



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Giannandrea Laino

18 gennaio 2022

CONSIDERAZIONI SUL DIBATTITO PUBBLICO

Fino ai primi mesi del 2021 la tempistica per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria era vista nell'orizzonte temporale di 12/15 anni. Da qualche mese a questa parte, grazie alla prospettiva di poter fruire dei fondi europei, abbiamo assistito ad un'improvvisa accelerazione ed il progetto di RFI è stato calato improvvisamente dall'alto dopo essere stato volutamente tenuto sottotraccia anche a causa delle "clausole di riservatezza" inserita nei protocolli di intesa e che hanno contribuito ad ostacolare la diffusione delle informazioni ed il necessario coinvolgimento del territorio. Tutto ciò, appare chiaro, è finalizzato all'approvazione senza un reale ed adeguato coinvolgimento della cittadinanza, svilendo il Dibattito Pubblico, già penalizzato dalla tempistica in quanto avviato ad inizio di dicembre, della durata di 45 giorni (festività comprese), oltretutto in una fase di recrudescenza della pandemia Covid.

Il Dibattito Pubblico sulla circonvallazione ferroviaria di Trento si è rivelato un fallimento totale per RFI. Il proponente dell'opera è progettista ed esecutore, ha un interesse esclusivo affinché l'opera venga approvata senza variazioni, essendo i costi ed i tempi contingentati dal finanziamento nell'ambito del P.N.R.R. Ne deriva che non sono attuabili interventi di miglioramento del progetto o mitigazione degli impatti, che il Dibattito Pubblico si prefigge di conseguire, in quanto eventuali modifiche al progetto porterebbero ad un incremento dei costi e dei tempi di realizzazione che farebbero perdere la possibilità di accedere ai finanziamenti stessi.

Il proponente non ha dimostrato nessun reale e sincero interesse a valutare soluzioni alternative o a considerare le ragioni della cosiddetta opzione zero. L'unica soluzione alternativa è stata portata nell'ambito del Dibattito Pubblico dalla Rete dei Cittadini che ha sottoposto ad RFI una soluzione progettuale sulla Destra Adige con la richiesta che venisse considerata ed approfondita, per essere adeguatamente confrontata con l'unico progetto in discussione.

Nel corso del Consiglio Provinciale del 14 gennaio 2022, gli ingegneri di Italferr intervenuti, anziché prendere in considerazione e mettere le basi per una progettazione alternativa sulla Destra Adige, hanno dichiarato che tale soluzione è impraticabile, evidenziando pretestuosamente difficoltà tecniche e criticità ambientali. Facciamo presente che Italferr nel 2003 aveva individuato proprio sulla Destra Adige la prima soluzione progettuale, poi rigettata dalla Provincia per motivazioni più politiche che tecniche.

Non sono state oggetto di discussione ed adeguato approfondimento le ragioni della cosiddetta "opzione zero", che ha trovato voce solo nello spazio dedicato agli interventi dei cittadini a conclusione dei vari incontri.

Tutto ciò considerato, ne consegue che sono state completamente disattese le linee guida e le raccomandazioni fondanti dell'istituto del Dibattito Pubblico di cui alla Raccomandazione N.1 della CNDP: "L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del dlgs n.50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministrati. In tale prospettiva sia la Corte Costituzionale, nella sentenza n.235 del 2018, sia il Consiglio di Stato, nel parere n.855 del 2016, hanno evidenziato che il dibattito pubblico costituisce <<uno strumento essenziale di coinvolgimento delle collettività locali nelle scelte di localizzazione e realizzazione di grandi opere aventi rilevante impatto ambientale, economico e sociale sul territorio coinvolto>>

Non si può dire che sia stato un buon banco di prova in vista dei futuri Dibattiti inerenti le altre grandi opere infrastrutturali nell'ambito del P.N.R.R.

IL PROGETTO RFI NON E' UNA CIRCONVALLAZIONE

La circonvallazione ferroviaria dovrebbe avere l'obiettivo di spostare il transito delle merci fuori dall'abitato di Trento e tuttora il sito di Rete Ferroviaria Italiana, del Comune di Trento e della Provincia descrivono l'opera come un bypass delle aree urbane di Trento. Nella realtà questo progetto intensifica lo sbarramento nei popolosi quartieri nord della città fino a Gardolo/Roncafort, prevedendo il raddoppio delle linee esistenti.

