

GRANDI OPERE

La circonvallazione, rivendicano le Ferrovie, permetterà di ridurre l'inquinamento su gomma e migliorerà l'impatto rispetto al rumore dei treni merci di passaggio

Capping sui terreni inquinati, per tutelare gli operai e non peggiorare la situazione: si ripulisce solo sotto il sedime delle opere. Sorgenti da monitorare, canali da rettificare

Bypass, non c'è la bonifica all'ex Sloi

Terra, acqua, rifiuti e opportunità: l'analisi ambientale secondo Rfi

CHIARA ZOMER

Acqua e terra. Ma anche aria e rumore. E ancora rifiuti. La circonvallazione ferroviaria ed i lavori per realizzarla impatteranno in modo importante sull'ambiente cittadino. Impatteranno in termini di opportunità di soluzione dei problemi, rivendica Rfi. Ma non solo. Perché è sul fronte ambientale che ci sono alcune tra le preoccupazioni più forti. A partire dalla sorte delle sorgenti che innervano la Marzola, per finire con le incognite della corsa dei binari verso nord, quando il raddoppio toccherà i terreni ex Carbochimica e il cantiere insisterà sull'ex Sloi. E su questo, mentre nelle settimane scorse c'era chi ragionava di bonifica, il progetto di Rfi chiarisce un dettaglio: non ci sarà nessuna bonifica dell'area. Semmai - e se necessario - si bonificherà solo il sedime che interferirà direttamente con le opere da realizzare. Temi su cui si discuterà

Saranno oltre 2 milioni di metri cubi di materiale di scavo: 1,9 saranno riutilizzati e destinati a lavorazioni esterne

ampiamente, nei prossimi mesi. Per ora è nota solo l'analisi ambientale effettuata da Rfi, che rassicura. A partire dall'ampio fronte acqua: si metterà in campo un monitoraggio delle oltre 200 sorgenti, con le quali si prevede di non interferire.

Opportunità. Dal punto di vista ambientale la circonvallazione ferroviaria è un'opportunità - evidenzia Rfi nella sua analisi - Perché permette di spostare il traffico da gomma a rotaia in modo più massiccio di ora e perché risolve il tema dell'inquinamento acustico dovuto all'attuale linea, ora pesante per alcuni cittadini, a partire da chi vive in via Lavisotto, dove si attendono le barriere da anni. Se i treni finiranno in galleria, questo è il concetto, a fare da naturale barriera anti rumore ci sarà la montagna. **Terreni inquinati.** Si è parlato di bonifica, nelle settimane scorse. Tocca frenare gli entusiasmi: non si intende che si risolverà una delle peggiori bombe ambientali della città. Si bonificherà solo dove le opere interferiranno. Per capirsi: se ci sarà inquinamento sotto i nuovi binari. Che però correranno lungo gli attuali binari, sul perimetro esterno delle aree inquinate. È possibile siano "puliti". Altra cosa è il cantiere. Sull'ex Carbochimica sarà stoccato il materiale di

risultato, poi spostato all'ex Sloi attraverso un nastro meccanico e da lì inviato, su gomma, ai siti di smaltimento. Ma su questo Rfi è chiara: sulle aree di cantiere «si provvederà ad adottare le opportune misure di sicurezza per i lavoratori nonché ad operare misure di mitigazione che non pregiudichino lo stato qualitativo delle aree». Cosa significa in concreto lo spiega l'ingegner Raffaele De Col, che per la Provincia segue il progetto: «Per ora lavoriamo con il principio del capping». Che significa coprire perché, appunto, il cantiere non interferisca con il bubbone che c'è sotto. **Sorgenti e canali.** L'acqua è stata studiata da due punti di vista. Ci sono le 222 sorgenti della Marzola, che preoccupano molti. A Mattarello, soprattutto, che hanno presente cos'è accaduto l'ultima volta che si è bucata la montagna, per fare il depuratore dei Murazzi. È su questo fronte Rfi parla di «minimo rischio di alterazione degli equilibri idrogeologici». «Il tema tocca il tratto in galleria. Ma lì siamo a meno dieci dal piano campagna, ci alziamo di pochi metri, significa che la galleria resta più bassa delle sorgenti, che saranno monitorate - dice De Col - Per fare un esempio, con la galleria di Martignano ne avevamo tante, non hanno avuto conseguenze. Lo scavo con fresa è controllato. Semmai possiamo intercettare nuova acqua. Le previsioni dicono di no, ma evidentemente nessuno ha la certezza. In quel caso avremo una risorsa in più per la città. E c'è la tecnologia per avviare».

