

GRANDI OPERE E AMBIENTE. La rabbia corre sulle rotaie

Bypass e bugie Prove tecniche di cantiere a Mattarello

Il presidente della Circoscrizione smentisce il racconto dell'opera fatta in nome dell'ecologia: «Il trasporto resterà su gomma. È solo uno spreco di soldi pubblici»

ANDREA TOMASI

TRENTO. «Sarà solo uno spreco di soldi pubblici». Il bypass arriverà e attraverserà i vitigni, passando tra polemiche e campagne elettorali. Quando e come il progetto di circoscrizione ferroviaria diventerà realtà è tutto da vedere. Benvenuti a Mattarello, abitato a sud di Trento, che sta per diventare un mega cantiere. L'analisi sui costi e benefici è di Alessandro Nicolli, presidente della Circoscrizione che da un lato ringrazia l'assessore comunale alla transizione ecologica Ezio Facchin per gli aggiornamenti costanti ma dall'altro marchio a fuoco "l'operazione circoscrizione" con l'aggettivo "inutile".

«Opera costosa che non serve»
Ancora Nicolli: «Ci hanno raccontato che quest'opera è necessaria, che è il progresso, che il futuro delle merci è su rotaia. Certo... come no?... Vedremo quanti chili di mele verranno caricati sui vagoni dei treni che correranno sul nuovo tracciato ferroviario. Chiediamolo al presidente di Coldiretti, che il bypass lo vuole, quanti pomi conta di caricare sui vagoni merci... Chi racconta questa storia non ha la minima idea di quale è la situazione reale a livello imprenditoriale e di logistica. Chi racconta questa storia non ha mai lavorato un giorno della sua vita e io sarei anche stufo di assessori e consiglieri di pubbliche amministrazioni che parlano senza sapere di cosa parlano». Parole che pesano come treni merci, come i convogli ad alta capacità che correranno in tunnel attraverso la città di

HANNO DETTO



«Il futuro sui binari? Chiedetelo a chi gestisce magazzini qual è la verità»
Alessandro Nicolli

Trento (il costruendo bypass ferroviario sarà di 14 km, di cui 12 in tunnel, per un costo di un miliardo e 178 milioni di euro).

Il presidente Nicolli ci tiene a dire che le sue sono opinioni personali, ma è chiaro che, dato il ruolo che ricopre, queste hanno un valore particolare. «Parlo da imprenditore e vi dico che l'economia attuale è tarata sul principio "magazzino zero", della serie che tu ordini il materiale e ti deve arrivare in 24 o 48 ore. Quindi il trasporto, per risparmiare tempo e denaro, è su gomma: prenotazione, carico, trasporto su tir, arrivo, scarico».

Questione di numeri

E a chi gli dice che la politica guarda lontano e che questo è un investimento sul futuro, risponde che «i fatti sono fatti e i numeri sono numeri». Come quelli del conteggio dei giorni di ritardo per l'avvio dei lavori di questo contestatissimo bypass - che attraverserà parte dei terreni contaminati di Trento Nord, si infilerà nella collina, per sbucare all'Acquaviva di Mattarello. «Parlano di rotaia ma tutto il business che fanno girare è su gomma: il materiale di scavo è su gomma, i concii a sud dell'Acquaviva arriveranno su gomma. Quando sento certi discorsi da parte di chi sta facendo questo affare mi viene in mente l'immagine di uno che ti parla di veganesimo con davanti un piatto di carne».

Il materiale per il cantiere

Ieri siamo andati a vedere cosa si muove a Mattarello. In questa fase, con i riflettori puntati sui terreni di Trento Nord - dove una porzione di cantiere è stata sottoposta a sequestro preventivo a seguito dell'indagine per disastro ambientale (per il momento è indagato il responsabile del progetto Damiano Beschin, in ingegnere di Rfi) - a sud del capoluogo tutto pare silente. Nella zona dell'ex stazione ferroviaria di Mattarello è stata collocata parte del materiale che servirà per la realizzazione del doppio foro. Alla Circoscrizione è stato assicurato che, entro la fine del 2024, sarà realizzato un sottopasso tra ferrovia e tangenziale che permetterà l'accesso ai fondi da parte dei proprietari. Poi c'è la questione degli accordi con le persone che saranno espropriate dei terreni: ci sono le espropriazioni temporanee (per permettere al cantiere di vi-

vere) e poi ci sono quelle per sempre.

