

INTERVISTA

Ezio
Facchin

Il Comune risponde
alla Rete dei Cittadini:
«Limiti tecnici difficili
da superare e grosso
impatto sulle
campagne di Gardolo»

L'assessore è scettico sul progetto alternativo

FRANCO GOTTARDI

Ingegnere Facchin, la proposta alternativa di un progetto di circoscrizione ferroviaria in destra Adige sembrava archiviata dopo il consiglio comunale informativo di qualche settimana fa, invece proprio il consiglio comunale l'ha riabilitata come una prospettiva da valutare e mettere a confronto col progetto Rfi. E' un'alternativa plausibile?

Non entro più di tanto nel merito della valutazione tecnica della proposta della Rete dei Cittadini, valutazione che invece stiamo chiedendo espressamente a Rfi a seguito dell'approvazione degli ordini del giorno votati recentemente dal Consiglio comunale. Detto questo, credo che quanto fatto dalla Rete dei Cittadini sia sicuramente meritorio perché ogni contributo nell'ambito del dibattito su un'opera dell'importanza di quella che stiamo affrontando è sempre positivo. Avendo seguito tanti progetti ferroviari, da quello che ho potuto vedere nella presentazione fatta all'Hotel Trento, ritengo che la proposta presenti dei limiti tecnici difficilmente superabili, quale l'inserimento della curva nello scalo di Roncafort.

La Rete dei cittadini sostiene di aver smussato le criticità del passato e vi vede grandi vantaggi. Primo: evitare che un corridoio ferroviario debba passare a poche centinaia di metri dal centro devastando un quartiere.

Per quanto visto sulla stampa locale (preciso che il Comune non è ancora in possesso della proposta progettuale della Rete dei Cittadini) mi permetto una primissima osservazione relativa al passaggio di una linea in viadotto a nord di Roncafort, dove da anni stiamo cercando di far passare un autobus, con poco successo. Inoltre, il progetto si preoccupa di salvare le campagne di Mattarello, ma non altrettanto quelle di Gardolo, anch'esse aree agricole di pregio, che probabilmente verrebbero impattate per una superficie ancora maggiore.

Il fatto che ci sia il finanziamento del Pnrr ha accelerato la macchina. Fatto positivo ma il rovescio della medaglia è che la fretta può diventare cattiva consigliera. Non vede questo rischio?

Certo, i tempi sono strettissimi. Va però precisato che quello presentato è un progetto sul quale stiamo lavorando da anni. Conosciamo le criticità e su quelle focalizzeremo la nostra attenzione. Le attività progettuali saranno presidiate e continuamente monitorate come fatto sino a ora e come si ritiene di continuare a fare. Ricordo che il Comune ha già chiesto formalmente a Rfi la possibilità di prolungare a nord dell'ex Scalo Filzi la parte interrata in modo da minimizzare gli impatti nei confronti degli edifici limitrofi, ma ha anche chiesto un'integrazione dei sondaggi lungo il percorso della nuova linea ferroviaria per precisare con maggior dettaglio, rispetto a quanto riportato nel progetto, le modalità di intervento. I sondaggi sono in corso proprio in questi giorni.

Per quanto riguarda rumore e vibrazioni il Comune sta predisponendo un protocollo da sottoscrivere con Rfi (come è stato fatto in occasione di moltissime altre opere paragonabili all'intervento

Ezio Facchin, 74 anni, è assessore esterno alla transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni Ingegnere specializzato nel settore trasporti Facchin è stato dirigente delle Ferrovie di Stato e amministratore di Bbt Se

previsto sul nostro territorio) in cui fissare i parametri che si intendono accettabili a prescindere dagli esiti degli studi che corredano il progetto in esame, che comunque sono molto rassicuranti. Si tratta di esperienze già consolidate in altri cantieri, come del resto la tecnica di scavo che prevede l'uso delle frese accoppiate. Inoltre il Consiglio comunale nella sua ultima seduta ha approvato all'unanimità un ordine del giorno proposto dal presidente del Consiglio comunale Paolo Piccoli che impegna il sindaco e la Giunta a chiedere a Rfi che, d'intesa con Pat e Comune, venga costituito un Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato

dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce.

A proposito della richiesta che la galleria sia prolungata fino all'Interporto per salvaguardare la zona nord della città c'è disponibilità da parte di rete Ferroviaria Italiana a valutare questa opzione?

