

L'INTERVISTA

L'ingegner Paolo Zadra indica soprattutto nella necessità di mettere mano alle zone inquinate di Trento Nord la maggiore criticità del progetto ufficiale di bypass ferroviario

Il voto del consiglio comunale sancisce l'obbligo di prendere in esame le possibili alternative rilanciando l'idea di un tunnel in destra Adige dall'Interporto a Calliano

«Sinistra Adige impattante e rischiosa»

La Rete dei cittadini metterà a confronto il suo progetto con quello di Rfi

FRANCO GOTTARDI

Sembrava una proposta velleitaria, quella della Rete dei cittadini, il gruppo nato per dire no al progetto di Rfi di una circonvallazione ferroviaria in sinistra Adige. Incuranti del no di Comune e Provincia hanno voluto insistere nel proporre una rivisitazione del vecchio progetto di bypass ferroviario, in destra Adige. Ed una piccola vittoria, per quanto ancora molto parziale, l'hanno ottenuta. Il consiglio comunale ha deciso all'unanimità di chiedere nell'ambito del dibattito pubblico che a breve inizierà di mettere a confronto le due opzioni.

Paolo Zadra, ingegnere attivo nella Rete dei cittadini. Non può che salutare quel voto con soddisfazione.

Riteniamo che le mozioni votate all'unanimità in consiglio comunale testimonino una presa di coscienza del fatto che almeno qualche dubbio sul progetto di Rfi in sinistra Adige lo si deve porre. Una ipotesi che implica un forte impatto verso il quartiere di San Martino, verso i vigneti a sud di Mattarello, verso la problematica delle sorgenti. Ma soprattutto un progetto che interessa l'area inquinata della Sloi, che è una zona fortemente inquinata. Una zona dove se ci si mette mano o si bonifica tutto o si rischia di danneggiare tutto, perché lì sotto c'è la falda dell'Adige, protetta da uno strato di argilla. Sono operazioni costosissime e lunghe. E quindi sembra quasi che con questo tracciato in sinistra Adige ci si sia andati a cercare le rogne.

La vostra proposta si tiene alla larga dalle aree inquinate?

Certamente. Noi non abbiamo fatto altro che riprendere il primo progetto che Rfi elaborò nel 2003 un tracciato in destra Adige nell'ottica di bypassare sia Trento che Rovereto, quindi non interessando i centri urbani più grandi. Chiaro che quella progettazione aveva delle criticità. La scelta originaria era stata accantonata per la levata di scudi dei contadini, perché era previsto un viadotto di due chilometri che tagliava i vigneti. Adesso parlando all'Interporto non si tocca nessuno. Abbiamo studiato le cose per bene, non abbiamo tirato solo una riga.

La Provincia ricorda che c'erano problemi



La trivella in azione sorvegliata a vista dalle forze dell'ordine



L'ingegnere Paolo Zadra

CRITICITÀ

Anche dalla nostra parte ci sono criticità, ma in misura decisamente inferiore e almeno non passiamo a 200 metri dal Castello del Buonconsiglio

idrogeologici.

Noi non abbiamo fatto altro che smontare la proposta a pezzi, cercare di evitare quelle criticità idrogeologiche che, certo, anche di là ci sono anche se in misura inferiore rispetto alla sinistra Adige. Si

tratta semplicemente di scegliere il rischio minore. Quel che è certo è che l'idea di entrare con un tracciato ferroviario a 2-300 metri dal Castello del Buonconsiglio in mezzo alle case quando c'era tutta la possibilità di andare dall'altra parte ci sembra quasi lunare.

Il sindaco sostiene che pensare a cambiare progetto in maniera così radicale adesso significa non fare niente e perdere i 930 milioni del Pnrr.

Guardi. Lo stesso assessore Facchin in consiglio comunale ha detto che il termine del 2026 è indicativo ma alla fine si potrà anche andare oltre. Ma allora se non c'è tutta questa fretta perché non prendersi il tempo per decidere al meglio? Quel miliardo sta diventando una sorta di copertura psicologica che spinge a fare scelte con forti criticità. Io non

SOLDI

Il miliardo del Pnrr sta diventando una sorta di copertura psicologica che rischia di far fare scelte che metteranno in crisi la città

posso mettere in crisi un pezzo di città. Oltretutto scegliendo la destra Adige si eviterebbe di andare a tagliare la Trento-Malè, che dovrà fermarsi a Lavis. Un colpo mortale per una linea che così rischia di morire.

Ora avete ottenuto una comparazione tra il vostro progetto e quello di Rfi. Il problema è che a farla sarà la stessa Rfi. Non è che vi dia grandi chances.

Diciamo che pretendere che il tacchino si scelga la pentola non è nella tradizione. Ma almeno ci sarà un dibattito pubblico dove noi andremo a portare le nostre carte, evidenziando le criticità della soluzione adottata e le non criticità della nostra. L'impatto sulla città rimane la mamma di tutte le preoccupazioni.

