

L'INTERVISTA

Il coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon colpito dalla voglia dei trentini di esprimersi sulla circonvallazione ferroviaria: «Ogni contributo sarà valutato»

«Il mio compito è anche quello di far emergere le possibili alternative all'opera; non so se la proposta della Rete dei cittadini avrà successo ma dovrà essere considerata»

«Migliorare i progetti è il mio obiettivo»

FRANCO GOTTARDI

Incontri pubblici serrati e un sito dedicato per favorire la partecipazione dei cittadini

«La più grande soddisfazione? Vedere che un'opera è cambiata, che sono state accolte le istanze per migliorarla». È uno strano lavoro quello di Andrea Pillon. Torinese, 54 anni, è l'esperto di partecipazione e mediazione dei conflitti individuato dal Ministero delle Infrastrutture come coordinatore del Dibattito Pubblico sul progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento. In pratica deve presentare il progetto, far emergere le possibili alternative, sviluppare un dibattito e alla fine mettere tutto in un dossier che finirà sul tavolo di chi prenderà la decisione finale: fare o non fare l'opera, tenerla così com'è o cambiarla.

Come sta andando, dottor Pillon?

Secondo me sta andando bene, io sono contento. Facciamo una quantità di incontri veramente molto densi dove i temi più caldi e sentiti stanno emergendo e questo è l'obiettivo del dibattito pubblico. La scelta metodologica è stata quella di andare nei quartieri interessati per spiegare cosa stesse succedendo e cercare di coinvolgere direttamente gli "impattati". Quindi abbiamo dei momenti di confronto più generali, su aspetti più ampi, a cui facciamo sempre seguire un incontro su aspetti più particolari. Finora la formula funziona.

Questa è la prima volta che si fa un Dibattito Pubblico su un'opera legata al Pnrr. Il fatto che i tempi dell'iter di approvazione siano così stretti non rischia di inficiare il percorso?

Questi sono più o meno gli stessi tempi del Dibattito pubblico che abbiamo fatto l'anno scorso tra Natale e Capodanno sulla diga foranea di Genova. Quello che noto è che quando i tempi sono stretti c'è anche più attenzione. Certo così si costringe le persone a dare la disponibilità del loro tempo in maniera concentrata, ma forse proprio il poco tempo fa sì che ci si concentri subito sulle questioni importanti. Si va al sodo perché il poco tempo bisogna sfruttarlo bene. E mi pare che questo stia avvenendo qui. Ora le persone stanno anche iniziando a inviare



Andrea Pillon in occasione della presentazione del Dibattito Pubblico a Palazzo Geremia

contributi sui "quaderni degli attori". Ne abbiamo pubblicati tre e immagino ne arriveranno tanti. Abbiamo una sessantina di domande a incontro, riusciamo a dare la parola alle persone e in più questi contributi. Ce la si fa con i tempi. **L'obiettivo naturalmente è arricchire il progetto con spunti e richieste, cosa che sta già avvenendo. Forse più difficile è riuscire a mettere veramente a confronto un progetto così strutturato come quello di Rfi con una possibile alternativa, nel caso trentino rappresentata dal progetto presentato dalla Rete dei cittadini. A occhio questa rischia di rimanere una testimo-**

nianza che non può reggere il confronto con un progetto a cui hanno lavorato per mesi una schiera di ingegneri.

In realtà io la prima persona che ho sentito e coinvolto venendo qui a Trento è proprio l'ingegner Zadra, della Rete dei cittadini. Lui ha presentato la sua idea e si è potuto confrontare per tre ore e mezzo con i tecnici di Rfi. Compito del Dibattito Pubblico è proprio far emergere queste questioni di fronte al referente e lo abbiamo fatto. È vero che sono due progetti diversi ma l'alternativa viene analizzata; poi la cosa importante è che la relazione finale del coordinatore entra nella con-

ferenza dei servizi. Dovrà essere presa in considerazione. Poi non so quale sarà l'esito ma il compito del Dibattito pubblico è questo: far emergere anche le alternative possibili a un'opera. Questo è stato fatto e sono contento, come sono contento che nei dibattiti partecipino anche le persone che pensano che l'opera non debba essere fatta. Abbiamo tantissimi interventi di chi propone l'opzione zero e anche queste posizioni entreranno nella relazione.

