

FERROVIA

Gli abitanti di via Lavisotto ricominciano a sperare in un intervento previsto da 15 anni e continuamente rinviato. L'annuncio di Rfi: appalto integrato avviato

Ma il progetto è stato diviso in due parti e dal campo Coni in su l'intervento è stato assorbito dalla circonvallazione ferroviaria, con barriere che saranno posizionate nel 2026

Barriere antirumore dal 2024 ma solo nei primi 400 metri

FRANCO GOTTARDI

Procedura di gara per l'appalto integrato attivata, avvio della progettazione esecutiva entro l'anno e inizio dei lavori nel 2024. Sembra la volta buona per l'installazione delle barriere acustiche lungo via Lavisotto, stando alla risposta che Rfi ha inviato alla Difensore Civico Gianna Morandi che aveva chiesto delucidazioni per conto del Comitato dei cittadini che da anni, per non dire decenni, attendono un intervento che limiti l'inquinamento acustico di chi abita in particolare nelle case affacciate verso la ferrovia.

Il Piano di risanamento acustico che interessa la città risale per l'esattezza al 2004 e prevedeva un cronoprogramma che indicava nell'anno 2019 quello di conclusione di tutti gli interventi previsti. Nello specifico il lotto riguardante via Lavisotto avrebbe dovuto essere concluso nel 2006. Invece non se n'è fatto niente, per anni.

Ora questa risposta riaccende le speranze di Emanuela Varisco, referente del comitato di via Lavisotto, e dei residenti. Ma quello che sta per essere realizzato è in realtà un progetto dimezzato. Le barriere avrebbero dovuto essere posizionate sul lato ovest della ferrovia dall'inizio di via Lavisotto, all'incrocio con via Fratelli Fontana, fino alla fine dello scalo Filzi per una lunghezza di poco più di un chilometro. Ma sulla parte più a nord, quella che va dall'altezza del campo Coni in su, è piombato nell'ultimo anno il mega progetto di circonvallazione ferroviaria che andando a toccare i binari e l'intera sede ferroviaria andrà di fatto ad assorbi-

re e inglobare anche l'intervento di risanamento acustico in quel tratto.

La comunicazione dello spezzettamento del progetto che li riguarda è stata data ai residenti solo da un paio di settimane. A spiegare stato dell'arte e motivi delle modifiche al progetto il dirigente del Dipartimento Infrastrutture della Provincia Luciano Martorano, anche in questo caso su sollecitazione (reiterata) della Difensore Civico a cui si erano rivolti Varisco & C. Martorano spiega che il progetto definitivo delle barriere antirumore lungo via Lavisotto era stato approvato dalla Conferenza dei servizi il 4 agosto del 2021 e prevedeva di realizzare le opere in 2 anni e 5 mesi. Lo stesso verbale specificava che l'intervento avrebbe dovuto essere confrontato con quello di circonvallazione ferroviaria per capire se compatibile. Il confronto è stato fatto nell'agosto scorso ed è emerso come le barriere antirumore previste nei 532 metri che vanno dal campo Coni verso nord saranno realizzate nell'ambito del progetto di circonvallazione ferroviaria finanziato con fondi Pnrr. E siccome il bypass dovrà essere concluso entro il 2026 va da sé che anche le barriere saranno pronte entro quella data.

Diverso il discorso per il tratto sud, 398 metri nella parte a maggior concentrazione abitativa, che non essendo incluso nel progetto di bypass andrà avanti per conto suo e che verrà realizzato, come detto, a partire dall'anno prossimo. Resta da definire un tratto di 100 metri che interferisce con la bonifica in corso del rio Lavisotto e che potrà essere completato solo a bonifica completata.



Emanuela Varisco sul poggiolo di casa affacciato sulla ferrovia del Brennero



La planimetria della barriera prevista in via Lavisotto

In tribunale. Gli abitanti penalizzati si sono costituiti parte civile nei confronti degli amministratori Va a rilento il processo alle compagnie ferroviarie per procurato disturbo

Se da un lato i cittadini chiedono da almeno tre lustri di accelerare con i sistemi antirumore per tutelarsi dall'inquinamento acustico causato dal passaggio dei treni, dall'altro lato si sono costituiti parte civile nel processo che vede come imputati sette dirigenti di compagnie ferroviarie, accusati di procurato disturbo per aver avallato il passaggio di treni merci a una velocità e con modalità tali da procurare un sistematico superamento dei limiti in decibel stabiliti a tutela dei residenti. I tempi del processo però rischiano di essere altrettanto lunghi rispetto a quelli dell'ingegneria. Il dibattimento è iniziato nel pontano 2018 e procede di rinvio in rinvio, di anno in anno, senza arrivare ancora a conclusioni tangibili.

«Il problema - spiega Emanuela Varisco, che con i residenti di via Lavisotto è rappresentata in questo procedimento dall'avvocato Sara Graziadei - è che le società ferrovia-

rie hanno mandato i mega professori a difendere i loro dirigenti e stanno cercando di spezzettare argomenti e responsabilità. C'è quello esperto di binari che dice che lì è tutto a posto, quello esperto in vagoni merce che assicura che non ci sono problemi, quelli che spiegano la diffusione dei rumori e delle vibrazioni idem. Allora io dico che se tutti costoro hanno ragione l'inquinamento acustico non dovrebbe esistere. E invece la realtà è che noi con questi rumori ci dobbiamo convivere, di mese in mese, di giorno in giorno, di ora in ora, senza possibilità di difenderci».

Inizialmente gli avvocati difensori avevano tentato di chiudere il procedimento con una semplice oblazione, prevista per il superamento dei limiti acustici, ma difensori giudice hanno insistito col procurato disturbo. La prossima udienza è fissata per novembre.