

## Il dibattito

di Donatello Baldo

**TRENTO** Cinque ore di approfondimento, quasi un centinaio di persone collegate tra consiglieri provinciali, comunali, sindaci dei territori e cittadini che hanno potuto seguire i lavori della Conferenza di informazione richiesta dalle opposizioni direttamente sul canale YouTube di palazzo Trentini. Tante domande, altrettante risposte da parte di Rfi, anche se le minoranze avrebbero voluto maggiori certezze: «Sulle aree inquinate, ma anche ulteriori dettagli sulla nuova proposta di prolungamento della galleria verso Salorno e sulle ipotesi a sud, con la richiesta di un progetto complessivo che tuteli tutti i territori della provincia». Affossato, invece, il progetto del tracciato in destra Adige: «Troppe criticità dal punto di vista ambientale e ingegneristico».

La conferenza di informazione — richiesta da Sara Ferrari (Pd), Paola Demagri (Patt), Paolo Zanella (Futura), Alex Marini (M5S), Filippo Degasperis (Onda Civica) e Pietro De Godenz (Upt) — è approdata in consiglio ieri, quasi alla fine del Dibattito pubblico che terminerà nei primi giorni di febbraio: «In questo mese — ha esordito Giuseppe Romeo, responsabile per Rfi della Direzione investimenti area Nordest — abbiamo ascoltato tutti, preso in carico i timori delle persone e chiarito alcune questioni. Sono arrivate tante proposte di miglioramento e ne terremo conto, perché molte di queste non incidono sui tempi di realizzazione e sono compatibili con il progetto». Tra le proposte — non di modifica ma di integrazione — c'è quella del Comune di Trento presentata nei giorni scorsi dall'assessore Ezio Facchin e ribadita anche ieri: la costruzione dei «cameroni» sotto San Donà per creare uno svincolo in galleria e permettere di proseguire con il tracciato fino a Salorno, bypassando così anche le aree di Trento nord, su cui continuerebbero a passare solo i treni destinati a Roncafort. «L'input che è arrivato dal Comune — ha detto chiaramente il dirigente di Rfi — è per noi fondamentale e si tratta di un significativo passo avanti. Con questa ipotesi si riuscirà a completare il global project, inserendosi dentro al corridoio europeo». Romeo,

# Bypass, Rfi promuove il tunnel fino a Salorno I tecnici smontano l'ipotesi destra Adige

## In consiglio provinciale la conferenza di informazione

## L'iter

- Sul progetto di bypass ferroviario del capoluogo si è aperta una fase di dibattito pubblico che ha coinvolto, nelle ultime settimane, cittadini e categorie

- Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha tracciato il bilancio proprio in questi giorni, indicando i numeri: circa mille le persone coinvolte, 33 le osservazioni pervenute, oltre a circa 200 domande presentate

- A spiccare nelle prese di posizione c'è quella della Rete dei cittadini, che si è opposta fin dall'inizio alla grande opera, prospettando un tragitto in destra Adige e non sotto la collina est

- Ieri mattina la conferenza di informazione chiesta dalla minoranza provinciale



**Accantonata** La simulazione effettuata da Rfi sulla base del progetto in destra Adige presentato a dicembre dalla Rete dei cittadini

sollecitato dalle minoranze ad essere più esaustivo anche sulle ripercussioni del nuovo prolungamento, ha assicurato che «non ci sono incompatibilità con il progetto attuale», anche per quel che riguarda le tempistiche. Nel senso che non incideranno, perché su questo è stata Paola Firmi — la commissaria straordinaria per il potenziamento della linea Fortezza-Verona — a intervenire: «Il completamento dei lotti prioritari, Verona, Bolzano, Trento e Rovereto è previsto entro il 2032. Mentre i lotti di completamento potrebbero riguardare il 2040», e tra questi anche quello del prolungamento verso Salorno della galleria di Trento.

Un'altra ricaduta del prolungamento verso Salorno potrebbe riguardare i terreni in-

## La parola



## BYPASS FERROVIARIO

Si tratta della circosvalenza che in futuro toglierà il passaggio dei treni dal centro cittadino. Il bypass prevede una galleria di circa 12 chilometri sotto la collina est, con ingresso in via Brennero e uscita a Mattarello

quinati: «Se non è più necessario far passare tutti i treni merci su Trento nord — hanno osservato le minoranze — perché insistere con il passaggio in trincea dentro ex Sloi e Carbochimica?». «Per una questione di pendenze», hanno spiegato gli ingegneri di Rfi, necessarie per risalire fino al piano campagna all'altezza dello scalo di Roncafort.

Tra gli interventi di ieri anche l'ennesima presentazione della proposta del tracciato in destra Adige, a cura della Rete dei Cittadini. Riproposti i vantaggi del tracciato tra Roncafort e Calliano, quasi tutto in galleria senza necessità di abbattimenti di case e sacrificio di terreno agricolo pregiato. Vantaggi smontati uno a uno da Rfi, che ha definitivamente affossato la proposta: «Sulla base del progetto presentato dalla Rete dei Cittadini a dicembre abbiamo chiesto a Italferr di ipotizzare un tracciato. Che però — ha spiegato l'ingegnera Paola Di Gennaro — sarebbe irrealizzabile». A sud, quello che condiziona è la quota di scavalco dell'autostrada e del rio Cavallo, «vincoli di carattere tecnico difficili da superare». E a nord dovrebbero essere posizionati piloni nell'alveo dell'Adige per superare il fiume ma anche l'autostrada, con un'elevazione della linea di oltre 15 metri. «L'impatto dei cantieri sarebbe importante e dal punto di vista dell'ambiente molto critico sarebbe l'impatto con un'area protetta». Romeo, evitando di considerare l'aspetto economico — «che avrebbe comunque un costo doppio rispetto al tracciato in sinistra Adige» — si è limitato ai dubbi sulla tempistica: «Si andrebbe oltre il 2035», e addio risorse del Pnrr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La Rete dei cittadini



**Piombo tetraetile** L'area ex Sloi è sito inquinato di livello nazionale

## Treni nei terreni inquinati di Trento nord Oggi l'assemblea in piazza: «Troppi rischi»

**TRENTO** «Non riaccendiamo la fabbrica della morte». Con questo appello la rete dei cittadini organizza per questo pomeriggio alle 14, in piazza Cantore a Cristo Re, un'assemblea popolare «contro la circosvalenza» che interesserà il capoluogo nei prossimi anni. «La circosvalenza — si legge nel volantino di presentazione dell'incontro — è un'opera inutile e dannosa e il suo previsto attraversamento delle aree inquinate di Trento nord rappresenta il rischio di un disastro ambientale serio e concreto».

Perché, ricordano i cittadini, «le aree inquinate della Sloi e della Carbochimica sono siti di interesse nazionale, tra i dieci più inquinati d'Italia». E attraversarle con un'opera come il bypass vuol dire muoversi «in totale dispregio della sicurezza della popolazione». «I fondi del Pnrr — obiettano gli organizzatori dell'assemblea pubblica di questo pomeriggio — vanno usati per mettere in sicurezza e bonificare le aree inquinate di Trento nord».

Do. Ba.

© RIPRODUZIONE RISERVATA