I trentini stanno partecipando?

Sì, si stanno dimostrando cittadini partecipativi. Anche quelli che di solito

contestano: i No Tav. Vengono ai dibattiti, magari da soli e non in maniera organizzata, e dicono la loro. **E dunque sulla carta anche delle loro posizioni bisognerà tener conto. Si sente addosso un ruolo da difensore civico dei cittadini?**

Guardi, come diceva sempre il mio maestro, il compianto Luigi Bobbio, "chi fa il mio mestiere non deve essere equidistante, deve essere equivicino". È una definizione che mi sento moltissimo addosso. C'è la responsabilità di far emergere le questioni, gli interessi del Comune, i tempi da rispettare. Io provo a interpretare il mio ruolo in questo modo e credo che essere equivicino sia una definizione più giusta, meno fredda di equidistante. L'obiettivo è capire quali sono gli interessi in gioco, farli emergere tutti e tenerne conto.

Per farli emergere le serate tematiche sono una modalità, ma anche il sito dpcirconvallazioneferroviariatrento.it ha una sua funzione no?

Certo. Ai dibattiti ci sono quelli che vogliono sfruttare l'occasione per intervenire e sostenere le proprie ragioni. Poi c'è chi preferisce altre modalità e quella di pubblicare i propri contributi sui "quaderni" è una delle più efficaci. Qualcuno ha già iniziato a sfruttarla e credo che altri seguiranno. Sapendo che ogni contributo andrà ad arricchire la relazione.

Relazione che sarà fatta quando?

Entro i primi di febbraio. A gennaio faremo due o tre incontri per mettere a fuoco gli argomenti che vale la pena approfondire. Saranno dei webinar che vorrei molto tecnici a cui inviteremo esperti. Poi avrò 15 giorni per scrivere la relazione.

Forse è un po' presto per farle questa domanda ma cosa pensa di portarsi a casa da Trento dopo questa esperienza?

Vorrò vedere com'era il progetto prima del dibattito pubblico e come sarà cambiato. È una cosa che faccio sempre a distanza di mesi e anche qui la mia speranza è che tutta questa grande macchina di ascolto messa in piedi possa servire non solo per decidere se fare o non fare l'opera ma anche per migliorarla.

L'ALTERNATIVA

Il comitato ribadisce: «La nostra sì, è una vera circonvallazione»

Destra Adige illustrata in Comune

Nel 2003 la scelta di abbandonare il progetto di circonvallazione ferroviaria in destra Adige per spostarsi dall'altra parte della valle fu una decisione politica dell'allora giunta guidata da Lorenzo Dellai, preoccupata per l'impatto del nuovo tracciato sull'agricoltura della piana Rotaliana. Oggi, di fronte alle criticità del progetto in sinistra Adige proposto da Rfi, in extremis un comitato di cittadini torna a proporre la destra Adige, in versione rivista e corretta e sta raccogliendo grande attenzione.

Il consiglio comunale il 25 novembre aveva già votato all'unanimità un impegno a far sì che la proposta della Rete dei cittadini trovasse dignità e attenzione e potesse essere raffrontata in sede di Dibattito pubblico con quella di Rfi. Ma i consiglieri di palazzo Thun non avevano ancora sentito dalla voce del comitato contenuti e spiegazioni sulla loro ipotesi, una mancanza colmata ieri pomeriggio per iniziativa del presidente della commissione consiliare ambiente, Andreas Fernandez, che in via eccezionale, visti i tempi stretti dell'iter di approvazione del progetto ferroviario, ha convocato una seduta straordinaria in cui la Rete ha potuto illustrare anche in sede istituzionale il proprio studio.

