dell'opera, mettendo sempre al primo posto la sicurezza dei cittadini e dei lavoratori». «Inoltre ha assicurato che nell'area del cantiere a Nord saranno svolte tutte le indagini previste dalla normativa secondo il principio della massima cautela».

L'infopoint

La commissaria ha dichiarato di «comprendere le difficoltà del territorio» e ha annunciato l'attivazione di alcune iniziative: «Da fine settembre sarà attivo un Infopoint presidiato da tecnici in grado di dare informazioni di dettaglio, che si affiancherà al canale dell'Osservatorio ambientale. Da fine agosto, finché non sarà aperto l'Infopoint, due tecnici di

Italferr saranno a disposizione all'interno di TrentoLab con modalità e orari che saranno resi noti a breve». E anche il consorzio Tridentum avrà un referente media di cantiere che potrà essere un punto di riferimento per gli organi d'informazione. «Infine, anche per dare ai cittadini informazioni preventive, saranno utilizzati i pannelli sul cantiere (i cosiddetti "cantieri parlanti", ndr) e le note informative distribuite in occasione di interventi significativi nell'abitato vicino alla zona dei lavori». E a proposito dei lavori, la commissaria Firmi ha inoltre assicurato che «nell'area del cantiere a Nord saranno svolte tutte le indagini previste dalla normativa secondo il principio della massima cautela».



«L'opera è necessaria Un volano per decine di imprese Ance»

Il Bypass

Il presidente di Ance Trento Basso: «Dopo le analisi serve procedere»

L'appalto vale 934 milioni e 640 mila euro. Parte delle ricadute andranno anche a beneficio di imprese trentine coinvolte, chi direttamente e chi per via mediata. Prima tra tutte la Collini, parte del Consorzio Tridentum che si è aggiudicato i lavori di realizzazione del Bypass. Poi, a cascata, su tutte le altre realtà che entreranno attraverso subappalto nella realizzazione della maxi-opera. «Almeno una decina», chiarisce il presidente di Ance Trento Andrea Basso. Proprio per le ricadute

attese, «sulle aziende e di riflesso sulle entrate provinciali», «dopo i dovuti esami, non bisogna perdere un attimo e ripartire». **Basso, la notizia del sequestro dell'area su cui verte una parte del cantiere del Bypass come è stata accolta dalle aziende di Ance?** «Chiaramente prima di tutto viene la salute dei cittadini. Quindi c'è la consapevolezza che i controlli devono andare avanti, con tutte le verifiche del caso. Se c'è una bonifica

da fare, la si faccia. In cantiere, sono prevedibili gli imprevisti. È capitato spesso che scavando si trovassero materiali nel terreno, come il piombo naturale. Anche se quella è una zona particolare, quindi richiederà più tempo, l'importante è comportarsi con precisione, procedendo strato per strato a norma di legge. Lavorando il materiale e portandolo in centri di raccolta e analisi». **Quale rilevanza ha il bypass per il Trentino?** «L'opera è strategica, specialmente se porterà all'avvio di una rigenerazione urbana seria. Un progetto sulle aree limitrofe, per disarticolare il deserto di rotaie che caratterizza la zona nord di Trento. È stato spostato il corso dell'Adige, riusciremo anche a spostare la ferrovia». **In una prospettiva storica, ci sono opere paragonabili, per impatto sulla città di Trento e valore finanziario, alla circonvallazione?** «Per valore finanziario credo di no. Per quanto riguarda il contributo dato

all'urbanistica del capoluogo, penso che i lavori fatti negli anni '80, inclusa la costruzione della tangenziale, ebbero un impatto simile. Più grande c'è solo il tunnel del Brennero». **Quale giro d'affari può generare sulle costruzioni trentine?** «Difficile quantificare. Per ora sono tre le imprese coinvolte. Collini, in primo piano. Wsi srl, per la progettazione. E poi Misconel, in subappalto, per le demolizioni. Almeno una decina di altre imprese nostre associate si stanno attrezzando perché potrebbero essere coinvolte in subappalto. Alcune sono già state contattate. È positivo perché significa che ci sono ricadute per le aziende, ma anche per le entrate del Trentino. Senza contare l'indotto generato dall'arrivo sul territorio dai lavoratori».





