

FERROVIA

Da tre giorni il sito del Ministero della transizione ecologica, dove è pubblicata la documentazione integrativa sull'impatto ambientale chiesta a Italferr, non funziona

Termini stretti per presentare osservazioni e il presidente della circoscrizione accusa il sindaco per la mancata supplenza: «È un pugno nello stomaco alla democrazia»

Bypass, documenti "oscurati" Geat: «Comune scandaloso»

FRANCO GOTTARDI

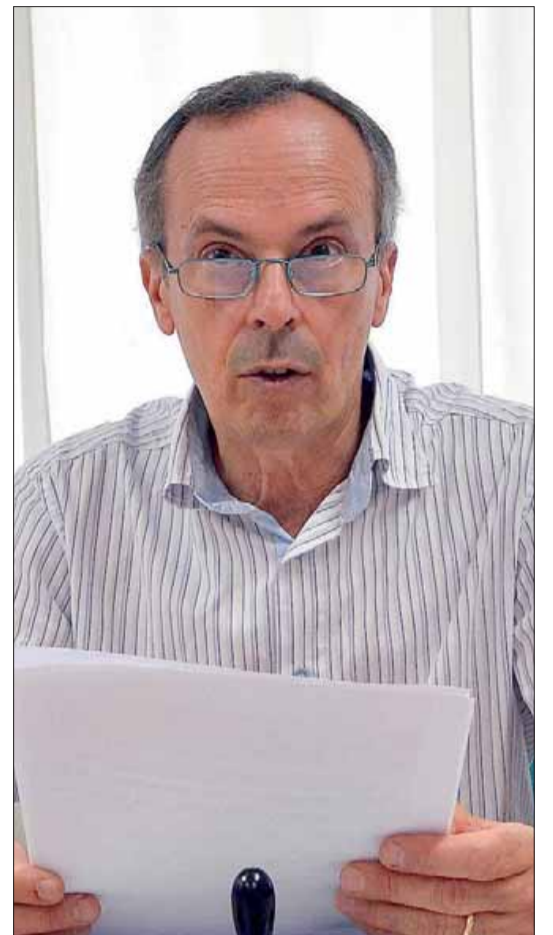
Ci sono pochi giorni per valutare le integrazioni al progetto di circonvallazione ferroviaria prodotte da Italferr, su richiesta della commissione tecnica nazionale Pnrr-Pniec. Pochi giorni per leggere documenti tecnicamente complessi e fare eventuali controdeduzioni. Peccato che da martedì il sito del Ministero della transizione ecologica, all'interno del quale sono pubblicati tutti i documenti, non funziona. E dunque solo qualche ben informato Speedy Gonzales della tastiera è riuscito a vedere ed ha avuto la lungimiranza di scaricare i documenti in questione, reperibili sul sito del Mite dal 30 marzo. Tutti gli altri sono in attesa.

Le integrazioni in questione, su cui l'Adige ha riferito nell'edizione di martedì, riguardano l'impatto ambientale dell'opera e rispondono alle carenze o agli errori individuati nel progetto e negli studi di impatto ambientale per quanto riguarda in particolare le vibrazioni, il rumore, il monitoraggio delle acque, la biodiversità ma anche il paesaggio e i piani di utilizzo delle terre. E ancora si puntualizzano alcuni interrogativi relativi all'interferenza del progetto con i siti inquinati di Trento Nord. Su questi documenti chiunque può presentare ulteriori osservazioni, ma lo può fare solo entro 15 giorni dalla data di pubblicazione, termine che scade mercoledì prossimo, 13 aprile.

L'avviso del Ministero e i tempi della



Il progetto Rfi-Italferr prevede di abbattere diversi edifici e prende in esame i possibili impatti in termini di rumori e vibrazioni del nuovo tracciato. A destra il presidente della circoscrizione Centro storico Claudio Geat



procedura, che fanno slittare in avanti l'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico economica del bypass ferroviario rispetto alle previsioni, è pubblicato all'albo pretorio del Comune e nei giorni scorsi è stato chiesto di pubblicarlo anche alle circoscrizioni. Una procedura che però il presidente della circoscrizione Centro storico Carlo Geat, da sempre convintamente critico sul progetto Rfi-Italferr, considera ampiamente insufficiente, ricordando le promesse di massima traspa-

