

FERROVIA

Scadono oggi i 45 giorni di una procedura pubblica svolta attraverso incontri e tavoli tecnici. Presentati più di trenta documenti con richieste di correttivi da parte dei cittadini

Ora il coordinatore Pillon avrà 15 giorni per presentare la relazione finale da portare alla conferenza dei servizi. Nessuna sospensione richiesta per valutare le alternative

Circonvallazione, dibattito concluso

Promessi correttivi ma tramonta il confronto con la "destra Adige"

Si chiude oggi, dopo 7 dibattiti pubblici e altrettanti tavoli tecnici, per un totale di decine di ore di confronto, il Dibattito Pubblico sulla circonvallazione ferroviaria. Scadono infatti i 45 giorni previsti dalla procedura prevista dalla legge per le grandi opere, nel nome della trasparenza e della partecipazione. Ora il coordinatore del Dibattito, Andrea Pillon, avrà 15 giorni di tempo per preparare la sua relazione, nella quale inserirà in sintesi tutti gli elementi di criticità e di possibile miglioramento del progetto presentato da Rfi, indicherà le possibili proposte migliorative e di attenuazione degli impatti emerse nel corso della discussione di queste settimane, prenderà spunto dalle tante osservazioni (32 a ieri sera) depositate da gruppi, associazioni e singoli cittadini sui "quaderni" del Dibattito Pubblico, sul sito dedicato. Spunti e informazioni che, come ha ripetuto più volte il coordinatore, verranno portati all'interno della Conferenza dei servizi, il luogo dove i tecnici rappresentanti delle varie amministrazioni e dei dipartimenti ministeriali, dovranno presentare a loro volta osservazioni e richieste in vista dell'approvazione finale.

La procedura è stata rapida e serrata e ha messo in luce la sostanziale impossibilità di un reale confronto tra il progetto elaborato per Rfi dagli ingegneri di Italferr e le possibili alternative. In fase di dibattito era stato riesumato da un gruppo di tecnici e di persone colpite dal forte impatto del progetto il vecchio tracciato in destra Adige, rivisto e corretto. Ma dalle risposte e le obiezioni dei proponenti si è capito che questo confronto non ci sarà; per metterlo in atto ci vorrebbe una decisione politica e la sospensione di qualche mese dell'iter, cosa che né il governo, che ha puntato sull'opera 930 milioni del Pnrr, né la Provincia e neanche il Comune hanno intenzione di chiedere.

Nessun cambiamento radicale, dunque. Ma il Dibattito Pubblico qualche novità sembra averla portata. Rfi, con l'ingegner Giuseppe Romeo che sta seguendo in prima persona il progetto, ha promesso alcune modifiche in particolare dopo lo sbocco a nord, all'altezza di via Malvasia, e lungo il tratto che dallo Scalo Filzi porterà i nuovi binari fino all'Interporto. Ha assicurato ad esempio che la galleria artificiale che coprirà i binari, che avrebbe dovuto interrompersi all'altezza della rotatoria dei Caduti di Nassirya, proseguirà per altri 200 metri verso nord, proteggendo quel tratto di città dal notevole impatto acustico causato in futuro dal previsto forte aumento del traffico merci. Si sta studiando inoltre una soluzione per evitare l'inizialmente prevista interruzione della Trento-Malè a Gardolo o a Lavis o quantomeno per limitare lo stop a qualche mese nel 2024, continuando



L'area a maggior impatto prevede l'abbattimento di dieci edifici tra via Brennero e via Malvasia



Sale piene e polemiche durante le sedute del Dibattito Pubblico

per il resto a garantire l'arrivo dei treni fino al capolinea della stazione di Trento. Il Comune ha sposato l'idea lanciata da un gruppo di cittadini di prevedere in prospettiva la copertura dei binari all'altezza di Canova e Roncafort, sobborghi che verrebbero in qualche modo rimessi in contatto realizzando una collina artificiale sopra la strada ferrata; ma questa è un'istanza che non riguarda il lotto 3A attualmente in discussione e quindi non è detto che rete Ferroviaria Italiana si prenda oggi un impegno del genere. Altre attenuazioni degli impatti sono poi state concordate nella zona dell'imbocco sud, tra Acquaviva e Mattarello, con l'individuazione di una zona attualmente a bosco per l'occupazione e il deposito materiali andando ad alleggerire i copiosi espropri di campagna coltivata. È infine spuntata negli ultimi giorni l'idea dei "cameroni" all'interno della galleria dove poter pensare a un futuro bivio per portare il grosso del traffico ferroviario oltre Trento Nord e la piana Rotaliana direttamente in terra altoatesina con un prolungamento del tunnel. Quello che non si riuscirà ad evitare è l'abbattimento di una decina di edifici tra via Malvasia e l'inizio di via Brennero, dove il tunnel uscirà dalle viscere della terra. E resta alta l'apprensione sulle modalità di intervento nelle zone inquinate di Trento Nord. Un passaggio che dovrà essere seriamente approfondito in sede di valutazione di impatto ambientale. F.G.