Il paradosso è che questo progetto di circonvallazione, anziché bypassare la città al suo esterno, la attraversa per alcuni chilometri e la devasterà con cantiere enormi di cui quello a nord strozzerà l'accesso principale al centro in via Brennero per anni. Il traffico e l'inquinamento, già temi particolarmente delicati (Trento è in fondo alla classifica delle città italiane per qualità dell'aria), saranno intensificati in maniera esponenziale con il passaggio giornaliero di decine di mezzi per il trasporto di 2 milioni di metri cubi di materiale estratto dalle gallerie, causando il dirottamento del traffico "ordinario" nei quartieri limitrofi ai cantieri, sulla tangenziale e quindi in tutta la città, congestionandola ulteriormente.

CRITICITA' DEL PROGETTO RFI

In linea di massima condividiamo l'utilità di realizzare una circonvallazione dei treni merci, se capace di spostare il traffico da gomma a rotaia, anche se prima e durante il dibattito i numeri riguardo alle previsioni di traffico sono stati contrastanti e non sufficientemente approfonditi. Siamo disposti a sopportare sacrifici temporanei per ottenere un miglioramento della vivibilità ed una città più bella e pulita, anche se non riteniamo prioritaria quest'opera rispetto ad altri interventi quali, ad esempio, la bonifica delle aree inquinate di Trento nord.

Provincia e Comune si sono mostrate passive verso RFI ed un progetto che, anziché essere al servizio della cittadinanza, mette la città al servizio della circonvallazione, con il risultato di uscirne stravolta e devastata. Si vuole giustificare questo scempio subordinando il Metaprogetto alla realizzazione della circonvallazione. Tutto ciò non è accettabile e viene vissuto come una beffa in quanto, la prospettiva del Metaprogetto viene "usata" per indorare la pillola della circonvallazione con il rischio di vedere realizzata solo quest'ultima. Riguardo alle opere del Metaprogetto, infatti, non sono state chiarite le fonti ed i tempi dei finanziamenti necessari, rischiando che queste rimangano sulla carta per un tempo indefinito. Prova ne sono i progetti relativi all'ex Sit (approvato ma non risultato assegnatario dei finanziamenti) e quelli relativi alla riqualificazione dell'area ex Atesina (per la quale c'è un progetto ed un primo stanziamento ma non si muove nulla da anni), solo per citarne un paio. Trento merita interventi più urgenti ed in linea con le missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che pone la "rivoluzione verde e la transizione ecologica" prioritaria rispetto agli investimenti sulla rete ferroviaria: sono più di 40 anni che la città attende la bonifica integrale delle aree inquinate, una bomba ambientale che si sta crinosamente sottovalutando per non ostacolare la realizzazione di questo progetto.

Non è accettabile la prospettiva di subire i pesanti e permanenti disagi che saranno provocati dalla realizzazione di enormi cantieri a ridosso del centro città e dall'impatto dell'ingresso della galleria nel quartiere storico di S. Martino e nella zona di Acquaviva dove, terminata l'opera i residenti dovranno convivere con rumori e vibrazioni causate dal passaggio di 260 treni al giorno (uno ogni 6 minuti) a pochi metri dalle abitazioni e dove è previsto l'abbattimento di almeno 11 edifici di cui tre residenziali. Il Comune sta contattando i proprietari per proporre delle soluzioni e risarcimenti prima ancora che il progetto sia stato approvato, causando ansia, destabilizzazione e preoccupazione per il futuro.

Temiamo che siano stati sottovalutati i rischi derivanti dall'attraversamento della galleria di ben 222 sorgenti all'interno dei monti Calisio e Marzola, sotto la collina est della città. Rifiutiamo che quest'opera provochi la perdita permanente dei terreni di pregio e delle sorgenti che saranno causati dai cantieri e dalla realizzazione

dell'entrata sud della galleria nella zona di Acquaviva di Mattarello, notoriamente delicata dal punto di vista idrogeologico e pesantemente colpita da una frana nel 2018. Abbiamo visto un dispiegamento sproporzionato di forze militari a difesa di un paio di trivelle che hanno effettuato sondaggi nel mese di novembre in questa zona. Visto questo precedente, temiamo che la città venga militarizzata con il dispiegamento di ingenti forze a difesa dei cantieri a ridosso del centro storico e che questi attiri elementi antagonisti in un clima di scontro che non è certo un bel biglietto da visita per una città dalla grande vocazione turistica.

