

GRANDI OPERE

Il progetto spacca il centrodestra: de Bertoldi e Ambrosi chiedono modifiche. Duri Paccher e Binelli: «Uscita estemporanea». Salvini: «Siamo il ministero del fare»

L'interrogazione parlamentare: «Subito un monitoraggio più accurato per verificare gli effettivi rischi derivanti dall'inquinamento all'interno dell'area ferroviaria»

# Fdl: «Sospendiamo il Bypass» Ma è bufera con il Carroccio

CHIARA ZOMER

Dal Tar non è arrivato nessun altolà al progetto di bypass ferroviario? E allora un freno prova a metterlo Fratelli d'Italia, con un'interrogazione dell'onorevole **Alessia Ambrosi**, condivisa dall'onorevole **Andrea de Bertoldi**. Solo che essendo il partito espressione del presidente del consiglio dei ministri, ed essendo - pur con più di un distinguo - anche parte della maggioranza di governo in Provincia, la questione diventa un fatto politico. E l'ennesima occasione di reciproca punzecchiatura tra Lega e Fratelli d'Italia, in una relazione che ogni giorno sembra trovare l'occasione per alzare il livello dello scontro. Perché ad Ambrosi è arrivata pressoché immediata la replica di **Roberto Paccher**, Lega. E, a stretto giro, anche del ministro **Matteo Salvini**, che al Mit presidia il «ministero del fare», e non ha intenzione di farsi fermare da beghe interne alla coalizione, per di più territoriali.

Restando all'iniziativa di ieri, l'onorevole Ambrosi chiede di fermare il progetto fino a che non si siano fatte analisi approfondite dei terreni inquinati di Trento nord e si chiede subito un cambiamento del tracciato. Ad onore del vero la medesima cosa che Ambrosi chiedeva dagli scranni del consiglio provinciale (almeno 3 le interrogazioni presentate dal 2021). Ma è il nuovo ruolo - e il nuovo colore del governo nazionale - a fare ora la differenza. «Nessuna contrarietà pregiudiziale, ma massimo impegno affinché il passante ferroviario di Trento venga realizzato, ma a regola d'arte, tenendo conto di una serie di osservazioni relative alla sicurezza e all'ambiente -



A sinistra il progetto di accesso nord della galleria per il bypass, all'altezza dell'Acì. A destra, sopra l'onorevole Alessia Ambrosi e, sotto, il consigliere provinciale Roberto Paccher



spiega l'onorevole Ambrosi in una nota, in cui parla di rischio per la sicurezza ambientale e per le persone. «La decisione di progettare l'opera della circonvallazione ferroviaria in un'area sede in passato di due fabbriche estremamente inquinanti conferma purtroppo un errore concettuale di fondo: la sottovalutazione del tema da parte di Rfi nella predisposizione del progetto di fattibilità; così come appare altresì superficiale la scarsa valutazione dell'attraversamento della paleofrana esistente sotto il monte Marzola, considerato che sussistono concreti pericoli di slittamento e movimenti franosi sul versante interessato dalla realizzazione dell'opera - ribadisce Ambrosi - Risulta perciò urgente e neces-

sario intraprendere adeguate iniziative volte a sospendere la fase progettuale per poter dare vita a un monitoraggio più efficiente ed accurato, per verificare gli effettivi rischi derivanti dalla presenza di sostanze inquinanti all'interno dell'area ferroviaria interessata ed eventualmente riconsiderare completamente il progetto medesimo, orientandolo verso un tracciato differente». Apriti cielo. Già la prima risposta, da parte del consigliere provinciale della Lega **Roberto Paccher**, dà tutto il senso dei rapporti difficili in coalizione. La sua replica, affidata all'agenzia l'Opinione, è al vetriolo: «Un'uscita piuttosto estemporanea, tutta volta probabilmente a cavalcare quel poco di malcontento che una

grande opera suscita ma che di certo non persegue gli interessi più generali del territorio, visto che si parla di un intervento chiave per tutta la provincia non solo per la città di Trento, con un valore aggiunto di modernizzazione ed un volume di investimenti probabilmente senza precedenti». In ballo, ricorda Paccher, ci sono i fondi del Pnrr e la sicurezza resta una priorità. Il carico in serata ce lo mette il ministro Salvini: «Tutti i suggerimenti sono ben accetti, ma cambiare il tracciato del passante ferroviario di Trento significa perdere anni di lavoro a danno del territorio e quindi dei cittadini. Esattamente l'opposto rispetto alla nuova filosofia del Mit». Così, secondo l'Ansa, fonti del dicastero

