

L'INTERVISTA

La circonvallazione ferroviaria, inizialmente finanziata con il Pnrr, avrebbe dovuto già essere terminata, invece i tempi sono slittati al 2033, ma il sindaco ribadisce la validità dell'opera e la considera un passaggio fondamentale per la città e per il trasferimento del traffico merci

«Ormai indietro non si torna più» Ianeselli irremovibile sul Bypass «Lavoriamo sull'interramento anche del traffico passeggeri»

FABRIZIO FRANCHI

Il Bypass ferroviario sta vivendo una fase di incertezza e di stallo rispetto al cronoprogramma iniziale, che prevedeva che si sarebbe dovuto concludere in questi giorni. Ma oltre all'uscita dal Pnrr è venuto a crearsi il braccio di ferro tra Rfi (rete ferroviaria italiana) e il Consorzio Tridentino per il mancato accordo sui costi lievitati rispetto alle stime iniziali. Il sindaco di Trento Franco Ianeselli è più che convinto: «Indietro non si torna». Nonostante lo stallo, nonostante l'inquinamento di Trento Nord, nonostante i ritardi e nonostante l'opera sia uscita dal Pnrr, pur restando tra le priorità - con 1 miliardo e 300 milioni - del Governo.

Sindaco Franco Ianeselli, com'è lo stato dei lavori?

«Con orgoglio il Comune ha ricordato che tutto quello a cui ha partecipato con il Pnrr, è stato nei tempi, tanto per le opere quanto per gli interventi sul sociale».

Ma che cos'è successo sul Bypass?

«Quando è uscito dal Piano qualcuno diceva che l'opera sarebbe morta perché non era finanziata. L'intervento della Procura ha causato un approfondimento progettuale ulteriore sullo Scalo Filzi e ha dilatato i tempi, ma è stato più tollerante per la città. Se non ci fosse stato il Bypass non si sarebbe parlato di bonifica. A Mattarello invece l'opera avanza».

Resta il fatto che è uscito dal Piano di Ripresa e Resilienza: si riuscirà a realizzarlo?

«È un cantiere avviato. Invece sullo Scalo Filzi siamo ancora alla progettazione. È vero che si parla di andare oltre il 2033, ma se si va a Mattarello si vede quello che è stato fatto. Si sta lavorando sull'interramento, non è stata allentata la presa. Serve in



“
Serve in una prospettiva di traffico europeo su rotaia
Bisogna tenere legata l'opera all'interramento
È nelle cose che ci sia un'opposizione così radicale
”

Nella foto, il sindaco di Trento, Franco Ianeselli, è convinto della realizzazione del Bypass ferroviario

una prospettiva di traffico europeo su rotaia, è parte di un lotto, di un grande accordo e permetterà anche una rigenerazione urbana potente, rilevante per la città. Se qualcuno dice "è difficile da fare", io dico andate in altre realtà, come in Olanda. Non si può dire che quando ci sono realizzazioni complesse è meglio non fare niente perché è difficile. Le prospettive positive sono maggiori».

Ma i tempi sono slittati di anni: al 2033...

«Osservo che un cantiere c'è. Le battute sul ministro Salvini si sprecano e non partecipo a questo, anche se ogni volta che da dei tempi questi si dilatano. Sicuramente sono più confidente sulle opere del Comune ed è chiaro che questa non è un'ope-

ra del Comune di Trento...
Resta il fatto che i costi sono schizzati verso l'alto.

«Anche le opere del Comune sono cresciute a causa dell'aumento del costo dei materiali. Le Nazioni sono costate 12 milioni di euro ed eravamo partiti da 7. Qui abbiamo una rinegoziazione tra Rfi e il Consorzio Tridentino che devono trovare un accordo sul corrispettivo».

Tornando alla bonifica: che cosa succederà?

«La questione non è il Bypass in sé, c'è un intervento che esiste sull'ex Sio».

Ma si può realizzare il Bypass senza bonificare?

«Dico che bisogna fare il Bypass e in una piccola parte si interviene anche sull'ex Sio, non dobbiamo perdere questa occasio-

ne. I proprietari sono più disponibili e vediamo se viene validato anche dal ministero».

Quindi non ci si ferma...

«Cantieri così non vengono chiusi. Siamo a un punto di non ritorno, i tempi si sono dilatati anche per l'uscita dal Pnrr, indietro però non si torna».

I comitati No Tav sostengono che l'Osservatorio sul Bypass nasconde i dati...

«Intervento il dirigente comunale Giuliano Franchi che aveva assistendo all'intervento». «Faccio parte dell'Osservatorio. Noi pubblichiamo tutto quello che viene mandato, con i toni, validati anche da Appa. Sul sito è tutto quello che deve essere pubblicato, non occultiamo nulla». Insomma, sindaco Ianeselli, al

di là dei ritardi, dei costi, dei problemi, si va avanti?

«Sicuramente e bisogna insistere sulla progettazione dell'interramento e bisogna collegare il Bypass con Rfi. Sono diventato sindaco con i protocolli già sottoscritti nel 2019 e quando si fanno questi atti è serio proseguire. Io dico che bisogna tenere legato il Bypass all'interramento. E infatti lamentarsi del traffico dei tir su A22, se crediamo al trasferimento, dobbiamo insistere. Alle comunali abbiamo avuto scissioni, mi hanno detto che avrei perso le elezioni, ma invece di guardare al passato possiamo andare a testa alta perché ci siamo presi la responsabilità, senza nascondere. Poi, certo, con Rfi sono problemi, ma non ci sono con gli uffici comunali, perché sono rigorosi e sono orgogliosi di loro, mentre di là cambiano anche spesso amministratore delegato... E ci tengo a dire che con Ezio Facchin (l'ex assessore alla mobilità ndr) abbiamo trovato un vero servizio delle istruttorie. I comitati non hanno visto come ha battagliato con Rfi nell'interesse della città».