Chiediamo che non venga effettuati lavori e gli scavi per l'attraversamento in trincea della ferrovia nelle zone inquinate dell'area Sloi-Carbochimica, senza che sia prevista prima l'integrale bonifica del sito, problema irrisolto da oltre 40 anni, con terreni impregnati per diversi metri in profondità da tonnellate di piombo tetraetile, altamente cancerogeno, accumulato per decenni e che relegano il sito fra terreni più inquinati in Italia. Le falde acquifere, che costituiscono una sorta di "estensione" del fiume Adige in tutto il fondovalle, sono protette da un sottile strato di argilla che impedisce ai veleni soprastanti di diffondersi nel sottosuolo ed inquinare le falde. Tale "protezione" rischia seriamente di essere compromessa, durante le fasi di cantiere, dagli scavi e dal deposito sui terreni del materiale estratto dalle gallerie e, nella fase di esercizio della circonvallazione, dalle vibrazioni e dal peso (fino a 2.500 tonnellate per convoglio) dei 260 passaggi giornalieri di treni merci previsti, causando lo sprofondamento dei veleni nella sottostante falda acquifera, in particolare nelle zone attigue al sedime della ferrovia non protette dalle paratie e dagli scatolati. Come è possibile che un problema definito irrisolvibile fino a poche settimane fa e che interessa una così vasta area, possa essere gestito e risolto in una corsa contro il tempo per realizzare tutta l'opera entro giugno 2026? E con quali costi aggiuntivi e sulle spalle di chi? Trattandosi di un sito di interesse nazionale, qualsiasi intervento su di esso deve essere preceduto da una bonifica integrale, mentre RFI prevede di agire solo sul sedime della ferrovia che lo attraversa.

A tal proposito segnaliamo che la sentenza del TAR di Trento n.382 del 20/1/2013 dispone l'obbligo di bonifica integrale e non parziale delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica (siti di interesse nazionale in quanto gravemente inquinate).

Tale sentenza è giunta in seguito ad un ricorso da parte di un gruppo di Enti ed imprenditori che intendevano utilizzare a scopo edificatorio una porzione delle aree inquinate in oggetto mediante bonifica parziale.

Il ricorso veniva proposto da Consorzio Bonifica e Sviluppo di Trento Nord S.c.a.r.l., IMT S.r.l., MIT S.r.l., TIM S.r.l., che si era visto approvare dal Comune di Trento il progetto del piano guida che prevedeva la suddivisione in sub-ambiti in cui poter intervenire con bonifiche parziali ma **subordinandone l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato di interesse nazionale alla completa bonifica dei suoli.**

I sopraindicati ricorrenti avevano proposto una abbondante serie di motivazioni per dimostrare che anche la bonifica delle aree inquinate per fasi successive in ambiti diversi avrebbe portato alla totale bonifica dei siti. In sintesi le motivazioni non sono state accettate ed il **ricorso è stato respinto ribadendo che qualsiasi opera da eseguirsi nei siti inquinati va preceduta dalla completa bonifica di tutta l'estensione dei siti.**

RFI, l'amministrazione comunale e provinciale richiamano la recente legislazione (Art. 242 ter e DL 77/2021 convertito in L108/2021) che a loro dire consentirebbero di intervenire anche sui siti inquinati di interesse nazionale con bonifiche parziali e limitate al sedime di passaggio della ferrovia ma è una falsità: le stesse leggi in realtà obbligano ad effettuare una bonifica totale dei siti, in linea con la pronuncia del TAR di cui sopra. E' vergognoso che per una questione di soldi e per "far girare l'economia" si assista ad una cancellazione dei diritti ed ad un arretramento rispetto a quello che si è conquistato negli anni a livello di salvaguardia della salute pubblica, ambientale e dei diritti sociali.

Nel timore che il PNRR possa "asfaltare" anche tale sentenza e consenta la possibilità di procedere ugualmente ad una bonifica parziale, come prevede il progetto di RFI, abbiamo fatto presente alla pubblica amministrazione quali possibili conseguenze potrebbero scaturire da un loro avvallo all'esecuzione di opere non in linea con quanto espresso dal TAR: ricorsi e sottovalutazioni del rischio che rischierebbero di bloccare i lavori per anni lasciando enormi cantieri aperti nel mezzo della città.