guidato da Matteo Salvini. A cui fa eco, dopo pochi minuti, il commissario del carroccio trentino **Diego Binelli**, con toni per lui insolitamente duri: «Chiedere oggi di cambiare tracciato indica poca conoscenza della materia e delle tempistiche per un'opera monumentale come quella che si vuole realizzare a Trento. Pertanto non condividiamo minimamente le posizioni espresse dai parlamentari di Fratelli d'Italia che forse non si rendono conto che così facendo vanno contro lo stesso governo di centrodestra». Anche nei toni, non si capisce più se la notizia riguarda il bypass o la tenuta della maggioranza di governo. Probabilmente entrambe. Di sicuro, preannunciano tempi interessanti in piazza Dante.

I comitati | La Rete guarda oltre la mancata sospensiva. Bonfanti (No Tav): «La lotta non si ferma qui»

## «L'osservatorio? Fateci entrare»

Su quella sospensiva cantavano davvero. I comitati hanno accolto l'ordinanza del Tar del Lazio con grande delusione. Anche perché l'ordinanza è piuttosto netta, e fa bene capire che le speranze, anche rispetto al futuro ricorso, sembrano decisamente meno del previsto. Ma la reazione, tra il comitato No Tav e la Rete dei cittadini è lievemente diversa. **Paolo Zadra**, portavoce della rete, guarda al prossimo futuro e cerca opportunità dove se ne aprono: «Ora ci riuniremo e valuteremo, dopo l'ordinanza. E aspettiamo la sentenza nel merito, stiamo andando avanti con la nostra raccolta fondi per pagare le spese, vedremo. Quel che adesso ci interessa è l'osservatorio». L'annuncio riguarda all'osservatorio per la sicurezza e l'ambiente era stato fatto lunedì dal Comune di Trento: dovrebbe essere un organismo in cui dovrebbero sedere tecnici nominati da Comune, Provincia e Rfi (che si accolla le spese) con lo scopo di raccogliere i dubbi della cittadinanza e dare risposte. «Per come viene descritto, è una sorta di organismo di verifica e stimolo a risolvere le problematiche - spiega Zadra - ma se è così, noi riteniamo che all'interno del comitato scientifico potrebbe esserci spazio per un tecnico nominato dai comitati. Non dico quelli che sono contrari all'opera su qualsiasi tracciato, ma quelli che hanno semplicemente sollevato delle criticità sul tracciato. E non mi si dica che un tecnico nominato per esempio dalla rete dei cittadini starebbe lì a trovare ostruzionismi stupidi, perché allora io sono autorizzato a pensare che il tecnico nominato da Rfi è lì per minimizzare i problemi. Se l'osservatorio è un organismo di garanzia, è giusto sia rappresentati-

vo di tutti». Più secca **Martina Margoni**, sempre della Rete dei cittadini: «È desolante ridursi a chiedere al Tar di Roma garanzia. Noi cittadini dobbiamo fare ricorso per tutelare la nostra salute, mentre il sindaco, che dovrebbe essere il capofila di chi ci tutela, dice che va tutto bene - osserva - Posso dire però che l'ordinanza non cambia il problema dei terreni inquinati, i problemi c'erano ieri e ci sono oggi dopo il Tar. Ora aspettiamo il ricorso, il prossimo 10 maggio. Ma certamente non ci fermeremo, siamo più carichi di prima. E porteremo in evidenza la giustezza delle nostre tesi, che non ci siamo inventati, che conosciamo perché abbiamo letto le carte. E probabilmente se leggessero le carte anche altri non si fiderebbero di chi non le ha lette ma vuole fare a tutti i costi quest'opera». Quanto al Comitato No Tav, si dice amareggiato **Elio Bonfanti**: «Ci aspettavamo che il Tar fosse più attento alle novità anche sostanziali attorno a quest'opera. Si dice che non c'è pericolo, quando anche il parlamento italiano ha votato nella legge di bilancio di finanziare uno studio sotto i binari, perché c'è il rischio inquinamento, mentre Rfi marcia a 100 all'ora e nega che ci sia inquinamento. Non si è considerato che non sono state rispettate le prescrizioni che chiedevano a Rfi nuove e più approfondite analisi». E ancora, contro i giudici del Tar: «Sulla base di pressapochismo, si dice che non c'è pericolo. Però si suppone che i giudici conoscano la materia, eppure scrivono che il tracciato se necessario sarà modificato. Ma qualsiasi modifica è impossibile senza passare dalla Conferenza dei servizi. Comunque la lotta non si fer-

