

POVO

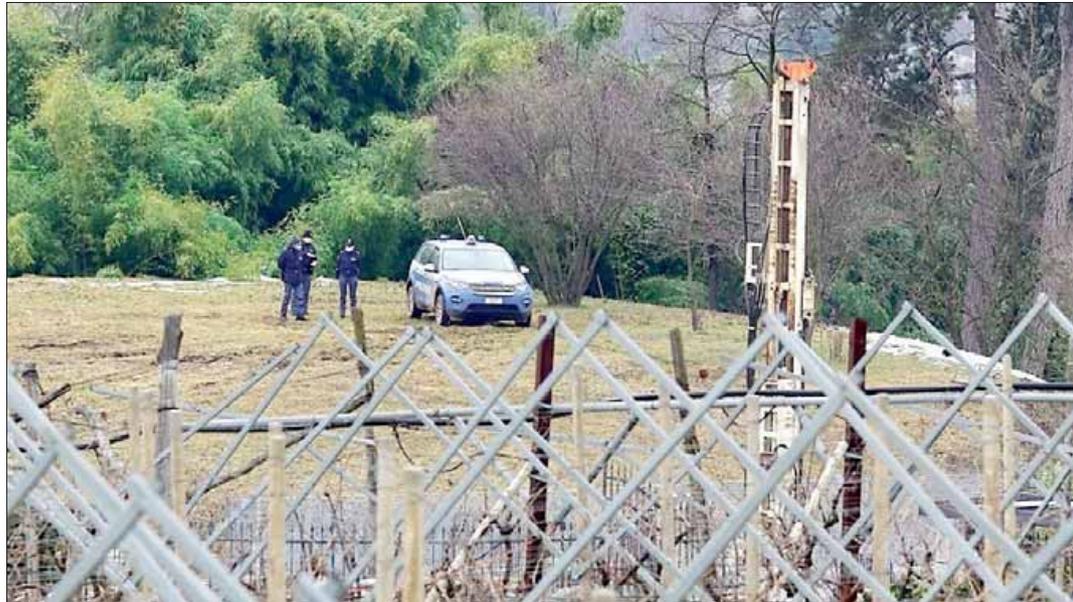
I cittadini dei sobborghi della collina, in ansia per i lavori che interesseranno la Marzola, hanno chiesto un incontro ai rappresentanti del Comune e ai tecnici del progetto

Tanti gli interrogativi e tante le spiegazioni fornite dagli esperti: non tutte le perplessità sono stata fugate, ma è emerso con chiarezza che i tempi sono molto stretti

Preoccupazione per il bypass, le risposte non tolgono i dubbi

PAOLO GIACOMONI

Sul bypass ferroviario non ci sono solo le rilevanti problematiche legate alle aree inquinate di Trento nord e all'abbattimento delle abitazioni nel quartiere di San Martino; gli oltre 10 chilometri di tunnel che corrono in larga parte sotto la fascia pedemontana della Marzola potrebbero produrre a loro volta altre criticità legate alla questione idrogeologica e non solo. Ecco perché le circoscrizioni collinari di Villazano e Povo hanno ritenuto di convocare mercoledì scorso un incontro (in remoto) con alcuni degli interlocutori che già da mesi su questo progetto hanno intrapreso un "tour de force" informativo in altre zone della città. Alla videoconferenza, coordinata dai due presidenti delle circoscrizioni Alessia Tarter (Villazano) e Sergio Casetti (Povo) hanno partecipato l'assessore comunale Ezio Facchin, Mauro Zambotto dirigente Servizio Geologico Pat, gli ingegneri Giuliano Franzoi e Giuliano Stelzer del Comune di Trento, l'ing. Massimo Negrioli tecnico Pat, l'ing. Damiano Beschin di Rfi (Rete Ferroviaria Italiana), l'ing. Marco Sciarra geologo di Italferr oltre ad altri tecnici e funzionari interessati al progetto. Un incontro (seguito online da oltre 50 partecipanti) che, come hanno sottolineato Tarter e Casetti nell'introduzione, si è reso necessario stante la preoccupazione delle due co-



Nel febbraio dell'anno scorso l'attività di trivellazione per i sondaggi di Rfi aveva già creato allarme in paese a Povo

munità rispetto al possibile impatto che un'opera di questo genere potrebbe avere sul territorio. In sostanza i chiarimenti richiesti si sono concentrati su tre questioni: l'impatto degli scavi sulle falde acquifere e sulle sorgenti; gli eventuali rischi nell'intaccare così pesantemente la "paleo frana" della Marzola e i possibili effetti derivanti dalle vibrazioni sia durante i lavori di realizzazione sia, soprattutto, ad opera ultimata con il transito continuo dei pesanti treni merci. Interrogativi a cui hanno cerca-

to di dare risposta amministratori e tecnici presenti anche attraverso la proiezione di alcune slide e l'interazione con i partecipanti all'incontro. L'introduzione dell'assessore Ezio Facchin è servita a inquadrare la questione con la sottolineatura che «si sta discutendo del progetto in assoluto più conosciuto del Trentino anche per merito di un'operazione informativa trasparente che ha coinvolto tutta la città». Evidente nel suo intervento la necessità di accelerare l'iter progettuale per poter beneficia-

re dei fondi stanziati nel Pnrr arrivando all'approvazione del progetto definitivo entro maggio. Gli ingegneri Franzoi (Comune) e Negrioli (Pat) e i più articolati interventi di Mauro Zambotto (Servizio Geologico Pat) e Damiano Beschin (Rfi) si sono invece concentrati sui quesiti esplicitamente richiesti dalle due circoscrizioni. Dal punto di vista idrogeologico confermato, sia dalle indagini geognostiche dirette che dai rilevamenti satellitari, lo "scorrimento lento" della fascia pedemontana della Marzola che si

muove verso valle di circa 4-7 millimetri all'anno: «uno scivolamento ininfluente per quanto riguarda il tunnel che è molto più in basso del "piede" del movimento franoso individuato poco a monte di San Rocco». Per le eventuali vibrazioni invece «gli spazi sono tali da far sì che la componente vibrazioni non costituisca una criticità. Infatti, l'opera si sviluppa sotto coperture elevate (superiori ai 50 metri) con una media tra i 100 e i 150 metri ed un picco di ben 240 m in corrispondenza del rilievo della Marzola. Inoltre per lo scavo delle gallerie si utilizzeranno contemporaneamente 4 frese, invece dell'esplosivo, con un carrello trasportatore del materiale il cui vantaggio consiste nella possibilità di installare in tempo reale il rivestimento definitivo dei tunnel». Riguardo sorgenti e falde acquifere presenti in gran numero nella zona (222 di cui un centinaio monitorate), sono 10 le sorgenti a rischio "medio" ma «la maggior parte delle sorgenti analizzate ricade attualmente in classe di interferenza da bassa a molto bassa che non risulterebbero interferire nello scavo di un'opera che si sviluppa nel substrato roccioso». Risposte che, aggiunte ai numerosi interventi in chat, non hanno diradato completamente i dubbi intorno al bypass per la circoscrizione ferroviaria ma che hanno avuto il "merito" di chiarire quanto poco spazio ci sia riguardo ripensamenti e modifiche sostanziali al progetto.