Non è ammissibile che l'emergenza sanitaria della pandemia in corso possa generare un'emergenza ambientale a causa di leggi che semplificano, accelerano, deregolamentano e ci catapultano in un clima da dopoguerra con il pretesto di fare riprendere l'economia.

Il progetto presentato da RFI oltre che dannoso e pericoloso, è discriminatorio per i residenti dei quartieri nord della città. L'opera, nell'ambito del metaprogetto che mira a riqualificare la città, ma che in realtà interessa solo una parte della città (centro storico), provocherà il degrado di un'altra vasta parte di città, quella dei quartieri nord (San Martino, Cristo Re, Campotrentino, Solteri, Magnete, Centochiavi, Melta, Canova, Roncafort, Gardolo) già pesantemente sofferenti dal punto di vista sociale e dove aumenterà il senso di abbandono e precarietà. La realizzazione dell'interramento della ferrovia storica nel centro città previsto una volta ultimata la circonvallazione ferroviaria merci, amplierà ulteriormente il divario anche dei valori delle abitazioni, incrementando quelli del centro, dal quale verrà tolto il passaggio dei treni e nel quale verranno creati nuovi spazi di verde, mentre i prezzi già inferiori delle abitazioni dei quartieri nord della città subiranno un deprezzamento che spingerà in queste zone nuclei familiari con minore disponibilità economica, in un contesto che vede già un'elevata la presenza di immigrati e nuovi residenti che non ne favorisce l'integrazione.

RETE DEI CITTADINI E PROGETTO DESTRA ADIGE

Personalmente, sostengo e condivido le idee e proposte della Rete dei Cittadini, nata per dare voce alle istanze e richieste di una dozzina di comitati di residenti ed associazioni del territorio che non accettano il progetto proposto da RFI.

Un team di ingegneri che sostiene questa causa, ha elaborato e presentato un progetto alternativo sulla Destra Adige. Tale proposta nasce dall'esigenza di realizzare una vera circonvallazione della città e di risolvere le numerose e gravi criticità del progetto in Sinistra Adige sopra esposti.

Gli elementi distintivi del progetto in Destra Adige rispetto al progetto di RFI sono i seguenti:

- Non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort;
- Non richiede la demolizione di edifici nel quartiere San Martino;
- Non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord;
- Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento;
- Non interferisce con la falda del fondovalle dell'Adige;
- Non è a rischio in caso di alluvione nella zona di Trento;
- Non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la Valle dell'Adige;
- Non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;
- Abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio;
- Migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose;
- Consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie;
- Consente di realizzare i cantieri di scavo in zone distanti dall'abitato;
- Favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo;
- Consentirà la vera riqualificazione della parte nord di Trento;
- Consentirà un interrimento più esteso della linea storica verso nord;
- Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento temporaneo a nord (a Gardolo o a Lavis) del capolinea;
- Aumenterà la capacità della linea storica per i servizi tra Trento e Calliano;
- Presenta assoluta compatibilità con gli interventi come il "Nordus";
- Permetterà la realizzazione anticipata del Trasporto Rapido di Massa (tram);
- Migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento.

Voglio concludere questo mio contributo, allegando come parte integrante del mio “quaderno”, la lettera aperta a firma Bonfanti-Valer-Tessadri-Erlicher-Cianci pubblicata sulla stampa in data 12/1/22 di cui condivido integralmente lo spirito ed i contenuti.

Giannandrea Laino

Cittadino di Trento

BONFANTI – VALER – TESSADRI – ERLICHER – CIANCI * LETTERA APERTA: « CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA, USIAMO I SOLDI PER DISINQUINARE LE AREE EX SLOI E CARBOCHIMICA A TRENTO NORD

»



12:33 - 12/01/2022

Siamo ancora in tempo: usiamo i soldi della Circonvallazione ferroviaria per disinquinare le aree ex SLOI e Carbochimica a Trento Nord. Una importante riunione istituzionale ed un'assemblea cittadina sono previste a Trento il 14 e 15 gennaio 2022. Si

tratta della Conferenza Informativa del Consiglio Provinciale sulla circonvallazione ferroviaria AC/AV di Trento, che si terrà venerdì 14 gennaio, mentre le associazioni ambientaliste e alcuni comitati di cittadini daranno vita, sabato 15 gennaio, ad un incontro “sulle aree inquinate di Trento nord” (Carbochimica e SLOI) dove è previsto sia il passaggio della nuova circonvallazione che lo stoccaggio di circa 1,5 milioni di metri cubi di rocce e terra prodotte dallo scavo della galleria a due canne attraverso la Marzola.

