

**OPERE.** Un miliardo di euro (dal PNRR), la fretta delle Ferrovie, i timori della gente, il ricorso al Tar e le critiche a chi chiede più trasparenza

# La Tav a Trento: cosa succede (e cosa accadrà)

GIGI ZOPPELLO

**TRENTO.** È passato più di un anno da quella prima «assemblea pubblica» al parco della Predara nella quale - finalmente - i cittadini poterono farsi un'idea della gigantesca opera che sta per calare sulla città di Trento. Una assemblea, si badi bene, resa possibile solo grazie all'organizzazione della Circoscrizione e del Comitato dei cittadini di San Martino. E nella quale si presentarono il sindaco Ianeselli e l'assessore Facchin (che dell'opera è stato il principale artefice, quando era dipendente delle ferrovie). Ma non c'era nessuno della Provincia, che sarebbe il referente principale.

Per cominciare, è da segnalare questo interessante scarto: Fugatti e i suoi si sono tenuti alla larga dall'argomento, sapendo quanto è scottante. È con Fugatti e Tonina che le Ferrovie vennero quasi clandestinamente a discutere in piazza Dante il 30 giugno 2021, annunciando alla fine un faraonico piano di «restyling della stazione ferroviaria di Trento da oltre 15 milioni di euro». Ma nei comunicati ufficiali di allora, neanche una parola sulla Tav. Eppure...

Il Duo Facchinelli (Facchin+Ianeselli) si è ben volentieri prestato a prendersi tutta la gestione «pubblica» in capo. È vero che il Comune ha una fetta di responsabilità e competenze (di controllo, urbanistiche, ambientali, eccetera). Ma da allora, sul tema, la giunta provinciale si è data alla macchia.

## Cosa è successo finora

Da allora, l'unica cosa che abbiamo capito è che tutti hanno una grandissima fretta. Colpa dell'inserimento del progetto nel PNRR, con lo Stato che ci mette un miliardo di soldi europei. D'altronde quest'opera (una grande galleria sotto la Marzola, per far passare i treni ad alta capacità e velocità da via Brennero a Mattarello) è inserita in mega-progetti europei di mobilità dei «corridoi» per le merci, dal Mare del Nord al Mediterraneo. E quindi, priorità assoluta.

Essere nel PNRR significa però un vincolo: teoricamente la galleria (a doppia canna) va completata entro il 2023. Impossibile, lo sanno tutti. Ma nessuno toglierà quella voce di bilancio.

È per questo che Italferr - la società di costruzione di Ferro-

vie Italiane - spinge a tutta. Ed è per questo che le complesse verifiche ambientali - compresa la Via nazionale - viaggiano spedite e senza intoppi. Se voi provate a chiedere di fare una cassetta di legno in giardino, dovete aspettarvi carte e anni di pratiche. Qui sono bastati sei mesi.

In sostanza, il progetto di fattibilità delle Ferrovie è stato approvato. Con la «passeggiata» formale dell'ascolto dei cittadini (il Dibattito Pubblico), nella quale un incaricato esterno ha avuto il modo, in incontri serali, di ascoltare e «scegliere» quelle che a suo parere meritavano di essere accolte in istanza.

Le molte preoccupazioni dei cittadini non sono bazzecole. Ci sono coloro che vedranno la loro casa abbattuta o «requisita» per avviare il grande cantiere (18 stabili, oltre 40 famiglie, e molte attività commerciali o pubbliche, compresa l'Acì), e con le quali è avviata una procedura di negoziazione degli indennizzi (ma se non si va d'accordo, arriva l'esproprio forzoso).

Ci sono timori per le vibrazioni della grande fresa «talpa» che scaverà sotto la roccia di Pietrastretta, passerà sotto San Donà, Mesiano, Villazzano, San Rocco e Mattarello). Ci sono timori ancora più grandi per le falde acquifere della Marzola che potrebbero essere «intercettate» e tagliate. Ci sono timori per i contadini di Mattarello che si vedranno requisiti ettari ed ettari di campagna per anni, qualcuno per sempre.

