

FERROVIA

Il progetto posto a base di gara tenuto sempre segreto da Rfi è stato consegnato ai comitati "Via Brennero" e "11 domande" dal Comune dopo l'ok della Procura

Nel documento recepite solo in parte le 266 prescrizioni, le altre rinviate al progetto esecutivo. Ci sono anche i "cameroni" ma Bonfanti contesta: «Spazio insufficiente»

Bypass, Pfte+ consegnato ai comitati

C'è l'allungamento del tracciato a Trento Nord e il monitoraggio a fibre ottiche nella galleria

FRANCO GOTTARDI

C'è l'allungamento della galleria artificiale a Trento Nord, sono previste soluzioni propeudetiche a realizzare i cameroni sotto la Marzola, c'è la nuova configurazione della Trento-Malè già messa in opera, sparisce la fermata che era stata prevista nella zona commerciale a Trento Nord. Ad una prima sommaria lettura delle migliaia di pagine che lo compongono il Pfte+, il Progetto di fattibilità tecnico economica arricchito della circonvallazione ferroviaria di Trento, non mostra novità straordinarie o inattese e non dà l'idea di nascondere segreti inconfessabili. Tanto da rendere incomprensibile il fatto che Rfi, committente della mega opera che getta le basi per cambiare volto alla città, lo abbia tenuto segreto per più di un anno.

Il Pfte base segnava ancora la fase della trasparenza, quando la circonvallazione ferroviaria era stata oggetto di dibattito pubblico, una procedura innovativa prevista per coinvolgere i cittadini nella realizzazione delle grandi opere. Poi era arrivato il momento delle polemiche e delle contestazioni, delle oltre 200 prescrizioni e modifiche imposte in fase di Conferenza dei servizi. E l'atteggiamento della società committente è radicalmente cambiato. Non più aperta discussione ma porte sbarrate e diritti di accesso alla documentazione pervicacemente negati sulla base del fatto che la "normativa non ci obbliga a pubblicizzarli". Perfino i documenti della gara d'appalto, di solito trasparenti anche per opere molto più modeste, non sono mai stati resi noti e non si sa, almeno ufficialmente, neanche quante società abbiano partecipato e con quali offerte e quali ribassi.

Dell'esistenza di un Pfte modificato, messo a disposizione delle imprese partecipanti alla gara, si è saputo solo pochi mesi fa. E quando si è saputo che c'era e che era stato trasmesso al Comune di Trento i comitati di cittadini che contestano l'area hanno subito chiesto di poterlo vedere. Lo hanno chiesto a Rfi, che ha detto chiaramente no, e al Comune, che aveva preso tempo spiegando che doveva prima chiedere il permesso alla Procura della Repubblica, che nel frattempo aveva aper-



NO TAV Anche ieri manifestazione in via Brennero

Anche ieri pomeriggio, come più volte nei mesi scorsi dopo l'avvio dei lavori allo Scalo Filzi per la circonvallazione ferroviaria, un gruppo di attivisti No Tav ha inscenato una manifestazione in via Brennero suonando fischi e tamburi. Un assaggio del corteo popolare in programma per sabato prossimo, 14 ottobre.

to un'inchiesta sul bypass, messo sotto sequestro un'area di cantiere e indagato il project manager di Rfi per disastro ambientale. Hanno dovuto attendere diverse settimane **Michela Bonafini**, del Comitato di via Brennero, e **Elio Bonfanti**, del comitato 11 domande, per avere finalmente il link con i documenti. E probabilmente nulla sarebbe successo se Bonafini, esasperata dalla lunga attesa, non avesse bussato alla porta della Procura per capire se c'era l'intenzione di rilasciare il nulla osta al Comune. E bene ha fatto perché il Procuratore, ignaro della richiesta, ha immediatamente concesso il via libe-

ra alla consegna. E così finalmente ieri l'agognato link con tutti i dettagli del progetto andato a gara è arrivato sui computer dei richiedenti.

Il + che distingue questo progetto dalla versione base indica gli approfondimenti progettuali avvenuti dopo il dibattito pubblico e in sede di conferenza dei servizi, anche in seguito ai sondaggi geologici integrativi effettuati, ad approfondimenti tecnici e osservazioni. Inoltre dove possibile sono state recepite alcune delle 266 prescrizioni imposte dalla Conferenza dei Servizi, mentre le altre dovranno essere inserite nel progetto esecutivo affidato

al Consorzio Tridentum, il gruppo di imprese vincitrici dell'appalto. Dovranno o meglio devono essere state inserite, perché il progetto esecutivo è stato depositato prima di ferragosto ma non è ancora stato condiviso da Rfi e Consorzio, che discutono su costi e modalità di intervento, in particolare nelle aree inquinate. E men che meno è stato reso noto al pubblico, a parte una sommaria presentazione degli stralci che riguardano gli imbocchi sud e nord, presentati alle circoscrizioni di Mattarello e del Centro Storico.

Tra le principali prescrizioni già recepite nel Pfte + c'è l'al-



Michela Bonafini



Elio Bonfanti

lungamento della galleria artificiale a Trento Nord, chiesto dal consiglio comunale per minimizzare l'impatto in termini di rumore della ferrovia quadruplicata. La galleria sarà lunga 442 metri partendo a nord dello scalo Filzi, sottopassando il ponte di Nassirya per poi finire oltre Sloi e Carbochimica. Per realizzarla bisognerà scavare attraversando anche l'area attualmente sotto sequestro per la presenza di sostanze inquinanti. La modifica del progetto e l'uscita più graduale in superficie ha obbligato i progettisti a **eliminare la prevista fermata ferroviaria nella zona commerciale di Trento Nord**.