Il vostro però sarebbe un tunnel molto più lungo, quindi più costoso.

Più lungo sì, sarebbero 19 chilometri contro 12. Ma tenga conto che la sinistra Adige per arrivare a Calliano dove il nostro progetto si riallaccia al tracciato storico passa su 10 ettari di vigneti con un costo anche ambientale notevole.



Una delle manifestazioni di protesta dei No Tav



La trivella presente in questi giorni a Mattarello

BYPASS FERROVIARIO

Terreni inquinati, falde, vibrazioni: il progetto Rfi non convince

Bonfanti: «Impatto devastante»

CHIARA ZOMER

«L'impatto di quest'opera sarà davvero devastante». Elio Bonfanti si è preso la briga di leggerci tutte le 1.800 pagine di progetto depositato da Italferr, riguardo alla circonvallazione ferroviaria che Rfi vuol realizzare grazie ai fondi del Pnrr - 900 milioni, ma l'opera dev'essere finita entro il 2026 - e quel che ne è uscito, dal suo punto di vista, è una boccia senza appello. Per più di un motivo: il tema dei terreni inquinati, la questione delle falde, il problema dei rumori e delle vibrazioni, la gestione del materiale di risulta che arriva dall'ex Carbochimica. E poi ancora il sacrificio di terreno e quello che subirà il paesaggio, per finire con le ripercussioni sulla vivibilità, nelle case a ridosso del cantiere.

La prima cosa che Bonfanti contesta è la poca attenzione messa nella redazione del progetto: «Persino la lunghezza della galleria è indicata diversamente, a seconda delle relazioni, mentre uno degli approfondimenti è scritto tutto in inglese, non si sono presi la briga di tradurlo». Segno secondo lui della poca voglia di coinvolgere le persone. Ma è nel merito che si dice preoccupato: «La prima cosa che è evidente è che non fanno la stazione provvisoria allo scalo Filzi. E poi c'è il tema delle vibrazioni e dei rumori». Quello è analizzato in due diverse relazioni del progetto di



Elio Bonfanti critica il progetto Rfi

Rfi. «Sì, ma a preoccupare sono i disagi sia durante i lavori che nella fase di esercizio. Perché si ipotizza di chiedere una deroga, e questo per forza li metterebbe a posto. Ma non inciderebbe sui disagi. E soprattutto perché non si è fatta un'analisi che parta dal presupposto di avere due talpe in funzione». Per rispettare i tempi dati dal Pnrr l'opera va conclusa entro il 2026, il che significa scavare contemporaneamente sia da nord che da sud: «Non l'ha mai fatto nessuno. Mai. E non c'è uno studio approfondito al riguardo». E quanto alle barriere

antirumore, «sono previsti 3 chilometri di barriere, che in alcuni punti arriveranno a 10 metri, che divideranno a metà la valle. Altro che eliminare la cesura est ovest». Ad agitare gli animi sono però soprattutto le conseguenze degli espropri: «In San Martino dovranno chiudere 10 attività e 21 famiglie si dovranno spostare. Ma io non penso che saranno gli unici ad essere toccati. Anche perché all'imbocco nord il progetto prevede uno scavo abbottonato, dal basso verso l'alto, quindi non con le trivelle. Dovranno usare

esplosivi. E a quel punto i disagi saranno notevolmente più grandi anche alle civili abitazioni che ora non è previsto di espropriare. Senza contare le campagne, a Mattarello. Portano via 30 ettari, altri 27 li avevano portati via anni fa. Poi si piccano di essere il comune con più superficie coltivata. Non credo per molto».

Ultimo argomento che Bonfanti tocca è quello che sembra preoccuparlo di più: i terreni inquinati. «Non si capisce dove portano il materiale che asportano, quei 48 mila metri cubi stimati. Ma è la stessa quantificazione del materiale inquinato che non convince». Lui un conto diverso lo fa, calcolando la pendenza del tracciato, e indica in 60 mila metri cubi un'ipotesi credibile, cui si aggiungerebbero i 9.300 metri cubi di materiale inquinato stimato per le rogge. «E poi resta il tema della fossa degli Armanelli - conclude Bonfanti - ma il problema vero è che non si sa come faranno il lavoro. Io credo che cercheranno di farsi approvare il progetto e poi ci ragioneranno al tavolo tecnico che si aprirà. E questo è preoccupante». Questi i motivi per cui lui - a differenza per esempio della Rete dei Cittadini, che ha presentato un progetto alternativo in destra Adige - propende per l'opzione zero: «La mitigazione degli effetti climatici è la prima cosa da valutare, lo si è ribadito anche a Glasgow. Questo viene prima di qualsiasi ragionamento di sviluppo».