renza e apertura al dialogo del sindaco laneselli e l'allestimento a questo scopo anche di Trento Lab con ufficio aperto in via Roma: «È uno scandalo che il Comune non dica che ci sono sviluppi sul progetto e non rilanci la notizia sul proprio sito. Lo trovo un pugno nello stomaco alla democrazia, alla trasparenza e alla correttezza. Perché si può discutere e avere idee differenti ma una cosa così importante non può essere nascosta ai cittadini». Sarà meno efficace ma Geat

a questo punto ha intenzione di avviare pubblicando la documentazione sul sito istituzionale della Circoscrizione dopo essersela fatta mandare, se il black out informatico non è ancora risolto, via wetransfer.

Ma anche sul merito delle integrazioni di Italferr Geat, che è un ingegnere, ha qualcosa da dire. «Io a titolo personale presenterò una osservazione per quanto riguarda lo studio delle vibrazioni causate dal nuovo tracciato ferroviario. Vedo che i progettisti, pren-

dendo come scusante l'impossibilità di fare indagini precise in loco a causa del Covid, si basano come modello di studio sulla linea Milano-Rogaredo, senza tener conto che da noi c'è un substrato roccioso e ghiaioso sicuramente differente da quello della pianura Padana. Penso che sia più serio, ora che si può, fare i rilievi in loco e temo francamente che chi abita in via Pietrastretta si troverà a subire le vibrazioni molto più di quanto ipotizzano i progettisti».

L'esposto | NoTav e ambientalisti presenteranno un'integrazione ribadendo le carenze del progetto Rfi-Italferr

«Così si pregiudica la bonifica»

Non sarà il progetto di circonvallazione ferroviaria a creare i presupposti per la bonifica integrale delle aree inquinate a Trento Nord, ma al contrario l'intervento di Rfi rischia di rendere impossibile tale bonifica per almeno dieci anni, in aperto contrasto con il decreto legge sulle opere finanziate col Pnrr, che vieta interventi che possono pregiudicare la bonifica di siti di interesse nazionale. Sono alcune delle considerazioni contenute nella memoria integrativa all'esposto denuncia presentato da NoTav e associazioni ambientaliste alla procura, esposto in base al quale è stata aperta un'inchiesta affidata alla Pm Alessandra Liverani. L'integrazione alla corpora documentazione già presentata un paio di mesi fa dagli avvocati Vanni Ceola e Marco Cianci verrà consegnata in procura nei prossimi giorni e prende spunto dalla documentazione integrativa sulla valutazione di impatto ambientale richiesta dalla Commissione tecnica Pnrr e prodotta qualche giorno fa da Italferr (vedi articolo sopra) e dalla relazione dell'ingegner Chiara Locicero, dell'Agenzia provinciale per l'ambiente, fatta in occasione della conferenza di informazione del consiglio provinciale tenuta il 28 marzo. La documentazione integrativa di Italferr, secondo NoTav e ambientalisti, non risponde in maniera esaustiva ai tanti punti di domanda aperti sui pericoli dell'intervento previsto sulle aree inquinate, pericoli e criticità sottolineate anche dall'Appa nel suo parere negativo in sede di valutazione di impatto ambientale.

Ma al di là degli approfondimenti dei progettisti, gli autori dell'esposto tornano a ribadire con fermezza anche un concetto che nel progetto e nemmeno nelle considerazioni dell'Appa viene preso in considerazione, e cioè che nel punto dove si scaverà

più a fondo, sotto l'attuale linea storica della ferrovia nel tratto in cui corre tra ex Sloi ed ex Carbochimica, si scaveranno terreni considerati "puliti" ma dove invece - secondo ambientalisti e NoTav - sicuramente le sostanze inquinanti si sono infiltrate nel corso dei decenni. «Si vuol far passare l'idea - si legge nelle integrazioni all'esposto - che l'inquinamento segue i confini catastali. Accettare l'idea che sotto la linea ferroviaria storica, dove transiterà la circonvallazione, non c'è inquinamento significa mettere in pericolo l'intera città svolgendo lavori di sbanco e di movimentazione di un'enorme massa di terreno (circa 80.000 metri cubi) senza alcun accoglimento per la protezione dei lavoratori e della popolazione circostante».

