

BYPASS

I rappresentanti dei comitati contrari alla grande opera scrivono al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici che a breve si pronuncerà sul progetto

La denuncia: il documento dell'ing. Romeo è «lacunoso e inesatto», dimentica il parere negativo della Provincia e le prescrizioni del Comune: cantiere pilota e «cameroni»

Ultimo appello per stoppare la circonvallazione di Rfi

Troppe le carenze. Troppe le dimenticanze, anche volute, nel progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento predisposto da Rfi. Anche perché l'opera è «inopportuna e inutile». Carenze tali da giustificare la richiesta che il progetto sia semplicemente cancellato, accantonato. In nome dei comitati e dei cittadini che si oppongono alla grande opera, la richiesta è stata formalizzata ieri al Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Una richiesta che per primi gli stessi firmatari definiscono «irrituale», ma giustificata dalla necessità di «vedere prese in considerazione le pesanti, importanti e significative criticità rappresentate nell'iter di approvazione del progetto in parola». Il documento inviato al Comitato speciale è firmato da dall'avvocato **Marco Cianci**, da **Elio Bonfanti**, **Antonella Valer**, **Lorenza Erliche**, **Franco Tessadri**, **Gabriele Lusini** e **Roberto Chiomento**. Una richiesta in «zona Cesarini», perché nei prossimi giorni il Comitato speciale dovrà approvare in via definitiva il documento trasmessogli il 18 luglio dall'ingegner Romeo, responsabile del progetto per conto di Rfi. Romeo, ricordano i firmatari, in qualità di soggetto proponente dell'opera, ha trasmesso la «Determinazione conclusiva della Conferenza dei servizi». Un documento giudicato «lacunoso e spesso, interessatamente, inesatto». Prima lacuna. Il documento «evita di dire che con delibera n. 272/2022 la Giunta della Provincia autonoma di Trento ha espresso parere negativo circa il progetto di fattibilità tecnico economica (Pfte) redatto da Rfi, evidenziandone le principali criticità ambientali (soprattutto riguardo al transito della nuova linea del Brennero attraverso le aree inquinate di Trento nord)». «Nella determinazione della Conferenza dei servizi» annotano Cianci e colleghi «di tale deliberazione neppure si fa cenno e si cita invece una delibera posteriore, la 353 dell'11.3.2022, dimenticando di ricordare che, anche in questo caso, la stessa, in premessa, conferma il parere non positivo della Provincia di Trento sull'opera». Viene inoltre segnalato che Rfi avrebbe svilito e occultato, per non ottemperarlo, il parere della Soprintendenza dei beni culturali della Provincia e del Ministero della cultura. Vale a dire le prescrizioni che «chiedono preliminarmente a



Rfi la redazione di uno studio che dimostri l'impossibilità di spostare l'accesso sud della galleria a due canne sotto la Marzola». Rfi ha infatti trasmesso il progetto di fattibilità originario e le integrazioni richieste dalla Commissione tecnica Pnrr-Pniec «che non contengono questo studio». Altra «dimenticanza»: il mancato rispetto delle deliberazioni del Consiglio comunale di Trento. «L'ing. Romeo infatti» viene segnalato «parla soltanto della «delibera del Consiglio comunale n. 27 del 23 febbraio 2022, con la quale il Comune di Trento ha espresso parere favorevole con prescrizioni», mentre le delibere in oggetto del Comune sono tre, la n. 24, la n. 26 2 la n. 27 e tutte e tre dettano prescrizioni». Prescrizioni di sostanza. Una prevede, prima dell'avvio dell'opera, il famoso «cantiere pilota» che valuti «le condizioni dell'inquinamento sulle aree del Sin di Trento Nord e sperimenti la affidabilità delle tecniche di bonifica». Infine, «alcune prescrizioni «strutturali» del Comune di Trento» ricordano i firmatari «dovevano essere ottemperate «entro la determinazione conclusiva della Conferenza dei servizi». Si tratta della prescrizione circa l'allungamento verso nord della galleria artificiale che esce dall'ex scalo Filzi, nonché della predisposizione di appositi «cameroni» al fine di consentire la

prosecuzione verso nord della galleria a due canne permettendo che, in futuro, il traffico merci che non deve fare scalo a Trento possa proseguire in galleria fino a Salorno». Qui sta la sostanza della richiesta dei firmatari: «Per recepire dette prescrizioni prima della Determinazione conclusiva della Conferenza dei servizi, Rfi avrebbe dovuto fornire al Comitato speciale una variante del progetto originario». Invece, nella determinazione conclusiva trasmessa da Romeo al Comitato speciale, il Pfte nemmeno viene allegato «in quanto lo stesso non ha subito modificazioni»: «Uno schiaffo alla città, che azzera mesi di confronto e di dibattito pubblico». I firmatari pongono al Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato alla decisione finale, anche il tema del cronoprogramma dell'opera («manipolato al fine di dimostrare che il termine del giugno 2026 sarà rispettato»), dei costi di realizzazione (i 960 milioni non considerano né l'aumento dei costi dei materiali, né quello lievitato della 4 Tbm per lo scavo della galleria), e dell'acqua: «Lo studio di Rfi dimentica due sorgenti fondamentali anche per l'acquedotto di Trento» (quella sotto il Fersina e quella di Cantanghel). La circonvallazione, è la denuncia, «produrrà una perdita di circa 3 milioni di metri cubi di acqua potabile all'anno».

