

FERROVIA

Il Comune ha avviato con Rfi una verifica sulla parte del progetto di circonvallazione ferroviaria che interessa i terreni inquinati ex Sloi ed ex Carbochimica

Facchin: «Timori dell'opinione pubblica comprensibili e vogliamo affrontare il problema». Intanto spunta l'idea di attrezzare l'ultimo tratto di galleria artificiale

Una fermata tra le aree di Trento Nord

E una ciclopedonale collegherà via Maccani con via Brennero

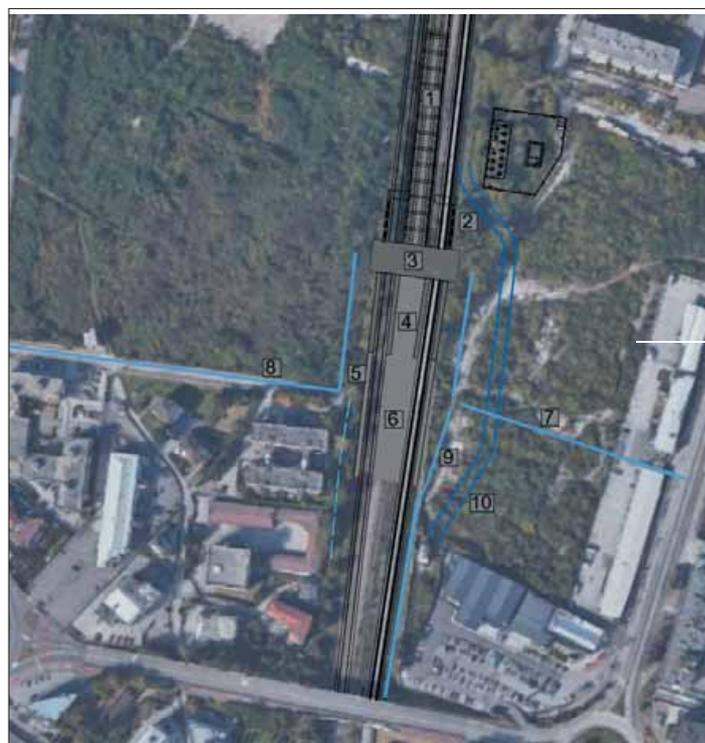
FRANCO GOTTARDI

Una fermata del treno a Trento Nord sarà posizionata proprio all'altezza delle aree inquinate ex Sloi e Carbochimica e sarà anche il luogo dove realizzare almeno a livello ciclopedonale un collegamento est-ovest tra via Brennero e via Maccani.

La novità è stata data ieri dall'assessore comunale alla mobilità Ezio Facchin che ha fornito, assieme all'architetto Giuliano Stelzer, alcune anticipazioni sugli approfondimenti avviati tra Comune e Rete Ferroviaria Italiana su una parte di progetto di circonvallazione ferroviaria che sta preoccupando molto l'opinione pubblica, quella riguardante il passaggio in trincea tra le due aree inquinate e l'utilizzo delle stesse per l'accumulo e il vaglio del materiale di scavo.

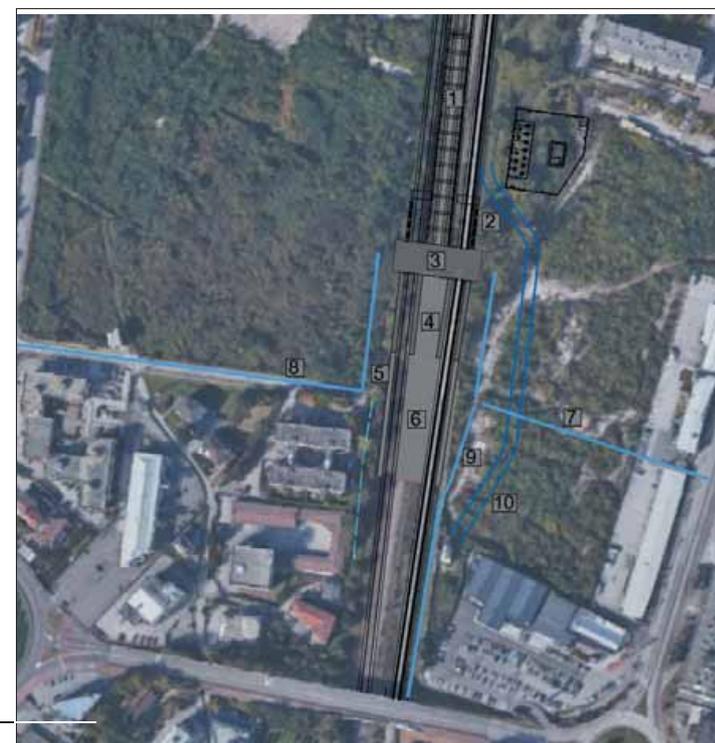
Le associazioni ambientaliste in particolare sono molto preoccupate per la scarsità di informazioni che riguardano quella parte di progetto, tanto da aver un esposto alla magistratura (vedi articolo qui a fianco) in cui chiedono il sequestro preventivo dei terreni inquinati prima che vengano toccati; il timore è che il solo scavo della porzione interessata dal progetto ferroviario possa creare un grave danno all'ambiente circostante. Contestano inoltre la scelta di coprire l'ex Sloi con un riporto di terreni "puliti" e utilizzare l'area durante i lavori per il vaglio del materiale di scavo anche con mezzi pesanti. Preoccupazioni che evidentemente il Comune non considera campate in aria e sulle quali ha avviato un approfondimento. La settimana scorsa l'assessore Facchin ha già incontrato i tecnici di Rfi. «I timori sono comprensibili - conferma - e nei prossimi mesi vedremo di dare un'impostazione corretta al problema». Anche l'architetto Stelzer, che sta seguendo la partita circonvallazione dal punto di vista tecnico, ricorda come quello in discussione finora sia un Progetto di fattibilità tecnico economica al quale dovranno seguire progetto definitivo ed esecutivo; come dire insomma che c'è tutto il tempo per approfondire e correggere il tiro se necessario.

