

**IL CONFRONTO**

Il sindaco Franco Ianeselli, assediato dalle critiche, tranquillizza: «Questi progetti non si misurano con l'applausometro ma con pareri tecnici fondati e la galleria ferroviaria sotto la collina di Trento è sicura e proprio per questo già finanziata. Vi assicuro che vigileremo su tutta l'opera»

# Vibrazioni e inquinamento Tutti i timori della popolazione

*A San Martino emerge la rabbia (civile) contro il grande progetto*

**DANIELE BENFANTI**

A un certo punto della serata il sindaco **Franco Ianeselli** ha dovuto alzarsi in piedi dietro il tavolo dei relatori, prendere il microfono, svestire momentaneamente i panni un po' scomodi di primo cittadino - che si affida ai numeri e alle perizie tecniche un po' fredde - e indossare quelli di ex-sindacalista, per creare maggiore empatia con il pubblico, che iniziava, con gli interventi liberi, a infittire il martellamento di perplessità, dubbi, contrarietà sulla circoscrizione ferroviaria ad alta velocità che entrerà in galleria proprio a ridosso del quartiere, secondo i piani già nel 2026, per non perdere il generoso finanziamento di **930 milioni** di euro garantito dal Pnrr, il Piano nazionale di ripresa e resilienza finanziato dall'Unione Europea.

Dei circa **200** presenti all'inizio della serata organizzata dal Comitato San Martino, più della metà hanno resistito fin oltre la mezzanotte, l'altra sera, al Parco della Predara. Dal pubblico, interventi articolati, accessi e sentiti, più che domande ai quattro ingegneri presenti al tavolo: «Quanti camion passeranno ogni giorno su via Brennero per i lavori? Vero che saranno previsti **130 mila** passaggi a pieno carico in quattro anni di cantiere? Dove verranno collocati gli inerti frutto di scavo, visto che si parla di 2 milioni di metri cubi di materiali scavati? Casa mia traballerà? Devo venderla? Come sarà il paesaggio in via Lavisotto? Avete pensato alle piane dell'Adige?». E se il sindaco a inizio serata aveva scherzato proprio sul fatto di essere l'unico «non ingegnere» tra i cinque relatori del confronto sul progetto ferrovia-

rio, poi ha dato fondo alla dialettica da laureato in sociologia per tenere testa alla contrarietà dei cittadini al progetto di bypass ferroviario sotto la collina est di Trento. Residenti decisamente (ma civilmente) arrabbiati. Interventi a senso unico da parte del pubblico: vibrazioni, instabilità idrogeologica dei pendii del Calisio e della Marzola, inquinamento acustico, disagi per il cantiere che durerà almeno quattro anni, perplessità sull'utilità di una grande opera che pur toglierà traffico dalla gomma (due canne ferroviarie affiancate, con 12,5 km in galleria sotto San Martino e i quartieri collinari, fino a sbucare all'Acquaviva), sfiducia sui tempi, grandi punti interrogativi sulla sostenibilità ambientale del cantiere e dell'opera.

Una signora ha strappato parecchi applausi quando ha esclamato: «Da 15 anni Rfi (Rete ferroviaria italiana, che con Comune e Provincia ha siglato il protocollo per il bypass in galleria per i treni merci) ci promette barriere antirumore lungo tutto il tracciato urbano della ferrovia, ma si è fatto finora poco. Dobbiamo credere che un'opera così faraonica, cui si aggiungono i progetti di interrimento della vecchia attuale ferrovia e il tram su via Brennero, sarà gestita con efficienza e senza impatti?». Diversi gli interventi che hanno buttato la palla (e i binari...) al di là dell'Adige, chiedendo che si risolvano in extremis il progetto bocciato dalla Provincia di fare il bypass in destra Adige, da Ischia Podetti a Mori. Idea accantonata, secondo molti cittadini, solo per blandire la categoria degli agricoltori, contrari al consumo di suolo tra vigneti e frutteti. Ianeselli ha ricordato che l'ipotesi destra Adige non sta in piedi: volerla recuperare ora si-



