

CIRCONVALLAZIONE

Geat e Bonafini hanno incontrato i tecnici della Commissione

Rfi a Bruxelles: «Bonifica integrale»

GIULIANO BELTRAMI

E alla fine la circonvallazione ferroviaria di Trento (la mezza circonvallazione, per chiamarla con gli oppositori della sua realizzazione) è arrivata a Bruxelles. Ci è arrivata fisicamente, perché un primo contatto (sia pure virtuale, grazie al collegamento online di febbraio) c'era già stato. L'1 e 2 giugno una delegazione composta da **Claudio Geat** (in rappresentanza della Rete dei cittadini) e **Michela Bonafini** (del Comitato di via Brennero), coadiuvati da **Davide Zaffi** (uomo di cultura), è volata nella capitale dell'Europa unita per incontrare politici e tecnici. Torna a casa con l'impressione di aver instaurato un rapporto proficuo, qualche risposta ed alcuni suggerimenti. Ma facciamo ordine.

Il tema (serve ribadirlo?) è quello per cui era già stato organizzato l'incontro precedente: far presente a chi sgancia i soldi (e quindi ha, o avrebbe, una buona ragione per approfondire dove e come andranno a finire) le ragioni della preoccupazione, e soprattutto della convinzione che vadano a finire male. Tre

incontri hanno fatto i tre trentini, fra l'altro proprio dopo l'approvazione romana della valutazione di impatto ambientale, la cui notizia (sia detto fra parentesi) non aveva ancora varcato le Alpi. I politici, anzitutto. Prima si è avuto l'incontro, nel maestoso "labirinto dei passi perduti" del Parlamento europeo, con la segreteria dell'ex presidente **Antonio Tajani** (il deputato era trattenuto a L'Aja da al-

tri impegni) e successivamente con la deputata Verde **Eleonora Evi**. Da entrambi gli incontri la delegazione è uscita con un suggerimento appuntato nelle agende e da discutere prossimamente: "Coinvolgete il Parlamento con una petizione". Da discutere, perché occorre capire (detta brutalmente) il rapporto fra uno sforzo e la sua utilità pratica. Comunque il clima vissuto negli incontri è stato di grande cor-

dialità, disponibilità e attenzione.

Tre termini che hanno contrassegnato l'incontro con i tecnici: **Eddy Liegeois**, responsabile dell'Unità delle ferrovie al Commissariato dei trasporti, ed il suo più stretto collaboratore **Martin Zeithler**. Se con i politici la delegazione ha dovuto scorrere uno ad uno tutti i grani del rosario sulla questione (passaggio di quattro binari in città, da San Martino in su; attraversamento di aree inquinate con piombo tetraetlico pronto a volare appena lo svegli; pericolo di violentare le falde acquifere, e via rovinando), con i tecnici non è servito: la questione la conoscono. Invece proprio Liegeois è entrato subito nel merito ripartendo dall'incontro di febbraio, quando i presenti gli avevano chiesto di informarsi presso la società ferroviaria italiana rispetto alle intenzioni di bonificare le aree inquinate di Trento nord, ex Sloi ed ex Carbochimica. Ebbene, è stato fatto. E RFI ha risposto, dichiarandosi consapevole dei rischi, perciò ha progettato un intervento di neutralizzazione.

In ogni caso l'area, a detta di RFI, è sottoposta a continue



Davide Zaffi, Michela Bonafini e Claudio Geat negli uffici di Bruxelles



Rfi ha dato rassicurazioni a Bruxelles sulla bonifica delle aree inquinate

campionature del terreno. Ferrovie non comunica all'Unità dell'Europa come concretamente farà fronte al rischio ambientale e sanitario di Sloi e Carbochimica, tuttavia dichiara l'intenzione di avviare le procedure per una bonifica integrale. Sui tempi e sui costi (ricordiamo le molte decine di migliaia di metri cubi di terra da asportare) nessun elemento preciso. Alla battuta (possiamo definirla inevitabile?) sulla credibilità delle promesse di RFI, i tecnici non potevano rispondere che fino a prova contraria credono alla buona fede della società italiana.

Quanto alla possibilità di interruzione, o perlomeno di in-

terlocuzione, del Commissariato trasporti, i due responsabili europei hanno dichiarato di fare monitoraggio sulle questioni tecniche, mentre quelle giuridiche sono sulle spalle dello Stato italiano. Fra l'altro dei famosi **930 milioni**, un 30% viene dal settore trasporti, mentre il resto è a carico del Recovery Fund.

Un'opera come questa (corridoio Danimarca-Mediterraneo) non coinvolge solo la questione trasporti, ma anche l'ambiente. Perciò, durante il viaggio di ritorno, i componenti della delegazione si sono interrogati sull'opportunità di allargare le relazioni europee alla Direzione Ambiente. Il tema è sul tavolo.