CIRCOSCRIZIONE Il Comune chiedi con urgenza garanzie a Rfi

«Rassicurazioni scritte»

Avere, da Rfi, rassicurazioni per iscritto, non solo a parole, che le prescrizioni poste dal Comune di Trento ai fini dell'assenso al progetto di circonvallazione ferroviaria, è un po' il «minimo sindacale». Ne è convinto il Consiglio della circoscrizione Centro Storico - Piedicastello. Il Consiglio presieduto dall'ingegner **Claudio Geat**, nell'ultima seduta del 27 luglio, ha di nuovo discusso del tema alla luce della novità: la determinazione conclusiva della Conferenza dei servizi, trasmessa (ne riferiamo a parte, ndr) da Rfi. Con una solida maggioranza - 13 presenti, dieci a favore, anche Fratelli d'Italia, due astenuti della Lega e un consigliere del Pd contrario - la Circostrizione chiede al sindaco e alla giunta comunale tre cose: 1) urgentemente attivarsi presso Rfi per l'ottenimento delle rassicurazioni in forma scritta, riguardo «cameroni» e prolungamento; 2) urgentemente attivarsi presso Rfi per l'ottenimento delle rassicurazioni in forma scritta riguardo il cantiere pilota; 3) urgentemente estendere le note anche al Comi-



Il presidente Claudio Geat

tato speciale del Consiglio superiore lavori pubblici, che dovrà esprimersi con la valutazione finale». Il nodo del contendere riguarda

il fatto che il documento trasmesso al Comitato speciale da Rfi non allega il Pfte (progetto di fattibilità tecnico economica) «in quanto lo stesso non ha subito modificazioni rispetto alla versione inviata al Consiglio superiore dei lavori pubblici». «Questo significa chiara mente» osserva il Consiglio di circoscrizione «che le prescrizioni del Comune di Trento relative al cantiere pilota (per le aree inquinate di Trento nord, ndr) ed ai cosiddetti «cameroni» non fanno parte del materiale trasmesso». Il documento della Circostrizione cita il fatto che sulla stampa locale il dirigente comunale competente ha dichiarato che «questo è un passaggio meramente formale. La relazione sarà inviata insieme ad una relazione, circa le modifiche progettuali. È nella relazione che verranno chiariti i riferimenti ai «cameroni» e prolungamenti. Noi siamo tranquilli, abbiamo le rassicurazioni di Rfi». Bene, dicono Geat e colleghi. Le rassicurazioni però siano messe nero su bianco. Il «minimo sindacale», appunto, per un'opera da un miliardo e più di euro.



Sopra, Antonella Valer, Marco Cianci e Gabriele Lusini



Villa Bortolazzi in zona Acquaviva con le mitigazioni arboree

PROVINCIA Rfi ottiene l'autorizzazione. Da approfondire i nodi Acquaviva e Roncafot

C'è l'ok paesaggistico. Con riserva

Alla fine, dalla Provincia, dal Servizio urbanistica e tutela del paesaggio diretto da **Romano Stanchina**, Rfi spa è riuscita ad ottenere l'autorizzazione paesaggistica per il progetto di fattibilità tecnico economica della circonvallazione ferroviaria di Trento. Ma che fatica! E comunque è un'autorizzazione che la Provincia subordina al rispetto di precise prescrizioni. È stato il Ministero della cultura a chiedere alla Provincia se sussistono o meno i presupposti per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica contestualmente alla Via (Valutazione di impatto ambientale, ndr). Il Servizio urbanistica e tutela del paesaggio, tra fine marzo e inizio aprile, ha trasmesso il proprio parere ad Appa e Ministero, «comunicato che in questa fase non sussistessero tali requisiti e fornendo comun-

quale manca «una visione di insieme» sull'attuale livello di progettazione con alcune indicazioni rispetto agli elementi da sviluppare ulteriormente nonché le prescrizioni per le successive fasi progettuali». Riconosciuto che per la zona di Acquaviva interessata dall'imbocco sud della circonvallazione «l'intervento non coinvolge particolari emergenze paesaggistiche definite dal Piano urbanistico provinciale (ad esclusione dell'area di Villa Bortolazzi e dell'eventuale impatto sulla stessa di cui darà conto la Soprintendenza dei beni culturali)», il Servizio urbanistica ha ritenuto che il progetto di Rfi non permette di valutare gli interventi di protezione acustica, quelli «minori» (rete viaria, deviazione fossa maestra, volumi tecnici a servizio della rete ferroviaria) per i

quali manca «una visione di insieme». Impossibile, inoltre, valutare «l'impatto paesaggistico del quadruplicamento della linea ferroviaria e delle opere di transizione dai binari all'aperto a quelli in galleria naturale». Da qui l'indicazione (prescrizione) che nelle fasi successive di progettazione «lo studio paesaggistico sia approfondito». Idem per la zona di Roncafot, interessata dall'imbocco nord: vanno indagate meglio «le relazioni visive intercorrenti tra l'edificio esistente/aree libere e l'asse ferroviario con le relative opere accessorie». Il 15 giugno, Rete ferroviaria italiana spa ha infine presentato alla Provincia istanza di rilascio della autorizzazione paesaggistica, fornendo due documenti integrativi che indagano le relazioni visive delle componenti di pro-

getto. Tutto bene? Vengono individuate misure di mitigazione e fornite rappresentazioni «a volo d'uccello», riconosce il dirigente del Servizio urbanistica, Stanchina, e gli elaborati integrativi «possono consentire il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica; tuttavia considerato l'attuale livello di progettazione» aggiunge il dirigente «rimane necessario che le successive fasi progettuali dedichino una puntuale attenzione all'inserimento paesaggistico e di contesto e delineino gli aspetti puntuali di mitigazione indicate nonché il livello di qualità delle finiture delle opere previste». Per rispettare le prescrizioni date, sia per la zona di Acquaviva che di Roncafot, Rfi può e deve quindi approfondire meglio l'impatto paesaggistico della grande opera.