La tesi degli autori dell'esposto è che il rifiuto di fare prelievi in profondità in quei terreni sia voluto e frutto di un calcolo ben preciso: «Si vuole - sostengono - che la gravità dell'inquinamento emerga solo a lavori iniziati... È meglio che la bomba scoppi ad opera già iniziata e accantierata, così in un modo o nell'altro sarà necessario finirla». Mettendo però a rischio nel frattempo - questa la tesi - la salute pubblica. Anche per questo alla magistratura viene ribadita la richiesta che, a tutela dei cittadini, sia nominato un perito che controlli passo per passo quanto avverrà d'ora in avanti su quelle aree. Altro grosso problema sottolineato è l'altezza della falda acquifera, che secondo Rfi scenderebbe due metri sotto il livello del rio Lavisotto, tesi definita «audace» perché implicherebbe una secca del rio e contraddetta anche dall'intervento di bonifica delle rogge demaniali, bloccato per mesi proprio a causa di una falda più alta del previsto. C'è poi il problema della barriera idraulica attualmente posiziona-

ta nella parte sud della ex Carbochimica per ripulire l'acqua trasportata dalla falda superficiale; la barriera da progetto dovrà essere spostata e sarebbe opportuno potenziarne il funzionamento in fase di lavorazione, ma Rfi-Italferr non dice dove verrà posizionata e neanche le integrazioni inviate alla Commissione Pnrr se ne occupano.

Ribadite poi anche le critiche al sistema di copertura delle aree inquinate da usare come deposito dei terreni di scavo, sistema che lascerebbe intatto il rischio di contatto tra terreni da analizzare e i sottostanti terreni inquinati.



F.G. Gli avvocati depositano l'esposto



La ferrovia nel tratto in cui passa tra ex Sloi ed ex Carbochimica

CONSIGLIO COMUNALE

L'assessore Facchin risponde in aula alla provocazione di Maschio (Oc)

«Costi e modalità di esproprio tutte da decidere»

«Non c'è ancora nulla di definito e costi e modi dell'eventuale operazione di esproprio delle aree ex Sloi ed ex Carbochimica potranno essere decisi solo dopo i molti approfondimenti necessari». Ha risposto così l'assessore comunale alla transizione ecologica Ezio Facchin alle sequenze richieste di chiarimento presentata dal consigliere di Onda Civica Andrea Maschio (nella foto) a proposito dell'incontro avvenuto il 18 marzo a Roma tra il governatore Fugatti, la commissaria straordinaria al quadruplicamento della ferrovia del Brennero Paola Firmi e i dirigenti di rfi responsabili del progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, alla presenza anche in collegamento online del sindaco Franco laneselli.

Le notizie di quell'incontro erano state veicolate tramite comunicato stampa, una modalità criticata da Maschio che avrebbe voluto che i consiglieri comunali fossero informati in anticipo. A questo proposito Facchin ha fatto peraltro presente che l'opportunità di esplorare l'ipotesi di esproprio dei terreni per pubblica utilità era già stata ventilata proprio dal consiglio comunale e non nasce perciò dal nulla.



Le domande del consigliere di Onda Civica, in qualche caso provocatorie, erano precedute da un excursus storico in cui aveva voluto ricordare come nella scorsa consiliatura, quando apparteneva al M5S,

assieme all'allora ministro Fraccaro aveva portato a Trento il ministro all'ambiente Costa facendogli promettere un rapido intervento sostitutivo dello Stato nei confronti dei proprietari delle aree inquinate per obbligarli ad effettuare le bonifiche, come vuole la legge. Promesse e impegni finiti nel vuoto.

Oggi gli stessi privati si potrebbero vedere espropriate le proprietà e Maschio vorrebbe sapere a quali condizioni es essere sicuro che alla fine non sia l'ente pubblico a cavare le castagne dal fuoco accollandosi i costi della bonifica. Domande a cui l'assessore Facchin non ha potuto rispondere. Ha però detto di aver girato all'Agenzia per l'ambiente la domanda relativa al coinvolgimento dei privati in questa fase, in cui si sta pensando ad un utilizzo pubblico delle aree che ne giustifichi l'esproprio. «Aspetto con grande interesse la risposta» ha detto Maschio in sede di replica in aula.

Il consigliere ha poi ammesso che la sua ultima domanda, se cioè lo Stato stia lasciando che i privati non procedano alla modifica in modo illegittimo, era una chiara provocazione per sottolineare le storture di leggi e procedure in materia.