L'assessore Ezio Facchin, il dirigente Giuliano Franzoi e il sindaco Franco Ianeselli al parco della Predara (foto Pedrotti)

gnifica non fare nulla. «Questi progetti - ha ribadito il primo cittadino - non si misurano con l'applausometro ma con pareri tecnici fondati e la galleria ferroviaria sotto la collina di Trento è sicura e proprio per questo già finanziata. Avere la galleria per i treni merci ci permetterà di avere in tempi ragionevoli il modo di interrare la ferrovia sulla vecchia linea passeggeri». La sfiducia dei cittadini, però, è palpabile. Il pubblico ha rumoreggiato quando l'assessore alla mobilità del Comune, **Ezio Facchin**, ingegnere ed esperto

di ingegneria ferroviaria, ha snocciolato dati e concetti tecnici ma non in grado di rasserenare gli animi: per essere rassicurati, i cittadini preferivano certezze e dettagli che la giunta comunale ancora non ha in mano. «Vi assicuro che vigileremo su tutta l'opera» ha garantito Ianeselli. Ma dalla platea si sono levate voci poco convinte: «Se è il Comune che deve vigilare, dov'è e cosa fa la Provincia? Il Comune si occupa di grandi opere, le Circostrizioni di Europa e la Provincia di concerti di Vasco Rossi? C'è qualcosa che

non va». I fronti del dubbio si sono allargati man mano che la serata si inoltrava in una discussione in notturna: «Se per un anno non si riesce a fare un buco in piazza Centa, davvero in quattro anni avremo un'opera colossale come questa, pronta?». E ancora: «Non parlate più di "metaprogetto"! Per riqualificare i nostri quartieri con opere compensative non occorre fare una stazione provvisoria dieci metri sotto terra e bucare una montagna instabile per trasportare container su treni lunghi quasi un chilometro».

**CIRCOSCRIZIONI**

Mattarello, Centro storico Piedicastello e Gardolo chiedono un vero coinvolgimento

## Nicolli: «È una proposta a senso unico»

«Molti cittadini avranno solo disagi e nessun beneficio. Per molti anni. Giusto riportare dubbi e perplessità. Le circoscrizioni devono assolvere questo compito». **Claudio Geat** è ingegnere e presidente della Circostrizione Centro Storico - Piedicastello. Mercoledì sera all'incontro in San Martino si è fatto relatore del documento elaborato dalla Circostrizione da lui presieduta con l'elenco delle perplessità rispetto alla circoscrizione ferroviaria che ha subito l'improvvisa accelerata data dai 930 milioni destinati dal Pnrr. La Circostrizione di Gardolo elaborerà un documento con i rilievi relativi al proprio territorio. Quella di Mattarello sta organizzando un incontro pubblico sul tema. La preoccupazione e la mobilitazione dal basso sono palpabili. «L'incontro di mercoledì ci ha dato ben poche risposte da parte del Comune. La bocciatura del vecchio progetto in destra Adige è stata politica e non tecnica, cheché se ne dica» osserva Geat. «Servono fatti, non parole. L'approccio della serata alla Predara - rincara **Alessandro Nicolli**, presidente della Circostrizione Mattarello - è stato tutt'altro che partecipativo: ci è stato detto "Il progetto c'è. Andiamo avanti. Se ci saran-



Alessandro Nicolli (Mattarello)

no problemi, li affronteremo man mano». Non si fa così, la preoccupazione della popolazione è forte. Mercoledì sera abbiamo scoperto dall'assessore Facchin che le talpe che scaveranno la collina est saranno 4, per fare prima. Due per le due canne da Mattarello; due per le due canne da Trento Nord. Lo abbiamo saputo in un incontro organizzato da un comitato. Come circoscrizioni siamo stati scavalcati». Geat intende chie-



