

TRENTO Nonostante il maltempo oltre cinquecento persone hanno manifestato contro la circonvallazione ferroviaria

La protesta: «Fermate il bypass»

Comitati, cittadini e politici in corteo per quasi tre ore tra slogan e comizi



Gli inquilini degli edifici che verranno abbattuti hanno chiesto garanzie

«Non è tardi per fermare un'opera costosa, inutile, dannosa, devastante». Reti, militanti, associazioni, alcuni politici (soprattutto verdi, di sinistra e d'opposizione in consiglio comunale), il presidente della circoscrizione Claudio Geat, tanti giovani e tanti storici No-Tav: tutti insieme ieri pomeriggio in corteo per quasi tre ore, con varie tappe in città, in luoghi simbolo della contestazione alla circonvallazione ferroviaria di Trento (da Mattarello al quartiere di San Martino, con galleria da 12 chilometri). I cittadini che hanno preso il microfono hanno ribadito le ragioni del no alla grande opera finanziata con quasi un miliardo di euro dal Pnrr. Tra i più amareggiati i proprietari delle case che saranno abbattute.

D. BENFANTI

A PAGINA 9

Un momento della manifestazione di ieri contro la circonvallazione ferroviaria (Foto Paolo Pedrotti)

LA PROTESTA

Comizi sotto Provincia e Comune: «Scelta dettata dai soldi e dal potere»



Comitati in piazza: «Fermate l'opera»

In 500 alla manifestazione contro il bypass ferroviario

DANIELE BENFANTI

«No. Non è tardi per fermare un'opera costosa, inutile, dannosa, devastante». Reti, militanti, associazioni, alcuni politici (soprattutto verdi, di sinistra e d'opposizione in consiglio comunale), il presidente della circoscrizione Claudio Geat, tanti giovani e tanti storici No-Tav: tutti insieme ieri pomeriggio in corteo per quasi tre ore, con varie tappe in città, in luoghi simbolo della contestazione alla circonvallazione ferroviaria di Trento (da Mattarello al quartiere di San Martino, con galleria da 12 km). Ritrovo nel primo pomeriggio in piazza Nazario Sauro. In circa 500 hanno poi sfilato verso piazza Dante, dove hanno stazionato davanti al palazzo della Provincia e alla stazione ferroviaria. Cori No-Tav si sono levati all'indirizzo di Rfi, Rete ferroviaria italiana. I cittadini che hanno preso il microfono hanno ribadito le ragioni del no alla grande opera finanziata con quasi un miliardo di euro dal Pnrr. Sempre vigilati a distanza e scortati da alcune decine di poliziotti e con il traffico controllato dalla polizia locale, i manifestanti si sono poi fermati all'incrocio tra via Roma e via Belenzani, interdetta al loro passaggio e presidiata dalle forze dell'ordine, dove chi ha preso la parola ha mosso critiche al sindaco laneselli per quello che, in preparazione all'opera, è stato giudicato un dibattito popolare a senso unico, non aperto a un vero confronto, e avviato e concluso in pieno periodo natalizio. Ultime tappe piazza Venezia e piazza Fiera, dove il corteo è arrivato un po' assottigliato a fine pomeriggio. Tante le bandiere No-Tav, Nein-Bbt. Corteo rumoroso con tamburi, sonagli, fischiotti. Numerosi gli striscio-

