

GRANDI OPERE

Si annuncia oggi l'esposto di Lega Ambiente, WWF, No Tav, Gruppo 11 domande e Mountain Weldness

Le associazioni coinvolgono la procura perché a loro parere ci sono gli estremi per parlare di possibili reati ambientali

Aree inquinate e bypass: ora si chiede il sequestro

I terreni inquinati, visti i piani di Rfi, dovrebbero essere posti sotto sequestro preventivo, perché sussiste un motivo di reale pericolo pubblico. Questo chiedono, in un esposto alla procura, alcune delle associazioni contrarie al progetto di circonvallazione ferroviaria, tra cui Lega Ambiente, WWF, Mountain Weldness, Gruppo 11 domande, comitato No Tav. Ma l'atto è sottoscritto anche da esponenti di forze politiche e dalla Lista Europa Verde Trento. Lo avevano annunciato, adesso lo hanno fatto davvero: l'azione - che è politica, oltre che giudiziaria - sarà presentata oggi. Ma già ora i dettagli dell'esposto sono trapelati. E partono da un concetto di fondo: non serve aspettare l'avvio delle ruspe, per sapere che ci sarà un danno. Basta leggere il progetto di Italferr, in combinato disposto con le norme e con gli atti prescrittivi di cui la storia dei terreni inquinati è costellata, per sapere cosa accadrà. E quel che accadrà è che «una volta iniziati i lavori, gli eventi che si manifesteranno rientreranno nella fattispecie introdotta dalla legge 68/2015, nel titolo VI bis, i cosiddetti "delitti contro l'ambiente"». Da qui la richiesta delle associazioni, assistite dagli avvocati Marco Cianci e Vanni Ceola, di intervento preventivo dell'ufficio inquirente. Ma su quali basi? Stante la certezza che i terreni ex Sloi ed ex Carbochimica sono inquinati e altrettanto

può dirsi delle rogge, 4 i profili su cui i firmatari contestano la pericolosità dell'opera e della gestione del cantiere: i lavori interferiranno con la bonifica delle rogge, Rfi avrebbe consapevolmente sottovalutato in termini di quantità il problema della gestione del materiale inquinato; la tecnica del capping, immaginata per mettere in sicurezza l'area Sloi e usarla come deposito sarebbe inadeguato e pericoloso, lo stoccaggio provvisorio del materiale inquinato così come immaginato da Rfi non sarebbe tale da garantire la sicurezza pubblica. **Le rogge.** È noto, dovrebbero già essere iniziati i lavori per la loro bonifica. Ma non è andata così: tutto è bloccato, tra gli altri motivi, perché la falda è più alta del previsto. Questo, si evidenzia nell'esposto, significa che la bonifica non potrà essere conclusa nel luglio 2022, quando inizieranno i lavori per il bypass. Da qui l'interferenza, di cui Rfi - le si contesta - era consapevole. **Il materiale di scavo.** È quello che verrà estratto dall'ex Carbochimica per permettere il raddoppio in trincea della linea. Rfi calcola si tratti di 48 mila metri cubi di materiale, di cui si calcola di mandare in discarica speciale non più di 9.300 mc inquinati. Secondo gli attivisti, si dovrà avere a che fare con 78 mila metri cubi tutti inquinati. Che non è la stessa cosa. Inoltre le associazioni ritengono



pressoché certo che lo scavo - come accade ad ogni cantiere dell'area - si riempia d'acqua della falda superficiale, che diventerebbe a sua volta inquinata. E Rfi non ne tiene conto. **Stoccaggio provvisorio all'ex Sloi.** Qui Rfi prevede di stoccare il materiale di scavo della galleria, prima di inviarlo ai siti definitivi. Il problema si fa notare nell'esposto, è che là sotto c'è piombo, tra le altre cose. A bloccare tutto in un equilibrio quasi stabile è una lente d'argilla. Rfi prevede di tutelare quell'equilibrio con un capping. Nell'esposto si evidenzia che c'è un forte rischio spugna: che schiacciando, cioè, il materiale là

sotto si muova, portando l'inquinamento fuori dall'ex Sloi. **I costi di bonifica.** Rfi - questa la tesi - sottovaluterebbe scientemente il tema dell'inquinamento, perché i costi di una bonifica - secondo gli attivisti 350 milioni di euro, calcolando l'asportazione del terreno per la trincea e del materiale delle rogge - non permetterebbero di realizzare la circonvallazione, per cui sono stati stanziati 900 milioni. Questi gli argomenti, più volte evidenziati a Rfi, che ha sempre contestato il calcolo di rischio. Ecco il motivo dell'esposto e della richiesta di sequestro preventivo.