Le due riunioni istituzionali non erano previste. Esse sono il prodotto del “dibattito pubblico” sull’opera che, nelle 6 assemblee territoriali/cittadine fin’ora realizzate, ha visto prevalere nettamente l’opposizione all’opera proposta, vista dai più come un forte ed inutile dissesto ambientale e dove numerose associazioni di cittadini hanno non solo criticato il progetto di RFI ma contrapposto ad esso alternative, spesso fondate su di una visione che prospetta un diverso modello di sviluppo del territorio e prende atto della necessità di una reale svolta ambientale.

E’ stato insomma il protagonismo dei cittadini e delle associazioni ambientaliste per un verso a risvegliare il massimo organo della Autonomia e a costringerlo a riflettere nuovamente, attraverso una conferenza nella quale sono presenti opzioni diverse, su di un’opera che si prospetta come portatrice di dissesto urbano pesante. Così come alla prima prova dei fatti (ovvero la significativa opposizione popolare all’opera) il tentativo di delegare ad una “commissione speciale” di occuparsi dell’iter dei lavori della circonvallazione, fatto nell’ultima riunione del Consiglio Comunale, è naufragato ancor prima che la commissione sia costituita e ha costretto alla convocazione d’urgenza del Consiglio Comunale, chiamato a confrontarsi con il Coordinatore del Dibattito Pubblico. Fino ad ora, al di là di qualche Consigliere comunale o provinciale che si è espresso criticamente, il Trentino si è trovato di fronte alla “santa alleanza” fra Governo Provinciale leghista e Governo cittadino di centro sinistra nel volere la circonvallazione ferroviaria, ambedue tesi a minimizzare le criticità dell’opera e a svolgere la funzione di valium sociale: Sindaco e Giunta Comunale prefigurando “le magnifiche sorti progressive” del Metaprogetto (allo stato una ipotesi assolutamente fumosa e priva di finanziamento oltretutto portatrice di una idea di pianificazione avulsa dai bisogni dei cittadini!); la Giunta Provinciale, invece, collegando l’opera alla necessità del completamento della autostrada della Valdadige, la A31, attraverso una proposta di PUP che trasforma tutto il confine orientale della nostra provincia in corridoio per il

completamento della PI.RU.BI. L'uno facendo finta di non vedere cosa fa l'altro e comunque intenti a non disturbarsi vicendevolmente.

La "santa alleanza" è portatrice di una narrazione fondata su alcuni presupposti tutt'altro che reali, usati per "spaventare" gli interlocutori e condita con un frasario para ambientalista.

Vediamo assieme nel dettaglio un paio di queste presunte "verità".

Cominciamo dal volume di traffico merci attraverso le Alpi. Ianeselli e Fugatti e i loro tecnici, parlano di un trasporto merci in continua ascesa quando invece l'attuale traffico è notevolmente inferiore (-20% circa) a quello registratosi attorno al 2008, prima della crisi mondiale dell'economia. L'attuale volume di traffico merci che passa dal Brennero (i dati sono riferiti al 2019) è di 53,7 milioni di tonnellate annue: 39,9 milioni di tonnellate viaggia su strada (il 74% del totale), mentre il 26% (13,8 milioni di tonnellate) viaggia su treno.

Disaggregando il dato emerge con chiarezza che per almeno il 30% di ciò che transita in autostrada si tratta di "traffico deviato", richiamato sulla A22 dal basso costo di pedaggi e dagli aiuti italiani agli autotrasportatori in termini di costo del combustibile. In altre parole, si tratta di traffico che usando un "percorso naturale" dovrebbe attraversare la Svizzera per raggiungere le proprie destinazioni ed invece preferisce allungare anche di 100 km il suo tragitto per beneficiare delle agevolazioni fornite dalla Autobrennero.

Una riflessione a questo livello è estranea alla narrazione di Comune e Provincia e si preferisce parlare di 470 treni merci al giorno in più (lo dice Lorenzo Dellai nel suo poco documentato intervento sul giornale L'Adige) o di 260 treni merci che utilizzeranno la circonvallazione (Sindaco e assessore Facchin), mentre l'autostrada sarebbe satura.

