

GRANDI OPERE. Un progetto che taglia la città e buca la montagna. Il sindaco: «Non saranno i toni apocalittici a farmi cambiare idea»

Protesta No Tav, Ianeselli tira dritto

ANDREA TOMASI

TRENTO. Sul bypass ferroviario che attraverserà la città il sindaco tira dritto. Franco Ianeselli lo ha detto venerdì sera nel corso della cena del Pd, alla vigilia dell'assemblea del partito ma soprattutto alla vigilia della manifestazione contro il mega cantiere che stravolgerà la città. Le parole del primo cittadino sono state riportate ieri, al momento della partenza del corteo No Tav per le vie della città, dal professor Vincenzo Cali. Lo ha raccontato al presidente della Circonscrizione Centro storico - Piedicastello, Claudio Geat (uno dei principali oppositori del bypass) che gli parlava dei dati preoccupanti riguardanti i terreni contaminati di Trento Nord, che dovrebbero essere attraversati dalla ferrovia. Parliamo dell'area ex Sloi ed ex Carbochimica.

Il progetto prevede che il capoluogo venga tagliato in due: una specie di lama su rotaia, 14 chilometri, di cui 11 in galleria a doppia canna. I tanti No Tav e con loro cittadini contrari a questo specifico progetto nell'ambito della mobilità - un'operazione titanica da un miliardo e 200 milioni di euro, con l'attraversamento parziale della montagna (la Marzola con le sue frane) e



La polizia controlla a distanza i cittadini in marcia: una manifestazione contro il progetto bypass



Il corteo è partito nel quartiere delle Albere, davanti alla Biblioteca universitaria

l'ultimazione in località Acquaviva - ieri hanno detto che il termine "circonvallazione" dà l'idea che si giri attorno alla città, mentre in realtà il progetto prevede un attraversamento netto da nord a sud. Contattato telefonicamente, Ianeselli spiega che il suo riferimento al bypass nel suo intervento alla cena era appunto un passaggio all'interno di un discorso più ampio. «Conosco le posizioni di chi protesta e non saranno certo i toni apocalittici a farmi cambiare

idea. Non è un progetto nato tre mesi fa, ma è il frutto di studi e protocolli di intesa precedenti al 2020. Noi ad un certo punto avremo l'apertura del tunnel del Brennero. Per gli obiettivi di transizione ecologica, che io approvo completamente, si rafforzerà questo corridoio scandinavo - mediterraneo (un'opera di alta capacità per far passare più treni e quindi più merci). Al di là di ciò che penso io, i territori si devono adeguare. Uno può avere una posizione critica, ma non

è che quando aprono il tunnel poi a Lavis diciamo che non si passa». Poi la risposta all'avvocato Vanni Ceola che, ieri su Il Nuovo Trentino, ha messo in guardia sui pericoli di frane e di contaminazioni ambientali: «Non voglio irridere ma gli studi di fatti ci danno garanzie». Promesse che non bastano a Claudio Geat, presidente di circoscrizione e ingegnere, che evidenzia i rischi legati ad un passaggio del bypass nei terreni dove sono depositati rifiuti tossici - «Rfi

(Rete ferroviaria italiana) - dice - parla di "dati tranquillizzanti". Noi abbiamo chiesto e ottenuto copia dei sondaggi eseguiti nei primi anni 2000 sulle aree Sloi e Carbochimica: sondaggi che devono essere pubblici e a disposizione di chi vuole consultarli, anche perché si tratta di siti inquinati di interesse nazionale. Si tratta di un pericolo potenziale per la cittadinanza. L'impressione è che si voglia ignorare questo aspetto limitandosi a guardare sotto alla superficie

della fossa Armanelli. La fossa Armanelli - dove la Sloi scaricava il piombo e il piombo tetraetile - è un problema, ma l'Adige è dall'altra parte della Sloi e se è inquinato quello, in area Carbochimica, è evidente che le sostanze contaminanti sono trasigrate sotto l'area ferroviaria e quindi l'area ferroviaria è inquinata. Là Rfi vuole realizzare dei diaframmi profondi 21 metri e un bucone di una decina. Non so voi, ma io non sono affatto tranquillo».