Sindaco, è consapevole che con le cose che ha detto torneranno ad attaccarla?

«Sì, certo. Si un'opera così grande e nelle cose che ci sia un'opposizione così radicale, ma penso che per la città sia un bene. Meglio farlo in sicurezza».

Alla fine con il presidente Fugatti su questo c'è sintonia...

«Sul Bypass sì. Io chiedo alla Provincia anche politicamente determinazione. Dobbiamo lavorare all'interramento e poi al rafforzamento del trasporto locale come la Trento-Malè».

Quindi l'interramento anche del traffico passeggeri, non solo merci?

«Lo si diceva già nel 2019. Intervento la ferrovia, in superficie facciamo boulevard, come previsto dal progetto di Busquets».

INO TAV L'accusa di Bonfanti: l'organismo manipola e non è trasparente

«L'Osservatorio è opaco»

Il cantiere per la circonvallazione ferroviaria di Trento, che avrebbe dovuto vedere il suo completamento proprio in questi giorni di giugno 2026, si trova al centro di una tempesta non solo tecnica ed economica, ma anche di trasparenza.

A puntare il dito è Elio Bonfanti, militante del movimento No Tav, che in un comunicato ha duramente criticato l'operato dell'Osservatorio Provinciale per l'ambiente e la sicurezza sul lavoro, accusandolo di «manipolazione» e di agire in un'ottica di opacità. Il cuore della denuncia risiede nel funzionamento dell'organismo di controllo, che da oltre un anno opererebbe in contraddizione con il proprio statuto. Dal 2025 l'Osservatorio risulterebbe privo del membro designato dalla Provincia, dimessosi e mai sostituito, una lacuna che rende «assai discutibili» le decisioni prese da un organismo palesemente incompleto. A questo si aggiunge un ritardo cronico nella pubblicazione dei verbali delle riunioni del Comitato Tecnico Scientifico, spesso diffusi con mesi di culpevole ritardo, nonostante il supporto di una segreteria tecnica composta

da quattro persone».

Il documento analizza con severità il verbale della riunione del 9 aprile 2026, definendo l'Osservatorio come una vera e propria «regia» volta a minimizzare le criticità ambientali. Un episodio emblematico, secondo Bonfanti, è quello della distruzione, avvenuta nel giugno 2025, di due piezometri fondamentali per il monitoraggio della falda presso lo scalo Filzi. Se in passato era stata avanzata l'ipotesi di un errore di cantiere - il comunicato chiarisce citando il verbale stesso - lo spostamento e la distruzione di tali presidi (come il piezometro ASD5 bis) sono stati una scelta consapevole, funzionale a evitare controlli scomodi sull'inquinamento di un'area del Sin (Sito di Interesse

Nazionale) che si sta allargando pericolosamente.

La denuncia entra nel merito dei dati contenuti nel Piano di Utilizzo delle Terre (Put) di parte II. «Mentre l'Osservatorio e, in particolare, l'ingegner Negrolli hanno a lungo sostenuto che lo Scalo Filzi non fosse inquinato, la realtà documentale emersa dal Put dipinge un quadro drammatico. Si parla di presenza diffusa di prodotto idrocarburico in fase separata e di contaminazione da piombo tetraetile ben superiore ai limiti di legge». Secondo Bonfanti, la strategia di Rfi di dividere i lavori in «parte A» e «parte B» serve unicamente a frammentare l'area per avviare gli scavi in zone contaminate, eludendo l'obbligo di bonifica integrale previsto dal Codice dell'Ambiente. Questa condotta, secondo i No Tav, trasforma circa 500 metri cubi di terreno in «rifiuti inquinati» che dovranno essere smaltiti in discariche speciali, con un impatto esponenziale sui costi finali dell'opera. «Il Re è nudo», conclude Bonfanti, «e di un Osservatorio di non vedenti ne abbiamo abbastanza». La sfida resta aperta.

Nella foto, lo Scalo Filzi, al centro dei controlli che però i No Tav dicono essere spinti con la distruzione dei piezometri



I sigilli dei carabinieri del Noe

Inchiesta Le aree inquinate ancora sotto la Procura

Tre anni di sequestro

Era metà marzo del 2022 quando la Procura di Trento aprì un fascicolo modello 45, nel registro degli atti non costituenti notizie di reato, sul bypass ferroviario. L'anno successivo, l'inchiesta (inizialmente a carico di ignoti poi con l'iscrizione nel registro degli indagati dell'ingegner Damiano Beschin di Rfi) con l'ipotesi di reato di disastro ambientale e

di inquinamento portò al sequestro preventivo delle aree del cantiere a Trento Nord. Dopo circa 3 anni, i terreni inquinati rimangono, ancora oggi, sotto la lente dell'autorità giudiziaria. Ma continuano anche i monitoraggi e le verifiche di Appa volte anche alla bonifica della zona. L'opera da 900 milioni di euro aveva dovuto dare addio ai fondi del Pnrr.