Cominciamo dal calo della circolazione delle merci (certificato anche dai dati delle associazioni degli autotrasportatori). Si tratta di un dato strategico motivato sia dalla crisi delle politiche di globalizzazione (che avevano nelle delocalizzazioni il loro fulcro) che dal mutato atteggiamento dei consumatori, più attenti alla stagionalità dei prodotti, alla loro qualità ed alle produzioni a Km zero, che ancora alle strategie del commercio online che pensano a grandi hub di stoccaggio delle merci.

In questo quadro la prima iniziativa da fare sarebbe un significativo adeguamento delle tariffe autostradali e delle sovvenzioni sul carburante visto che Autobrennero è una società a stragrande maggioranza pubblica e dentro la quale le province di Trento e Bolzano ed il Comune sono maggioranza. All'opposto né il Comune, né la Provincia di Trento ha dato ai propri rappresentanti nel CdA dell'Autobrennero indicazioni in questo

senso e l'ing. Da Col, responsabile provinciale dei progetti speciali e della Protezione Civile, nel dibattito pubblico ha dichiarato che, essendo l'Unione Europea fondata "sulla libera circolazione delle merci", si tratta di un obiettivo difficilmente raggiungibile. Fatto sta invece che il Land del Tirolo, non certo amministrato da un club di bolscevichi, è stato fino ad ora l'unico a porre il problema dell'inquinamento dell'Asta dell'Adige e della valle dell'Inn e ad imporre giusti vincoli al trasporto su gomma, tanto da far infuriare le Camere di Commercio dell'Alta Italia, fra i principali sostenitori della nuova linea alta capacità del Brennero e della circonvallazione di Trento.

La narrazione del traffico merci in ascesa ha poi una ulteriore origine. Sia il Dossier di progetto che il PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico Economica) della circonvallazione ferroviaria di Trento, entrambi redatti da RFI, copiano dal PUP (il Piano Urbanistico Provinciale) attualmente in discussione alcuni dati relativi all'Interporto doganale di Trento. A parte lo strafalcione (peraltro significativo) contenuto sia nel PFTE che nel Dossier di Progetto che vorrebbe che oggi partano dall'Interporto di Trento 21 treni ROLA (l'autostrada viaggiante, ovvero l'intero autotreno viene caricato sulla ferrovia) al giorno, mentre in realtà ne partono solo 2, sia il PUP che il PFTE parlano di un incremento di traffico merci all'interporto di 630.000 autotreni all'anno e del fatto che si deve operare per rendere possibile la partenza dall'Interporto di 36 Treni ROLA al giorno. In realtà, dunque, secondo detti studi (!?) avremo un incremento del traffico sulla Brennero di ben 2000 camion al giorno, una prospettiva pesantissima in termini di inquinamento atmosferico ed acustico!

Il dato o è pura invenzione propagandistica, per addolcire le pesantissime criticità della circonvallazione, un'invenzione assolutamente non suffragata dall'aumento del traffico merci, oppure è frutto della volontà di drenare sulla Autostrada del Brennero anche il traffico che oggi usa il Tarvisio come valico alpino portandolo sulla Brennero attraverso la Valdastico, oltreché di far aumentare il traffico sulla A22 attraverso una politica di strade ad alta percorrenza che la colleghi al traffico proveniente dalla autostrada tirrenica ed alla Bari – Venezia (gli investimenti previsti dalla Brennero per ottenere una nuova concessione purtroppo si muovono esattamente in questa direzione).

Il futuro ipotizzato insomma è esattamente l'inverso di quello propagandato, altro che passaggio da gomma a rotaia: siamo in presenza di un'ipotesi di sviluppo che ha il suo fulcro nella messa a disposizione della Valle dell'Adige al traffico merci su strada.

Un'ipotesi questa che trova tragicamente conferma nel Report dell'incontro intitolato "Il Brennero e la politica dei trasporti delle Alpi, tenutosi nel maggio del 2021 su iniziativa

di Unioncamere e dei sistemi camerali di Emilia-Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto. Il documento proposto, che in realtà assomiglia ad un dossier di propaganda che ben si guarda di documentare i suoi dati e le sue previsioni, parla di un traffico veicolare che non inquina ed ipotizza per il 2039 ben 83,2 milioni di tonnellate di merci al Brennero (30 milioni di tonnellate in più, con un aumento del 60% rispetto ad ora) divise a metà fra traffico su gomma (41, 6 milioni di tonnellate) e traffico su rotaia. Insomma, quello sotteso alla idea della circonvallazione ferroviaria è un modello di sviluppo che è tutto fuorché ecologico e di tutela ambientale e che continua con politiche climalteranti, che si basa sulla proliferazione di merci inutili che circolano in ogni dove, nonostante le solenni dichiarazioni di rispetto dei vincoli posti dalla evidentissima emergenza ambientale.

