

Attacco alla società accusata di scarsa trasparenza e di avere fretta solo di partire coi lavori

BYPASS

«La loro non è una bonifica ma solo un'operazione di maquillage: pochi 5 milioni»

«Le analisi le faccia Appa di Rfi non c'è da fidarsi»

In No Tav chiedono coi 2 milioni stanziati dal governo un piano di caratterizzazione anche sotto i binari

FRANCO GOTTARDI

Sconfitti, per ora, sul terreno giudiziario i No Tav tentano la via politica, se non per stoppare stavolta per frenare il progetto di realizzazione del bypass ferroviario. Il punto critico su cui chiedono un impegno alla giunta provinciale è quello del monitoraggio dello stato dei terreni sotto il sedime ferroviario, tra ex Sloi ed ex Carbochimica. A Fugatti si chiede di impiegare i 2 milioni stanziati dalla finanziaria statale per capire estensione e profondità delle sostanze inquinanti in un progetto di caratterizzazione da affidare ad Appa. E nell'attesa degli esiti, da produrre durante l'estate, sospendere tutto: inizio dei lavori e operazioni di esproprio. L'opportunità di individuare con precisione l'estensione e la profondità delle sostanze inquinanti e di coinvolgere di più Appa è inserita anche nella richiesta di informativa alla giunta provinciale da parte dei consiglieri di minoranza del consiglio, una richiesta che i No Tav appoggeranno con un presidio sotto il palazzo in occasione della seduta della prossima settimana. A Rete Ferroviaria Italiana l'avvocato **Marco Cianci** imputa un approccio a due velocità: «La società ha una grande fretta quan-

do si tratta di sviluppare il dibattito pubblico e portare avanti progetti e procedure secondo le tempistiche velocissime imposte dal Pnrr mentre accumula ritardi inspiegabili quando si tratta di realizzare analisi del sottosuolo». Il riferimento è al cantiere pilota e ai prelievi effettuati a metà settembre, i cui esiti non sono stati ancora comunicati se non con un generico comunicato in cui si parla di dati confortanti. Atteggiamento che i No Tav considerano inaccettabile: «Dovremmo forse fidarci - calca la mano Cianci - di chi già in passato ha affermato il falso e non ha ottemperato a prescrizioni e richieste di approfondimento? Di chi ha tenuto atteggiamenti menzogneri e cialtroneschi?»

Nessun credito viene dato alla seconda tranche di analisi, effettuata da Rfi sul lato ex Carbochimica, anche per quanto dichiarato in consiglio comunale martedì scorso da Andrea Maschio, esponente di Onda e responsabile per la sicurezza dei cantieri di bonifica aperto in via Lavisotto. «Le analisi - ha detto Maschio - sono state fatte a cantiere fermo, quando è chiaro che non ci sono sostanze volatili rilasciate nell'aria. Lo so per certo perché ero presente». **Elio Bonfanti** è convinto che Rfi abbia preso la questione della

bonifica e dello smaltimento dei terreni sottogamba, anche nel progetto di fattibilità in cui si stanziavano solo 5 milioni per la bonifica. «Cifra assolutamente irrisoria - commenta l'esponente No Tav - e che preoccupa anche per come verranno organizzati i lavori. La stessa Rfi ammette infatti che gli scavo dovranno avvenire in ambiente confinato ma non spiega come si farà ad intervenire su un fronte largo 35 metri con difficoltà tecniche enormi».

Bonfanti definisce quella prospettata da Rfi un «maquillage» più che una bonifica, con appena 4-5.000 metri cubi di terreno da portare via e smaltire nelle discariche speciali. Cifre che non tengono conto dei terreni sotto le rotaie, considerati evidentemente puliti. Terreni che invece secondo i No Tav dovranno essere oggetto di attente indagini

Bonfanti chiede che lungo i 450 metri lineari in cui i binari passano nei terreni a rischio si facciano analisi ogni 25 metri e, passando in diagonale per non interrompere il traffico ferroviario, si vada in profondità sotto ai binari fino alla reale profondità a cui passerà la linea in trincea.