ma qui». E cosa intende lo spiega anche l'avvocato **Marco Cianci**: «Noi abbiamo un miliardo di ragioni, loro hanno un miliardo di euro. Questa è una questione cautelare, il ricorso procederà la sua strada fino al ricorso di maggio. Ora sta per nascere un presidio fisso di espropriandi e danneggiati. Porteremo avanti la nostra protesta: sia informando le persone, sia con iniziative di protesta». Intanto l'idea, sembra di capire, è occupare (con il permesso del proprietario) uno stabile nell'area vicino allo scalo Filzi. Quella diventerà la base per le future iniziative.

### Delusione



I problemi non sono risolti, i terreni restano sempre inquinati»

Martina Margoni (Rete)



Una recente riunione della Rete dei Cittadini

### SINDACO

Ianeselli e la sospensiva: «Non siamo sorpresi. L'impegno è per una soluzione di sistema»

## «Adesso avanti, ma l'obiettivo resta la bonifica»

«No, non siamo sorpresi. Questo però non è il giorno della soddisfazione, è semmai il giorno in cui si ricordano gli impegni». Nelle parole del sindaco di Trento **Franco Ianeselli** c'è tutta la tranquillità con cui a palazzo Geremia si è aspettata l'ordinanza e, evidentemente, si attende la sentenza di merito. Per lo meno nei toni non si percepisce nessuna ansia al pensiero che la giustizia amministrativa possa bloccare l'iter di un'opera da 1,3 miliardi che va conclusa entro il 2026. Quanto Ianeselli parla di impegni, intende comunque i terreni inquinati. Perché l'obiettivo, dice, resta la bonifica totale: «L'impegno sui terreni inquinati c'era ieri, c'è oggi e ci sarà domani. Da una parte il passaggio tra le due aree Sin per permettere il rafforzamento della linea ferroviaria, dev'essere preceduto da analisi e monitoraggio. Dall'altra, abbiamo varato ieri (lunedì, ndr) l'osservatorio, che farà sintesi anche degli altri monitoraggi. Ma l'obiettivo è quello di non fermarsi, ma al contrario di dare soluzione complessiva alle aree inquinate». Dal suo punto di vista, i lavori per il bypass aiutano in questo senso, perché smuovono



una vicenda incancrenita da anni: «Capisco il dibattito e le comprensibili preoccupazioni, anche se non condivido molti contenuti e spesso i toni. Ma ribadisco, una possibilità era di lasciare tutto fermo, non fare nulla, come è accaduto fin qui. Ma sarebbe stata una magra soddisfazione. Potremmo interve-

nire solo lì in mezzo, ma quello che vogliamo è un impegno serio per una soluzione di sistema. E il cantiere per la circonvallazione, realizzato da una grande realtà come Italferr e portato avanti con le precauzioni necessarie, può essere utile, in questo senso, perché può dare delle risposte». Tecniche, prima di tutto. Che - questo il ragionamento - possono aiutare a valutare come è meglio procedere per ripulire tutta l'area. Quello del sindaco è soprattutto un auspicio e un chiarimento rispetto all'obiettivo finale di palazzo Geremia. Perché dal punto di vista della procedibilità della bonifica nulla è cambiato, pare di capire, nemmeno nel rapporto con i privati proprietari. Resta il tema dei 2 milioni stanziati in Finanziaria. Chi deve muoversi ora? «Non so se saranno stanziati a Provincia o Appa, ma vanno fatte al più presto le analisi e poi va cercata una soluzione di sistema. Non perdiamo di vista il quadro generale. Sia sui terreni, che sull'opera: c'è da fare il bypass, cerchiamo di avere dei vantaggi. Quindi non guardiamo solo alla circonvallazione, ma anche al successivo interramento della ferrovia e al progetto integrato».