

Bypass, i timori di enti e cittadini: nel mirino ex Sloi e rischi geologici

Pronti i «quaderni». L'assessore Facchin: «Realizzeremo le visioni di Busquets»

La scheda

● Si è concluso il percorso partecipativo relativo alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento

● Si sono svolti 6 incontri pubblici, 11 tavoli tecnici, con circa 1.000 partecipanti online e offline e 53 contributi consegnati

● Il bypass, di cui in città si discute ormai da mesi, riguarda il tunnel di circa 12 chilometri che toglierà il passaggio dei treni dal capoluogo

● L'ingresso della galleria è previsto nella zona di via Brennero, mentre l'uscita sarà, a sud, nell'area di Mattarello

TRENTO Si è concluso alla mezzanotte di mercoledì — data e orario entro cui era possibile inviare contributi da parte dei cittadini — il percorso partecipativo del Dibattito pubblico iniziato il 6 dicembre e previsto dalla legge per la realizzazione di una grande opera pubblica come la circonvallazione di Trento: «Si sono svolti 6 incontri pubblici, 11 tavoli tecnici, con circa 1.000 partecipanti online e offline e 53 contributi consegnati».

Tante le criticità evidenziate, ma anche tante proposte di modifica progettuale: «Abbiamo ottenuto di poter ottimizzare alcune situazioni puntuali e risolvere questioni di sistema», commenta l'assessore Ezio Facchin. Che promette: «L'amministrazione comunale è impegnata nel realizzare entro il 2030 quanto immaginato e previsto da Busquets nel 2003». Gli fa eco il coordinatore del Dibattito pubblico Andrea Pillon, che ora dovrà depositare la sua relazione conclusiva entro il 3 febbraio, un documento che andrà sul tavolo della Conferenza dei servizi che avrà l'ultima parola sul progetto esecutivo: «Le posizioni critiche nei confronti dell'opera, così come le proposte alternative a cui il Dibattito ha dato spazio, saranno di grande supporto per valutare e migliorare il progetto».

Ma quali sono le critiche e le proposte, contenute all'interno dei «Quaderni degli attori» inviati da istituzioni, associazioni e cittadini? Ci sono le osservazioni di Italia Nostra, di Legambiente e del gruppo delle «11 domande». L'associazione di tutela paesaggistica è possibilista, non esprime contrarietà all'opera, ma sul tratto di Trento Nord avverte: «L'interramento della ferrovia sia prolungato sino alla tangenziale e si realizzi contestualmente la bonifica



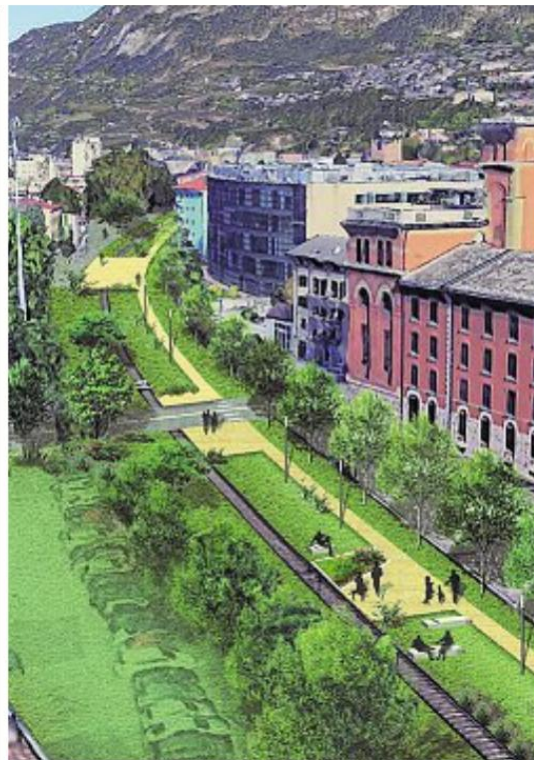
Italia nostra
L'interramento della ferrovia sia prolungato sino alla tangenziale e si realizzi insieme la bonifica dei siti inquinati



Sardagna
Servono chiarimenti su un possibile coinvolgimento dell'area dell'ex discarica di proprietà della Sativa



Coldiretti
Il progetto è stato eseguito con un numero di verifiche in situ ridotte, che lasciano adito a dubbi importanti



Nuova immagine Il capoluogo senza la frattura della ferrovia

dei siti inquinati di ex Sloi e Carbochimica attraversati dalla ferrovia». Per nulla possibilista l'associazione ambientalista, che chiede invece di «fermare l'iter di approvazione dell'attuale progetto dell'opera». Boccia il progetto su tutta la linea il gruppo che si batte per l'«opzione zero»: un documentato intervento che smonta pezzo per pezzo il progetto di Rfi, per proporre di usare la linea esistente — eventualmente potenziandola — per spostare le merci da gomma a ferro.

Sulla grande opera si sono espressi anche i comitati di quartiere: Mattarello Attiva, attraverso Clara Lunardelli, ri-

tiene la circonvallazione «un sacrificio richiesto a tutti i cittadini del capoluogo e dei sobborghi, ai quali non è stata data parola in merito». La sua realizzazione, prosegue, sarebbe «estremamente dannosa per le persone e per l'ambiente». Anche Sardagna dice la sua, con il comitato contro la discarica che mette le mani avanti: «Si chiedono chiarimenti in ordine a un possibile coinvolgimento dell'area dell'ex discarica di proprietà della Sativa Srl con particolare riferimento alla strategia di gestione dei materiali di risulta». Anche le circoscrizioni inviano i loro «quaderni». Quella di Gardolo: «Il bypass

ferroviario deve affrontare e risolvere i problemi legati al transito dei treni sul territorio della circoscrizione, intervenendo da subito almeno fino allo scalo di Roncafort». E quella del Centro storico, che riporta le deliberazioni del consiglio circoscrizionale che chiedono di valutare l'opzione in Destra Adige, di prolungare l'interramento a nord o di preferire la soluzione parietale che bypassa la città, di occuparsi dei disagi dei cantieri, dell'abbattimento delle case, dei rumori.

Interviene anche Coldiretti, come tanti cittadini preoccupati per il futuro dei terreni agricoli interessati dal passaggio del tracciato e usati come cantieri, ma soprattutto dal possibile sacrificio delle tante sorgenti presenti a Mattarello: «Il progetto è stato eseguito con un numero di verifiche in situ estremamente ridotte, che lasciano adito a dubbi importanti sull'affidabilità delle previsioni. I nuovi sondaggi in corso portano a confermare la necessità di acquisire una migliore conoscenza dell'aspetto geologico, idraulico ed idrogeologico». Leggendo i 53 contributi presentati, le criticità si concentrano soprattutto sui nodi già evidenziati: la delicatezza idrogeologica della zona di Acquaviva, lì dove partirà la galleria che sbucherà a San Martino; la pericolosità di Sloi e Carbochimica, su cui passerà la linea; l'abbattimento delle case su via Brennero; il quadruplicamento della linea a Trento Nord che aggraverà la ferita tra est e ovest. Tra le proposte anche quella della soluzione in destra Adige della Rete dei Cittadini: «Se viene considerata questa opzione tutte queste criticità saranno evitate», spiegano nei loro «quaderni».

Donatello Baldo

© RIPRODUZIONE RISERVATA