Come una malattia cronica

Siamo andati a casa di Carlo e Giuliana Bertoldi, famiglia di contadini, sui cui terreni passerà il nuovo tracciato ferroviario. Per lasciare spazio al cantiere di Rfi, hanno dovuto rinunciare a parte dei vitigni. Niente raccolto e, in prospettiva, polvere, camion e ruspe. Una porzione del loro terreno servirà al Consorzio Tridentum - la cordata vincitrice della gara d'appalto - quale deposito di materiale industriale e per il montaggio delle super-frese che attraverseranno la roccia della montagna. Parliamo di 5449 metri quadrati che saranno loro restituiti a lavori ultimati (in teoria la consegna dell'opera è prevista per giugno 2026, ma siamo già in ritardo e si dubita che la data possa essere rispettata). Poi c'è la parte di terreno oggetto di esproprio permanente: 3674 metri quadrati.

In questa fase i Bertoldi sono in trattativa: si sono affidati a dei tecnici e, sul piano legale, all'avvocato Andrea Lorenzi. Si sta cercando la soluzione economica e pratica più equa, perché il



La zona della ex stazione di Mattarello dove Rfi (Rete ferroviaria italiana) conta di collocare buona parte del materiale necessario

rumore e il disagio durante i lavori saranno importanti. «Non so se ce la facciamo a stare qui. Andremo avanti e indietro: a Mattarello, in paese, abbiamo trovato una soluzione temporanea, un appartamento in affitto» spiegano. Si cercano formule di compromesso con Rfi.

Carlo Bertoldi ci mostra il reticolato arancione del futuro cantiere. «Qui, proprio qui davanti alla nostra abitazione, dovrebbero costruire le barriere antirumore e là dovrebbe esserci la fine della galleria».

La moglie è al suo fianco, nel prato davanti a casa: «Per noi questa storia è come una malattia cronica. A qualcuno capita qualche malattia... a noi è capitato questo. Noi non vivremo per sempre e abbiamo come la sensazione che questo cantiere andrà avanti per le lunghe. Credo che ce lo porteremo avanti fino alla fine...». Carlo Bertoldi ha 80

anni, la moglie Giuliana ne ha 72.

«Colpa di Provincia e Comune»

I due coniugi ci mostrano il terreno che hanno acquistato «a colpi di mutui in banca». «Non è un terreno ereditato questo. Ce lo siamo comprato col lavoro. Questa è una brutta vicenda. Erano Comune di Trento e Provincia che avrebbero dovuto occuparsi di questa questione, di evitare di far realizzare qui un'opera come questa». Rabbia e dispiacere per la decisione, per la tempistica, per le mancate comunicazioni. Si ragiona sulla compensazione per il danno subito. Poi ci sono danni invisibili «Ad uno dei tanti ingegneri che sono venuti qui - racconta Carlo Bertoldi - ho detto che è da due anni che, per questa storia, ho male allo stomaco». E lui cosa ha risposto? «Che anche lui ha male allo stomaco».



Il tunnel all'Acquaviva. L'attivista e ambientalista che sosteneva la coalizione al governo

«Su questo progetto hanno giustificato tutto» Tessadri (Mattarello Attiva) critica il sindaco



Parte del materiale depositato nell'ex zona stazione a Mattarello

ti che vengono messe a rischio. E poi c'è il capitolo del materiale di scavo, che non uscirà pulito (perché le frese per funzionare hanno bisogno di additivi lubrificanti). Nessuno ci ha ancora detto dove verrà depositato».

Sorride, ma c'è amarezza

nelle sue parole. Tessadri - volto e nome noti nel panorama ambientalista (è nel direttivo di Mountain Wilderness) - è stato candidato in consiglio comunale con Sinistra Italiana - Europa Verde. Insomma era nella coalizione che sostiene il sindaco di Trento Franco Ianeselli.

«Sono deluso, molto. Io ho 65 anni. Ho sempre creduto nella politica, nell'impegno civico. Adesso, per la prima volta, mi trovo a pensare di non andare più a votare. Questo centrosinistra su tante cose si comporta esattamente come la destra: è una questione di approccio alle politiche economiche e sociali. Io non odio nessuno. Non odio Ianeselli e non odio il suo assessore dedicato al bypass Ezio Facchin, però non posso non notare che questa amministrazione comunale ha giustificato tutto e a Rete ferroviaria italiana ha dato carta bianca, con i risultati che abbiamo sotto agli occhi. Con questa operazione in danno dei cittadini si sono mangiati territorio, qualità della vita, paesaggio e, per quanto mi riguarda, credibilità». A.TOM.



lavoro per realizzare l'imbocco sud del contestatissimo bypass



Franco Tessadri (Mattarello Attiva) contro la mega opera

PROTESTA. Nuovo capitolo della «guerra» nel centrodestra: Rossato portavoce dei disagi

I timori delle famiglie: campo Coni a rischio?