Antonella Valer ha insistito ancora sull'inutilità di un'opera che porterà a trasferire da gomma a

rotaia solo il 5% delle merci. **Franco Tessadri**, oltre a sottolineare gli impatti ambientali dei dieci chilometri di tunnel e quelli paesaggistici attorno a Villa Bortolazzi, è scettico anche sulle capacità di portare lavoro e quei 1.400 posti promessi a cantiere aperto: «Cifre sovrastimate. Col tunnel di base il picco massimo è stato di 1.300».



I dati delle analisi fatte a settembre non sono ancora stati resi noti

Vibrazioni. Ieri comitati di ronda nelle zone interessate vestiti da ingegneri. Sabato assemblea dei residenti a rischio danneggiamento



Sabato prossimo No Tav, rete dei Cittadini e comitati contro la circoscrizione terranno un'assemblea pubblica degli abitanti danneggiati dalla circoscrizione ferroviaria, non solo quelli le cui case verranno abbattute ma tutti quelli che si sentono minacciati dallo scavo del tunnel a doppia canna sotto la Marzola e dalle vibrazioni. In particolare gli «attenzionati» di San Martino, via Pietrastretta e via Spalliera. A rischio danneggiamento ci sono una cinquantina di case e un migliaio di persone, secondo i calcoli.

Ieri intanto un gruppo di partecipanti al presidio permanente che ogni sabato si trova all'Officina Odorizzi, in via Brennero, ha compiuto un giro a piedi sulle strade considerate a rischio, vestiti da ingegneri, per allertare la popolazione e invitarla all'assemblea di sabato, alle 15.30 nella Sala di rappresentanza della Regione.

CORSO BUONARROTI

La circoscrizione chiede di monitorare la velocità dei treni merci

«Vibrazioni diventate insopportabili»

L'installazione delle barriere antirumore lungo l'areale ferroviario, sul retro degli edifici affacciati su corso Buonarroto, procede «con esasperante lentezza» e nonostante siano state installate per un bel tratto la situazione per gli inquinati non sembra migliorata. Anzi le vibrazioni sarebbero addirittura peggiorate, stando a quanto riferito dal Comitato ferrovia vivibile.

«In alcuni momenti del giorno e della notte raggiungono livelli insopportabili» spiegano i residenti.

I disagi causati dal passaggio dei treni merci è fatto proprio dal consiglio circoscrizionale del Centro storico che nella seduta di mercoledì prossimo discuterà e metterà ai voti un documento, proposto dal presidente Claudio Geat, che chiede di monitorare attentamente la velocità del transito dei treni merci nel tratto della stazione, tra via Canestrini e via Lavisotto, dove il sospetto è che costruite le barriere antirumore siano stati tolti i freni e si sia tornati a far correre i convogli come in passato. Alla Provincia si chiede per

l'ennesima volta che venga effettuata una campagna di indagini per il monitoraggio delle vibrazioni negli edifici più esposti. Si chiede infine al sindaco di verificare l'opportunità di emettere un'ordinanza, quale responsabile della salute dei cittadini, per ordinare la riduzione della velocità dei convogli in transito nelle ore notturne.

Indagini e verifiche sui livelli di rumore e vibrazioni erano già stati richiesti dalla circoscrizione nel 2020, ma finora senza esito. Era invece iniziata la costruzione delle barriere, che adesso è giunta a buon punto nella parte centrale della stazione ma non è ancora conclusa.

Emerge peraltro che le barriere hanno limitato la percezione dei rumori nelle abitazioni ai piani bassi ma risultano poco utili ai piani superiori, anche per il fatto che i convogli in stazione transitano piuttosto distanti dalle barriere, posta ai limiti ovest, e quindi le emissioni sonore prodotte tendono ad espandersi al di sopra delle barriere stesse. Del tutto inutile sembrerebbe

invece l'installazione per quanto riguarda le vibrazioni, che come denunciato dagli abitanti sarebbero ultimamente addirittura aumentate. I rumori e le vibrazioni causate dai treni merci hanno spinto una sessantina di famiglie anche ad avviare un'azione legale nei confronti di alcune compagnie che si occupano del trasporto ferroviario delle

merci e il tribunale ha citato in giudizio sette funzionari di Trenitalia e di altre due società per disturbo dell'occupazione e del riposo delle persone.

Il processo è ancora in corso e procede di rinvio in rinvio con tempi lunghi, mentre i problemi e i disagi per le famiglie non sembrano affatto risolti.

F.G.



La barriera antirumore installata nell'area della stazione (foto Paolo Pedrotti)