Stesso ragionamento va fatto per la vicenda delle aree inquinate di Trento Nord.

In numerose dichiarazioni alla fine del 2020 il Sindaco aveva promesso che il disinquinamento di quelle aree era imprescindibile. Nelle ultime dichiarazioni fatte durante il dibattito pubblico o in incontri con i cittadini si è passati oggi ad un atteggiamento pilatesco dove prima si è cercato di investire RFI della responsabilità del disinquinamento e poi si è auspicato che questo avvenga subito dopo la realizzazione della circonvallazione. Sindaco e Presidente della Giunta hanno recentemente inviato a RFI una ridicola lettera in cui auspicano che si arrivi alla bonifica totale di quelle aree, dimenticando che le stesse sono di proprietà dei più grandi immobiliari provinciali e regionali che da decenni prendono in giro la città circa il disinquinamento mentre hanno pesantemente lucrato in termini di aumento delle volumetrie concesse in cambio del supposto disinquinamento dell'area.

Chiunque legga quanto RFI prevede di fare su quelle aree e valuti gli interventi proposti si rende conto che siamo di fronte al rischio concreto di disastro ambientale, alla possibilità che il piombo tetraetile scriva una ulteriore pagina nera della storia di Trento, dopo quella che ha portato alla chiusura dello stabilimento della SLOI. Anche un cieco vede la totale differenza fra le caratteristiche del disinquinamento proposto da RFI e quelle poste in essere dall'appalto per il disinquinamento delle Rogge aggiudicato ad un consorzio temporaneo di imprese che include il CLA (Consorzio Lavoro Ambiente che comprende le cooperative che fanno riferimento alla Federazione).

Chiunque si rende conto che quello proposto da RFI è un finto disinquinamento e che un reale intervento di bonifica di quelle aree è incompatibile con le previsioni di costo della circonvallazione. La bonifica delle rogge, attraverso la rimozione in sicurezza del terreno

inquinato, costa oggi circa 5000 euro a metro cubo; la rimozione di circa 70.000 metri cubi di aree inquinate necessaria per la realizzazione dei lavori della circonvallazione, verrebbe a costare ben 350.000.000 di euro, una cifra che corrisponde a più di un terzo dei soldi stanziati per la circonvallazione (960 milioni). E' per questo che RFI, sia nel Dossier di progetto che nel PFTE, fa finta di non sapere che la bonifica delle rogge non è ancora iniziata, che vi sarà interferenza fra questa e i lavori della circonvallazione, che usare la tecnica del capping per proteggere le aree su cui verrà depositato il materiale scavato dalla Marzola rischia di portare l'inquinamento in tutte le discariche dove è previsto il deposito dello smarino.

Anche in questo caso siamo di fronte ad un uso sbagliato e pericoloso dei territori, messi a disposizione ad ogni costo, compreso il rischio sanitario per la città, per un'opera che ormai risulta priva di qualsiasi motivazione e rovinerà pesantemente il futuro di Trento. Comitati di cittadini e le Associazioni ambientaliste hanno indetto, lo dicevamo in apertura, per sabato 15 gennaio un incontro sul tema delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica. L'intento è dimostrare come il modo ambientalmente serio per usare i soldi del PNRR era ed è quello di provvedere al disinquinamento di quelle aree, sostituendosi all'attuale proprietà inadempiente per la realizzazione dei lavori necessari e rivalendosi su di essa anche in termini di proprietà delle aree. Insomma che l'alternativa alla circonvallazione è una città più vivibile che si riappropria di territori preclusi da anni.

Siamo ancora in tempo, è ancora possibile, anche usando il regolamento del Recovery fund che consente ai paesi di sostituire un'opera con un'altra, ad abbandonare la scelta che i cittadini hanno bocciato nel dibattito pubblico chiedendo invece che i fondi europei siano usati davvero per la riconversione ecologica e non per opere che sono il suo esatto contrario.

Elio Bonfanti

Antonella Valer

Franco Tessadri

Lorenza Erlicher

Marco Cianci