Tempi stretti

Ferrari: «Il ministro valuti la proroga della realizzazione»

La deputata trentina del Pd Sara Ferrari ha depositato ieri un'interrogazione per esortare il ministro dell'Ambiente a garantire il rispetto da parte di Rfi delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di Provincia e Comune in merito ai lavori per il bypass ferroviario, chiedendo poi di sapere «per quale ragione il ministro non abbia ancora nominato il suo rappresentante nell'osservatorio che vigila sull'opera» e di conoscere «perché non sia ancora stato reso pubblico il progetto esecutivo di un'opera e di un cantiere così rilevanti e problematici». Ferrari, nell'interrogazione, sottolinea anche la necessità di «assicurare le migliori indagini ambientali sulle aree inquinate e le relative caratterizzazioni sul sottosuolo, alla luce anche dell'indagine della procura». Indagini e cautele che potrebbero ritardare i tempi di consegna dell'opera, che per avere i finanziamenti del Pnrr dovranno essere svolti entro il 2026. A questo proposito, oltre a chiedere «un impegno verso la bonifica integrale dei terreni inquinati» la deputata chiede al ministro «se intenda prevedere una proroga dei tempi di realizzazione dell'opera stessa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«trasparenza» «massima cautela»



Il progetto non si cambia

L'incontro di ieri è servito anche a «blindare» il progetto. Né l'inchiesta né i dubbi sulla bonifica dei Sin di Sloi e Carbochimica faranno cambiare il tracciato, come richiesto anche da Fratelli d'Italia: «Provincia e Comune hanno ribadito il pieno appoggio al progetto della Circonvallazione ferroviaria e sottolineato che la modifica al tracciato non è nel modo più assoluto tra le opzioni attualmente sul tavolo».

Entrambi gli enti sono concordi nel ritenere che cambiare oggi il disegno del bypass avrebbe molteplici conseguenze, tutte negative: significherebbe perdere l'occasione di affrontare il tema delle zone inquinate, perdere il

finanziamento del Pnrr e aprire la porta a contenziosi infiniti». In definitiva: «Mettere mano al tracciato oggi comporterebbe la rinuncia definitiva alla Circonvallazione ferroviaria e dunque al trasferimento su rotaia delle merci che intasano l'autostrada del Brennero, prima e indispensabile premessa a una revisione della mobilità cittadina e provinciale ispirata ai principi della sostenibilità. Non ultimo — continua la nota — anche il progetto integrato, con il previsto potenziamento della Trento-Malè e l'interamento della ferrovia storica, dovrebbe essere accantonato insieme alla rigenerazione della zona centrale della città oggi occupata dall'areale ferroviario». Un punto ribadito a margine anche dal governatore Fugatti che replica a FdI: «Se cambiassimo il tracciato Trento perderebbe un'occasione perché l'opera non si farebbe più».

«Scelta fatta da tempo»

Dall'incontro, in modo univoco, esce anche la puntualizzazione che «la scelta dell'attuale tracciato è il frutto di un confronto pluridecennale durante il quale sono state vagliate più ipotesi progettuali». E si spiega come «scartate quelle più impattanti dal punto di vista ambientale, si è approdati nel 2018 alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra Provincia, Comune di Trento e Rfi e quindi allo sviluppo di un piano di fattibilità tecnico-economica che ha avuto il via libera dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Ministero dell'Ambiente». Si procede quindi, «con la massima cautela», nonostante l'indagine e il sequestro di un pezzo di cantiere. E a proposito delle vicende giudiziarie, in seguito alla convalida del sequestro da parte del gip, Rfi è obbligata a presentare un piano di campionamenti e bonifica che dovrà essere avallato dall'Agenzia provinciale per l'ambiente. Ma al momento, da quanto trapela, non è ancora stato depositato nulla, per quanto sia nell'interesse della stessa Rfi procedere il prima possibile.

Mar. Mo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Non solo a destra La circonvallazione divide e agita anche a sinistra

Lo scontro

La Lega bacchetta Fdi che riconsidera la Destra Adige Ma a sinistra c'è anche chi è contro

