

FERROVIA

Nella riunione, ieri, del comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio del Corridoio del Brennero coinvolti anche i sindaci a nord e a sud del capoluogo

Nessun cenno ai sondaggi in profondità sotto gli attuali binari a Trento nord, chiesti dal Comune. Osservatorio sulla sicurezza e l'ambiente: 15 tecnici e budget di 400 mila euro

Bypass: passerà a 70 metri dalla frana

Tracciato sotto la Marzola I tecnici di Rfi assicurano

Ci sono una settantina di metri che dovrebbero far dormire sonni tranquilli quanto alla paleofrana della Marzola. Il dato è stato fornito ieri, nella riunione del Comitato tecnico-scientifico che fa da supporto all'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero, convocato per fare il punto sul progetto di circosollazione ferroviaria di Trento. Una riunione cui sono stati invitati anche i rappresentanti dei Comuni a nord e a sud del capoluogo. C'è interesse a capire, infatti, che ne sarà del prosieguo in direzione Bolzano e in direzione Verona, una volta che il contestato bypass di Trento in galleria sarà ultimato. C'erano i sindaci di San Michele all'Adige e di Giovo, **Clelia Sandri** e **Vittorio Stonfer**, e il presidente della Comunità Rotaliana Königberg, **Gianluca Tait**, per i territori a sud la sindaca di Volano **Maria Alessandra Furlini** e la vicesindaca di Besenello, **Roberta Rossi**. Per Rovereto è intervenuto il tecnico **Omar Consolini**. Per la Provincia, l'ingegner **Raffaele De Col** e l'ingegner **Massimo Negrioli**, direttore dell'Ufficio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e corridoi Ten-t, che ha introdotto e gestito gli interventi. Per il Comune, l'assessore alla mobilità **Ezio Facchin** e l'ingegner **Giuliano Franzoi**.

C'è stata una rapida illustrazione del discusso parere del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici che ha dato il *la*, come spiegato lunedì dalla Commissaria governativa della li-

nea Fortezza-Verona, **Paola Firmi**, all'avvio della fase di appalto.

Passaggio sotto la Marzola.

È stato questo Comitato speciale, ancora in dicembre (ma lo si è saputo solo di recente), a sollevare il problema dell'impatto del tracciato in galleria con la paleofrana della Marzola e con le sorgenti presenti, suggerendo a Rfi di adeguare il progetto andando più in profondità. In generale, dai tecnici di Rfi, tra cui l'ingegner **Giuseppe Romeo**, responsabile direzione investimenti area Nord-Est, è stato spiegato che ci sono una serie di prescrizioni che saranno obbligatoriamente messe in atto, alcune prima dell'avvio della procedura di gara (inizio novembre, ndr), altre prima dell'aggiudicazione della progettazione esecutiva e della realizzazione della grande opera i cui costi sono lievitati da **930 milioni** e **1,27 miliardi** di euro, altre ancora in fase esecutiva. È stata, per Rfi, la geologa **Martina Chiara Morandi** a spiegare che, sotto la Marzola, sono stati fatti sondaggi in profondità, sono stati installati degli inclinometri per valutare entità e modalità del movimento franoso e che, dalle verifiche fatte, il tracciato in galleria a doppia canna passa a circa 70 metri in profondità dalla zona critica. Che, quindi, non ci sarebbero problemi di conflitto tra paleofrana e gallerie. Quanto alle sorgenti, le analisi sono state fatte con il supporto del Politecnico di Milano ed il monitoraggio è continuo entro un raggio di 1,5 km dal



Il cantiere per la bonifica delle rogge (rio Lavisotto), primo e fino ad ora unico intervento (pubblico) sulle aree inquinate di Trento Nord. Il progetto di bypass ferroviario prevede lo spostamento del rio Lavisotto

tracciato.

Le rogge e le aree inquinate.

Per quanto riguarda l'impatto del bypass ferroviario con le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica di Trento nord, è stato spiegato che, da un lato, è stata analizzata tutta la documentazione della Provincia (quella a suo tempo predisposta dall'architetto **Alverio Camin**, ndr), dall'altro sono in corso i campionamenti e le verifiche, con la consulenza dell'Università di Roma Tor Vergata (specializzata in materia di falde e inquinamenti). Nessun cenno dei tecnici di Rfi alla recente richiesta, fatta dal Comune, di procedere non solo allo "scavo pilota" di 1,5

metri sulla fossa Armanelli e sul rio Lavisotto, ma anche sotto l'attuale tracciato ferroviario, fino a 10 metri: è qui, dove ci sarà lo scavo del nuovo tracciato, che serve capire quanto siano diffusi gli inquinanti (piombo tetraetile e idrocarburi), anche per valutare ex ante come intervenire in sicurezza coi lavori.

Osservatorio: 15 tecnici al lavoro.

Nulla è stato detto del prosieguo del tracciato a sud: è stato solo spiegato che Besenello non ha da temere e che le aree deposito di materiale previste sono di riserva e non è detto saranno utilizzate. Per il tracciato a nord, è stata ripresentata la vecchia ipotesi di collegamento:

da Salerno a Sorni in galleria, da qui un tratto a cielo aperto, quindi di nuovo in galleria fino a Lavis. È stato invece spiegato che è in corso di attivazione l'annunciato Osservatorio per la sicurezza e l'ambiente, voluto da Comune e Provincia, cui aderirà Rfi. Avrà funzioni di verifica, controllo e supporto alle strutture già deputate ad intervenire (ispettori del lavoro e Appa). Sarà formato da **15 membri** e avrà a disposizione un budget di **400 mila euro**. C'è solo da capire se avrà "poteri" reali o non sia solo una foglia di fico per garantire l'opinione pubblica preoccupata e scettica circa l'impatto dei lavori e del cantiere.

Do. S.