Ma questo è niente. Ben più grave è il problema dei terreni inquinati di Trento Nord, della Sloi e della Carbochimica. Terreni impregnati di veleni letali, che dovrebbero diventare sede di cantiere e deposito di materiale. Dal luglio 1978 non si è mai trovato un sistema per bonificarli. Oggi le Ferrovie promettono di farlo, e intanto è stata avviata una campagna di scavi «pilota». Poco, ma almeno è qualcosa.

## Le critiche dal Ministero

Si badi bene: non sono lamentele e piagnistei. Sono criticità rilevate con grande precisione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, organo ministeriale. Che ha detto chiaro e tondo (che sfacciato!) che le indagini idrogeologiche sono state superficiali, che le criticità sulla Sloi sono irrisolte, che il progetto è in definitiva lacunoso su molti aspetti relativi alla sicurezza.

Grazie al tenace lavoro del Consiglio comunale di Trento, gran parte di queste preoccupazioni sono state recepite dal Comune, e inviate a Roma. Con incidenti di percorso degni di un film sugli intrighi della Loggia massonica. Il sito internet per pubblicare le osservazioni che va misteriosamente in tilt nei giorni prima della scadenza. Le osservazioni comunali che ma-

gicamente scompaiono dal progetto... insomma: ce n'è abbastanza per alimentare un gigantesco rogo di dietrologie e sospetti.

Su questo rogo ha gettato benzina il sindaco di Trento (ancora lui). Che martedì è sbottato definitivamente, arrivando ad accusare i comitati di «diffondere notizie false per generare terrore». Segno di un nervosismo inaccettabile, dice il Comitato Mobilità Sostenibile.

Il sindaco ha molto insistito, fra l'altro, nel dire che «i tunnel della circonvallazione ferroviaria saranno riservati ai soli treni merci quando il traffico sarà a regime e dunque una volta concluso l'interramento della ferrovia storica». Cioè fra circa 10 anni, visto che per l'interramento siamo ancora nel piano dei sogni e non c'è nemmeno un euro a bilancio (parola di Ianeselli, alla Predara, 13 mesi fa), ma solo un protocollo di intesa.

Dunque, «durante i lavori dell'interramento, nel bypass potranno essere temporaneamente deviate i treni passeggeri. Sul bypass ferroviario informazioni manipolate per terrorizzare i cittadini. Prova ne è - ha tuonato il sindaco - il fatto che lo stesso parere numero 1 del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui è stato divulgato un piccolo stralcio in modo arbitrario, si sofferma a più riprese sui presidi da adottare proprio per garantire la massima sicurezza».