di Donatello Baldo

La contraddizione più evidente è nel centrodestra. Il sommovimento dei critici alla circonvallazione tra le fila di Fratelli d'Italia — Katia Rossato in Consiglio provinciale e Giuseppe Urbani in Consiglio comunale, su tutti — è stato legittimato autorevolmente dall'intervento di Alessia Ambrosi e Andrea de Bertoldi, che su carta intestata della Camera dei Deputati hanno messo nero su bianco i dubbi sulla grande opera, tornando addirittura alla proposta della destra Adige quando i cantieri sono già approntati. Il ruolo di mediazione lo assume Francesca Gerosa, indicata come vice di Fugatti se il centrodestra vincerà le elezioni: «La salute dei trentini va sempre messa al primo posto. Non si può, però, essere contrari alla realizzazione di importanti opere pubbliche che fanno crescere economicamente e socialmente i territori. Bisogna, semplicemente, che queste opere vengano messe a terra nel modo più sostenibile possibile». La contraddizione è però evidente, e rischia di spaccare l'unità della coalizione su un progetto giudicato dal candidato presidente e governatore uscente Maurizio Fugatti come «strategico per il futuro del Trentino». Tant'è che in difesa della tesi di Fugatti, e degli impegni presi dalla sua giunta con Rete ferroviaria italiana e Comune di Trento, intervengono con una durissima nota le deputate trentine del Carroccio Elena Testor e Vanessa Cattoi: «A qualcuno piace fare propaganda elettorale contro progetti condivisi e portati avanti con lo stesso governo del quale, lo ricordiamo, fanno parte: non si sa mai che si siano dimenticati che non sono più in opposizione. Forse hanno la memoria corta, ma a gennaio ci avevano già provato recitando la stessa filastrocca e già allora lo stesso Governo aveva ben spiegato loro che il tracciato del passante ferroviario di Trento non si tocca. Pensare solo di prendere anche minimamente in considerazione di poter

modificare tale progetto significa non avere coscienza e conoscenza delle ripercussioni per il Trentino. Senza dimenticare il grosso rischio di vedersi sfilare dalle tasche i fondi del Pnrr previsti per non aver rispettato le tempistiche concordate». Contro l'uscita di de Bertoldi e Ambrosi interviene anche il Pd: «La destra trentina va oltre ogni decoro. Fratelli d'Italia, forza di maggioranza a sostegno del presidente Fugatti, se ne esce con la sparata che bisogna cambiare il tracciato del bypass ferroviario di Trento — afferma il consigliere provinciale Alessio Manica — come se in questi anni fosse stata sulla luna. Anche la smemoratezza ha i suoi limiti. Infatti come si può non ricordare che siamo già in piena fase esecutiva di un appalto e di un progetto, non

presidente dem della Circonvallazione Centro storico-Piedicastello, è una delle punte del movimento che critica la grande opera: «Sono nel Pd, rimango nel Pd, e nessuno mi ha mai formalizzato una mancanza di rispetto della linea del partito», si difende subito. «Anzi — afferma — io credo di esprimere proprio la linea del partito che, sulla base di un documento dell'allora coordinatore cittadino Alessandro Dal Ri, ora segretario provinciale, diceva sì all'opera ma a quattro condizioni». Che Geat elenca: «Attenzione ai siti inquinati, e si vede cos'è successo; attenzione alle sorgenti, e nessuna garanzia è stata data; attenzione alla paleofrana, idem; e trasparenza, di cui è evidente come non ce ne sia nemmeno l'ombra». E i Verdi? E Sinistra italiana



C'è chi dice no Renata Attolini, leader locale di Sinistra italiana © Foto Nardelli

certo comparsi ieri come per magia. E così continua il gioco del doppio ruolo di maggioranza e opposizione, di lotta e di governo, che a Fratelli d'Italia pare riuscire benissimo. Peccato che questo atteggiamento sia l'antitesi di quello che si definisce responsabilità di governo e che, ancora una volta, prova la totale incapacità e inaffidabilità della destra di gestire la nostra Autonomia. Continuando così — si chiede Manica — dopo le elezioni quante volte cambieranno idea, tracciato e progetto? Ai posteri l'ardua sentenza». Ma anche nel Pd ci sono le contraddizioni: Claudio Geat,

che con i Europa Verde hanno espresso Andrea Fernandez a Palazzo Thun e che si presenteranno uniti anche alle provinciali? «Noi siamo a favore dello spostamento delle merci dal ferro alla gomma e al bypass del centro cittadino — spiega Renata Attolini, segretaria di Sinistra italiana — ma contrari a questo progetto che non risolve i problemi, anzi li crea, basti vedere il rischio inquinamento attenzionato anche dalla Procura e il fatto che Trento nord sarà penalizzato dal passaggio del tracciato». Una posizione che dentro l'alleanza del centrosinistra potrebbe creare tensioni? «Sul tema abbiamo chiesto più volte un confronto ma si preferisce glissare. Si dicono tutti d'accordo sulla strategicità del corridoio per questioni ecologiche, chiedendo che l'opera sia fatta con le dovute cautele. Ma noi contestiamo proprio quest'opera. E non ci fermeremo, continueremo a dire che questo progetto è sbagliato».



Siamo contrari a questo progetto Per noi è sbagliato Renata Attolini, SI

© RIPRODUZIONE RISERVATA