Ne ho già accennato. Sappiamo che Rfi sta valutando progettualmente la nostra richiesta. E' però ancora presto per avere una risposta conclusiva. Io ritengo che avremo dei risultati interessanti.

L'altra grossa preoccupazione è l'interruzione dei binari della Trento-Malè. C'è chi teme che sia un colpo fatale per quella ferrovia portare il capolinea fuori dalla città.

Questa preoccupazione è anche nostra. Il ruolo della ferrovia Trento-Malè

L'interrogazione. Il consigliere di Onda Civica sulla parziale bonifica di Trento Nord Maschio: «Costi enormi e rischi di disastro ambientale»

Costi enormi e alto rischio di fare seri danni ambientali disperdendo ulteriormente nel sottosuolo le sostanze inquinanti presenti nei terreni ex Sloi ed ex Carbochimica a Trento Nord. Secondo Andrea Maschio, consigliere comunale di Onda Civica, una delle maggiori criticità, se non la principale, del progetto di circoscrizione ferroviaria presentato da Rfi è proprio il passaggio in trincea tra le due aree con necessità di procedere a uno scavo e alla bonifica della sezione di terreno dove passerà il tracciato.

Lo scavo secondo Maschio porterà a lavorare sotto il livello della falda, visibile per diversi mesi all'anno dall'altezza dell'acqua nel vicino rio Lavio sotto, con tutte le difficoltà correlate all'inquinamento che si presume presente anche nell'acqua

stessa. Il consigliere di Onda Civica fa inoltre presente che ad una quota di circa 12 m di profondità esiste un tappo di fondo in argilla che salvaguarda dall'inquinamento la sottostante ulteriore falda. «Bucare questo tappo significa dire addio anche a quella falda acquifera creando una catastrofe ambientale» sostiene.

Quanto ai costi presunti il consigliere, che è un ingegnere, calcola che a spanne bonificare quella sezione di terreno significherebbe muovere e portare via per il deposito nelle discariche speciali circa 48.000 metri cubi di terra inquinata, con un costo complessivo tra raccolta e smaltimento di circa 250 milioni, vale a dire più di un quarto del costo previsto per i 12 chilometri in tunnel della circoscrizione ferroviaria.

“

Il ruolo della Trento-Malè è importantissimo. Proprio per questo è in fase di approfondimento un'ipotesi progettuale che salvaguardi l'esercizio della linea ferroviaria. Il termine del 2026? Ce la possiamo fare

”

è importantissimo non solo per le valli di Sole e di Non e per la piana Rotaliana, ma anche per la città di Trento. Proprio per questo è in fase di approfondimento, in collaborazione con Trentino Trasporti, un'ipotesi progettuale che salvaguardi l'esercizio della linea ferroviaria se non per necessarie ma brevi sospensioni. Approfondendo i problemi si trovano anche le soluzioni, soprattutto lavorando insieme.

Tema aree inquinate Sloi e Carbochimica. Si chiede una bonifica integrale, che da sola richiede studi attenti e una spesa enorme. Un bel problema.

O forse una opportunità. Non è pensabile che ogni ipotesi di intervento sulle aree di Trento Nord sia da sempre e per sempre condizionata dal problema dell'inquinamento. Prima o poi bisognerà trovare una soluzione e questa si potrà trovare solo affrontando il problema, non posticipandolo all'infinito. L'intervento contemplato nel progetto riguarda una minima parte delle aree inquinate, ma ha il pregio di avviare un processo che, ritengo, in questa fase storica particolarmente fortunata in quanto a risorse disponibili, potrà portare finalmente una prospettiva di risoluzione. Provincia e Rfi sono impegnate a concordare con il Ministero un percorso che porti ad una prospettiva di soluzione definitiva del problema, inserita in un contesto di interesse pubblico.

Ritiene veramente che l'opera possa essere portata a termine entro il 2026?

In termini di tempi è quella che si dice un'opera sfidante ma si tratta comunque di tempi realistici commisurati all'impostazione dell'opera e della caratteristica che, come sappiamo, è stata profondamente rivista proprio dall'inserimento della circoscrizione ferroviaria di Trento tra le opere finanziate dal Pnrr, che detta precisamente i tempi di realizzazione. A questa domanda rispondo seccamente: ce la possiamo fare risolvendo le criticità al momento giusto. Il nostro impegno è quello di prefigurarle prima possibile per avere il tempo di affrontarle. Non ho affermato mai che si può andare oltre il 2026, ho detto che ce la possiamo fare se ognuno farà la sua parte.