

FERROVIA

Provincia e Comune preparano le osservazioni sulla procedura di Valutazione di impatto ambientale della circonvallazione chiedendo integrazioni e modifiche

In particolare per l'intervento nelle aree ex Carbochimica e ex Sloi vanno approfondite le questioni relative alla sicurezza e si chiede allo Stato un approccio globale

Il nodo bonifiche sulla strada di Rfi

Ci sono carenze progettuali e spunta anche l'idea di un esproprio

FRANCO GOTTARDI

È Trento Nord il nodo più grosso da sciogliere sulla strada dell'approvazione della circonvallazione ferroviaria di Trento. Venerdì prossimo, 25 febbraio, scadono i termini per la presentazione al Ministero della transizione ecologica delle osservazioni sulla procedura di Valutazione di impatto ambientale. E quelle che saranno inviate da Provincia e da Comune di Trento non saranno accomodanti. Anzi. L'Agenzia provinciale per l'ambiente ha analizzato il Progetto di fattibilità tecnica ed economica nella conferenza dei servizi di martedì 15 febbraio e sta predisponendo la relativa delibera che la giunta provinciale dovrebbe approvare nella seduta di venerdì prossimo. Una delibera ripresa in gran parte dal Comune capoluogo che se ne occuperà proprio oggi in una seduta ad hoc del consiglio. Il tema della bonifica è quello che maggiormente preoccupa perché nell'approccio di Rete ferroviaria italiana sono state riscontrate carenze ed errori a cui è indispensabile porre rimedio. Grazie a un decreto legge entrato in vigore il 31 luglio scorso anche nei siti da bonificare di interesse nazionale, come Trento Nord, è possibile intervenire in maniera parziale, limitandosi ad operare nella frazione di terreno funzionale all'opera. Ciò ha permesso nel caso specifico agli ingegneri della società ferroviaria di limitarsi ad indicare la quantità di terreno inquinato che bisognerà scavare e smaltire per realizzare il tratto di ferrovia in trincea che passerà tra ex Sloi ed ex Carbochimica. Rfi ha inoltre spiegato che intende utilizzare le aree inquinate per il deposito temporaneo delle terre di scavo delle gallerie sotto la Marzola. Ma l'approccio della società ferroviaria, che ha già spinto le associazioni ambientaliste a presentare un esposto in procura, non convince neanche Provincia e Comune. Innanzitutto viene sottolineato un evidente errore: lo scavo interferirà nella parte est dell'ex Sloi, dove come noto i terreni sono impregnati di piombo tetraetile, con la roggia Armanelli che negli elaborati viene indicata come facente parte del progetto di bonifica a cui sta lavorando la Provincia, ma in realtà così non è perché quel tratto non appartiene al demanio idrico; dunque dovrà occuparsene Rfi andando a rivedere il progetto ricalcolando la quantità dei terreni contaminati da scavare. Altro problema riguarda le modalità di scavo. Andando a rimuovere sostanze inquinanti che a contatto con l'aria posso-

no disperdersi mettendo a rischio la sicurezza di lavoratori e cittadini si ritiene che l'attività debba essere fatta in atmosfera controllata, cosa che Rfi non ha previsto. Inoltre i dati utilizzati nello Studio di impatto ambientale per quanto riguarda l'analisi di rischio sui vapori di soil gas sono troppo datati e si chiederà una nuova campagna di studio preventiva. Le osservazioni del Comune, che riprendono quelle dell'Appa, evidenziano anche la mancanza di informazioni sullo smaltimento e la destinazione finale dei terreni inquinati. Altra obiezione riguarda il sistema di copertura dei terreni da utilizzare come deposito temporaneo del materiale scavato: il capping previsto da Rfi ha uno spessore troppo esiguo e deve essere adeguato.

Ma nella conferenza dei servizi della settimana scorsa si è affrontata anche la questione politica sollevata nelle ultime settimane sia dal sindaco Franco Ianeselli che dal governatore Maurizio Fugatti, e cioè la necessità di affrontare il tema delle bonifiche di Trento Nord in maniera unitaria, cogliendo questa occasione per tracciare un progetto complessivo dopo decenni di inerzia. Da qui la richiesta, che verrà formalizzata nella delibera di oggi a Palazzo Thun, di un «pronunciamento definitivo delle autorità statali competenti sul processo di bonifica delle aree» anche sollecitando la Commissaria straordinaria del quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero «ad un confronto tempestivo» con i Ministeri interessati. Non solo. Tenuto conto della situazione la delibera del Comune ipotizza l'opportunità di «condividere con la Provincia la possibilità di espropriare i terreni» previa variante urbanistica. Visto insomma che i proprietari non hanno finora dato segnali di interesse ad affrontare la titanica impresa della bonifica, nonostante il piano regolatore abbia introdotto la possibilità di realizzare sostanziosi volumi sia residenziali che commerciali, si ipotizza di tornare all'antico prevedendo funzioni pubbliche, che necessiterebbero probabilmente di bonificare a minori profondità rendendo più semplice l'intervento.