Gli ingegneri e i tecnici del comitato, oltre a Paolo Zadra hanno preso la parola anche Emiliano Voltolini, Mario Perghem Gelmi e Claudio Geat, che è anche presidente della circoscrizione Centro storico - Piedadcastello,

hanno ribadito le ragioni che a loro giudizio portano a preferire la destra Adige rispetto al progetto di Rfi, aggiungendo anche qualche dettaglio in più sulla proposta, che con i mezzi che possono avere a disposizione dei volontari sta cercando comunque di rispondere anche alle perplessità evidenziate durante l'abbattimento di una dozzina di edifici e il trasloco di altrettante famiglie, più qualche azienda. Diversi i casi di Innsbruck e Bolzano, dove i treni

sono o saranno dirottati veramente lontano dai centri abitati. Questo passaggio nella parte nord della città implica che per 2 chilometri e mezzo, forse un po' meno visto che Rfi sta vedendo di allungare la galleria artificiale di 200 metri, correranno sei binari in parallelo con effetti pesanti su rumore, vibrazioni e paesaggio. E la Rete ricorda che anche a sud, tra Acquaviva e Calliano, il quadruplicamento avrà il suo impatto, che il loro progetto potrebbe limitare arrivando direttamente in galleria, sebbene dall'altra parte della valle. Ricordando che il loro progetto non interferisce con i siti inquinati di Trento Nord, i tecnici della Rete sono anche tornati a sol-

levare dubbi sui problemi idrogeologici della sinistra Adige, sostenendo che quelli di destra Adige, per quanto tutti da approfondire, appaiono minori. Un elemento di polemica tra Rete e Rfi è la fattibilità del tracciato proposto dal comitato nel primissimo tratto, dall'Interporto fino all'inserimento in galleria sotto il Soprasasso, subito a nord della Rigotti Autorecuperi. Si prevede una marcata curva e un viadotto che a 7 metri sopra A22 e tangenziale supera di slancio anche il fiume Adige. L'ingegner Perghem Gelmi sostiene che curvature e pendenze siano compatibili e permettano un collegamento regolare. Rfi, ma anche l'assessore Ezio Facchin, non ne sono così convinti.



La linea rossa traccia il percorso della parte iniziale della destra Adige

Il confronto. Ieri sera a Gardolo problemi tecnici hanno penalizzato il dibattito Rassicurazioni: «Via Brennero rimarrà sempre aperta»

Ha dovuto affrontare qualche problema tecnico che ha penalizzato e indispettito il pubblico in sala la seconda serata di dibattito pubblico, tenuta nel teatro di Gardolo e incentrata sugli impatti del progetto di Rfi nella zona di Trento Nord.

Il guasto a un proiettore ha impedito una corretta illustrazione del progetto alle persone presenti, mentre chi seguiva via zoom non ha avuto problemi.

I tecnici hanno spiegato le metodologie di scavo del primo tratto di galleria, prima di sbucare a cielo aperto all'interno dello scalo Filzi, ribadendo il fatto che mai in nessun momento della lavorazione il traffico su via Brennero

verrà interrotto; la strada nel momento dello scavo verrà semplicemente allungata con un bypass che si sposterà all'interno dello scalo, all'altezza di Pittarello, mantenendo comunque una larghezza di 11 metri e le tre corsie attuali.

Anche gli impatti da rumore del cantiere, secondo le simulazioni effettuate, verranno tenuti sotto controllo. I tecnici hanno poi spiegato le aree che verranno utilizzate per i depositi delle terre di scavo o come accampamento per gli operai (nei pressi del mega svincolo di Canova). Poi si è sviluppato il dibattito, acceso, che verrà replicato anche stamattina in sede tecnica.