

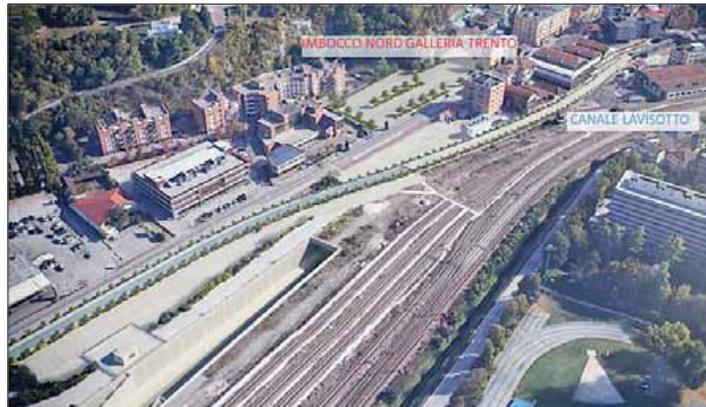
## GRANDI OPERE

In commissione le proposte di parere da inviare a Conferenza dei servizi e Via. Posizione più dura su Trento nord

# Bypass e Sloi, il Comune alza la voce

Paletti definiti per quanto riguarda i terreni inquinati, sul fronte dell'impatto ambientale. E quanto al progetto, svariate proposte di modifica, anche oltre il tema già illustrato, dei cameroni sotto San Donà, necessari per predisporre il prolungamento dei tunnel verso nord. Il Comune di Trento il prossimo 22 febbraio dovrà pronunciarsi sul progetto di circoscrizione ferroviaria. E le proposte che la giunta comunale porterà in aula - illustrate venerdì alle commissioni Urbanistica e Ambiente - sono due e sono, per dirla con le parole dell'amministrazione, volte al «principio della massima cautela». Nell'attesa di capire se anche il consiglio comunale sarà d'accordo con questa valutazione, alcuni degli attivisti si mobilitano sul tema dei tempi, scrivendo una lettera alla commissaria Fermi: «Rfi ci ha preso in giro. Sa benissimo che

non può materialmente rispettare il vincolo del 2026» sbottano il gruppo delle 11 domande e il comitato No Tav (vedi box). **I tempi della procedura.** Partendo dal principio, quanto a palazzo Thun due sono le scadenze in arrivo: il parere per il procedimento alla Via, che dovrà essere inviato entro il 24 febbraio e quello per la conferenza dei servizi, atteso entro il 14 marzo. Su entrambi si pronuncerà il consiglio martedì prossimo. **Impatto ambientale.** La giunta propone di subordinare il proprio parere positivo ad alcune prescrizioni. In generale, si chiede la mitigazione dell'impatto su suolo e acqua, lo studio di siti di deposito materiale che implichi no viaggi più corti per il trasporto materiale, la revisione dello studio acustico, l'individuazione di un sistema di abbattimento delle vibrazioni. Ma il tema forte è quello dei terreni inqu-



L'uscita nord della circoscrizione ferroviaria in San Martino

nati. Riguardo a questi la giunta propone, ascoltando le preoccupazioni sollevate da più parti - e sfociate in un esposto alla magistratura - di pretendere «un pronunciamento definitivo delle au-

torità statali competenti sul progetto di bonifica» anche sollecitando «la commissaria straordinaria ad un confronto tempestivo con il ministero della transizione ecologica e il Mims». A li-

vello pratico, niente parere positivo - questa la proposta - a meno che non ci sia la certezza che l'intervento «non determini impedimento ai successivi interventi di messa in sicurezza delle aree adiacenti». Quanto allo scavo, si chiede venga realizzato in atmosfera confinata e si chiede il capping prima di usare l'area ex Sloi come sito di stoccaggio materiale.

