

BYPASS

laneselli aveva sostenuto che l'impatto del nuovo tracciato sarà limitato dal fatto che i binari saranno coperti fino a Trento Nord ma il Pfte dice cose diverse

Dopo l'uscita dalle gallerie il progetto prevede un buco lungo centinaia di metri e largo 50 dove quando si farà l'interramento verrà realizzata la stazione provvisoria

«Allo scalo Filzi binari a cielo aperto»

Circoscrizione e comitati attaccano il sindaco: «Non conosce il progetto»

Nel giorno in cui Rete Ferroviaria Italiana, Appa e Italferr si sono incontrate per annunciare ciò che era evidente fin dall'inizio, e cioè che per realizzare la parte finale del bypass ferroviario bisognerà scavare in zone ad alta criticità per la presenza di sostanze inquinanti nel sottosuolo e che quindi sarà necessario un vasto piano di caratterizzazione dei terreni, è un editoriale pubblicato sull'Adige a firma del sindaco Franco laneselli a sollevare le critiche dei comitati ma anche del presidente della circoscrizione Centro storico, **Claudio Geat**.

laneselli aveva risposto alle lettere di due cittadini difendendo il progetto. In particolare aveva spiegato come l'impatto del passaggio dei treni merci dallo Scalo Filzi verso nord sarà attutito dalla copertura dei binari con una galleria artificiale fino a Trento Nord. Affermazioni contestate come non veritiere da parte di Geat, di **Elio Bonfanti** per il Comitato 11 domande e di **Martina Margoni** per la Rete dei cittadini.

Geat ricorda in particolare come allo sbocco dei due binari provenienti dalla pancia della Marzola sia previsto un enorme buco dove in futuro, quando saranno stati trovati i fondi necessari, si potrà realizzare la stazione provvisoria. L'unico tratto coperto - sostiene il presidente della circoscrizione - sarà all'altezza del sovrappasso Caduti di Nassirya, per consentire il transito del binario della ferrovia Trento Malè, che potrà così intersecare la linea ferroviaria.

Entra nel dettaglio Bonfanti, citando il Progetto di fattibilità tecnico economica: «L'ex scalo Filzi verrà interamente svuotato fino alla profondità di 13 metri e lì scorreranno, senza alcuna copertura (!), i nuovi binari. Nella parte più a nord dello scalo Filzi, sotto il cavalcavia di Nassirya, i binari, per circa 400 metri, scorreranno in una galleria artificiale che si trasformerà in una trincea aperta fino a circa 200 metri dopo il viadotto della circonvallazione.» Bonfanti rimarca poi anche l'impatto visivo costituito da barriere antirumore alte 5 metri che verranno installate nei tratti a cielo aperto: «Il risultato è un corridoio largo fra i 20 ed i 35 metri profondo inizialmente 13 metri e sormontato da imponenti barriere anti rumore da poco dopo lo scalo Filzi fino a Roncafort: un vero e proprio scempio ambientale che renderà definitivamente impossibile il collegamento, anche visivo, est ovest della città. L'esponente No Tav ricorda anche come Rfi non abbia recepito il suggerimento del Comune di realizzare una collinetta artificiale che doveva collegare Gardolo con Roncafort, essendo prevista in un'area estranea al tracciato del lotto 3A.

Anche Martina Margoni, come Bon-



Il rendering che mostra l'uscita a cielo aperto del tracciato all'interno dello Scalo Filzi



I lavori in corso nell'areale ferroviario

fanti, accusa il primo cittadino di «non conoscere bene il progetto» ed a conferma del fatto che allo Scalo Filzi i nuovi binari merci usciranno a cielo aperto porta i rendering allegati al Pfte.