Ulteriore difficoltà è la questione tempi. Essendo la circonvallazione ferroviaria opera finanziata con 930 milioni provenienti dai fondi del Pnrr tutto deve essere fatto rapidamente; la conferenza dei servizi che dovrà approvare il Progetto di fattibilità è già fissata per il 14 marzo prossimo. Come sia possibile rivedere il progetto e ottenere il via libera ambientale in tempi così ristretti rimane per ora un grande punto di domanda.



La ferrovia e la barriera idraulica installata nella parte sud dell'ex Carbochimica che dovrà essere "spenta" durante i lavori

LA POLEMICA ▶ Presidio questo pomeriggio davanti a Palazzo Thun

Attacco NoTav: «Pagliacciata»

Sono due le delibere in discussione questo pomeriggio in consiglio comunale. Una contiene il parere del Comune in merito alla procedura di valutazione di impatto ambientale, l'altro riguarda il parere favorevole al progetto di fattibilità tecnico economica della circonvallazione ferroviaria, parere che sarà condizionato all'accoglimento di una serie di prescrizioni. Una procedura che viene duramente contestata dal Comitato NoTav Trento che ha preannunciato per questo pomeriggio alle 17.30 un presidio davanti a Palazzo Thun per «ribadire con forza che questo progetto è da respingere e

chi lo approva sta tradendo la sua città». I NoTav lamentano il fatto che le prescrizioni indicate dal Comune a Rfi non saranno vincolanti mentre «imporrebbero di fermare subito un progetto al quale si da paradossalmente parere positivo». E definiscono questo modo di agire «una tragica pagliacciata». «Di fatto - dicono i NoTav - si sta dicendo a Rfi che può cominciare con espropri, abbattimenti e cantierizzazioni anche se non si sa ancora se potranno effettivamente proseguire il progetto nelle aree inquinate di Trento Nord senza fare un disastro ambientale».



LA DENUNCIA ▶ I gruppi che contestano in contatto con il Commissariato ai trasporti Ue

I comitati si rivolgono a Bruxelles

GIULIANO BELTRAMI

Il tanto chiacchierato bypass ferroviario di Trento ha varcato le Alpi. Sembrava una scommessa ardita da giocare quella di coinvolgere l'Unione europea, ma Michela Bonafini, Claudio Geat e Mario Perghem Gelmi, del Comitato di via Brennero, del Comitato San Martino e della Rete dei cittadini, insieme ai loro amici, ci hanno provato. E ci sono riusciti. Ieri pomeriggio ha avuto luogo il collegamento online con Eddy Legeois, responsabile dell'Unità delle ferrovie al Commissariato dei trasporti, il quale ha ascoltato le spiegazioni dei trentini e ha interloquuto con loro, dichiarandosi molto contento perché per la prima volta ha ascoltato l'opinione di un comitato di cittadini.

L'attacco più pesante al progetto riguarda l'attraversamento di quella che i comitati hanno definito «una delle aree più inquinate d'Italia e probabilmente dell'intera Europa, ossia la ex Sloi ed ex Carbochimica. Qui, sono previsti dal progetto Rfi importanti lavori di quadruplicamento della linea che com-



Michela Bonafini e Claudio Geat ad una recente manifestazione

portano lo spostamento di enormi quantità di terreno». Da tener presente che si tratta di terreno pieno di piombo tetraetile, materiale volatile, e non è ancora stato disinquinato. «Rete Ferrovia Italiana, responsabile del progetto della tangenziale sotterranea, ha optato, dopo alcune esitazioni e dopo la sua prima proposta nel 2003 di circonvallazione in destra Adige, per il più popoloso lato sinistro». Si è parlato del «pesante inquinamento dell'aria e delle falde

acquifere che scorrono in sotterranea»: vedi le rogge (Armanelli su tutte). «Di pari gravità - a parere dei promotori dell'incontro - è il rischio geologico per la presenza, sul versante della Marzola, della grande e omonima paleo frana, sul cui bordo inferiore è prevista dall'attuale progetto una galleria». E l'inquinamento acustico e le vibrazioni? «L'attuale progetto prevede una frammentazione del paesaggio urbano che vedrebbe la ferrovia tagliare la città a poche centinaia di metri in

linea d'aria dal centro pedonale, ciò che non permetterebbe una vera circonvallazione dei treni merci per l'intera città, come invece avviene in altre città sul Corridoio 10», che è il corridoio del Brennero.

Alla denuncia non sono sfuggiti i biotopi, i boschi naturali e la tutela dell'ibis eremita, uccello in via di estinzione, oggetto di un progetto finanziato dalla stessa Commissione Europea. Insomma, mille motivi per non approvare questo progetto. Eddy Legeois ha ascoltato, come detto, ed al termine, dopo avere visto un video suggestivo preparato dai promotori dell'incontro, ha dichiarato la sua disponibilità a verificare con Rete ferroviaria italiana la situazione e a reincontrarsi per un prossimo meeting. Anzi, ha fatto di più: ha affidato ad un suo stretto collaboratore, Martin Zeithler, la questione. Ovviamente si tratterà di seguire procedure e rispettare rapporti con uno Stato sovrano. Inutile dire che si respirava soddisfazione fra chi ha chiesto l'incontro, se non altro per aver avviato un'interlocuzione ad alto livello.