IL SINDACO



Nelle otto richieste del Comune non c'è la bonifica di Trento nord

Delle otto condizioni che il Comune considera "prescrittive" per migliorare il progetto di bypass ferroviario predisposto da Italferr per Rfi, colpisce una cosa. La mancanza di una nona "condizione", di cui per altro tanto si è trattato in sede di dibattito pubblico coordinato da Andrea Pillon: la definitiva sistemazione delle aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica, tra le quali si infileranno i nuovi binari per le merci. **Perché?** «Ne ho parlato anche con il consigliere Zappini - risponde il sindaco Franco Ianeselli - ammetto l'errore e faccio autocritica. Ma deve essere chiaro che per me, nell'ambito del miglioramento del progetto, la sistemazione e bonifica delle aree inquinate di Trento Nord sono una precondizione, non la "nona" condizione. Sono al primo posto per la qualità della vita, la tutela e la sicurezza dei cittadini». **Il problema, sindaco, è che come amministrazione avete sempre detto: "Ora o mai più". Ed invece la bonifica è uscita di scena.** «Attenzione, ci stiamo lavorando. Sappiamo che l'approccio di Italferr è quello di intervenire solo sulla parte di aree interessata dal tracciato. A noi, però, interessa il "di più". E questo è oggetto di discussione». **Il presidente della Provincia, Fugatti, in accordo con il Comune, per sollecitare il completo disinquinamento delle aree, ha interpellato con lettera il ministro della transizione ecologica, Cingolani. Ci sono riscontri?** «C'è l'avvio di una interlocuzione». Do. S.

IL CASO

Pnrr in consiglio provinciale A chiederlo è l'opposizione

Il consigliere provinciale di Futura Paolo Zanella ha fatto richiesta di informativa, sottoscritta da alcuni colleghi di minoranza, perché la giunta provinciale aggiorni l'assemblea riguardo alla progettualità che la Provincia e gli altri attori istituzionali ed economici del territorio stanno mettendo in campo nell'ambito del Pnrr e del Pnc. «In particolare - ha chiesto Zanella - si chiedono informazioni, per ciascuna delle sei missioni del Pnrr, rispetto ai progetti sinora finanziati sul nostro territorio, ai bandi ministeriali ai quali la Provincia intende partecipare e con quali progettualità intenda farlo. Inoltre si chiedono informazioni rispetto alle modalità di coordinamento provinciale dei progetti che gli enti locali e le imprese del territorio stanno definendo. Infine si chiedono informazioni sulle modalità di funzionamento del tavolo con le parti sociali e gli enti locali». La sua richiesta, evidenzia Zanella, «dà attuazione anche all'ordine del giorno n. 02/2021 approvato dalla Conferenza dei Presidenti delle Assemblee legislative delle Regioni e delle Province autonome del 20 dicembre 2021, che tra le altre cose impegna, da un lato le assemblee legislative ad occuparsi del Pnrr e a predisporre atti di indirizzo rivolti alla Giunta regionale e dall'altro la Giunta ad assicurare il pieno coinvolgimento delle assemblee legislative nella condivisione degli obiettivi intermedi contenuti nel Piano, in modo da consentire al legislativo di monitorare l'attuazione e l'impatto dei singoli interventi».

LA REAZIONE

Verso la conferenza dei servizi: «Insufficienti gli interventi proposti»

Sinistra Italiana: «Brutto progetto»

Sono stati fatti degli sforzi apprezzabili, ma le criticità restano importanti, perché la circonvallazione ferroviaria risponda a criteri di sostenibilità e salute ambientale. Questa la posizione dell'assemblea provinciale di Sinistra italiana, davanti alle proposte del Comune di Trento, che saranno portate alla conferenza dei servizi. «Ci sembra che gli interventi proposti siano del tutto insufficienti e talvolta anche velleitari - scrive Sinistra italiana - Lo sono il prolungamento della galleria artificiale di soli 150 metri, quando la richiesta era quella di continuare fino a dopo Gardolo, per evitare che cittadine/i della stessa città avessero trattamenti diversi. Lo è la realizzazione delle collinette verde progettata per coprire il tratto di linea a nord del viadotto Canova, per circa 400 metri, che "maschera" ma non risolve il problema. Lo è infine "la predisposizione dei "camerini" nella parte