L'ESPOSTO

Ambientalisti preoccupati per le previsioni sui terreni inquinati

«Trento Nord va sequestrata»



La ferrovia arriverà all'altezza delle aree inquinate ancora in trincea e in fase di risalita. Si dovrà scavare per posare i nuovi binari e questo crea preoccupazione

«Chiederemo il sequestro preventivo delle aree inquinate di Trento Nord, non si può permettere di intervenire con modalità che potrebbero essere disastrose per l'ambiente e la salute pubblica». Un gruppo di rappresentanti di associazioni ambientaliste annuncia per la prossima settimana la presentazione di un esposto in procura per chiedere che la magistratura si muova in via cautelativa. Le motivazioni le ha spiegate l'

tro giorno in piazza l'avvocato Vanni Ceola, già assessore comunale all'ambiente negli anni Novanta. E un altro ex consigliere comunale, Elio Bonfanti ribadisce la grande preoccupazione per quanto prevede il progetto di Rfi in quella zona: «Parla di 48.000 metri cubi prelevati di cui solo 9.300 da portare in discariche speciali mentre il resto verrà riutilizzato. Cosa impossibile salvo portare in giro su tutto il territorio materiale inquinato». Gli ambientalisti per ex Sloi ed ex Carbochimica chiedono invece la bonifica totale, con tecniche nuove. Il progetto attuale prevede invece la copertura dei terreni con un capping e la vagliatura del materiale scavato sopra le aree inquinate. Una tecnica che non convince gli oppositori, che ricordano come già nel 2005 in relazione all'appalto per la bonifica delle rogge era stata data la prescrizione che le piazzole di stoccaggio dovevano essere fornite di impermeabilizza-

zione e essere collocate su porzioni di terreno non inquinate. Lunedì sera intanto al termine di un'ampia discussione il consiglio circoscrizionale del Centro storico ha approvato un documento critico nei confronti del progetto e che chiede a sindaco e giunta comunale di cercare un'ipotesi di progetto di circonvallazione ferroviaria che superi le criticità di quello attuale. Dalla delibera è però uscita la richiesta di sospendere l'iter avviato dal ministero per procedere con la sinistra Adige e il tunnel sotto la bonifica totale, con tecniche nuove. Il documento chiede invece di sottoporre ad approfondita discussione, attraverso una modifica al prg, il resto del "metaprogetto", cioè l'interramento della linea storica in città e il Nordus, in modo da non trovarsi di fronte anche in futuro a decisioni già prese.

LA POLEMICA

Gli autori delle 11 domande: con le giuste politiche Tir via dal Brennero

«Un'opera inutile e devastante»

Ancor prima dell'avvio del Dibattito Pubblico un gruppo di ambientalisti aveva avviato la discussione sul progetto di Rfi lanciando al sindaco laneselli una sfida sotto forma di undici domande. Più che una critica alle scelte progettuali si trattava di una critica sull'utilità stessa di una circonvallazione ferroviaria a Trento, opera che considerano devastante per il territorio e per i cittadini. Ora che il Dibattito Pubblico è in chiusura **Elio Bonfanti, Antonella Valer, Lorenza Erlicher, Franco Tessadri, Marco Cianci** e i firmatari delle 11 domande, anche a nome delle associazioni aderenti (Legambiente, Fiab-Amici della Bicicletta, Ciclostile ciclofficina, Trentino Arcobaleno, wwf Trentino e Mountain Wilderness) ribadiscono le loro posizioni con convinzione rinnovata. Il punto di partenza del ragionamento è la contestazione delle previsioni sull'aumento del traffico merci, previsioni che giustifi-

cano gli interventi sulle infrastrutture ferroviarie. «Il nostro discorso di fondo - sottolinea Bonfanti - è quello del traffico deviato, ovvero il fatto che gran parte del traffico che oggi percorre l'A22 vi arriva grazie al basso costo del pedaggio e al forte rimborso dei combustibili da parte dello stato. Mi chiedo perché dobbiamo mettere questa città per 20 anni in situazione drammatica per un'opera che si giustifica solo per la quantità di denaro che porterebbe sul territorio. È solo una speculazione economica finanziaria, non un'opera che risolverà i problemi.» I sostenitori dell'opzione zero e dell'inutilità di queste opere citano gli studi secondo i quali il 33% dei trasportatori fanno fare ai loro camion da 60 a 130 chilometri in più per passare dal Brennero, risparmiando sui costi. E non credono che gli incentivi a passare da gomma a rotaia possano in futuro correggere le scelte: «Nel mo-

mento in cui dovranno andare sulla ferrovia non andranno attraverso il Brennero perché è lunga, conviene andare dalla Svizzera dove oggi il trasporto ferroviario ha potenzialità sovradimensionate. Passeranno dal Gottardo o dal Tarvisio» dice convinta Antonella Valer, che dice di aver colto durante queste settimane di dibattito frustrazione e sconforto tra cittadini delusi dal «livello di approssimazione e inadeguatezza» mostrato dai progettisti. Marco Cianci sottolinea come lo stesso governatore del Land Tirolo, Günther Platter, abbia recentemente sottolineato il problema del traffico deviato. E attacca il Comune anche per l'annunciata variante in sotterranea verso Salorno: «Avrebbe costi insostenibili, è fumo negli occhi». Franco Tessadri il discorso del sistema globale dei trasporti lo segue da anni ed ha sempre sostenuto che una spesa del genere per una variante locale lungo il corri-

doio europeo non ha senso. «Il fatto è - dice - c'è stato un vuoto politico completo negli ultimi 20 anni. Abbiamo sempre preso in maniera acritica le decisioni dell'Europa e anche adesso ci siamo chiusi in un dibattito localistico che non guarda al quadro complessivo». «Di sovraccarico del traffico pesante sull'asse del Brennero si parla da almeno 15 anni. Un problema che potrebbe essere risolto con politiche tariffarie adeguate che porterebbero i camion verso la Svizzera o il Tarvisio» sostiene Lorenza Erlicher. Sul progetto di Rfi critiche anche per lo spostamento delle aree di stoccaggio a Trento Sud, «Trenta ettari che andranno ad assediare completamente la storica Villa Bortolazzi». E per l'idea di mitigare l'impatto a Trento Nord con una collina tra Canova e Roncafort: «Buona idea ma che è fuori dal perimetro di questo progetto». F.G.



I movimenti contrari ai progetti dell'alta capacità hanno protestato in piazza