

IL DIBATTITO

Il sindaco risponde puntualmente alle 11 domande poste da cittadini e associazioni ambientaliste che temono una Trento "in ostaggio" dei lavori per generazioni

Per ovviare all'interruzione della Trento-Malé che si dovrà attuare quando il cantiere arriverà a Trento Nord si cercherà di accelerare la realizzazione del tram su via Brennero

Ianeselli difende i progetti ferroviari

«Scavo per la circonvallazione da sud, impatto limitato per la città»

FRANCO GOTTARDI

«Il Piano nazionale di resilienza e ripresa (meglio noto come Recovery plan) prevede il finanziamento della circonvallazione ferroviaria di Trento e questa è tanta roba». Così commentava il sindaco Franco Ianeselli lunedì, confermando di considerarlo un punto centrale del suo mandato.

Ieri il sindaco è tornato sull'argomento per ribadire come il confronto su circonvallazione e successivo interrimento dei binari nella tratta cittadina sarà ampio e trasparente e ci si stia attrezzando per realizzare un iter partecipativo «largo, approfondito e tecnicamente supportato». Lo assicura nella sua risposta ai cittadini e alle associazioni firmatarie delle undici domande pubbliche in cui puntano il dito su criticità e aspetti controversi delle due opere destinate a cambiare la città.

Man mano che saranno definiti - promette il sindaco - studi, materiali e progetti saranno messi a disposizione sia online sia in uno spazio fisico, il Trento-

tunnel sotto la Marzola può provocare, sia dal punto di vista idrogeologico che per le interferenze con le reti e i sottoservizi pubblici, in particolare le fognature, sia per l'esiguo strato di terreno che rimarrebbe tra scavo e abitazioni nei quartieri di San Martino e Buonconsiglio, dove la galleria risalirà verso la superficie. Nella sua risposta il sindaco ribadisce come gli scavi effettuati abbiano rilevato sulla traiettoria del tunnel 222 sorgenti, due terzi delle quali molto piccole, con portata di meno di un litro al secondo, e per il 90% di meno di 5 litri al secondo; l'indice di interferenza pone il progetto in classe da bassa a molto bassa. «L'interferenza con le reti dei sottoservizi è stata verificata e l'intervento risulta fattibile» aggiunge Ianeselli, che spiega come la galleria passerà nel punto più vicino tra la balza rocciosa e la ferrovia attuale, dove la roccia arriva a lambire via Brennero; l'interferenza con le costruzioni in superficie sarà perciò limitata agli ultimi metri, un punto del progetto delicato che sarà seguito con particolare attenzione.

Ai timori sull'esplosione dei costi che potrebbe interessare anche la circonvallazione, come sta succedendo per il tunnel di base del Brennero, il sindaco risponde sostenendo che i due interventi non sono paragonabili ma un raffronto può semmai essere fatto per analogia col primo lotto, quello da Ponte Gardena a Fortezza per 22 chilometri a doppia canna, pur essendo anche quello molto più lungo dei 12,5 chilometri della circonvallazione trentina. Ebbene, se quel lotto costa 1,5 miliardi è plausibile che l'intervento sotto la Marzola possa confermare il costo preventivato, tra 850 e 900 milioni. Mentre i due chilometri e mezzo di interrimento cittadino costeranno altri 300/350 milioni. Ianeselli sembra sicuro: «Le perizie specifiche - scrive - ci forniranno dati più precisi ma sostanzialmente non diversi».

Nel negare che l'impatto sulla città sia tale da tenere in ostaggio due generazioni di cittadini, come sostengono i detrattori, la replica del sindaco fornisce anche alcuni interessanti dettagli progettuali. Spiega ad esempio che lo scavo della galleria avverrà da sud, in zona Acquaviva, e che le penalizzazioni nei primi anni riguarderanno perciò solo le aree esterne al cantiere sud dove uscirà il materiale di scavo. Solo una volta terminata la galleria vi sarà a nord un diretto coinvolgimento del territorio con l'attraversamento di via Brennero e i lavori all'ex Scalo Filzi. A quel punto l'aspetto logistico più complicato riguarderà la sospensione della ferrovia Trento-Malé. Anche per supplire a quello stop il Comune, in accordo con la Provincia, pensa di accelerare la realizzazione del tram che lungo via Brennero collegherà Trento Nord col centro città. Quanto all'interrimento, i lavori interromperanno la viabilità nei punti di attraversamento est ovest. Per il resto si lavorerà nel sedime degli attuali binari cercando di minimizzare l'impatto del cantiere sulle aree circostanti.