Nel suo editoriale laneselli ha sostenuto come l'alternativa al tracciato in destra Adige riproposta dalla rete dei cittadini avrebbe provocato abbattimenti di edifici e sacrifici di aree agricole anche maggiori rispetto al progetto Rfi. Tesi respinte da Margoni: «Non prevedeva - scrive in una nota - demolizione di edifici a Roncafort, contrariamente a quanto accaduto invece in larga misura, a San Martino, non vi sarebbe stato alcun sacrificio delle campagne di Mattarello e della compromissione di villa Bortolazzi né tantomeno il sacrificio delle campagne di Romagnano ed anzi quelle campagne di Gardolo che sarebbero state interessate erano di superficie nettamente minore rispetto al progetto che è stato poi approvato. Ricordo che il tracciato in destra Adige stroncato dai Italferr, è quasi identico a quello avanzato dalle stesse ferrovie nel 2003 e che veniva difeso a spada tratta solo vent'anni fa.»

La Rete ricorda poi ancora una volta come il Comune, nonostante le molte criticità, abbia fin dall'inizio dato parere positivo sull'impatto ambientale del progetto dimenticando di chiedere la caratterizzazione dei terreni in "zona critica" attorno a Trento Nord, quelli su cui ora Rfi è costretta, dall'intervento della magistratura, a rincorrere.

LA POLEMICA

La circonvallazione lunga considerata un'ipotesi lontanissima

Dubbi su cameroni e lotto 5



Una protesta dei No Tav

Tempi lunghi e tanta incertezza per portare a termine il corridoio europeo delle merci su rotaia e l'alternativa tutta in galleria fino a Salorno della circonvallazione di Trento. Così come per l'interramento delle rotaie in città, che non hanno ancora finanziamento. Lo fanno presente i comitati commentando la lettera di laneselli.

«Il proseguimento della linea in galleria verso Salorno - segnala anche il presidente della circoscrizione Centro storico, Claudio Geat - è di là da venire, comportando un costo doppio

rispetto all'opera di Trento, (possiamo ipotizzare due o tre miliardi, visto che sono oltre venti chilometri ed anche la stessa commissaria Firmi, di Rfi, in un'intervista parlò di "non meno di vent'anni).»

Bonfanti va oltre e sostiene che il lotto numero 5, quello per Bronzolo, addirittura non esiste e mai è citato nei documenti di Rfi. «Ma una pia intenzione - aggiunge - sono anche i "cameroni" pensati dal Sindaco e da Facchin, che però non hanno trovato il sostegno di Rfi. Detta prescrizione infatti (basta leggere il documento dei verificatori) non è stata inserita nel Pfte andato in gara, dove trova posto soltanto uno slargo che potrebbe in futuro consentire la realizzazione dello scavalco della linea che scorre sotto la Marzola per proseguire in direzione di Salorno.»

L'esponente No Tav considera un miraggio anche l'interramento dei binari in città, non essendo l'opera finanziata e non essendo considerata prioritaria dalla società ferroviaria. e ribadisce la sua contrarietà ad un potenziamento ferroviario considerato

inutile ai fini dello spostamento delle merci da gomma a rotaia. «Tra oggi e quel momento - scrive Margoni per la Rete dei cittadini - ci separano almeno 30 miliardi di investimento e una cinquantina d'anni per l'esecuzione delle opere. Il presunto vantaggio potrà essere apprezzato forse dai nostri figli.»

Bonfanti rivendica ai comitati e alla mobilitazione dei cittadini il fatto che ora qualcosa si stia muovendo in termini di cautela nell'affrontare i terreni inquinati: «Senza questa mobilitazione - sostiene - tutto sarebbe passato sotto silenzio, e che le lettere inviate da Comune, Provincia ed Appa sarebbero rimaste lettera morta, ovvero scritti per evitare le conseguenze giudiziarie delle proprie omissioni. Non serviva la Magistratura per costringere Rfi a fare la caratterizzazione di tutti i terreni movimentati, per dare vita ad un reale piano di bonifica, bastava che il Sindaco facesse una ordinanza visto che è l'ufficiale sanitario del territorio. La verità parla di un Comune maggiordomo di Rfi e primo sponsor dell'opera.»