

MOBILITÀ

Primi elementi sull'impatto dell'opera. L'ingegner Romeo: «Bassa o molto bassa interferenza sul 95% delle 222 sorgenti»

Sugli scavi dall'ex Scalo Filzi ad Acquaviva, interrimento e Nordus spazio di discussione pubblica nel Trento Lab

Nuova galleria ferroviaria Rfi garantisce sulle sorgenti

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Una doppia garanzia è uscita ieri sera dal webinar online (con poco meno di duecento presenti da remoto) proposto dalle Circostrizioni di Povo e Villazano sul grande progetto integrato di circoscrizione ferroviaria per le merci, interrimento della linea storica nel tratto cittadino e della Trento-Malé (Nordus). La prima, impegno politico preso dal sindaco **Franco Ianeselli** e dall'assessore alla rigenerazione urbana e mobilità, **Ezio Facchin**, è che da oggi in poi si giocherà a carte scoperte, per garantire il massimo coinvolgimento dei cittadini. La seconda, fornita dall'ingegner **Giuseppe Romeo** di Rfi-Rete ferroviaria italiana, responsabile del progetto ferroviario: per il 95% delle sorgenti c'è una classificazione da bassa a molto bassa interferenza con l'opera, la galleria naturale di 11 km tra l'ex Scalo Filzi a Trento Nord e Mattarello Sud (Acquaviva).

Quello dell'ingegner Romeo era l'intervento più atteso, perché alta è l'attenzione dopo l'avvio della ulteriore fase di sondaggi in via dei Valoni a Povo e forte (e legittima) la preoccupazione per l'impatto degli scavi sul sistema di acque sotterranee sotto la collina est. Il dirigente di Rfi ha fornito alcuni altri elementi. Ha spiegato che, una volta conclusa la fase dei sondaggi geognostici, «Rfi ultimerà il progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera e poi potrà partire l'iter autorizzato». La copertura media sarà di 120 metri e nel punto più basso la galleria sarà ad un livello pari a 150 metri sotto il piano campagna. «Stiamo facendo» ha aggiunto Romeo «i sondaggi per verificare il quadro geologico e idrogeologico fino a 230 me-



Il sedime della linea storica della ferrovia del Brennero che attraversa la città di Trento, tratto che sarà interrato (foto D. Sartori)

tri di profondità, con fori di 10 centimetri di diametro, con la tecnica del carotaggio continuo su cui poi fare le prove di impermeabilità, idrauliche e meccaniche».

L'attenzione di Rfi si è focalizzata sulle 222 sorgenti registrate dal servizio geologico della Provincia. «Il 90% di esse» ha riferito Romeo «ha portate inferiori ai 5 litri al secondo. Da qui, analizzando per ogni sorgente la distanza dal tunnel, la tipologia, la frattura e la permeabilità delle rocce e la profondità, il risultato di cui sopra della bassa e molto bassa interferenza. È la ragione per cui, per il lotto 3a della circoscrizione di Trento, si può proseguire, mentre, a

causa dell'impatto-interferenza con le sorgenti dello Zugna, si è per ora accantonato il lotto di Rovereto (va trovata un'alternativa).

C'è però un ulteriore elemento di garanzia messo sul tavolo del responsabile di Rfi: «Vogliamo mutuare per questo progetto le buone pratiche sperimentate per il lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena». Si tratta di 22 km in gran parte in galleria, per 65 km di opere in sotterraneo, in fase di appalto. «Li abbiamo attivato l'ascolto locale fino a sottoscrivere protocolli d'intesa su aspetti di dettaglio, relativi ai cantieri e a tutti i fattori ambientali: atmosfera, rumore, acque, suolo, paesaggio... Per ciascuno dei quali

definendo elementi di mitigazione e attività di monitoraggio ex ante, durante i lavori e post opera». Ieri, con il webinar, Romeo ha dato la piena disponibilità di Rfi a proseguire con l'attività di informazione, anche con focus specifici.

Il sindaco Ianeselli, aprendo l'incontro, ha ribadito: «Dobbiamo scegliere se subire i progetti del corridoio ferroviario o se far diventare il potenziamento della ferrovia un'occasione per ridisegnare la città dei prossimi cento anni». La scelta, ovviamente, è quella, come ha poi aggiunto l'ingegner Facchin, di raccogliere la sfida, di liberare, con l'interrimento, la città dal passaggio dei treni merci e dall'inquinamento del traffico

autostradale, avendo poi a disposizione «aree da destinare a funzioni urbane e un nuovo e moderno sistema di trasporto su ferro, che sarà integrato con quello su gomma e una ciclabilità messa a sistema». Facchin ha puntualizzato: «Il nostro problema non è realizzare gallerie, ma una nuova città, nell'ottica del piano di azione per l'energia sostenibile e il clima firmato dal sindaco». Che ha sua volta ha fornito la garanzia citata: «Intendiamo coinvolgere i cittadini, aprire uno spazio di discussione anche fisico nel Trento Lab di via Belenzani. La partecipazione è importante non solo per far comprendere la portata del progetto, ma anche per migliorarlo».

PRIME RISPOSTE

I sondaggi, la polizia e il confronto pubblico

Nel webinar, ieri, sono fiocate le prime domande, e sono arrivate le prime risposte. Che saranno ulteriormente precisate nei prossimi giorni. Il referente è l'ingegner **Giuliano Franzoi**, fresco dirigente del "Progetto mobilità e rigenerazione". C'è chi ha chiesto lumi sulla capacità della linea a doppio binario (da 210 a 230 treni/giorno). Chi, come **Greta Maria Rigon**, sullo studio di Via. «C'è una Via del 2009, da aggiornare» ha risposto l'assessore Facchin. Chi, ancora, ha chiesto: perché non allungare l'interrimento a sud fino al McDonald's? E Facchin: «Si aprirebbe uno scenario impegnativo dal punto di vista economico e progettuale». Altra domanda: perché la popolazione non è stata informata e il territorio militarizzato? Risposta del sindaco: «Per i lavori in via dei Valoni ho informato con lettera i residenti. La presenza della polizia è perché ci sono gruppi che vogliono impedire con ogni mezzo il progetto europeo. Diverso è il confronto democratico. Da domani ci saranno risposte più puntuali, il dialogo sarà costante».