

GRANDI OPERE



«Mi hanno chiamato anche da via Predara per chiedere se devono preoccuparsi»

«La mia casa? Mi preoccupa di più il piombo dei terreni di Trento nord»

Non sono tutti uguali, qualcuno è mobilitato contro l'opera da tanto tempo, qualcuno si è reso conto di quel che significherà per se e la propria famiglia solo in questi giorni, qualcuno è comunque favorevole all'opera. Ma certamente i più interessati a quel che sta succedendo in via Brennero sono quelli che vivono in zona. Tra loro, Cristina del Prete, residente in

via Brennero. «Da noi il perito del Comune non è ancora venuto - spiega - mio marito è andato all'incontro proposto dal Comune, adesso darà le informazioni necessarie, immagino che poi verrà fatta una perizia. Diciamo che penso venga fatta a breve. Ma per la verità io sono un po' preoccupata per la mia casa e molto di più per il piombo a Trento nord, sono preoccupata

per quel che respireremo, noi e tutta la città di Trento, e vorrei che venissero effettuate le analisi, che tra l'altro sono state finanziate. E poi sono preoccupata per il traffico: dovranno portare via tutto quel materiale, in una via Brennero già molto trafficata. Quindi mi chiedo: che aria respireremo. Sì, sono fortemente preoccupata».

«Bypass, i timori non hanno risposte»

NO TAV Striscioni e stelle filanti

Ancora proteste in via Brennero



Secondo presidio rumoroso dei membri dei comitati no tav e no bypass contrari alla circonvallazione di Trento, che nella serata di ieri si sono riuniti nuovamente in via Brennero, dove nella giornata di lunedì sono ufficialmente cominciati i lavori della grande opera. Successivamente, i manifestanti si sono raccolti in assemblea, per discutere ancora una volta dei temi che ormai ribadiscono da più di due anni: il rischio di un disastro ambientale, la mancanza dei dovuti controlli sulle aree Sloi e Carbochimica, ma soprattutto i rischi sanitari per cittadini e lavoratori. Iniziata poco dopo le 18, la manifestazione si è spostata dalle Fornaci al Pittarello, pochi metri più in su, con un lungo striscione, megafoni e addirittura qualche stella filante luminosa. Dall'altra parte della strada, il costante presidio delle forze dell'ordine. Le proteste, come accennato anche nella serata di lunedì, non si fermeranno e già per il prossimo 10 giugno è in programma un corteo, con inizio previsto alle ore 16 in piazza General Cantore. N.Mas.

Il presidente Geat: «Non ci sono interlocutori, Tridentum è a Roma, manca pure il cartello»

CHIARA ZOMER

«Non c'è nemmeno il cartello di cantiere, il Consorzio Tridentum ha sede a Roma, non c'è nemmeno un numero di telefono. È tutto nell'incertezza. E l'incertezza è il terreno su cui crescono più facilmente le paure. Ci sono persone che mi chiamano dalla Predara, e mi chiedono se devono preoccuparsi per il cantiere del bypass. Ma se non hanno risposte, è normale che facciano così». Il presidente della Circostrizione Centro storico Piedicastello Claudio Geat in questi giorni vede il cantiere per i lavori preparatori del bypass ferroviario che si sta insediando. Non ha mai fatto mistero della sua contrarietà all'opera - per i problemi ambientali, i costi lievitati, i tempi a suo parere destinati a dilatarsi - ma quel che evidenzia ora è la mancanza di certezze per i cittadini.

Adesso che ci sono le ruspe e gli uomini al lavoro, cosa vi preoccupa di più, come Circostrizione?

«Il problema è che davanti alle preoccupazioni legittime, non sai a chi rivolgerti. Nemmeno c'è il cartello di cantiere, non so se c'è un direttore lavori presente e dov'è, il Consorzio Tridentum ha sede a Roma, non c'è nessun col-

legamento con il territorio. Vedi gente che lavora nel piazzale delle ferrovie, sono incaricati da Tridentum o da Rfi? Non si sa. E la gente si preoccupa».

Vede crescere l'apprensione?

«Sì, perché non sanno cosa succederà. Ho ricevuto telefonate da persone anche da via della Predara, che mi chiedevano se devono preoccuparsi. Io mi sono sentito di rassicurarli, sono lontani. Ma mi pare evidente che non c'è informazione. Qualcuno è preoccupato per le proprie case, si chiede se deve farsi fare una perizia e se si da chi».

