

Il tracciato della circonvallazione ferroviaria



Lavori Operai all'opera nel cantiere della circonvallazione ferroviaria, vicino all'ex Scalo Filzi



Comune-Rfi Il sindaco Franco Ianeselli con la commissaria straordinaria dell'opera Paola Firmi

Tridentum: «Nuovi scenari per il bypass»

Inquinanti allo Scalo Filzi, Pilli (Net-Engineering): «Allo studio soluzioni alternative»

di **Donatello Baldo**
e **Tommaso di Giannantonio**

«Stiamo ragionando su nuovi possibili scenari». Il consorzio Tridentum conferma quanto anticipato sabato su *il T quotidiano*. La scoperta di inquinanti nei terreni dell'ex Scalo Filzi ha portato le imprese a rivedere il piano dei lavori della circonvallazione ferroviaria (o bypass) di Trento. Fra le ipotesi quella di bonificare l'ex scalo ferroviario e proseguire con il tracciato originario. Ma c'è anche l'ipotesi di far sbucare i treni merci, non più a Roncafort, ma all'altezza del cavalcavia di Nassiriya. In questo modo la bonifica – che allunga i tempi e richiede una spesa extra – non sarebbe più necessaria, ma così salterebbe anche la stazione provvisoria, indispensabile per il futuro interrimento della linea passeggeri. Su questo però il sindaco di Trento, Franco Ianeselli, è

perentorio: «Non si possono lasciare gli inquinanti sotto terra. Chi è incaricato di fare i lavori li faccia fino in fondo», ha detto ieri mattina, mandando un messaggio sia a Rete ferroviaria italiana (Rfi) che al consorzio di imprese. La novità è appunto la presenza di inquinanti, in particolare di idrocarburi, all'ex Scalo Filzi. Entità e profondità dell'inquinamento non sono ancora note. Sappiamo, però, che nell'area sottoposta a sequestro sotto il cavalcavia di Nassiriya (nelle vicinanze del supermercato Lidl) sono stati trovati inquinanti già a 4 metri di profondità e almeno fino a 11 metri. Ed ora, dopo le indiscrezioni pubblicate sabato scorso su *il T*, è lo stesso consorzio Tridentum che conferma che sono allo studio ipotesi alternative del tracciato del bypass per evitare le zone inquinate: «In queste ore si stanno tenendo riunioni proprio su questo», afferma infatti Andrea Pilli, ingegnere ambientale senior della Net-Engineering, una

“
Il sindaco Ianeselli
Sia le imprese che Rfi devono prendersi carico della bonifica dell'area. Non possiamo lasciare gli idrocarburi sotto terra e fare finta di niente

delle società del consorzio che ha vinto l'appalto dell'opera, che vale in totale quasi 1,2 miliardi di euro. «Come consorzio – prosegue l'ingegnere – ci stiamo incontrando per capire quali soluzioni trovare». Il problema non sarebbe tanto l'inquinamento in sé. Per questo la bonifica appare praticabile. «Il tema sono i tempi – spiega Pilli – e in

particolare le scadenze del Pnrr». L'opera è infatti finanziata quasi interamente dai fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. E se non si rispettano i tempi si perdono le risorse. L'ingegnere non entra nel dettaglio delle ipotesi che bypassano la bonifica, ma conferma quelle anticipate. O il prolungamento della galleria fino a Salerno, saltando del tutto lo scalo merci dell'Interporto (ma in questo caso potrebbero esserci problemi a livello di sicurezza: i treni devono avere un'uscita di emergenza). O l'uscita anticipata dei treni all'altezza del cavalcavia di Nassiriya, con la conseguente rinuncia alla stazione provvisoria sotterranea. «Il prolungamento della galleria – si limita a dire Pilli – è già prevista in futuro (infatti il camerone è già previsto in San Donà, ndr), ma credo che per quella situazione ci sia un problema di costi». E l'altra soluzione? «Per evitare la zona potenzialmente inquinata ci si deve per forza alzare, per passarci sopra».

Ma ieri il sindaco di Trento ha ribadito in maniera ancora più netta il «no» a qualsiasi soluzione che esclude la bonifica e pregiudica l'interrimento della ferrovia storica (che è alla base dell'accordo con Rfi per il bypass). «Noi – ha detto Ianeselli – abbiamo ereditato questa situazione di inquinamento. Non possiamo fermarci e lasciare la città così come l'abbiamo trovata. Dobbiamo riuscire a spostare i treni merci in galleria, bonificare le aree e lavorare per l'interrimento. Noi abbiamo chiesto alla commissaria Firmi di fare analisi più dettagliate. Bisogna capire una volta per tutte la portata dell'inquinamento di idrocarburi e poi fare dei lavori, su cui sia l'appaltante (Rfi, ndr) che l'appaltatore (Tridentum, ndr) devono intervenire. Non va bene che qualcuno abbia fatto uscire delle ipotesi assurde di un nuovo percorso per evitare lavori che devono essere realizzati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il caso | L'assessore ha quote dell'impresa vincitrice dell'appalto. Il sindaco replica alle accuse: «Partecipazione irrilevante» No Tav: «Facchin azionista di Webuild, dimettiti»

I comitati No Tav chiedono le dimissioni dell'assessore comunale Ezio Facchin: «Detiene azioni di Webuild, la società che ha vinto l'appalto del bypass». Ma il sindaco Franco Ianeselli prende le difese dell'assessore: «Si tratta di una partecipazione irrilevante. Siamo pronti a difendere l'onorabilità di Facchin». Non è certo un mistero che l'assessore comunale alla transizione ecologica non goda delle simpatie dei comitati No Tav, che ieri mattina hanno organizzato una conferenza stampa. Il suo passato come dirigente di Rete ferroviaria italiana (Rfi), committente dell'opera della circonvallazione ferroviaria, lo porrebbe infatti, secondo gli stessi comitati, in una

posizione di conflitto d'interessi. Ma non è finita qui. «Andando sul sito del Comune abbiamo riscontrato che, in base alla dichiarazione della sua situazione patrimoniale e reddituale, l'assessore risulta azionista della società Webuild», ha spiegato il referente dei No Tav, Elio Bonfanti. Webuild fa parte del consorzio Tridentum, il raggruppamento di imprese che si è aggiudicato l'appalto del bypass ferroviario di Trento. E secondo i No Tav la partecipazione azionaria di Facchin – detiene 600 azioni – sarebbe incompatibile con il suo ruolo da assessore. A stretto giro, circa un'ora dopo la conferenza stampa, il sindaco di Trento ha rigettato le accuse e rinnovato la



Contestato Ezio Facchin, assessore comunale di Trento alla transizione ecologica

fiducia nei confronti dell'assessore. «Facchin detiene mille euro di azioni di Webuild, società che ha un fatturato di 8 miliardi di euro – ha replicato Ianeselli – Si tratta quindi di una

partecipazione azionaria irrilevante. Non capisco quale sia il problema. Facchin non è il proprietario di Webuild che si sta arricchendo». La presunta incompatibilità «non sussiste perché

l'appaltatore non è il Comune, ma è Rfi». In conferenza stampa i No Tav hanno riassunto anche i documenti sottoposti alla Procura lo scorso 21 settembre. I comitati chiedono il sequestro preventivo di tutta l'area dello Scalo Filzi e dei cantieri ad est di via Brennero fino a quando non saranno effettuate «le doverose caratterizzazioni» e «non siano dimostrati lo studio e l'adozione di misure adeguate al fine di non estendere gli inquinanti presenti in falda». Il movimento No Tav, come ha spiegato l'avvocato Marco Cianci, chiede anche di affiancare all'Agenzia provinciale per la protezione dell'ambiente (Appa) la Commissione ambiente

dell'Ordine dei medici di Trento nelle attività di monitoraggio sui rischi ambientali derivanti dai lavori connessi alla realizzazione dell'opera. Intanto i comitati hanno calendarizzato diversi appuntamenti: per domani, in Piazza Duomo, e giovedì, in Piazza Fiera, la Rete dei Cittadini organizzerà due manifestazioni dedicate alle criticità del cantiere di Trento nord e quello di Trento sud; per sabato, invece, Mattarello Attiva porterà i cittadini in passeggiata verso le zone del cantiere sud. Oggi, invece, ci sarà un presidio davanti al Comune, in via Belenzani. «Fa parte della democrazia: c'è chi prova a realizzare l'opera nell'interesse della città e chi si oppone a questo. Fermare i lavori sarebbe una sconfitta per la città», ha commentato Ianeselli.

A.V.
T. D.G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA