

## Trasporti | L'opera contestata

# Bypass, pressing dei cittadini su Appa «Ci sono 2 milioni, si facciano gli studi»

Comitati pronti a nuove iniziative dopo lo stop del Tar. I parlamentari FdI: «Cambiare il tracciato». No della Lega

**TRENTO** Sono dispiaciuti, ma non meno battaglieri. La sconfitta al Tar del Lazio non ferma la protesta e i cittadini sono pronti a mettere in campo nuove iniziative per bloccare l'iter progettuale del bypass ferroviario. Due i piani di azione: giudiziario, gli avvocati sono già al lavoro per preparare un ricorso al Consiglio di Stato che anticipi l'udienza di merito fissata dal Tribunale amministrativo laziale a maggio, e politico. «Interesseremo il consiglio provinciale affinché solleciti il ministero dell'ambiente a delegare Appa o un ente terzo a Rfi (Rete ferroviaria italiana) per fare gli studi sulle aree inquinate che saranno attraversate dalla circonvallazione», osserva Elio Bonfanti (No Tav).

«Appa dovrebbe agire in via prioritaria, questi studi vanno fatti prima di scavare», aggiunge l'ingegner Paolo Zadra, portavoce della Rete dei cittadini, tra i promotori del ricorso al Tar insieme al Comitato mobilità sostenibile, sindacato di base (Smb), Comitato di via Brennero, Solteri e Difesa locale No Tav. Sul tavolo ci sono due milioni, uno per il 2023, un altro per il 2024, già stanziati dal governo e messi a bilancio. I cittadini ricordano che nella finanziaria del governo nazionale è stato approvato un emendamento di Sara Ferrarini (Pd) e sono stati stanziati due milioni per «interventi di progettazione ed esecuzione della campagna di sondaggi geognostici volta ad individuare con precisione estensione e profondità delle sostanze inquinanti» presenti nell'area ex Sloi. «I soldi ci sono e il governo non dice solo che stanziava due milioni, ma dà anche un'indicazione su chi li deve utilizzare, parla di organismi preposti, ovvero il ministero o



### I tempi

● Entro gennaio è prevista l'aggiudicazione dell'appalto integrato, poi tra il 10 marzo e il 30 giugno saranno liberati gli accessi a nord e sud della galleria

● Gli scavi inizieranno nell'autunno 2023 e la fine lavori è prevista nel 2026

l'Appa», continua Zadra. I comitati sono preoccupati, anche «perché — rimarca Bonfanti — Rfi ha usato una serie di escamotage per non sottoporre al controllo pubblico alcune scelte e ora le vuole delegare alla ditta che vincerà l'appalto».

I comitati stanno preparando «una grande assemblea con la partecipazione di tutte le famiglie interessate dagli espropri o che abitano in palazzine "attenzione", sono circa 300-400. Ci sono undici edifici che saranno demoliti, vorremmo evitare che questo numero di moltiplicasse». Ma sia sta organizzando per i primi di febbraio anche una mostra con le fotografie di tutte le zone interessate dalla circonvallazione, «così mostriamo anche cosa sarà demolito», dicono.

Cresce il fermento e nella battaglia contro Rfi avviata dai cittadini entra a gamba tesa

anche Fratelli d'Italia, segnando un nuovo strappo su questa partita che ieri si è concretizzato in un botta e risposta a distanza tra FdI e Lega. I due deputati Andrea de Bertoldi e Alessia Ambrosi hanno infatti presentato un'interrogazione parlamentare ai ministri dell'ambiente e sicurezza energetica e dei trasporti sollecitando «il cambiamento del tracciato». Tema su cui ha sempre insistito la Rete dei cittadini, non contraria all'opera, ma al progetto in quell'area. «Nessuna contrarietà pregiudiziale, ma massimo impegno affinché il passante ferroviario di Trento venga sì realizzato — scrivono i parlamentari — ma a regola d'arte, tenendo conto di una serie di osservazioni relative alla sicurezza e all'ambiente». I deputati si riferiscono alla presenza di piombo traetile, «estremamente tossico, nelle aree ferroviarie limitrofe all'ex Sloi e nei due

Sin (siti di interesse nazionale). La decisione di progettare l'opera in un'area sede in passato di due fabbriche estremamente inquinanti conferma un errore concettuale di fondo: la sottovalutazione del tema da parte di Rfi nella predisposizione del progetto di fattibilità». FdI ricorda la paleofrana sotto il monte Marzola e spinge sulla necessità «di intraprendere adeguate iniziative volte a sospendere la fase progettuale e dare vita a un monitoraggio più efficiente e accurato ed eventualmente riconsiderare il progetto orientandolo verso un tracciato differente». Scelta caldeggiata da FdI anche a livello locale. «Noi avevamo proposto la Destra Adige, o comunque di far partire il bypass più a nord, abbiamo anche partecipato ai cortei di protesta», afferma la consigliera Katia Rossato. Ma c'è un problema di tempi imposti dal Pnrr e l'iter progettuale è già

**Citta del futuro**  
Una simulazione di come sarà Trento dopo il bypass. A fianco il sopralluogo nei terreni di Trento nord

iniziato. Immediata la replica della Lega. «Uscita estemporanea volta a cavalcare il malcontento che suscita una grande opera», osserva il consigliere Roberto Paccher. È della stessa idea il commissario della Lega Salvini Trentino Diego Binelli: «Chiedere di cambiare un tracciato indica poca conoscenza della materia e delle tempistiche per un'opera monumentale».

