

IL DIBATTITO

Lettera aperta al Commissario straordinario Firmi da parte dei firmatari delle undici domande che nel marzo scorso erano state rivolte al sindaco Ianeselli

Elio Bonfanti: «Molti punti non sono stati chiariti e c'è il rischio che i lavori non si concludano in tempo per poterli finanziare tramite il Recovery Plan»

«Circonvallazione ferroviaria progetto di costosa inutilità»

TOMMASO ROPELATO

«Vogliamo sottolineare alcune criticità legate al progetto della circonvallazione ferroviaria, a cominciare dalla sua costosa inutilità». È questo l'obiettivo della lettera aperta che Antonella Valer, Elio Bonfanti, Lorenza Erlicher, Franco Tessadri, Andrea Pugliese, Jacopo Zannini, Aron Iemma e Marco Cianci invieranno al Commissario straordinario Paola Firmi. Gli stessi che a fine marzo 2021, con il supporto di alcune associazioni ambientaliste, rivolgevano al sindaco Franco Ianeselli "le undici domande" sulla medesima tematica. «In quel documento - spiega Elio Bonfanti - mettevamo soprattutto in evidenza come gran parte del traffico merci sulla A22 sia traffico deviato, richiamato dalla esiguità dei pedaggi autostradali e dal basso costo del carburante per il trasporto merci. Un fenomeno che una diversa politica tariffaria e una più stringente gestione nella restituzione delle accise, potrebbe far cessare».

Bonfanti evidenzia così come sia possibile raggiungere l'obiettivo indicato nel "Libro bianco sui trasporti", ossia il trasferimento del 50% del traffico da gomma a rotaia entro il 2050, con costi economici molto più contenuti rispetto alla realizzazione del "Terzo lotto A" della Tav-Tac del Brennero, e soprattutto attraverso politiche dal minor impatto ambientale.

Sottolinea poi come parlare di "circonvallazione" sia improprio, in quanto l'uscita della stessa allo scalo Filzi lasce-



La zona ex Scalo Filzi, dove sarà realizzata la stazione provvisoria nell'ambito del progetto della circonvallazione ferroviaria. A destra una trivella in azione a Mesiano: i carotaggi per le verifiche idrogeologiche e "scortati" dalla polizia



rà in una condizione analoga all'attuale metà degli abitanti di Trento, in particolare i quartieri San Martino, Cristo Re, Solteri e Gardolo. «Cade così anche l'ultima giustificazione per l'opera, la riduzione del rumore. E torna di attualità invece la necessità di un intervento di mitigazione del rumore, reso possibile dalle nuove innovazioni tecnologiche», evidenzia Bonfanti.

Ricorda poi come alle undici domande di fine marzo il sindaco Ianeselli diede risposta a fine aprile, dopo aver atteso

che l'opera fosse inclusa nel Pnrr, ampliando, e non chiarendo, la maggior parte delle criticità che erano state messe in rilievo. «In primo luogo non ci ha dato alcuna risposta riguardo alle perplessità idrogeologiche, e poi, dimenticandosi di essere la massima autorità sanitaria pubblica del territorio, ha glissato sulla questione delle aree inquinate di Trento Nord. Infine, non chiarisce con precisione dove fra via Pietrastretta e lo scalo Filzi la galleria uscirà dalla montagna e se saranno ne-

cessari, come pare, abbattimenti di costruzioni esistenti».

Su una questione in particolare insiste Bonfanti, ed è quella delle tempistiche. Il Regolamento attuativo del Recovery Plan stabilisce che le opere finanziate debbano essere ultimate entro il 2026 pena la sospensione o la revoca dei finanziamenti. «Dal crono programma predisposto dall'assessore Facchin - spiega - emerge come i tempi previsti per l'ultimazione dei lavori siano di 10-12 anni. Iniziare i lavori, con il

rischio, se non la certezza, di non riuscire a concluderli in tempo per poterli finanziare tramite il Recovery Plan, metterebbe la nostra città e la Provincia di fronte ad un enorme rischio economico e finanziario. Ci aspettiamo una pronta risposta circa gli intendimenti e l'opinione da parte del Commissario - conclude Bonfanti - perché è quasi certo che rischieremo di trovarci con un'opera a metà da dover pagare di tasca nostra e con forti dissesti ambientali da risanare».