

GRANDI OPERE

Rfi aveva chiarito che l'ipotesi proposta in destra Adige a suo parere presentava troppe criticità: «Sottoporremo alla conferenza dei servizi un progetto per superare le difficoltà»

L'impegno non si ferma con la chiusura del dibattito pubblico: «Continueremo la raccolta firme. Tanta gente non sa nulla, e quando sa si mette in coda per firmare»

La Rete dei cittadini non cede: «Presto un nuovo progetto»

Sarà anche finito il dibattito pubblico, ma loro non hanno intenzione di fermarsi. Sempre restando nell'alveo dell'iter procedurale previsto. Risultato: la Rete dei cittadini, il gruppo che sul tema del bypass ferroviario ha coagulato l'impegno di privati cittadini e comitati di quartiere, punta a presentare un nuovo progetto alla conferenza dei servizi. E intanto resta attiva la raccolta firme. H avviata dopo le vacanze di Natale. Al momento hanno superato quota quattromila. A spiegare il perché non è finito il loro impegno con la chiusura del dibattito pubblico è il portavoce Paolo Zadra. «Prima di tutto ci sarebbe qualche cosa da dire sul dibattito pubblico».

Diciamola.

«È stato detto che si è trattato di un dibattito ricco. In parte è vero. Ma mi domando cosa sarebbe stato, se noi non avessimo iniziato a mitragliare dal primo settembre, con iniziative, incontri, conferenze informative. Perché ci stiamo rendendo conto che tanti cittadini non sono ancora informati».

Ma se n'è parlato davvero tanto.

«Sì, ma non tutti lo sanno. Lo vediamo quando andiamo a raccogliere firme. Appena capiscono il problema, c'è un aumento di persone che vogliono firmare, si fa la coda. Ma tanti non sanno ancora cosa accadrà».

Al di là della partecipazione, il dibattito pubblico è servito?

«Per quel che abbiamo visto noi, Rfi ha fatto uno sforzo titanico nello spiegare ai cittadini come verrà realizzata un'opera molto complessa. Ma per quanto riguarda le criticità e le relative proposte di soluzione, mi sembra che non siamo andati oltre i pannicelli caldi. Le aree ex Sloi e Carbochimica restano in un limbo, con un approccio da "lo speriamo che me la cavo", l'interramento verso nord si risolve con una copertura di 200 metri, si immagina di realizzare delle colline, creando così ulteriori montagne che faranno da ostacolo, a sud non si è risolto alcun problema, si è solo spostato il cantiere su aree che

ci lasciano perplessi».

E adesso? Il dibattito pubblico è concluso, Rfi ha già chiarito di ritenere le criticità del progetto in destra Adige insuperabili. Come vi muoverete?

«Non ci fermeremo e proseguiremo però nell'ambito dell'iter previsto. Quindi presenteremo un nuovo progetto in destra Adige, da sottoporre alla conferenza dei servizi. In quella sede noi potremo partecipare, ma non voteremo naturalmente. Quindi avremo la possibilità di presentare un nostro progetto. È vero che Rfi ha sollevato delle criticità rispetto al tracciato da noi proposto in destra Adige, ma innanzi tutto la loro analisi era su un'ipotesi progettuale vecchia, e poi noi lavoreremo su quelle criticità, per trovare delle soluzioni, che sottoporremo alla conferenza dei servizi. Assieme alle firme, che per allora saranno molte di più di adesso. Mano a mano che sanno dell'iniziativa, i cittadini si fanno avanti da soli per aderire».

Voi avete già modificato il vostro progetto.

«Rfi ha analizzato un'ipotesi che avevamo avanzato, in cui la connessione a nord era possibile dopo un viadotto. Ora ragioniamo di un sottopasso. Ma il punto è un altro. Noi lavoreremo per superare le criticità e dimostreremo che è possibile. Ma in realtà quello che chiediamo a Rfi è diverso. Sappiamo di non poter presentare un progetto esente da criticità. A Rfi chiediamo di lavorare per risolverle».

La contrarietà al progetto ha due strade, adesso: l'iter che va avanti o la protesta di piazza.

«La protesta non ci appartiene. Noi andiamo avanti con il nostro tentativo di incidere sull'iter dell'opera, perché le domande che propone la nostra petizione rimangono ancora efficaci: si chiede di approfondire il progetto e che gli enti preposti si attivino per fare queste verifiche. Per noi le manifestazioni efficaci sono quelle che hanno concretezza e sviluppi progettuali. Nel rispetto delle posizioni di tutti, noi ci muoviamo in questo modo». C.Z.



A destra Paolo Zadra, portavoce della Rete dei Cittadini. Sopra la futura uscita a Trento nord



Il caso. Il problema nel quaderno di Barbara Calliari, che osserva: troppo impattanti le barriere anti rumore «I campi attorno a villa Bortolazzi sotto la tutela della Soprintendenza»

«C'è un vincolo di tutela non solo su villa Bortolazzi, ma anche sui terreni intorno. Come si può pensare di realizzare lì le barriere anti rumore?». A chiederselo, ragionando attorno al progetto di circosollazione ferroviaria, è una cittadina di Mattarello, Barbara Calliari. Che si è presa la briga di studiare le schede della Soprintendenza e solleva un tema probabilmente dai più sottovalutati. Ma i vincoli sono vincoli.

Calliari spiega le sue perplessità in un quaderno, depositato nell'ambito del dibattito pubblico. E chiarisce il contesto. Banalizzando moltissimo, villa Bortolazzi è tutelata ovviamente come manufatto. Ma anche il paesaggio tutt'attorno è soggetto a vincolo perché - questa la ratio - la villa, unico esempio in trentino di villa di tipo toscano, dev'essere vista da lontano. È un lavoro certosino, quello fatto da Calliari: «Si tratta nello specifico di tre particelle edificiali e una trentina di particelle fondiarie - scrive, indicandole una per una - tali particelle sono sottoposte a vincolo di tutela culturale - architettonica da parte della Soprintendenza dei beni culturali della Provincia; il vincolo rien-



Nella foto di Claudio Clamer una veduta aerea di Trento sud, con la villa attorniata da campi coltivati

tra nel tipo "aree di rispetto" "totale" per quasi tutte e trenta i terreni (come da dispositivo D.M. 20.05.1963) e in due casi per determinazione dirigenziale 305 23.04.2007) e solo per due particelle con vincolo di tipo parziale». Questo significa che ad oggi, su quei terreni, serve il permesso della Soprintendenza anche per interventi tutto sommato minimi. E lei qualche osservazione a que-

sto punto la fa. Partendo dall'attuale utilizzo della villa che, con i treni merci a 40 metri, «ne risentirebbe andando a svillire notevolmente l'attrattiva. L'immobile subirebbe di conseguenza una doppia svalutazione economica». In questo contesto, osserva, sembra impossibile immaginare di poter realizzare il quadruplicamento della ferrovia e le barriere anti rumore.