Al momento è in corso la campagna di verifica su una ventina di edifici, particolarmente vicini al cantiere.

«Ma al di là delle case attentazionate, anche altri hanno paura. Non sanno se devono pagarsi un perito, per verificare. E poi che succede? Ti paghi un perito perché adesso dica se la casa è perfetta o se ha dei difetti. Ma se ci saranno danni? Dovranno fare una stima. E dovranno pagare un'altra volta un consulente? Non lo sanno. E poi ci sono i casi particolari. Alle Fornaci alcune abitazioni avranno il diaframma a 10 metri dalla casa».

Rispetto al cantiere, per ora non sembra ci siano stati grandi disagi.

«No per adesso no, perché lavora-



no sul lato ovest. Già quando si sposteranno sul lato est sarà diverso, perché spariranno i parcheggi. Sempre alle Fornaci tolgono l'accesso ad una rampa del garage, riducono i parcheggi».

Ma la preoccupano solo i possibili disagi?

«No. Continuo a pensare che non si stanno rispettando le prescrizioni della Commissione Pnrr-Pniec sulle analisi dei terreni».

Perché?

«Perché aveva imposto le analisi delle aree inquinate ante operam.

A casa mia ante operam significa prima di iniziare l'opera, non quando l'opera è a metà. Perché il senso della prescrizione era chiaro: verificare, attraverso le analisi, la fattibilità del progetto, che resta un lavoro complesso. Verificare che si possano rispettare i tempi e i costi. L'approccio invece è che l'opera si farà comunque. D'altronde c'è secondo me un vizio di fondo nell'approccio generale alle opere del Pnrr».

Quale?

«Questa non è l'opinione della Circostrizione, ma la mia. Il piano prevede il finanziamento delle opere sulla base del progetto di fattibilità. Ma questo può andare bene su opere semplici, un asilo, una scuola, un acquedotto. Anche su opere lunghe ma senza grandi criticità, penso all'ex Sit, che ha il problema dell'inquinamento, ma sono idrocarburi, si sa già che si potrà gestire senza grandissime difficoltà. Per opere complesse non è serio, perché il progetto esecutivo serve a capire se si possono fare le opere, dal punto di vista tecnico e con quali costi. E per certe opere questo studio va fatto prima. E la circonvallazione ferroviaria, con due tunnel e un passaggio su terreni Sin inquinati gravemente, è un'opera complessa».

LA POLEMICA

Bonfanti: «La caratterizzazione dei terreni inquinati va fatta prima, ma a Rfi non conviene»

«Sono in ritardo e mancano pure le analisi»

Tra l'attraversamento dei terreni inquinati e le difficoltà della paleofrana della Marzola, Rfi ha capito che i lavori saranno complessi abbastanza da non permettere il rispetto dei tempi previsti dal Pnrr. Per questo non vogliono fare le analisi ambientali. E senza appello l'analisi che fa il movimento No Tav. Che ha pochi dubbi: impossibile rispettare il termine del 2026. L'avvio dei lavori, secondo Elio Bonfanti, già evidenzia i ritardi in partenza. «L'operazione ha innanzitutto una funzione propagandistica - scrive Bonfanti - è pensata per dire ai cittadini contrari all'opera ed a quelli che ritengono che la stessa non sia realizzabile nei tempi del Pnrr (ovvero già fruibile nel giugno 2026) che non c'è più nulla da fare, nel tentativo di mettere tutti di fronte al fatto compiuto della ineluttabilità di una mezza circonvallazione ferroviaria che creerà, probabilmente per un decennio, pesantissimi disagi alla città oltre che pesanti dissesti ambientali. È bene dire subito che l'opera è in forte ritardo ed altro ne sta accumulando in questi giorni».

Il cantiere è stato consegnato al consorzio Tridentum il 5 marzo, all'epoca ipotizzando 1278 giorni di lavori. Significa settembre 2026: «Quattro mesi dopo il termine perentorio stabilito dall'Europa per le opere Pnrr».

