

L'ASSEMBLEA

DANIELE BENFANTI

Dalle parole ai fatti. Un'assemblea pubblica per compattare il fronte del No al bypass ferroviario di Trento il cui progetto è stato presentato da Rete Ferroviaria Italiana un mese fa. All'Assicura Arena Fly Music di Besenello quasi duecento persone, ieri pomeriggio, nonostante il freddo, con una decina di interventi programmati e poi sette gruppi di lavoro per definire una strategia di opposizione alla contestata circonvallazione ferroviaria del capoluogo, con 11,5 km in galleria tra i Grezzi di Mattarello e via Brennero all'altezza dello scalo Filzi.

Mentre era in corso l'assemblea, coordinata da **Antonella Valer**, le forze dell'ordine hanno rafforzato il presidio a difesa della trivella per i sondaggi nel terreno dei Grezzi di Mattarello che è comparsa nei giorni scorsi. Polizia e Carabinieri erano presenti con almeno cinque mezzi, tra i quali un furgone. Tanto che un esponente No Tav, durante l'assemblea di Besenello, ha voluto sottolineare: «Mentre noi argomentiamo il nostro no a un'opera impattante, costosa e inutile, le istituzioni hanno già deciso, senza confronto, e hanno bisogno dei blindati». Gli stessi No Tav propongono come impiegare i 960 milioni di euro già stanziati nel Pnrr per l'opera ferroviaria che bucherebbe la collina est di Trento: «Basta ammodernare la linea storica del Brennero, aumentare i pedaggi per i camion sull'A22 in modo da renderla poco appetibile rispetto alla ferrovia. E investire in scuole, sanità, treni per i pendolari, bonifiche ambientali. Si tratta di una speculazione. Quei soldi finiranno nelle tasche dei soliti noti». Ancora una volta, ma con relazioni circostanziate e più dettagliate rispetto agli incontri dell'estate scorsa alla Predara e poi a Mattarello, si sono levate le voci contrarie al bypass che dovrebbe essere completato entro luglio 2026 per non perdere il finanziamento. «Non è un'opera ecologica: 3 milioni di tonnellate di Co2 per realizzarla, da smaltire in vent'anni» una delle obie-

I perché dei No Tav al bypass ferroviario

E mentre alla Fly Arena di Besenello si discute fuori la polizia rafforza il presidio alle trivelle



La Fly Arena ieri pomeriggio è stata riempita dal popolo dei No Tav (foto di Alessio Coser)

zioni.

Per **Franco Tessadri** è un progetto «irricevibile» e c'è stato scarsissimo coinvolgimento. E poi il Sindacato di base multicategoriale, per bocca di **Gabriella Piccoli**: «Ci dicono che il bypass darà lavoro a dodicimila persone, di cui 4.600 nel cantiere. Ma in val di Susa, dove la galleria

Tav è il quadruplo di quella di Trento, tra versante italiano e francese lavorano in 1800...». **Claudio Campedelli** ha ricordato come si potrebbe ridurre la pressione sull'A22 deviando il traffico del Nord Europa verso le ferrovie svizzere e il tunnel del Gottardo, con accordi specifici, e come si potrebbero trasportare merci



sull'attuale linea Verona-Monaco fino a 29 milioni di tonnellate: ora sono 13,8. Preoccupazione anche per le aree inquinate ex Sloi e Carbochimica, che verrebbero attraversate dalla trincea-scivolo che porterebbe poi i treni in galleria all'altezza della sede Aci di via Brennero. Opera inutile, il bypass: i treni che vi

Chi punta sull'opzione zero chi sul progetto destra Adige

passeranno saranno più lunghi e pesanti, ma solo 59 merci nel 2032 rispetto agli attuali 75 nel giudizio di **Andrea Pugliese**. **Claudio Geat**, presidente della circoscrizione Centro storico-Piedicastello, è preoccupato per i rischi di una chiusura definitiva della ferrovia Trento-Malé, visto che sarà la prima a essere smantellata da Gardolo in giù, per permettere carotaggi e approntamento del cantiere Nord. Un no netto e categorico all'opera da parte di **Alessandro Nicolli**, presidente della circoscrizione Mattarello: «È uno sfregio al territorio agricolo e all'acqua delle falde e delle sorgenti. I Grezzi sono un ghiaione: trivellino bene prima di prendere qualsiasi decisione». «Depuratore, Valdastico, bypass: la città espelle in periferia e sui comuni confinanti ciò che non vuole. E sono deluso dal disinteresse della Provincia e dalle rassicurazioni troppo generiche del Comune di Trento» l'allarme del sindaco di Besenello, **Cristian Comperini**, convinto, come altri, che i lavori non termineranno nei 3 anni e 8 mesi promessi (il via dovrebbe essere a dicembre 2022, con l'abbattimento delle prime case in San Martino a gennaio 2023 secondo le informazioni che Claudio Geat ha avuto).

Dubbi anche sulla terzietà della commissione per il dibattito pubblico di 30 giorni previsto a dicembre, a cavallo con le feste natalizie. **Elio Bonfanti** getta un dubbio anche sui costi: 80 milioni a km. Verso il Brennero costa 178 milioni al km: non sono montagne tanto diverse. Le quattro megafrese (2+2) che dovrebbero aggredire la montagna non hanno mai lavorato affiancate in Italia. Il naturalista **Stefano Mair** è preoccupato per le conclusioni tecniche sempre minimizzanti sull'impatto idrogeologico: «Ma la Marzola si chiama così perché è una montagna marcia...». E se **Paolo Zadra** della Rete dei cittadini rilancia il piano B, la circonvallazione in Destra Adige, molti sono per l'opzione zero, cioè No Tav e basta. Il collettivo universitario **Refresh** invita alla mobilitazione: dopo le parole, sensibilizziamo tutti i cittadini e scendiamo in piazza. Bisogna impedire l'opera».