



Bypass ferroviario | Allo sprint finale le offerte presentate dalle quattro cordate di imprese Gara da 1 miliardo, aperte le buste L'Acì traslocherà in via Lunelli

di **Francesco Terreri**

Le buste della maxi gara da 977 milioni di euro per realizzare la circonvallazione ferroviaria di Trento sono state aperte e le valutazioni della commissione di gara sono quasi concluse. Entro pochi giorni Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) potrebbe annunciare l'aggiudicazione tra le quattro cordate che hanno concorso all'appalto: Webuild, l'ex Salini-Impregilo, con Ghelli, Seli Overseas e le trentine Collini Lavori e Sws; il Consorzio stabile Sis di Torino; il Consorzio Eterea, cioè Itinera di Astm (Gavio) e Vianini Lavori del gruppo Caltagirone, con la Salcef di Roma; la Pizzarotti di Parma con la società quotata Saipem che fa capo a Eni e Cassa Depositi e Prestiti. Nel frattempo filtra la notizia che quasi tutti i residenti della zona di San Martino interessati agli espropri per far posto al cantiere avrebbero raggiunto l'accordo. I casi rimanenti, due o tre, potrebbero essere risolti entro un paio di giorni. Gli edifici, secondo la tabella di marcia, dovrebbero essere demoliti già a marzo. L'attuale sede di via Brennero dell'Acì, Automobile Club d'Italia, sarà invece rasa al suolo entro giugno. La nuova collocazione per l'Acì è stata trovata: l'accordo prevede che si sposti a Trento nord, in via Lunelli, nell'edificio di proprietà dell'Arcidiocesi che oggi ospita il Cinformi, a fianco della chiesa di Centochiavi. Sono previsti lavori per 7-8 milioni di euro. Intanto infuria la polemica politica, dopo che Fratelli d'Italia ha preso le distanze dal tracciato scelto per il bypass, anche se non dall'opera in quanto tale, beccandosi la reprimenda della Lega. «La posizione di Fratelli d'Italia è chiara fin dal settembre 2021, quando è iniziato il dibattito pubblico sull'opera ferroviaria di Trento - sostengono il gruppo consiliare provinciale di Fdi e il gruppo Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale del Comune di Trento - Nessuna contrarietà alla circonvallazione ferroviaria di Trento di per sé, vi sono tuttavia delle perplessità circa il progetto attuale. Sia i membri del gruppo consiliare provinciale che i consiglieri comunali di Trento hanno sempre seguito il tema con attenzione, partecipando ai numerosi cortei organizzati dai cittadini e dai gruppi spontanei che radunano coloro che vogliono maggiore chiarezza attorno ad un progetto fin troppo nebuloso, organizzando gazebo e raccolte firme, presenziando agli incontri pubblici che si

sono svolti sul territorio, presentando numerosi atti pubblici, interrogazioni, domande di attualità, per non parlare delle conferenze stampa realizzate sul tema nelle quali si è sempre evidenziata la possibilità di realizzare l'opera con un tracciato alternativo ritenuto più sostenibile, che sarebbe in grado di salvaguardare la realizzazione di un'opera di notevole importanza per il futuro sviluppo della città di Trento e del Trentino nel suo complesso, contemperando la stessa con la necessità di garantire la salute e gli interessi dei nostri cittadini e la salvaguardia dell'ambiente». I timori maggiori riguardano le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica, in mezzo alle quali passerà la ferrovia. Le diverse organizzazioni critiche chiedono da tempo che prima di iniziare i lavori si controlli l'inquinamento dei terreni toccati dall'opera. Martedì prossimo 24 gennaio il consiglio della Circoscrizione Centro storico Piedicastello, presieduto

■ **A San Martino quasi tutti avrebbero aderito all'accordo sull'esproprio**
■ **Infuria la polemica politica dopo il no di Fratelli d'Italia**
■ **Martedì documento della Circoscrizione sul rischio inquinamento**

da **Claudio Geat**, discuterà il documento «Circonvallazione ferroviaria: problematiche di sicurezza per scavo limitrofo ai Sin (Sito di interesse nazionale ndr)» da trasmettere in Comune. Sul tema interviene anche la consigliera provinciale di Europa Verde **Lucia Coppola**. «Il Tar del Lazio ha bocciato il ricorso presentato da 23 cittadini trentini, assieme al Sindacato di base multicategoriale, contro l'iter di realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento. La Provincia e il Comune di Trento, che dovrebbero garantire la tutela della salute pubblica, dell'ambiente ed evitare sperpero di denaro che potrebbe essere destinato a dare al Paese una svolta ecologica per

risanare situazioni di sofferenza ambientale, sembrano non volere riconoscere come gravissime le criticità del progetto. Un progetto la cui realizzazione necessita della demolizione di 11 case, penetra nella montagna in località Pietrastretta, caratterizzata da lastre sottili di pietra che scivolano una sull'altra, investe una zona ove vi sono diverse costruzioni abitative e dove gli abitanti per alcuni anni saranno interessati dal rumore e dalle vibrazioni provocate dai lavori. Ma subiranno anche in seguito i disagi per il rumore del passaggio di un treno ogni cinque minuti».

«Poi - prosegue Coppola - si sottopassa il letto del torrente Fersina e si incontra la paleofrana che caratterizza il monte Marzola, si sottopassa il torrente Salè, vengono interessate circa 220 sorgenti per uscire, dopo l'abitato di Mattarello, in località Acquaviva, proseguendo per la campagna e occupando prezioso terreno agricolo. Ma quello che fa ancora più paura è l'attraversamento delle delicatissime aree inquinate della Carbochimica e della Sloi che hanno lasciato in eredità inquinamento da piombo totale, piombo organico, piombo tetraetile e mercurio. Sono quarant'anni che si sostiene che il sito inquinato della ex Carbochimica, e soprattutto della ex Sloi, debba essere risanato e messo in sicurezza globalmente. Non possiamo delegare gli ingegneri ferroviari di Rfi. Ne va della sicurezza dell'ambiente e ancor più di quella dei cittadini e cittadine. Gli abitanti di questa città e le vittime causate da quella che, non per nulla, è stata denominata "fabbrica della morte" meriterebbero finalmente un risanamento delle aree di Trento nord». La Rete dei Cittadini, ricorda Coppola, ha presentato un progetto che prevede la realizzazione del bypass ferroviario sulla destra Adige. «Il progetto è meno impattante di quello in sinistra Adige. Certo, attraversa alcune aree agricole vocate a viticoltura pregiata e si dovrà superare l'Adige. Ma almeno la salute e l'incolumità dei cittadini sarà preservata. Il tempo imposto dal Pnrr stringe ma nello stesso tempo incombe un serio pericolo di disastro ambientale. In attesa dell'esito del ricorso previsto per maggio, si proceda con l'Osservatorio per la sicurezza e l'ambiente annunciato dal Comune, a cui i comitati chiedono di partecipare con un tecnico, essendo un organismo di garanzia. Stupisce sempre la chiusura a fronte di soluzioni alternative più fattibili e sostenibili».