Claudio Geat (Centro storico)

dere al Comune che il progetto preveda almeno l'interramento della nuova ferrovia, una volta uscita dalla galleria a nord di San Martino (zona sede Aci) corra interrata per **2,5 km**, fino a Canova o - meglio - all'interporto. «Altrimenti al Magnete, ad esempio, avrebbero i treni lunghi e pesanti della Tav sotto casa» spiega. «Io avrei i binari in galleria a cento metri dal pozzo d'acqua che mi permette di irrigare ettari di campagna a Matta-



Gianna Frizzera (Gardolo)

rello» aggiunge Nicolli. «Questo progetto è vecchio di 30 anni. A Mattarello lo scavo passerà a **50 metri** dalle case e toccherà oltre **200** fonti d'acqua in collina. Avremo aziende occupate dai cantieri per anni e anni. La competenza del collega Geat ha dato una marcia in più alla possibilità di farci sentire. Siamo contrari. Ci siamo trovati di fronte a una proposta a senso unico, senza elasticità. Capisco i tempi stretti, ma non si può dire: "O

così o niente». Abbiamo visto con vent'anni di progetti per il depuratore di Trento Sud che non sempre ci si può fidare dei tecnici che rassicurano» conclude Nicolli. Se a Mattarello si organizza un'assemblea popolare, il 14 settembre si riunisce il consiglio circoscrizionale Centro storico Piedicastello ed è stato invitato l'assessore Facchin a rispondere puntualmente alle osservazioni e obiezioni sollevate. Ma ci si muove anche a Gardolo: «La città di Trento comincia a Spini, non allo scalo Filzi» puntualizza la presidente della Circostrizione Gardolo, **Gianna Frizzera**: «Presenteremo un documento al Comune in cui chiediamo uno studio di fattibilità per l'interramento della nuova ferrovia fino all'Interporto: non possiamo tollerare che nel 2035 passino oltre **350** treni al giorno lunghi un km tra le case, dai **60-80** attuali. Sono numeri drammatici». Sulla vaghezza di alcune risposte ai cittadini, Frizzera difende il sindaco Ianeselli: «Ha fatto bene a non entrare nel dettaglio se non tutte le decisioni sono definitive. Diamo ancora qualche settimana per mettere a punto i dettagli puntuali. Certo, l'altra sera dovevano esserci sia la Provincia che Rfi. Almeno la Pat...».

D. Be.



L'ingegner Giuliano Franzoi (foto Pedrotti)



edifici saranno abbattuti (foto Pedrotti)

**FUTURA**

Nota sulla grande opera

**Va ascoltata la cittadinanza**

Futura condivide la preoccupazione circa l'accelerazione dei tempi che rischia di inficiare una necessaria partecipazione e discussione circa l'impatto della circoscrizione ferroviaria e del quadruplicamento della linea. «Abbiamo letto le numerose obiezioni sull'opportunità di realizzare l'opera. Abbiamo ascoltato le argomentazioni portate dagli esperti chiamati dal Comitato NoTav del Trentino. Perplessità riguardo all'utilità reale di un'opera pensata venticinque anni fa che, stante la nuova consapevolezza in tema di sostenibilità ambientale, sono più che legittime» annota Futura, consapevole però che il suo inserimento nel Pnrr «sembra rendere particolarmente difficile metterne in discussione la realizzazione». E siccome l'opzione zero «non sembra a questo punto più percorribile, a questo punto può risultare più incisivo e decisivo lavorare per presidiare il "come" la circoscrizione di Trento - e più in generale l'intero quadruplicamento della ferrovia del Brennero - verrà realizzata, chiedendo maggiore coinvolgimento della cittadinanza, cosa che Futura ha già fatto sia a livello provinciale (mozione sulla partecipazione e odg sul dibattito pubblico, approvati entrambi dal Consiglio provinciale) che all'interno del Consiglio Comunale di Trento (mozione da discutere). Crediamo sia importante che le forze sociali e politiche si facciano trovare preparate, perché il tempo per pretendere e partecipare al dibattito pubblico, per portare osservazioni e proposte sarà purtroppo davvero risicato».