Poi c'è il tema canali: il Lavisotto e la rete di 130 chilometri tra fosse e canali, con 12 impianti idrovori a servizio della città di Trento. Si prevede di rettificare verso ovest il Lavisotto, nonché di modificare confluente e immissioni di altri canali, come la roggia Campotrentino, la fossa Malvasia, il canale Malvasia, la fossa Armanelli, la fossa Maestra di Mattarello, il Rio Scanupia. Interventi che, secondo Rfi, non inficeranno l'efficienza della rete. E nemmeno influiranno - questo lo studio - sui rischi esondazioni: quel che c'è resta, la circonvallazione ferroviaria non cambia il quadro. «Ma bisogna che chiariamo cosa vuol dire - evidenzia l'ingegner De Col - le pieche che abbiamo, vengono gestite dai canali e dai bacini. Ovvio che se ci fosse l'esondazione, come nel 1966, sarebbe diverso. Ma in quel caso temo che la chiusura della ferrovia sarebbe l'ultimo dei nostri problemi».

Materiale di scavo. Le frese - che lavoreranno 7 giorni su 7, 24 ore al giorno - dalla Marzola tireranno fuori qualche cosa come 2 milioni di metri cubi di materiale di scavo. Per la precisione 2.181.125 mc. Il grosso, secondo il progetto, verrà recuperato. Si calcola di riutilizzare circa 1,9 milioni mc da destinare all'uso esterno e 67 mila mc per uso interno. Il resto finirà in discarica.



Nella foto le aree ex Sloi e Carbochimica: lì passeranno i binari. E sarà stoccato il materiale di scavo

IL TRACCIATO

Ma gli spazi per modificare il progetto sono molto pochi

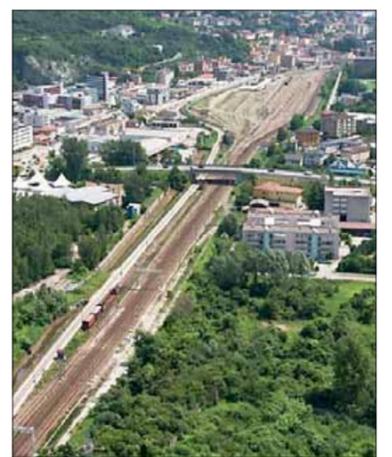
Il nodo: l'interramento a nord

Probabilmente sarà il tracciato a nord, quello su cui si discuterà di più. Perché è l'unico su cui si è fatta una formale proposta a Rfi, di modifica progettuale, anche se gli spazi per intervenire sembrano piuttosto stretti.

Il tema è l'interramento dei binari nel tratto di via Brennero. Lo chiede parte della città, non è attualmente previsto.

Il progetto di fattibilità, com'è noto, prevede di uscire dalla roccia a quota meno dieci metri dal livello di campagna, all'altezza dell'Acì e della cassa Rurale. Il tracciato passerà quindi sotto via Brennero, concluderà la curva verso nord e si raddrizzerà sullo scalo Filzi. Lì sarà realizzata la stazione provvisoria ipogea (per ora è previsto lo spazio per la futura realizzazione). Il tracciato in quel punto è ancora a meno 10 e lì

rimane per un chilometro circa, in trincea aperta. Questo fino alla rotatoria di via Caduti di Nassirya. A quel punto inizia a risalire di quota, per raggiungere il piano di campagna al Magnete. Da più parti si è chiesto di modificare questo tratto. La paura è quella di avere l'impatto dei treni merci in mezzo alla città, dall'ex scalo Filzi verso nord. Da qui la richiesta di interrare fino al Magnete. In attesa della risposta di Rfi, tuttavia, l'ingegner De Col rafferma un po' gli entusiasmi: «Comprensibile la richiesta, ma non è facile. Posso solo dire che l'attuale progetto, solo per quanto riguarda le quote esatte, per rendere tutto compatibile con le rogge, ha richiesto circa sei mesi di lavoro. Modificare non è così semplice». La richiesta, formale, della città, resta.