L'altra prescrizione "pesante" richiesta dal Comune era quella dei **cameroni**, la richiesta cioè di inserire nella galleria Trento, il tunnel a doppia canna di 11 chilometri che da Mattarello arriverà fino allo Scalo Filzi, una variante di tracciato per rendere possibile in futuro il proseguimento verso nord delle gallerie, che secondo il lotto 5 del progetto di quadruplicamento della linea del Brennero dovrebbero sbucare a Salorno. La soluzione identificata nel + prevede una modifica del tracciato sotterraneo per oltre un chilometro con allontanamento delle due gallerie da una distanza media di 40 metri fino a 90, creando così lo spazio all'interno per i cameroni. «La soluzione identificata è da approfondire con lo sviluppo del progetto esecutivo» avverte il Pfte +. Ma secondo Bonfanti non sta in piedi dal punto di vista tecnico. «Con le pendenze che possono affrontare

queste linee lo spazio per passare sopra al tracciato in futuro è insufficiente» sostiene l'attivista No Tav. Che sottolinea anche come nel documento non si affrontino ancora i problemi delle aree inquinate e non ci sia alcun accenno ai reali costi dell'opera, che a suo giudizio diventeranno insostenibili.

Tra le prescrizioni recepite, molte delle quali di dettaglio con spostamento di tombini o di fognature, c'è l'**installazione di un sistema di monitoraggio con fibre ottiche all'interno delle gallerie**, richiesta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici per migliorare la sicurezza. Prevede un controllo in tempo reale dei movimenti e delle eventuali deformazioni dei binari.

Sempre il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva chiesto di studiare il sistema per **riconnettere le strade di campagna di Mattarello con la viabilità ordinaria** visto che l'unico sottopasso che le collega oggi a via Nazionale, nei pressi di Villa Bortolazzi, verrà eliminato con l'affiancamento in quella zona dei due nuovi binari a quelli storici e non potrà essere rifatto per problemi idraulici e di pendenza. La soluzione alternativa, recepita anche nell'esecutivo, prevede l'immissione diretta dei mezzi agricoli sulla tangenziale, con allargamento in quel tratto della strada e realizzazione di una corsia di immissione centrale per chi deve attraversare e dirigersi verso sud. La soluzione è già stata illustrata ai contadini di Mattarello, che non l'hanno presa bene.



La trivella in azione per i carotaggi sotto i binari

L'INCHIESTA PENALE

Le verifiche della procura vanno oltre la tardiva dichiarazione

Quelle richieste inascoltate di Appa e Noe

Non c'è solo la mancata comunicazione riguardo agli inquinanti trovati nel terreno. A far scattare la procura c'è il sospetto di ben altre condotte: la volontà di scavare in un'area in prossimità di siti pesantemente inquinati, con atti idonei ad aggravare il problema ambientale o pregiudicare la successiva bonifica; l'aver evitato di fare ulteriori analisi a sud del sondaggio Tn1 che ha evidenziato la presenza di olio pesante; l'aver dattato la sollecitazione di Appa per ulteriori analisi; l'aver escluso la necessità di un piano di caratterizzazione. Su questi atti insiste l'indagine della procura a carico dell'ingegner Damiano Beschini. Atti e fatti tutti da provare - e che in questa fase cautelare non è possibile dire se si trasformeranno o meno in un'azione penale - ma che sarebbero più di un'omissione.

I reati per cui il responsabile del progetto di bypass ferroviario è iscritto nel registro degli indagati erano noti e pesanti, ad una prima lettura: inquinamento ambientale e disastro ambientale. Ma era stato chiarito che, in sintesi, l'inchiesta era partita per un'omissione nella comunicazione di quanto trovato nel terreno, durante i sondaggi poco a nord di Nassirya. Ma i documenti relativi alla richiesta di convalida di sequestro e il relativo decreto dicono altro.

C'è la tardiva comunicazione, certo: quando l'11 luglio scorso dal sondaggio TN 1 a circa 14-15 metri di profondità, si trovò olio pesante, non venne comunicato - o non con la necessaria tempestività - alle autorità. Ma non solo. Quel campione era stato mandato a caratterizzazione come rifiuto, mentre Appa chiedeva

la caratterizzazione ambientale. Una volta arrivati i risultati, Appa chiese ulteriori verifiche, che non vennero programmate da Rfi di sua sponte. Anzi, il 20 luglio inviò una nota in cui chiari che non sarebbero servite misure di cautela perché non erano in atto attività di scavo nel sito, in grado di raggiungere i 115 metri e che la sostanza non era volatile. Insomma, non c'era volontà di fermarsi. E anzi si voleva procedere con lo scavo. E qui la procura ha ravvisato, per lo meno in ragione del principio di precauzione, che ci fosse un concreto *periculum* sia per causare pregiudizio alla successiva bonifica, sia per un aggravamento dello stato dei luoghi - nel senso di terra, ma anche di falda - sia per ambiente e incolumità pubblica. Da qui il sequestro e l'inchiesta. Alle primissime battute.