ni: «Basta devastazioni ambientali», «No alle merci pericolose dentro la città», «Le nostre case non sono in vendita. Sono la nostra vita». C'è anche chi ha usato il sarcasmo acido: «Sulla Sloi andateci con i piedi di piombo...», scritta seguita da un teschio. Antonella Valer, nota attivista della mobilità sostenibile, ha invocato un ripensamento rispetto al bypass ferroviario in galleria: «I costi lieviteranno, per la crisi internazionale, rispetto a quelli immaginati. C'è il rischio che per almeno un anno dei quattro di cantiere la Trento-Malé si fermi del tutto. E quei soldi del bypass potrebbero servire a potenziare la linea esistente e la Valsugana, lenta come 50 anni fa. Il traffico su rotaia delle merci dovrebbe utilizzare i già esistenti collegamenti con la Svizzera». In corteo con un lenzuolo come striscione c'è la giovane Ilaria: «Abito in via Pietrastretta - racconta - e mi hanno già detto che casa mia, anche se non sarà abbattuta, soffrirà di vibrazioni. Sappiamo che sarà difficile fermare l'opera. Quando ci sono di mezzo soldi e potere... Ma ci proviamo». Da Mattarello sono venuti due amici in pensione. Carlo Bertoldi abita in località Grezzi e vedrà cancellati i suoi vigneti di merlot e chardonnay: «Abbattano le loro case e devastino le loro campagne» esclama rivolto alle istituzioni che vogliono l'opera. Enrico Brugna è concorde e aggiunge il carico delle aree inquinate ex-Sloi: «La fanno facile. E San Martino sarà devastata». «Sì, si rischia di restare stanchi, stufi e rassegnati - spiegano tre amiche, Cinzia e Giuliana di Rovereto, e Lorena di Malcesine - ma serve dare segnali perché questa è un'opera devastante. Bastava potenziare la ferrovia esistente. E per l'interramento della vecchia ferrovia in città ci vorranno decenni».



Alcuni momenti della manifestazione. Da sinistra sopra al titolo lo stop all'incrocio tra via Roma e via Belenzani con le forze dell'ordine a "presidiare" il Comune; lo striscione davanti alla Provincia e quello degli studenti NoTav (fotografie PAOLO PEDROTTI)

L'intervento | Michela Bonafini ha parlato e chiesto garanzie a nome di chi si vedrà espropriata casa

«Al centro le persone e la salute»



Michela Bonafini in testa al corteo

Costretta nel furgone che apriva il corteo a causa di una gamba ingessata Michela Bonafini, del Comitato di via Brennero, è scesa alla "fermata" di piazza Sanzio per ribadire al microfono la "passione" che stanno vivendo proprietari e inquilini degli edifici destinati all'abbattimento perché incrociati dalla rotta del tunnel ferroviario, sull'asse via Malvasia-via Brennero. «È un'opera che non ci dà pace, finché non avremo garanzie di salute pubblica, garanzie ambientali, garanzie di tempi e costi» ha detto. E ancora: «Oggi siamo qui per continuare questo percorso di consapevolezza che per molti è ancora sconosciuto. Complice senz'altro la complessità e l'articolazione delle problematiche di una tale imponente opera che condizionerà però, per sempre, la nostra e le future generazioni». Fin dall'inizio in prima linea nell'opporci al progetto, Bonafini è stata l'ideatrice della marcia di solidarietà a lume di candela del febbraio scorso; poi ha convinto molti residenti di San Martino a imitarla nell'iniziativa dei lenzuoli appesi alle finestre. «Siamo qui oggi - ha spiegato - per mettere al centro valori diversi rispetto a quelli che abbiamo sentito portare avanti per giustifi-

care l'opera, cioè "non possiamo perdere i soldi". I valori che a noi sembrano essere più giusti ruotano attorno alle persone, alla salute pubblica, all'ambiente e alla tutela dei territori, alla democrazia partecipativa». Nel suo intervento ha poi ricordato le criticità che il progetto porta con sé: i problemi di un cantiere enorme che sconvolgerà una vasta zona di città, l'incertezza su espropri e abbattimenti, le vibrazioni, i rumori, le merci potenzialmente pericolose trasportate in futuro, l'impatto geologico e idrogeologico. «Come Comitato di via Brennero - ha detto in chiusura - chiediamo che si possa ridiscutere quale sia il progetto di attraversamento migliore dal punto di vista urbanistico, ambientale e della qualità della vita per chi vi abita; che prima di dare inizio a cantieri ed eventuali abbattimenti si prenda in considerazione ogni possibilità per evitarli e che comunque ci siano tutte le garanzie sulle tempistiche e sulla reale possibilità di realizzare l'opera su questo tracciato. Che il cantiere pilota che ci ha promesso il Comune sia inserito nel contratto di appalto sottoscritto da chi porterà avanti l'opera, se mai si farà. Su questo non derogheremo!» F.G.