Un problema, quello dello sfioramento dei tempi, perché i fondi sono strettamente connessi al rispetto delle scadenze. Ecco perché - questo il ragionamento di Bonfanti - non si accelera sulle analisi. Perché da quelle potrebbe arrivare evidenza di ulteriori ritardi quasi certi, che potrebbero già ora certificare il mancato rispetto dei tempi previsti.

«Giorno dopo giorno diviene sempre più chiaro che Rfi sta forzando la mano per cercare di togliere di mezzo qualsiasi controllo ambientale nella realizzazione di quest'opera, avendo intuito che la scelta di transitare attraverso una montagna fragile geologicamente come la Marzola e attraverso aree pesantemente inquinate come quelle della ex Sloi e della ex Carbochimica, rende impossibile il rispetto dei tempi del Pnrr, salvo la totale deroga circa le prescrizioni ambientali. Sono in ritardo e lo sanno e cercano di trasformare questa loro evidente debolezza in pressione perché avvenga anche a Trento quanto pare stia avvenendo per un'altra delle grandi opere del Pnrr, la diga Foranea di Genova».

Ma perché le analisi sono importanti adesso? Perché, osservano i No Tav, l'ha prescritto la Commissione Pnrr Pniec, che ha chiesto al caratterizzazione dei terreni movimentati ante operam e pri-

ma della progettazione esecutiva. E mentre si chiamano in ballo l'Appa e la Provincia che devono vigilare, si fa notare che «fino a qualche giorno fa la documentazione della avvenuta ottemperanza alle prescrizioni non risulta essere arrivata alla commissione tecnica Pnrr Pniec, e fino a quando le caratterizzazioni non saranno effettuate non è possibile che arrivi». A chiedere la caratterizzazione ante operam, ribadisce il fronte No Tav è stato anche il Parlamento. Eppure non se ne parla ancora. Perché, conclude Bonfan-

ti - non è interesse di Tridentum arrivare alla caratterizzazione di quelle aree ante operam. «La "non conoscenza" attraverso atti documentati dello stato di inquinamento sotto i binari potrebbe costruire in futuro una "riserva" da far valere sia per giustificare il non rispetto dei tempi dell'opera, scaricando sullo Stato o sulle Comunità locali la perdita parziale o totale del finanziamento e la sospensione di lavori in assenza di finanziamento, sia un ulteriore aumento, molto significativo, dei costi dell'opera».

STRATEGIA

Le verifiche non si fanno ora perché a Rfi converrà dire di non conoscere i problemi ambientali, per spiegare lo sfioramento dei tempi o del budget iniziale

Elio Bonfanti (No Tav)



Elio Bonfanti

COMITATO

Viglietti: «All'Osservatorio per sapere come sono recepite le prescrizioni»

«Progetto cambiato, datecelo»



Resta il nodo delle analisi sui terreni inquinati

Chiede più trasparenza anche il Comitato Mobilità sostenibile, che invita a convocare l'Osservatorio nazionale e che ha fatto istanza di accesso al piano di fattibilità tecnico economica plus: «Tale documentazione non è stata resa pubblica. Il nostro Comitato ha prontamente inviato un accesso agli atti al comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici e una esplicita richiesta a Rfi per conoscere il contenuto di tale addendum Pfte+ - evidenziano i due portavoce Ezio Viglietti e Pina Lopardo - Il Comitato speciale ha risposto subito dicendo che tale documentazione non è pervenuta. Mentre Rfi finora non ci ha inoltrato nessuna risposta. Tali comportamenti, con la presenza delle ruspe e specialmente quando sono iniziati i lavori di abbattimento degli immobili nella zona nord di Trento e preparatori a Mattarello, sono preoccupati

e denotano una mancanza di responsabilità nei confronti dei cittadini di Trento, che devono subirli».

Il Comitato contesta la scarsa trasparenza, ma annuncia la propria presenza alla prossima riunione dell'Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro, «per essere informato sulle risposte alle 32 domande già poste nel dossier e per conoscere come sono state recepite le 266 prescrizioni e raccomandazioni del Pfte e come lo saranno nel progetto definitivo-esecutivo che il Consorzio Tridentum dovrà rendere pubblico». Serve però, osserva il Comitato, cambiare approccio: «la negazione a prescindere delle richieste e con la comunicazione asimmetrica, cioè costituita solo della trasmissione dall'alto in basso delle informazioni (infopoint) non sarà possibile proseguire un'interlocuzione seria».