TRENTO. Nuovo capitolo nel lungo scontro tra Lega e Fratelli d'Italia, alleati nella coalizione di centrodestra ma divisi sul tema del bypass ferroviario di Trento.

L'ultima presa di posizione sulla contestatissima circonvallazione e sulle sue modalità di realizzazione è quella della consigliera provinciale Fdi **Katia Rossato**: «Sono stata contattata nelle scorse ore - scrive in un intervento diffuso ieri - da numerosi genitori di ragazzi iscritti alle società sportive del territorio che frequentano per allenamenti e gare gli impianti sportivi cittadini che si affacciano su via Lavisotto, come ad esempio il Campo scuola atletica leggera "C.Covi e E.Postal", comunemente conosciuto dalla cittadinanza come Campo Coni».

Una è stata la richiesta su tutte da parte dei genitori, riferisce la consigliera: «Ovvero se vi siano garanzie precise per la salute dei giovani atleti che frequentano l'impianto. Da madre, comprendo benissimo la preoccupazione dei genitori, ma voglio ricordare che sulla stessa area è presente anche il campo sportivo rionale "Claudio Prada" e nelle immediate vicinanze si trovano l'asilo nido comunale "Orsetto Pandi", la scuola dell'infanzia "Piccolo Principe" e la scuola primaria "Aldo Schmid", oltre logicamente ai complessi residenziali e le attività commerciali varie».

Un contesto particolarmente delicato sotto il profilo sanitario, afferma la consigliera, «dunque, una situazione che merita la massima attenzione e un monitoraggio costante della qualità dell'aria di tutta la zona. Risulterebbe davvero paradossale che le famiglie mandassero i loro ragazzi nelle strutture sportive citate per svolgere la sana attività fisica all'aperto e si ritrovassero inconsapevolmente a respirare magari sostanze dannose per l'organismo. Respingo



L'ex scalo Filzi, area interessata dal cantiere del bypass. A pochi metri di distanza, il campo Coni e altri impianti sportivi

al mittente qualsiasi eventuale accusa di eccessivo allarmismo, perché quando parliamo della salute della popolazione tutta e in particolar modo dei nostri figli, nulla può e deve essere sottovalutato o lasciato al caso. La politica ha il dovere di fornire chiarezza e certezze alla popolazione, soprattutto in relazione ad un'opera che fin dalle prime battute si è posta sotto ad una cattiva stella».

In conclusione, l'esponente Fdi chiede che «alla luce delle richieste che mi sono pervenute, gli organi provinciali competenti provvedano ad installare delle centraline di rilevazione della qualità dell'aria in prossimità dei luoghi sensibili sopra indicati, al fine di garantire un monitoraggio costante e rassicurando al contempo la cittadinanza».

Una presa di posizione più cauta rispetto ai compagni di partito **Andrea De Bertoldi** e

Alessia Ambrosi, parlamentari trentini in quota Fdi che martedì avevano chiesto di ripensare il tracciato, sottolineando le mancate verifiche sulle aree inquinate dai due stabilimenti di Sloi e Carbochimica e che quindi la zona scelta per il tracciato era «sbagliata e pericolosa».

La replica da parte leghista, con le due parlamentari **Vanesa Cattoi** ed **Elena Testor**, non si è fatta attendere: «A qualcuno piace proprio troppo fare propaganda elettorale contro progetti condivisi e portati avanti con lo stesso governo del quale fanno parte. Forse hanno la memoria corta, ma a gennaio ci avevano già provato recitando la stessa filastrocca - il riferimento è all'interrogazione parlamentare rivolta ai ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti - e già allora lo stesso Governo aveva ben spiegato loro che il tracciato del passante ferroviario non si tocca».

Sul tema è intervenuta poi la presidente Itca **Francesca Gerosa** (Fdi), alleata di Fugatti alle prossime elezioni: «La salute dei trentini e la sicurezza di residenti, lavoratori e aziende della zona vanno sempre messe al primo posto ed è una priorità che non può essere messa in discussione. Non si può, però, essere contrari alla realizzazione di importanti opere pubbliche che fanno crescere economicamente e socialmente i territori».