L'INTERVISTA

Secondo Vanni Ceola coi soldi del Pnrr si poteva puntare all'interramento dell'attuale tracciato

«Passino sotto la città come a Bologna»

Vanni Ceola è stato il primo assessore Verde della città. Erano gli anni Novanta e contribuì tra l'altro ad allargare la zona pedonale in centro. Oggi non è più impegnato direttamente in politica ma da avvocato ha firmato, per conto di associazioni ambientaliste e No-Tav, l'esposto in procura (nella foto accanto al titolo è a sinistra al momento dell'ingresso in tribunale) segnalando i problemi, ambientali e sanitari, che il progetto di Rfi rischia di provocare nella zona dei siti inquinati a Trento Nord. Tesi in larga parte riprese anche dall'agenzia dell'ambiente provinciale nel suo parere (negativo) sulla procedura nazionale di Valutazione di impatto ambientale. Ieri Ceola era alla manifestazione. Avvocato, al di là delle interferenze con Sloi e Carbochimica, cosa pensa del progetto di circonvallazione? Penso che sia un'opera assolutamente inutile, che danneggia una parte importante del territorio. Basti pensare che per 2 km e mezzo avremo una trincea larga una ventina di metri che taglia la val-

le. Oltre al fatto che la gente di via Pietrastretta e della collina sentirà per sempre le vibrazioni di ogni treno che passa. Penso che non abbia alcun senso pensare che questo sacrificio potrà permettere un giorno o l'altro, quando si farà l'interramento della ferrovia storica in centro, di avere un paio di chilometri di parco. Questa forse era invece l'occasione per fare l'interramento sia della ferrovia passeggeri che di quella merci, con un percorso molto più breve, che non avrebbe creato problemi di natura idrogeologica. Intende dire che sarebbe l'occasione per fare il Metaprogetto tutto in un colpo? Io penso di sì. C'è anche l'alternativa in Destra Adige, ma quella poi porterebbe altri problemi simili, anche se non così gravi. Dunque se vogliamo fare qualcosa per la città tanto vale fare veramente l'interramento. A Bologna sono arrivati in centro passando sotto le case e hanno fatto la stazione sotterranea. Quindi proba-



bilmente si può realizzare la stessa cosa, passando sotto l'attuale ferrovia. Forse il problema è che per l'attuale progetto ci sono i soldi subito pronti? E non si possono spostare di qua i soldi? Il percorso sarebbe molto più breve, 7 chilometri invece di 12. E anche se dovesse costare di più a chilometro di soldi ce ne sarebbero abbastanza. È un'idea.

Può darsi che sia stupida perché non sono un tecnico. Ma questo ci restituirebbe tutto il sopra. Certo dovremo comunque risanare i terreni Sloi, che non costano qualche decina di milioni come ha detto qualcuno poco informato. E quanto costano? Il progetto delle rogge ci ha fatto vedere che risanare un metro cubo di terreno costa 5.000 euro. Li

si tratta di risanare 210.000 metri per 10 metri di profondità, quindi oltre 2 milioni di metri cubi, che vuol dire 10 miliardi. Facciamo anche che siano la metà, rimangono 5 miliardi. E cosa pensa dell'idea di espropriare le aree per pubblica utilità? Altra genialata! Gli speculatori che hanno acquistato per poco da Prada e Randaccio i terreni e hanno ottenuto di poter realizzare opere in base a quanto risanano non hanno risanato niente per 40 anni. E adesso espropriano il terreno, magari glielo pagano anche. L'esproprio era un'opzione a cui bisognava pensare nel 1978. Allora aveva un senso. Forse è il tentativo di cogliere l'occasione di un progetto impattante almeno per risolvere un altro "cancro" urbanistico della città? Può essere, ma mi sembra tanto di vedere "dilettanti allo sbaraglio". Viene loro in mente una cosa la notte e la mattina la dicono. Se le studiassero prima forse ne verrebbe fuori qualcosa di meglio. F.G.