Intanto una prima correzione di tiro ispirata dal Dibattito Pubblico e dalle pressioni del Comune riguarda il prolungamento a nord della rotatoria di Nassirya della galleria artificiale che coprirà i binari. Gli approfondimenti fatti dai progettisti di Italferr dicono che la copertura sarà allungata verso nord esattamente di 165 metri e i treni sbucheranno nuovamente a cielo aperto esattamente all'altezza dei terreni inquinati, con quelli merci ancora in trincea e in fase di risalita e gli altri già a "piano terra". L'ultimo tratto di co-



- 1 - Linea merci, tratto in trincea.
- 2 - Scala.
- 3 - Attraversamento.
- 4 - Marciapiedi coperti.
- 5 - Marciapiedi esterni.
- 6 - banchina centrale.
- 7 - Ciclopedonale verso via Brennero.
- 8 - Ciclopedonale verso via Maccani.
- 9 - Ciclabile da sud.
- 10 - Limite galleria artificiale progetto attuale

- 1 - Linea merci, tratto in trincea.
- 2 - Scala.
- 3 - Ascensori e accessi ai marciapiedi.
- 4 - Marciapiedi di attesa.
- 5 - Marciapiedi coperti.
- 6 - Banchina centrale.
- 7 - Ciclopedonale verso via Brennero.
- 8 - Ciclopedonale verso via Maccani.
- 9 - Ciclabile proveniente da sud



pertura dei binari a questo punto può essere attrezzato in maniera leggera ma sufficiente per realizzare proprio lì una fermata che potrà servire la Trento-Malè, in futuro trasformata qui nel NordS, il collegamento metropolitano cittadino, ma anche la linea del Brennero, nell'ipotesi di realizzare per alcuni treni una fermata alternativa o aggiuntiva alla stazione centrale, un po' come avverrà col recupero di quella di Mattarello.

La fermata di Trento Nord conterà inizialmente solo di una banchina centrale, tre marciapiedi e altrettanti ascensori. Il margine a nord della galleria artificiale sarà inoltre utilizzato per l'attraversamento dei binari lungo un percorso ciclopedonale che a est correrà lungo il confine meridionale dell'ex Sloi fino a via Maccani mentre verso ovest taglierà l'ultimo pezzo di ex Carbochimica per sbucare su via Brennero, a metà del lungo edificio che ospita una serie di attività commerciali.

Le modifiche al progetto dovrebbero rendere superflua la prevista realizzazione di un'ansa dove deviare il Laviosotto, anche questo considerato un vantaggio nell'incertezza delle tecniche da utilizzare per metter mano ai terreni inquinati. Facchin sottolinea poi come accanto e sopra ai binari arriverà fino a qui un'altra ciclopedonale che, lontana dai pericoli del traffico veicolare, unirà piazza Dante con Trento Nord.

AMBIENTALISTI Contestato il progetto Rfi: «Sottovaluta i pericoli»

Presentato l'esposto denuncia



Vanni Ceola (a sinistra) e Marco Cianci all'ingresso

Annunciato la settimana scorsa è stato depositato ieri mattina alle 10 presso la Procura della Repubblica l'esposto-denuncia presidiato da alcu-

ne associazioni ambientaliste che chiedono il sequestro preventivo dei terreni inquinati di Trento Nord. A portare in tribunale il documento sono stati gli avvocati Vanni Ceola e Marco Cianci in rappresentanza delle associazioni e dei comitati che lo hanno predisposto e sottoscritto, vale a dire Legambiente, Wwf, Mountain Wilderness, Gruppo 11 domande e Comitato No Tav.

L'esposto è legato al progetto di circonvallazione ferroviaria presentato da Rfi e ne contesta la parte che interferisce direttamente con i terreni ex Sloi ed ex Carbochimica. In particolare si rileva come l'intervento vada ad interferire con la prevista bonifica delle rogge, i cui lavori, oggi bloccati per problemi tecnici, non saranno conclusi al momento dell'apertura del cantiere ferroviario. Contestata anche l'entità stessa dell'intervento: secondo l'esposto i materiali

di scavo inquinati ammontano a 78mila metri cubi e non ai 9.300 indicati nel progetto Rfi. Le associazioni segnalano poi il concreto pericolo che lo scavo centrale, dove saranno collocati i binari in risalita verso la superficie, possa riempirsi d'acqua di falda che andrebbe ad inquinarsi. C'è poi il problema dello stoccaggio di materiale di scavo previsto sulla superficie dell'ex Sloi prima di essere inviato nei siti di smaltimento; l'esposto paventa il rischio che utilizzando in superficie macchinari pesanti possa essere alterato l'equilibrio dei terreni sottostanti facendo muovere verso l'esterno piombo e altre sostanze inquinanti. I presentatori dell'esposto contestano infine il costo stimato per l'intervento che sarebbe a loro giudizio molto più alto del previsto e tale da finire per rendere insostenibile la stessa circonvallazione ferroviaria.