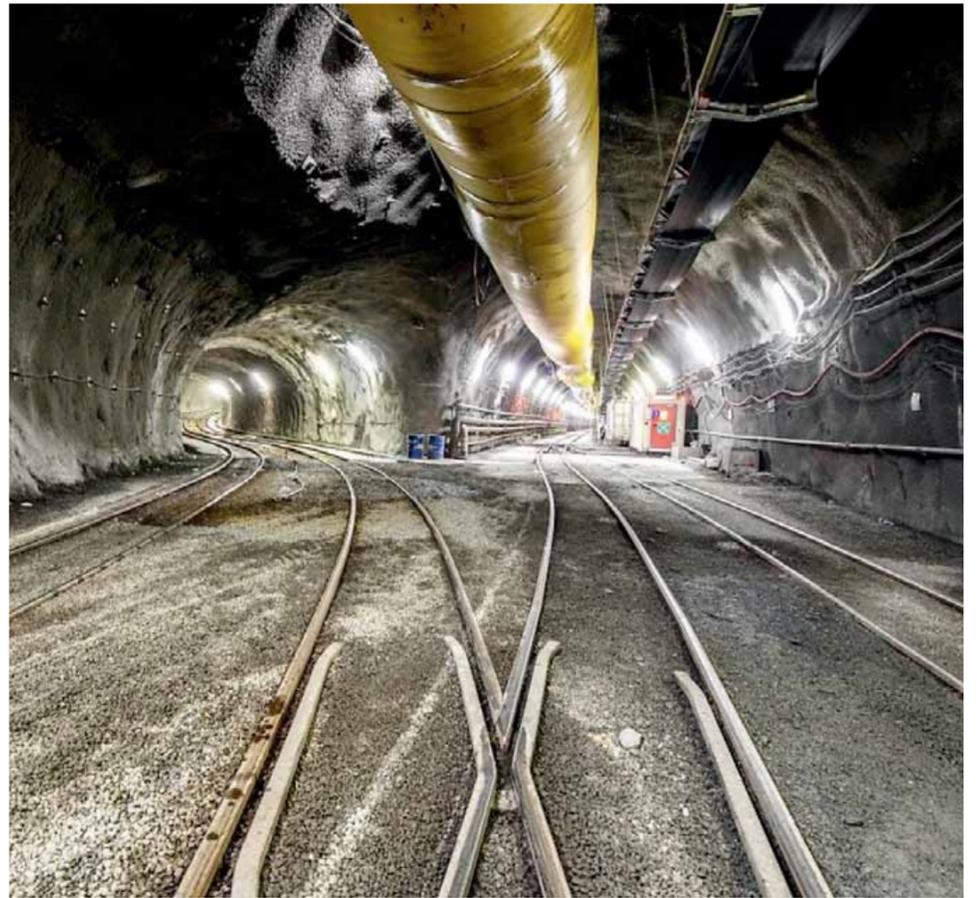
Per Ianeselli, inoltre, «siamo ancora nel terreno dell'elaborazione, nell'interlocuzione in corso con Rfi».

## Che cosa abbiamo in mano

Per ora, c'è solo il progetto di fattibilità tecnico economica, che è propedeutico alla gara d'appalto per il progetto esecutivo.

E le prescrizioni votate dal Consiglio comunale? Ianeselli ha rimarcato che «sono state recepite come risulta evidente dalla lettura dell'ordinanza sottoscritta giovedì 8 settembre dalla commissaria straordinaria Paola Firmi. Pubblicata sul sito del ministero delle Infrastrutture e di Rfi, l'ordinanza conclude l'iter di approvazione del Pfte e prende atto della determinazione motivata del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Dispone inoltre il proseguimento dell'iter e «la verifica dell'adempimento alle prescrizioni afferenti all'intero procedimento autorizzativo».

Nella lista dettagliata delle prescrizioni vincolanti riportate dall'ordinanza, ci sono anche le indicazioni del Comune e della Provincia di Trento, oltre a quelle del Ministero della Transizione ecologica, di altri Enti e dello stesso Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Scrive la commissaria Firmi che si tratta di «prescrizioni alla cui ottemperanza è subordinata l'approvazione



Il tunnel della ferrovia del Brennero BBT a Mules: anche a Trento una galleria a doppia canna sotto la Marzola

## LA POLEMICA CON PALAZZO THUN

### Attacco dei Comitati: «Sindaco e assessore offensivi»

**TRENTO.** Ecco il testo che i Comitati, uniti, hanno indirizzato al sindaco di Trento.

«Alla illustrazione del nostro ricorso, Sindaco ed assessore Facchin rispondono accusando i cittadini contrari di "terrorizzare la popolazione". Per parte nostra riteniamo:

1. Inaccettabili ed offensivi i toni della conferenza stampa e del documento della amministrazione comunale, che anziché farsi interprete delle critiche dei cittadini chiedendo ad RFI di giustificare i suoi comportamenti e di rispondere alle criticità dell'opera, si fa paladina di un progetto dove problemi enormi per la città, l'ambiente e la salute dei cittadini rimangono irrisolti.

2. Clamoroso che Sindaco e Giunta difendano un iter amministrativo che ha secretato e continua a secretare documenti essenziali per capire l'impatto dell'opera sulla popolazione cittadina. Ci riferiamo al Parere n.1 e n.2 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che chiedevano a RFI importanti modi-



Striscioni di protesta a Trento

fiche del tracciato e ulteriori monitoraggi della situazione della Marzola, prescrizioni che RFI ha disatteso.