Il tracciato in galleria della circonvallazione ferroviaria ad alta capacità all'altezza di Trento sarà lungo 12,5 chilometri



Una riproduzione grafica di come potrebbe diventare il centro città liberato dai binari. qui la zona tra piazzale Sanseverino e il Mulino Vittoria

«I costi definitivi non cambieranno rispetto ai preventivi: 850/900 milioni circonvallazione, 300/350 interrimento»

lab di via Mancini, angolo via Belenzani, dove si potrà esaminare la documentazione ma anche interrogare i tecnici sulla pianificazione, i cantieri e le tempistiche. L'amministrazione comunale vuole convincere il più possibile la cittadinanza e spuntare le armi dei No Tav per evitare che sorga un movimento che potrebbe metterla in difficoltà rispetto a un'opera su cui ha puntato e punta molto. Per dimostrare la sua apertura al dialogo Ianeselli ha risposto in maniera approfondita e articolata, con dodici pagine fitte postate anche sul sito istituzionale del Comune, alle perplessità avanzate, oltre che da privati cittadini, anche da Legambiente, Fiab Amici della bicicletta, Centro sociale Bruno, Trentino Arcobaleno, Wwf e Mountain Wilderness.

Di fronte ai dubbi sull'utilità stessa delle opere, vista l'ampia capacità di trasportare merci inutilizzata dalla ferrovia e ampliabile anche senza circonvallazione, il sindaco risponde spiegando che proprio il fatto che si possa passare dagli 86 treni al giorno a un transito di altri 60/90 convogli, che vorrebbe dire uno ogni dieci minuti, non sia una bella eredità da lasciare alle generazioni future e solo questo renda opportuna e necessaria la circonvallazione.

Uno dei maggiori problemi segnalati nelle domande al sindaco riguardava le possibili interferenze che lo scavo del

TRENTINO TRASPORTI

«Autisti penalizzati e non c'è perequazione tra i dipendenti»

Contratto, Usb vuole il referendum

C'è un diffuso malumore tra gli autisti di Trentino Trasporti. Non solo per le condizioni di lavoro e le frequenti aggressioni a cui sono esposti (vedi articolo in cronaca di Rovereto) ma anche per questioni più strettamente sindacali e di democrazia interna. Il tema caldo è il rinnovo del contratto di lavoro aziendale, che sta facendo discutere, per i contenuti ma anche per le modalità con cui si è raggiunta un'ipotesi di accordo. Con la giustificazione del Covid e della necessità di non esporre a rischi di contagio i lavoratori, la maggior parte dei delegati nell'assemblea delle Rsu ha votato per non sottoporre la bozza a referendum interno. Una scusa per evitare il giu-

dizio secondo l'Usb, l'Unione sindacale di base, che assieme a Orsa, altra sigla autonoma, avrebbe voluto e continua a volere la consultazione interna. Che - assicurano Vincenzo Strazzullo e Antonio Faella - verrà senz'altro richiesta ufficialmente dopo la firma del contratto; i moduli per la raccolta firme tra i dipendenti sono già pronti. Dell'ipotesi di accordo Usb contesta soprattutto il tema della perequazione e della distribuzione dei premi produttività. Il meccanismo architettato - afferma il sindacato - anziché mettere tutti i lavoratori sullo stesso piano amplifica le differenze in base all'anzianità di servizio prevedendo scatti di otto anni calcolati sull'anzianità azienda-

le. «Non si tiene conto che ci sono neoassunti che lavorano nel settore da una vita e che hanno esperienza da vendere» spiegano i sindacalisti. Inoltre è previsto il versamento di contributi aggiuntivi a Laborfonds per rimpolpare la pensione integrativa solo dopo il 21esimo anno di anzianità aziendale, senza la possibilità di destinare la somma verso altre forme di pensione o versare la quota all'Inps per chi non è interessato alla previdenza complementare; «solo perché Laborfonds è gestito dalle organizzazioni sindacali firmatarie». Il riconoscimento dei minuti spesi per trasferimenti e attese durante il servizio sono considerati uno specchio per le al-

lodole, essendo previsioni già obbligatorie per legge e sancite dalla Corte d'appello. I premi di risultato sono inoltre considerati deludenti specie tenendo conto che la loro integrità è in balia di penalizzazioni e provvedimenti disciplinari, un meccanismo che finirà per favorire controllori, verificatori e amministrativi a discapito degli autisti e del personale viaggiante. «A 20 anni dall'ultimo rinnovo del contratto aziendale e con un solo rinnovo di quello nazionale - sostiene l'Usb - sarebbe stata l'ora di un contratto di secondo livello dignitoso che non penalizzasse il personale e non togliesse diritti in cambio di briciole variabili e marcate differenze». F.G.