Ma nemmeno a sinistra il bypass ha evitato di creare divisioni, con la parlamentare **Sara Ferrari** che, in contrasto con il sindaco Franco Ianeselli, ha chiesto di rendere noto il Pfte+, ossia il progetto di fattibilità tecnico-economica che le Ferrovie continuano a tenere segreto, alimentando così vari dubbi su quali delle raccomandazioni obbligatorie al progetto siano state recepite. I.P.

Comitato Mobilità Sostenibile. Chiesto lo sbocco più a nord. «E sia pubblicato il Pfte+»

«Cambiare tracciato è ancora possibile»

TRENTO. «Finalmente alcuni partiti, dopo un lungo silenzio, hanno preso posizione sulle vicende del cosiddetto bypass di Trento. Molti hanno esternato la preoccupazione che con la modifica del tracciato, si potrebbero perdere i finanziamenti del Pnrr e che invece risulterebbe importante procedere alla bonifica delle aree interessate dalle tratte della circonvallazione». E quanto scrive il Comitato per la Mobilità Sostenibile Trentino "Alberto Baccaga" in una nota, in cui ha chiesto che l'imbocco nord del progetto venga spostato più a nord, così da tutelare gli abitanti di Trento Nord da rumori, vibrazioni e transito di merci pericolose. Che la galleria sia una «vera circonvallazione, e non una metacirconvallazione», si legge.

«Vogliamo precisare - aggiunge il Cmst - che il Comitato ha

proposto un'alternativa di progetto in sinistra Adige che, tra l'altro, è già previsto negli sviluppi di progetto a regime. Cioè ha proposto di attuare sin da subito quanto è già previsto».

Il Comitato cita una riunione con l'Osservatorio del Brennero, diretto da Stefano Robol, che rispondendo alle 32 domande del dossier su rumori e vibrazioni ha dichiarato che «ad oggi le merci pericolose transitano sulla linea storica e attraversano il centro urbano. Il nuovo tracciato ferroviario però permetterà di eliminare il transito dei treni merci all'interno dell'abitato», precisando però che «il tratto dell'imbocco nord sarà interessato dal transito dei soli convogli con origine o destinazione l'Interporto di Trento, quindi un numero inferiore anche a quello che attualmente attraversa il centro di Trento sulla linea storica».

In altre parole, nota il Cmst, «l'Osservatorio rispondeva che con la realizzazione del progetto di Rfi tutti i treni merci attuali e futuri sarebbero passati nell'imbocco nord; ma a regime, con gli sviluppi futuri del progetto, la maggioranza dei treni merci sarebbe transitata fuori dal centro abitato di Trento Nord».

Secondo il Cmst, tale anticipazione dei futuri sviluppi del progetto comporterebbe di spostare più a Nord l'imbocco della galleria Trento e portare il traffico ferroviario su una tratta fuori dal centro abitato e fuori dalle aree inquinate dell'ex Sloi e ex Carbochimica ed evitare che il traffico delle merci pericolose passi nel centro abitato di Trento Nord.

«Inoltre - aggiunge il Comitato - tale soluzione consentirebbe di non esporre la popolazione ai rischi di rumore e vibrazioni, sia nella fase di cantierizzazione che

in quella di futuro esercizio. Ed è per questo che il Cmst ha richiesto che si avanzasse la richiesta di una moratoria di due anni. Questo per permettere una revisione del Pfte e richiedere un ulteriore finanziamento. Tale richiesta è stata avanzata anche dalla parlamentare Sara Ferrari in una recente interrogazione, richiedendo, tra l'altro, la pubblicizzazione da parte di Rfi del Pfte+».

Proprio riguardo al Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, al momento tenuto segreto, il 23 luglio scorso il Comitato aveva inoltrato una richiesta di accesso agli atti al Comune di Trento, all'Osservatorio e alla Provincia per acquisirne la documentazione.

Richiesta sospesa dal Comune, in attesa che Rfi potesse presentare, nel termine di 10 giorni dalla ricezione della comunicazione, motivata opposizione all'accesso. «A tutt'oggi - lamenta il Comi-



Cumul di terra, di piante e di materiali da costruzione nel cantiere

tato - il Cmst non ha ricevuto nessun'altra comunicazione in merito, anche le richieste di accesso agli atti per legge devono concludersi entro 30 giorni.

Di fronte ad un sequestro della Magistratura e all'ipotesi di reati di disastro ambientale e inquinamento, nonché possibile svilup-

po delle indagini che peggiori ulteriormente lo stato dell'arte, caratterizzato da 266 criticità ambientali e sociali, il buon senso vorrebbe che si procedesse ad anticipare quanto già previsto negli sviluppi progettuali per l'accesso sud al Tunnel di Base del Brennero» conclude il Cmst.