

«Chi ha inquinato faccia la bonifica»

L'ex sindaco Andreatta: «Con il bypass la città sarà bellissima e più pulita»

Stupore

«Non capisco il no
 Spostare le merci su
 rotaia è ecologico»

di **Donatello Baldo**

La circonvallazione è passata anche dalla sua amministrazione, e soprattutto – quando Alessandro Andreatta era sindaco di Trento – fu concepita l'idea dell'interramento della linea del Brennero che passa all'interno della città: «Fu il famoso architetto Joan Busquets a parlare per primo del boulevard».

Idea bellissima, ma allora impraticabile.

«Si sarebbe dovuto scavare con la linea in funzione. Costi altissimi, e tecnologie mai usate prima se non in rari casi».

La svolta fu con l'avanzare del progetto del corridoio europeo.

«A quel tempo si parlava del corridoio Helsinki-La Valletta, così si chiamava. Un collegamento europeo che avrebbe toccato la città di Trento. E tutti eravamo

entusiasti di poter spostare il trasporto su gomma alla rotaia, perché già allora la città si poneva i temi ambientali che sono oggi dibattuti. Ma non era ancora chiara la possibilità di un bypass che permettesse l'interramento, perché il percorso fu lungo e al Comune di Trento arrivarono solo dei progetti di massima».

Da parte di chi?

«Da parte della Provincia. Prima valutò il passaggio in destra Adige, che poi fu scartato. Successivamente approdò in Consiglio comunale una richiesta di parere su un tracciato che percorreva in galleria la sinistra Adige, sotto la collina est. Ma ripeto, un progetto di massima, senza il dettaglio del progetto attuale».

Parere favorevole?

«Certo, per i motivi che dicevo, per una questione ambientale anzitutto. Ma già in quell'occasione il Consiglio pose dei temi imprescindibili, come l'attenzione alle falde acquifere, alla delicatezza del versante della Marzola».

A quel punto fu chiaro che la galleria poteva diventare un bypass temporaneo anche per la linea passeggeri, permettendo così l'interramento?



Ex sindaco Alessandro Andreatta racconta la nascita dell'idea dell'interramento

«L'idea dell'interramento della ferrovia nel tratto cittadino è nel Piano regolatore dal 2003. Non è mai scomparsa. E che l'occasione del tunnel potesse risolvere i problemi che impedivano l'interramento arrivo piano piano. Ma fu allora commissario del Tunnel del

Brennero a mettere tutti attorno a un tavolo per ragionare compiutamente della cosa».

Fu quindi l'attuale assessore alla Transizione ecologica Ezio Facchin.

«Certo, era lui il commissario straordinario indicato dal governo nazionale, una persona che

conosce il territorio, non un tecnico ministeriale mandato da Roma. Fu lui a vedere l'opportunità del bypass per l'interramento, che avrebbe permesso anche un'altra opera, il Nordus, questo non dimentichiamolo».

Il suo successore Ianeselli descrive anche un'altra opportunità, quella della bonifica delle aree di Trento nord. Un problema annoso per la città di Trento.

«Di quelle aree si sono occupati quattro sindaci. E posso dire che in questi mesi, rispetto al passato, non è che siano uscite cose nuove. Su quelle aree sono stati fatti studi approfonditi, e si è sempre saputo il grado di inquinamento, per il lavoro di analisi svolto con grande perizia dagli uffici provinciali. Il problema, fino ad ora, è stato quello dei costi della bonifica e delle sue modalità. A cui si aggiunge un altro problema: quelle aree appartengono a dei privati».

Pensa che si arriverà a una bonifica ora che tra Sloi e Carbochimica passerà la nuova linea del Brennero?

«Io non posso che essere contento se il bypass pone con più forza il tema della bonifica, e se quella

situazione possa risolversi una volta per tutte. Ma della bonifica non possono farsene carico lo Stato o Rfi, la legge dice che chi ha inquinato deve disinquinare».

Gli attuali proprietari dicono che loro non hanno inquinato, anche se in verità hanno acquistato i terreni sapendo bene che fossero inquinati.

«Ecco, il tema è complicato. Tema che debba essere risolto».

In città ci sono comitati che si oppongono alla realizzazione della circonvallazione.

«Perché? Se si crede che spostare dalla gomma alla rotaia faccia bene all'ambiente, si dovrebbe essere tutti favorevoli. E in prospettiva, la città con la ferrovia interrata sarà bellissima».

Ma c'è chi si lamenta della poca trasparenza su questa grande opera.

«Non credo sia un problema di trasparenza, come se qualcuno volesse nascondere qualcosa. Sono sicuro che Comune e Provincia le informazioni le mettono a disposizione, mentre allo Stato e a Rfi un impegno in più sulla comunicazione credo sia giusto chiederlo».