Sullo sfondo oltre ai proble-



mi ambientali, gli espropri e i rischi per la salute c'è anche il tema della viabilità che sarà stravolta per mesi. «Faranno un chicaner per aggirare il cantiere, ma non farà altro che rallentare il traffico rischiando di intasare il viadotto Nassirya, via Maccani e la tangenziale», spiega l'ingegner Zadra. Poi riflette sull'Osservatorio ambientale istituito dal Comune di Trento, un organismo tecnico con funzioni di indirizzo, controllo e garanzia. «Se è un organismo di controllo e garanzia devono essere coinvolti anche chi ha manifestato, in modo moderato, contro questa opera. La garanzia è data dalla rappresentatività di tutti coloro che hanno un occhio sulle criticità dell'attuale progetto», chiarisce Zadra. Tradotto: la Rete dei cittadini chiede di avere un voce all'interno dell'Osservatorio.

**Dafne Roat**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Gli avvocati

## «Un progetto scellerato, l'ordinanza è sbagliata. Ora al Consiglio di Stato»

**TRENTO** Il tema dei due milioni di euro messi a bilancio dal governo e destinati allo studio dei terreni inquinati che saranno attraversati dal bypass è stato oggetto di una lunga discussione al Tar del Lazio. Ma i giudici non si sono convinti. Nella stringata ordinanza non si fa alcun accenno. L'unico passaggio relativo ai rischi ambientali i magistrati romani lo sintetizzano in poche frasi ricordando come «nel prosieguo della procedura dovranno essere monitorati dagli organi competenti tutti i profili incidenti sulle implicazioni ambientali dell'opera».

«Siamo basiti dal silenzio del Tar del Lazio, l'iniziativa del governo, oggetto di una lunga discussione, non ha trovato alcun riscontro nell'ordinanza e questo ci spinge



**Lofoco**  
I fatti non sono stati interpretati in modo corretto, stiamo parlando di tonnellate di piombo: passare a un metro di distanza o a venti fa differenza

a pensare che i fatti non siano stati interpretati in modo corretto, figuriamoci i diritti», spiega l'avvocato Fabrizio Lofoco che insieme al collega Giacomo Sgobba rappresenta i comitati e annuncia un ricorso al Consiglio di Stato contro l'ordinanza. «Stiamo parlando di tonnellate di piombo, passarci a un metro di distanza o a venti ha una grande differenza — argomenta — l'ordinanza è sbagliata e non tiene conto di una situazione acclarata, di un progetto scellerato per il quale il governo ha ordinato questa istruttoria. Abbiamo fondati motivi per bloccare questo progetto a fronte di pericolosità di esplosioni».

Gli avvocati non sembrano intenzionati ad aspettare l'udienza di merito fissata davanti al Tribunale amministrativo del Lazio a maggio, vogliono accelerare i tempi e impugneranno l'ordinanza davanti al Consiglio di Stato.

In sessantacinque pagine di memoria depositata al Tar gli avvocati dei comitati hanno ripercorso le tappe che hanno portato alla scelta del tracciato, le decisioni di Rfi, ma soprattutto le 222 prescrizioni che gli enti nazionali e locali avevano imposto all'opera. Le prescrizioni ordinate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici — rimarcano i legali — non sono state adempite e «ora Rfi tenta trasferire la totalità delle prescrizioni al vincitore dell'appalto», spiegano. Una delle maggiori criticità, oltre alle aree inquinate dell'ex Sloi, è rappresentata dalla vicinanza del tracciato alla paleofrana della Marzola.



**Agguerriti**  
I membri dei comitati contrari alla circonvallazione ferroviaria

La realizzazione del bypass ferroviario — opera inserita nel progetto di potenziamento della tratta Verona-Fortezza, del costo di 1 miliardo e 270 milioni, in parte finanziato dal Pnrr — porterà alla demolizione di undici edifici e la circonvallazione penetrerà nella montagna in località Pietrastretta passando sotto il letto del torrente Fersina per poi incontrare la paleofrana. Ma l'opera interesserà anche il torrente Salè e circa 220 sorgenti — creando quindi un danno ambientale importante ad avviso dei ricorrenti — per poi uscire dopo l'abitato di Mattarello, in località Acquaviva.

Nella lunga memoria i ricorrenti ricordano che l'area ex Sloi è altamente inquinata e si stima che circa 180 tonnellate di piombo tetraetile siano penetrate nel terreno inquinandolo fino a una profondità di circa quindici metri.

Nella conferenza dei servizi Appa aveva proposto alcuni interventi da effettuare a partire dalla necessità di fare un approfondimento degli impatti sulle acque superficiali e sotterranee in fase di cantiere, inoltre era stato previsto un intervento a tutela della popolazione per quanto riguarda le emissioni di contaminanti volatili e gli odori. Queste, sintetizzando, alcune osservazioni dell'Azienda provinciale per l'ambiente che sono state poste all'attenzione del Tribunale amministrativo. Secondo i ricorrenti ci sarebbe un «incombente pericolo di disastro ambientale» e sarebbero stati sottostimati anche i costi di bonifica.

Tutti temi che a breve saranno sul tavolo del Consiglio di Stato, un passaggio necessario, secondo i legali. L'obiettivo è bloccare un'opera che «ad oggi — spiega Lofoco — non si può fare».

**D. R.**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA