

MATTARELLO

Fa discutere il progetto della circonvallazione ferroviaria dedicata alla linea merci che aggirerà la città di Trento

Si chiede alla giunta comunale di conoscere la collocazione dell'imbocco dell'opera e le dimensioni dell'area del cantiere

Acquaviva, dubbi sulla galleria La Circoscrizione "interroga"

**MARCO BRIDI**

Il consiglio di Circoscrizione ha approvato un'interrogazione indirizzata alla giunta avente ad oggetto il progetto della circonvallazione ferroviaria dedicata alla linea merci che by-passerà la città di Trento con una galleria a tre canne di circa dodici chilometri, il cui imbocco è previsto all'Acquaviva, ed ha chiesto di poter disporre di documentazione e risposte scritte e di avere un incontro illustrativo entro il prossimo 15 maggio.

Come si ricorderà, la video seduta effettuata il 24 marzo scorso con gli assessori Ezio Facchin e Monica Baggia, in attesa della definizione da parte della società di ingegneria Italferr Spa su incarico di Rfi Spa del progetto di fattibilità tecnico economica prevista entro il 30 aprile, si era rivelato interlocutorio – scrivono i consiglieri – «per la indeterminazione e/o la mancanza di informazioni precise su alcune richieste di base».

«A seguito delle valutazioni preliminari» elaborate dalla commissione Territorio e Ambiente «su quanto appreso in tale occasione e delle conseguenti preoccupazioni generate», il consiglio interroga la giunta per avere risposte «il più possibile esaurienti» circa la collocazione esatta dell'imbocco della galleria; le dimensioni dell'area



necessaria al cantiere per lo scavo e quanta parte di essa rimarrà dedicata in modo permanente per fabbricati di servizio, manutenzione e per la gestione delle emergenze; le problematiche legate alla presenza delle acque del sottosuolo, sorgenti e pozzi presenti nella zona interessata dal tracciato in galleria; la stima del quantita-

tivo di metri cubi del materiale di scavo che verrà estratto; le misure previste per la mitigazione degli effetti negativi esterni dei lavori; il piano di lavorazione e le modalità di trasporto del materiale verso i luoghi di destinazione; i tempi di attività del cantiere. In premessa i consiglieri chiedono perché sia stata abbandona-

ta l'ipotesi di tracciato in destra Valle dell'Adige per l'intero by-pass ferroviario di Trento e Rovereto, proposto inizialmente da Rfi e spostato dalla Pat in sinistra Valle dell'Adige, «ritenuto all'epoca più idoneo, ma ora in realtà rivelatosi molto più complesso del previsto»; e alla luce di quella scelta scrivono di «ritenere importante in

ogni caso che l'ipotesi di tracciato in destra Valle dell'Adige, dedicato all'Alta Capacità del trasporto merci, sia ripresa in considerazione per i molti vantaggi di cui beneficerebbe l'intero territorio urbanizzato di Trento». Sul documento – presentato dal presidente della commissione Fabrizio Dalprà – si è astenu-

to il consigliere della Lega Mario Bianco che si è detto favorevole all'attuale ipotesi di tracciato: posto che l'opera si farà – ha sostenuto – al consiglio non resta altro che chiedere che si intervenga per ridurre il più possibile i danni per il territorio e il consorzio umano e che il paese possa godere di adeguati risarcimenti.

Sopra, l'assessore comunale Ezio Facchin. A fianco l'area dell'Acquaviva dove potrebbe sbucare il nuovo percorso ferroviario. Proprio su questa area si concentra la maggior parte delle attenzioni di chi teme conseguenze per il futuro del territorio