Il rendering della circonvallazione ferroviaria, nell'uscita a sud della galleria

nord della galleria Trento, per permettere il proseguimento del tunnel ferroviario in direzione nord verso Salorno, ben sapendo che la continuazione a nord, ma

anche a sud, della circonvallazione di Trento, se davvero avverrà, avverrà comunque in un tempo che va nell'ordine dei decenni. In conclusione, arriva la dichiarazione

che «la giunta Comunale, in collaborazione con la Provincia e Rfi, intende costituire in tempi rapidi l'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza». Non basta, a Sinistra Italiana: «Auspicichiamo che l'Osservatorio sia in grado di valutare a fondo i pericoli derivanti dal passaggio e dallo stoccaggio di materiale nei terreni del Sin exSloi-exCarbochimica e voglia opporsi ad un Ddl dello scorso giugno che consente a Rfi la bonifica di parte dei terreni, contravvenendo ad una decisione del TAR del 2013 che sanciva che la bonifica dovesse essere completa e svolta contestualmente per tutti i lotti interessati. Di certo Sinistra Italiana continuerà l'analisi e lo studio per individuare risposte che siano davvero in linea con la transizione ecologica, che il Pnrr pone come requisito principale all'erogazione di fondi, e con il rispetto della nostra città e di chi la abita».

BONDONE

Il consiglio comunale sceglierà tra i 4 progetti di Trentino Sviluppo

La funivia approda a palazzo Thun

Il Consiglio comunale di Trento ha dato via libera all'unanimità alla richiesta avanzata dal consigliere Alberto Pedrotti (Patt) di convocare una seduta straordinaria dedicata interamente alla grande opera di collegamento tra il capoluogo e il Monte Bondone. L'istanza, che ha ricevuto l'avvallo di tutti i gruppi consiliari, dichiaratisi d'accordo sull'importanza della questione per la città di Trento, è stato presentato a seguito della predisposizione da parte di Trentino Sviluppo di quattro differenti ipotesi progettuali, in vista dalla realizzazione di un collegamento veloce tra il centro urbano e gli abitati presenti sulle pendici della montagna citta-

dina. «Nel 2018 - ha precisato Pedrotti - il Consiglio ha approvato l'agenda strategica "Sistema Bondone 2035", che si proponeva di mobilitare in modo integrato tutte le risorse e le opportunità del territorio; nel 2020 veniva inserita nel Piano regolatore la previsione di un collegamento, mentre lo scorso anno, con l'approvazione in via definitiva del piano guida per la destra Adige, è stata prevista la stazione di partenza del futuro impianto funiviario del Bondone. Considerata l'importanza dell'opera per la città, e la necessità di conoscere le proposte elaborate da Trentino Sviluppo, ritengo opportuno convocare una sedu-

ta straordinaria dedicata al tema». L'obiettivo della convocazione è quella di permettere all'aula di individuare la soluzione migliore, anche attraverso il coinvolgimento dei territori interessati dall'infrastruttura. La data del Consiglio comunale informativo, come definito dal regolamento, verrà inserita nei calendari dei lavori dopo un convocazione della commissione dei capigruppo. Si è ipotizzato di fissare la seduta nella prima metà del mese di febbraio. Parere unanime del Consiglio anche all'ordine del giorno sulla riorganizzazione dell'Azienda per i servizi forestali di Trento e Sopramonte, sempre a fir-

ma di Pedrotti. Il documento impegna il sindaco e la Giunta a dare avvio ad un percorso di valorizzazione dell'ente, favorendo gli interventi sul territorio. «Siamo pienamente consapevoli dello stato dell'azienda - ha detto l'assessore al bilancio, Mariachiara Franzoia - e in questi mesi ci siamo già attivati per fronteggiare il problema, ad iniziare dalla carenza di personale». Nella seduta di ieri, l'aula ha approvato anche la surrogazione della commissione urbanistica (sostituita dal consigliere Italo Gilmozzi), bilancio e turismo (sostituita dal consigliere Assou El Barji).



La partenza dalla zona ex Italcementi sarà spostata dal bollo blu a quello rosso