3. Irresponsabile che il Comune lasci nelle mani di RFI la risoluzione delle problematiche connesse al disinquinamento delle aree di Sloi e Carbochimica.

4. Stupefacente che dopo la stessa ammissione di RFI che le prescrizioni non sono contenute nel bando di gara e che RFI si "riserva" di farle progettare e realizzare all'aggiudicatario dell'opera (a costo zero, come è scritto nel Disciplinare di ga-

ra), il Sindaco affermi che «le prescrizioni sono state ottemperate».

5. Ridicola l'accusa di voler fermare l'opera, unica alternativa oggi possibile e che unisce tutti i comitati che hanno evidenziato criticità, dopo che RFI ha addirittura rifiutato la alternativa di tracciato proposta dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e semplicemente ignorato sia le argomentazioni dei sostenitori della "opzione O".

6. Mai la amministrazione comunale, tanto meno Sindaco ed Assessor Facchin, hanno favorito il confronto approfondito sulle criticità, preferendo le risposte spot, spesso cariche di livore e di inesattezze, tanto che ai cittadini non è restato che rivolgersi alla Magistratura».

*Firmato: Gruppo 11 domande al Sindaco di Trento, Rete dei Cittadini, Lega Ambiente, SBM (Sindacato di Base Multicategoriale), Cittadinanza Attiva 3.0 Solteri Magnete Centochiavi, Comitato via Brennero, Mattarello Attiva.*

del progetto delle opere».

Le prescrizioni sono suddivise in due gruppi: quelle che devono essere recepite già nel Pfte e quelle che invece dovranno essere recepite in sede di progetto esecutivo e quindi inserite come vincolanti negli atti di gara, conclude la nota del Comune.

## Il ricorso al Tar dei cittadini

La furia del sindaco, che non esita a dare velatamente dei «terroristi» ai contrari, deriva dalla presentazione di un ricorso per via amministrativa al Tar di Trento, depositato da 24 cittadini direttamente interessati, o perché sottoposti ad esproprio e abbattimento della casa dove abitano o perché vivono comunque nella zona dove passerà il tracciato.

Lo hanno presentato lunedì sera, ultimo giorno utile per contestare la relazione finale della Conferenza dei servizi che

ha dato il via libera al progetto, ed è presentato con il sostegno dei Comitati.

Secondo i ricorrenti - in un atto che potrebbe ritardare tutto l'iter, ed anche potenzialmente bloccare i lavori - «tutta la procedura è inficiata da un elemento di fondo e cioè che il parere numero uno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, documento che risale al dicembre dell'anno scorso, è stato secretato. In quel parere, reso noto solo pochi giorni fa grazie alla richiesta di accesso agli atti di una cittadina interessata dagli espropri, si facevano moltissime osservazioni circa il tracciato della galleria sotto la Marzola e se ne chiedeva lo spostamento. Rfi ha nascosto questo parere per farsi approvare il progetto dal Dibattito Pubblico, tenuto a cavallo tra dicembre e gennaio, e il risultato finale risulta inficiato da questa mancanza di trasparen-

za». Nessuno sa cosa succederà d'ora in poi.

## Il cantiere in primavera?

Sarà il Tar (ed eventualmente il Consiglio di Stato in appello) a dettare i tempi. E l'annuncio delle Ferrovie («via all'allestimento del cantiere in primavera 2023») potrebbe rivelarsi fin troppo ottimistico. E intanto, il clima è rovente.

## Sempre in attesa dell'appalto e del progetto esecutivo per capire i dettagli

## Per i ricorrenti, tutta l'opera sarebbe illegittima per i documenti «secreti»

**Riuscirà Rfi ad aprire il cantiere in primavera 2023? Si procede a tappe forzate**

**Preoccupa il ricorso al Tar di 24 cittadini interessati dai cantieri Ed il nodo aree ex Sloi**