

FERROVIA

Chieste integrazioni per la valutazione di impatto ambientale in particolare nella parte che riguarda gli scavi dei terreni inquinati ex Sloi e ex Carbochimica

Preoccupa il rischio di crollo del fronte roccioso sopra via Malvasia nella zona in cui sbucheranno le gallerie. Intanto la Provincia ribadisce le sue raccomandazioni

Dubbi della Commissione Pnrr sugli impatti del progetto Rfi

FRANCO GOTTARDI

Come non bastassero le numerose e pesanti richieste di Provincia e Comune e le tante osservazioni critiche sugli impatti ambientali della circoscrizione ferroviaria, a Rete Ferroviaria Italiana sono arrivate nei giorni scorsi anche le richieste di integrazione al progetto da parte della stessa Commissione tecnica Pnrr-Pniec. La lettera, firmata dal presidente della Commissione Massimiliano Atelli, rileva carenze nella documentazione e nelle analisi preventive effettuate dai progettisti.

Tra i punti critici c'è anche in questo caso l'intervento previsto all'interno delle aree ex Sloi e Carbochimica. A parte l'affermazione secondo cui non risulta approvata l'analisi di rischio relativa ai 9.332 metri cubi di terre inquinate da scavare e trattare come rifiuti, la Commissione, incardinata presso il Ministero della transizione ecologica, chiede approfondimenti progettuali che diano garanzia che le attività di scavo non provocheranno un aumento dei livelli di inquinamento, con particolare riferimento alle acque di falda. Si chiede inoltre di integrare il progetto con gli esiti di una campagna di monitoraggio del soil gas che fuoriesce dai terreni, posto che i dati attuali sono stati rilevati nel 2015.

Altre richieste di integrazione al progetto riguardano il sistema di illuminazione e il rispetto della legge provinciale in materia di inquinamento luminoso. E ancora si chiede maggiore attenzione sui metodi di monitoraggio delle acque, che non appaiono adeguati, e chiarezza su dove verranno convogliate le acque derivanti dalle aree di cantiere. Altri chiarimenti richiesti riguardano la gestione dei cumuli di materiale vegetale provenienti dalle aree di cantiere e di deposito, una più attenta registrazione dell'ambiente acustico attuale con una capillare campagna di monitoraggio e un miglioramento anche delle misurazioni sulle vibrazioni causate dal passaggio dei treni, ma anche una stima di quelle che saran-

no provocate dai cantieri. Una richiesta puntuale riguarda il fronte roccioso sovrastante il piazzale da realizzare in via Malvasia, presso lo sbocco nord delle gallerie, fronte caratterizzato da pericolosità di crollo: si chiede con quali tecniche si pensa di rinaturalizzare il versante.

Al di là del merito la grande incognita rimane quella dei tempi dell'iter di valutazione ambientale e di approvazione del progetto di circoscrizione di legge entro dopodomani, lunedì 14 marzo, tutta la documentazione elaborata dalle amministrazioni coinvolte nel progetto dovrebbe essere inviata al Ministero delle Infrastrutture per la Conferenza dei servizi, chiamata a dare il parere sul Progetto di fattibilità dell'opera. Tra questi documenti ci dovrà essere anche la relazione finale di Valutazione di impatto ambientale elaborata dalla Commissione che ha chiesto tutte le integrazioni di cui sopra; difficile pensare, anche lavorando giorno e notte domenica compresa, che integrazioni di Rfi e parere conclusivo possano essere elaborati in tempo. E dunque uno slittamento dei termini sembrerebbe inevitabile.

Ieri intanto anche la giunta provinciale è tornata ad occuparsi del bypass ferroviario approvando una delibera che integra le osservazioni alla Via già inviate ribadendo alcune raccomandazioni. La prima riguarda ancora una volta le aree inquinate di Trento Nord, sulle quali si chiede attenzione e se possibile la bonifica integrale. La Provincia chiede poi che si proceda rapidamente con la progettazione degli altri lotti del quadruplicamento della linea del Brennero, a nord e a sud della città. E ancora tutele per chi subirà gli espropri. Viene ribadita con forza la necessità di mantenere in città il capolinea della Trento-Malè e si chiede anche di valutare la fattibilità di un ingresso del bypass più a nord rispetto al quartiere di San Martino. Infine si sottolinea la necessità di prestare estrema attenzione alla tutela delle risorse idriche sotterranee.



Lo sbocco delle gallerie previsto a nord, presso lo scalo Filzi



I terreni ex Sloi rimangono fonte di preoccupazione



Raccomandazioni sul monitoraggio delle acque

LA SOPRINTENDENZA

Marzatico chiede di spostare l'imbocco del tunnel o interrare

«Villa Bortolazzi va tutelata»

Per la tutela di Villa Bortolazzi-Fogazzaro sarebbe auspicabile individuare un diverso tracciato per la circoscrizione ferroviaria, spostando l'accesso delle gallerie a valle del complesso architettonico o negli ambiti a monte dell'abitato di Besenello, nella zona già interessata dall'area artigianale, le gallerie paramassi e il nuovo depuratore. È una richiesta drastica quella che arriva dalla Soprintendenza per i beni culturali della Provincia.

La lettera, firmata dal Soprintendente Franco Marzatico, è stata inviata direttamente ai Ministeri competenti sotto forma di parere sia per la procedura di Valutazione di impatto ambientale che per la Conferenza dei servizi che dovrà decidere sul Progetto di fattibilità tecnica ed economica di Rfi. In premessa si ricorda come l'intero complesso costituito da Villa Bortolazzi-Fogazzaro, la Cappella della Madonna del Carmine e il Parco monumenta-



Il complesso di Villa Bortolazzi-Fogazzaro

le siano soggetti a vincolo e come sia stata creata un'ampia fascia di rispetto tutto intorno.

Il progetto di Rete Ferroviaria Italiana prevede in quel tratto, in zona Acquaviva, che la nuova

coppia di binari venga affiancata sul lato ovest alla linea attuale per poi svoltare e bucare la montagna più a nord, in località Grezzi; ma dalle parti della villa è prevista anche la realizzazione di una sottostazione di servizio e la predisposizione di aree per il deposito materiali durante il cantiere. Elementi che preoccupano la Soprintendenza, che in alternativa all'auspicata variazione del tracciato chiede di valutare l'interramento della nuova linea negli ambiti a sud della villa».

Nel caso le soluzioni auspiccate non risultino tecnicamente perseguibili la Soprintendenza ritiene indispensabile che «la prosecuzione della progettazione preveda l'adozione di ogni provvedimento utile a mitigare in modo significativo, sotto il profilo estetico e acustico, anche in fase di cantiere, l'impatto che il potenziamento della linea ferroviaria avrà sul complesso della villa».

F.G.