L'ex scalo Filzi con il tratto a nord della ferrovia

IL CONVEGNO

Mercoledì Confindustria propone un approfondimento

Industriali, confronto sul progetto

«Il Metaprogetto interprete del futuro della città». Questo il titolo del convegno che propone Confindustria mercoledì prossimo, allo scopo di approfondire il tema del bypass ferroviario e delle opportunità che porta con sé. Segno che il mondo industriale a quest'opera crede e vuole essere parte attiva per capire cosa accadrà sul territorio. «Per discutere dei metodi di lavoro utilizzati per l'impostazione e la realizzazione di progetti di grande rilevanza metteremo a confronto alcune importanti esperienze - spiega l'associazione - Per questo, abbiamo invitato diversi gruppi di progettazione a raccontarci la loro esperienza per poter confrontare realtà simili e acquisire la fiducia che molte delle sfide lanciate per la Trento del futuro potranno essere vinte».

Al convegno parteciperanno l'assessore Ezio Facchin e i componenti del gruppo di lavoro del progetto. Ma l'obiettivo è quello di allargare lo sguardo. E quindi si porteranno esempi di rigenerazione ur-



bana come strumento per riqualificare il territorio. L'obiettivo è mostrare come un'opera pubblica, se indirizzata verso un'idea di sviluppo, diventi opportunità. A discutere di questo saranno Silvia Furlan, Ceo di Net Engineering Spa, che parlerà del caso di Scalo Farini a Molano e di piazza dei 500 a Roma; Giovanni Mantovani, esperto nel settore dei trasporti, che proporrà una riflessione sul tram di Firenze; Enrico Nigris, professore all'università Roma Tre,

che illustrerà l'equilibrio economico del progetto Aereale di Bolzano; Umberto Lebruto, Ceo Fs Sistemi urbani delle Ferrovie dello Stato, che illustrerà il progetto di porta Romana a Milano. Tireranno le conclusioni il presidente di Confindustria Fausto Manzana e il sindaco Franco Ianeselli, mentre apriranno i lavori Enrico Zobebe, past president Confindustria, Mario Tonina, vicepresidente della Provincia e Alessandro Andreatta, ex sindaco di Trento.

LE OPERE

Molti saranno lontani dall'area di scavo sia a nord che a sud

I cantieri sul territorio saranno 17

È presto per capire tantissime cose, riguardo al progetto per la circonvallazione ferroviaria. Ma un dettaglio già si intuisce: il cantiere si prenderà, per qualche anno, tanta parte del paesaggio per come lo conosciamo. Perché non ci sono solo i due punti in cui le frese - a nord e a sud - scaveranno nella roccia in una sorta di corsa contro il tempo per non perdere i finanziamenti. Ci sono i cantieri. Al plurale perché un'opera come questa ha bisogno di numerosi punti d'appoggio. Quanti? Al momento nel progetto di fattibilità ne sono previsti 17.

Due saranno i cantieri base, che serviranno come alloggio delle maestranze (uno di 14 mila mq a Besenello, l'altro a Trento poco più piccolo).

Poi ci saranno quattro cantieri operativi, delle aree cioè caratterizzate dalla presenza delle attrezzature necessarie al lavoro. E qui gli spazi aumentano: due saranno a Trento (in tutto 80 mila mq) e due a Mattarello (uno di 46 mila mq e l'altro di 11 mila). Altri due saranno i cosiddetti cantieri armamento (uno a Trento di 27 mila mq e l'altro a Mattarello di 22 mila mq), che sono delle aree usate per la realizzazione della struttura ferroviaria e l'impiantistica tecnologica.

Poi ci sono le aree di stoccaggio temporaneo del materiale, in cui viene portato il materiale



di scavo prima dello smistamento verso le aziende di recupero: 4 in tutto (per complessivamente 140 mila metri quadrati). A tutto questo si aggiungeranno le due aree tecniche (una a Trento e una a Mattarello, 22 mila metri quadrati in tutto). Infine, tre siti, tutti a Mattarello, per il deposito terre: in tutto 105 mila metri quadrati. Si tratta della terra che viene scavata nei campi soggetti ad occupazione temporanea: la terra superficiale viene trasferita altrove, per poi essere riportata in loco al termine dei lavori, per permettere di recuperare il campo a coltivazione.