**Conferenza dei servizi.** Quanto al progetto, le proposte che la giunta propone di presentare sono di fatto quelle note nelle ultime settimane. La più importante, la realizzazione dei cameroni sotto San Donà, che di fatto è la predisposizione in tunnel di un incrocio: questo permetterà, nel momento della realizzazione del tratto a nord di Trento del potenziamento ferroviario, di proseguire in tunnel per tutti i convogli non destinati all'interporto di Trento. Il che, è facilmente intuibile, ridurrebbe moltissimo il traffico all'interno della città, dall'ex scalo Filzi appunto all'interporto. Le aree di cantiere a sud si chiede siano quelle adiacenti villa Bortolazzi (c'è un accordo con la proprietà dei fondi), mentre per il raggiungimento dei fondi agricoli, si chiede che venga realizzato un collegamento alternativo o attraverso un sovrappasso sulla linea storica immediatamente prima dell'imbocco sud della galleria, o adeguando il sottopasso in località Basse.

A nord si chiede che venga sempre garantita la viabilità su via Brennero e via Nazionale, mentre si chiede che il traffico della Trento Malè sia ridotto al minimo. Quanto all'ex scalo Filzi, si chiede a Rfi di collaborare alla progettazione della collina artificiale, impegnandosi a permettere lo scavalco e l'uso della copertura dei binari, per spazi urbani da inventare. Si chiede l'allungamento della parte interrata verso nord, con la previsione di una fermata condivisa tra Rfi e Trento Malè, con attraversamento dei binari e conseguente collegamento tra le due parti della città. Si propone l'istituzione di un osservatorio per l'ambiente e la sicurezza del lavoro, e si chiede la copertura dell'accesso sud della galleria, affinché possa essere coltivato a vite o alberi da frutto a basso fusto. Quanto all'area di San Martino, si chiede a Rfi di impegnarsi a cedere le aree ora occupate dagli edifici da abbattere e a consolidare il fronte roccioso di via Malvasia con opere conformi all'ammasso roccioso.

**Massima cautela.** È quel che rivendica il sindaco Franco Ianeselli: «Ai tecnici del Comune abbiamo chiesto di fare una ricognizione

## LETTERA A FIRMI

«La tempistica non regge. È utopia finire nel '26»

Hanno preso il cronoprogramma presentato da Rfi e hanno fatto due conti. La sentenza è impietosa: «Non torna e lo sanno». Il comitato 11 domande e il comitato No Tav hanno preso idealmente carta e penna e hanno scritto alla commissaria Paola Fermi.

Più d'uno i punti contestati, ma due in sostanza sono degni di nota. Intanto i tempi per l'appalto: si prevede finisca nel luglio 2023, ma tra luglio 2022 e luglio 2023 è previsto anche per la progettazione. Le associazioni parlano di furbizia: «È un appalto europeo, tutti i tempi devono slittare di un anno». «Ammessi e non concesso - scrivono le associazioni - che gli altri step di realizzazione dei lavori coincidano con quelli contenuti nel cronoprogramma i tempi indicati scivolerebbero avanti di un anno ed i lavori finirebbero nel giugno/luglio 2027, mettendo fortemente in pericolo il finanziamento europeo, che potrebbe essere ridotto se non annullato costringendo Stato e Provincia alla sua restituzione».

A non far tornare i tempi, osservano, c'è poi il problema dei terreni inquinati a Trento nord, su cui si sottovaluta la metratura di terreno inquinato e non si ha ad oggi - osservano gli attivisti - un progetto per il lavoro in sicurezza. E poi c'è il tema frese: ne servono quattro, che lavorino in contemporanea. Ma le frese di quel tipo sono poche al mondo e costano tantissimo: averne 4 assieme costerebbe più di 100 milioni. Impossibile.

dei punti critici del progetto per far emergere anche i rischi più remoti. E abbiamo sollecitato approfondimenti». E l'assessore Ezio Facchin: «Il parere in Conferenza dei servizi elenca una serie di miglioramenti del progetto. Si tratta di passi avanti notevoli dal punto di vista progettuale, a cui siamo arrivati ascoltando la voce delle Circo-scrizioni, dei cittadini e delle associazioni».

**Parola all'aula.** Queste le proposte che andranno in consiglio: se ne discuterà martedì.