

GRANDI OPERE

I comitati: «Nel progetto di fattibilità tecnico economica arricchito minimizzate le criticità, sperando in una copertura istituzionale e politica: da lì i problemi con il Consorzio»

E sui tempi: «I documenti fondamentali su quest'opera sono diventati pubblici solo perché li abbiamo reperiti noi, o chiesti in carta bollata o invocando la magistratura»

«Quel progetto nasconde i problemi»

*Bypass, No Tav e Pfte+:
«Un quadro irrealistico»*

Le tensioni ormai evidenti tra Rfi Italferr e Consorzio Tridentum? Figlie di un'unica mela avvelenata: quel progetto di fattibilità tecnico economica arricchito (o Pfte+) che è stato messo a base della gara d'appalto. E perché è una mela avvelenata? Perché «non c'è alcuna traccia della drammaticità dell'inquinamento. Rfi minimizza e lo fa in maniera provocatoria». A dirlo è Elio Bonfanti, del Comitato No Tav, dopo aver studiato il poderoso fascicolo del progetto arricchito. Quello, per intendersi, che doveva recepire tutte le prescrizioni (222 prescrizioni e 44 raccomandazioni). Quello che prevede - lo abbiamo raccontato qualche giorno fa - l'interramento dei binari fino a nord dei terreni inquinati e la predisposizione dei cameroni, per permettere in un secondo tempo di realizzare un collegamento diretto verso nord, per i treni merci che non hanno necessità di fermarsi allo scalo merci di Trento. Quello, soprattutto su cui è stata fatta la gara d'appalto. Ed è questo il punto, secondo Bonfanti. «Chi scorre questi documenti si accorge che non c'è alcuna traccia della drammaticità dell'inquinamento - sbotta l'attivista No Tav - Rfi minimizza e lo fa in maniera addirittura provocatoria. Tanto per capirci, siamo ancora alla nega-

zione della necessità di operare dentro il Sin in ambiente confinato ("sono ancora in corso interlocuzioni ed affinamenti analitici circa la tematica"), continua la farsa del cantiere pilota, si parla di 15.584 metri cubi di materiale del Sin da portare in discarica (confermando la volontà di non operare alcuna bonifica), si insiste sulla caratterizzazione a rifiuto anziché su quella ambientale, nonostante ora la stessa giunta provinciale ed Appa dicano l'opposto». Infine, osserva Bonfanti, «non una parola sullo scalo Filzi dove assistiamo quotidianamente al ritrovamento di terreni inquinati da idrocarburi policiclici aromatici, la sostanza prodotta dalla ex Carbochimica, e dove i terreni da portare in discarica speciale sono ben 500.000 metri cubi, sulle acque aggettate, (questione praticamente assente nel Pfte plus), sulle aree sequestrate e/o su quelle sotto i binari della linea storica».

Un vulnus, questo, che secondo Bonfanti è alla radice dei problemi di oggi: «La netta impressione è che Rfi abbia tentato con Pfte plus di fornire un quadro irrealistico della situazione, sperando nella copertura istituzionale e politica; una scelta che ora, e per fortuna, le si ritorce contro aprendo contraddizioni anche con il Consorzio che ha vinto



I lavori al cantiere nord per il bypass ferroviario: lo scalo Filzi

la gara che si trova a rischio di subire le conseguenze delle minimizzazioni e delle manipolazioni di Rfi».

Non c'è cenno invece, secondo Bonfanti, delle prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che tra le altre cose chiedeva un approfondimento, prima della gara, della Marzola, mentre un documento è datato dopo la gara.

Infine, il comitato torna a stigmatizzare l'approccio poco trasparente: «Su quest'opera i documenti fondamentali sono diventati pubblici solo perché o li abbiamo reperiti noi (è il caso della determinazione

n. 2 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che abbiamo dato alla stampa mentre Rfi voleva secretarla), o abbiamo dovuto chiederli a suon di carte bollate (Rfi e soci avevano secretato anche il documento n. 1 del Comitato Speciale del CSLP, dove si chiedeva ai progettisti di Italferr di cambiare percorso, addentrandosi maggiormente nella Marzola, evitando il percorso parietale che entra in collisione con la paleo frana), o abbiamo, infine, dovuto chiedere alla magistratura di costringere il Comune a fare il suo dovere».

CIRCONVALLAZIONE

Il punto informativo di Rfi si trasferisce in stazione

Il punto informativo di Rete Ferroviaria Italiana e Italferr si trasferisce dal Trento Lab nei locali al binario 1 della stazione di Trento. Lo comunica la stessa Rfi: « Il martedì dalle 10.30 alle 13.30 e il giovedì dalle 14.30 alle 17.30, il personale di Italferr continuerà a raccontare ai cittadini i progetti e le opere del territorio, con aggiornamenti costanti sullo stato di avanzamento dei lavori della Circonvallazione ferroviaria. Nell'infopoint è possibile avere notizie e indicazioni su avanzamento e logistica dei cantieri, attività e dispositivi per mitigare l'impatto dei lavori, occupazioni temporanee e definitive, impostazione e informazioni aggiornate sul monitoraggio ambientale sulle analisi nell'area di Trento nord. I cittadini potranno così avere una panoramica del progetto della Circonvallazione ferroviaria e anche degli altri progetti ferroviari che interessano il Trentino».