

Primo piano

«Le aree sono inquinate, prima la bonifica»

«Le criticità rimangono tutte, a partire dall'inquinamento dei terreni tra ex Sloi ed ex Carbochimica dove dovrebbe passare la nuova ferrovia». **Claudio Geat** è il combattivo presidente della Circonscrizione Centro storico Piedicastello - «ma la Circonscrizione è compatta in queste critiche» - e ci tiene a sottolineare di non essere un No Tav, un oppositore a priori delle grandi opere ferroviarie. «Ci avevano detto che la circonvallazione serviva a togliere rumore, vibrazioni e merci pericolose dai centri abitati. Così non è. Ma se completassero l'opera tra Verona e Monaco lasciando la ferrovia fuori dai centri abitati, andrebbe benissimo».

L'aggiudicazione della gara da oltre 900 milioni di euro per progettare ed eseguire i lavori del bypass, secondo Geat, «non cambia nulla. Anzi, sono un po' in ritardo sui tempi previsti». Il ritardo potrebbe aumentare se ci fosse la conferma che lo scavo per la ferrovia muoverebbe terreno inquinato, con gravi rischi nello spostamento. «Devono fare prima la bonifica, solo poi potrebbero realizzare l'opera se ci fossero ancora i tempi».

«Abbiamo chiesto le analisi sui terreni sotto l'attuale sede ferroviaria, ora ci sono le risorse per farle». Geat si riferisce all'ormai famoso emendamento delle deputate **Sara Ferrari** e **Vanessa Cattol** che ha stanziato 2 milioni di euro per queste analisi. «Ci aspettiamo che Provincia e Comune chiedano queste indagini per evidenti ragioni di prudenza».

«Finora hanno fatto le analisi con una buchetta nella fossa Romanelli. I risultati non sono noti». Al Comune di Trento, le Ferrovie e l'Appa, l'Agenzia provinciale per l'ambiente, hanno detto che risulterebbe materiale trattabile come rifiuto speciale ma non pericoloso, ma i dettagli delle analisi non sono stati presentati. «In ogni caso - osserva Geat - l'analisi è stata fatta due-tre metri sotto la superficie. Ma gli inquinanti per la maggior parte si estendono fino a otto metri». Il presidente della Circonscrizione ricorda che «la bonifica delle rogge era prevista in quattro lotti: il primo dello strato superficiale, il secondo del tombinato sotto la città, il terzo dell'Adigetto e il quarto degli strati profondi».

«Nel Lavisotto, che si trova dal lato ex Carbochimica rispetto alla ferrovia, hanno trovato tracce di piombo tetraetile» cioè dell'inquinante principale nell'area ex Sloi. Significa, sottolinea Geat, che l'inquinamento sotto la ferrovia è certo. «Gli inquinanti non rispettano i confini catastali. Se il piombo è passato da una parte all'altra significa che sotto le aree ferroviarie qualcosa c'è». Una striscia di Sloi e Carbochimica, che tra l'altro deve essere espropriata ai proprietari con tutte le incognite sul valore, e l'area centrale saranno toccate dai lavori. «Ma se c'è la conferma dell'inquinamento, prima bisogna fare la bonifica, disinquinare, anche se comporta una ingente spesa in più e tempi più lunghi».

Insomma Rete Ferroviaria Italiana e gli aggiudicatari dell'appalto per il bypass non potranno procedere come se niente fosse. Ma l'opera è finanziata dal Pnrr, il Piano di ripresa e resilienza che richiede scadenze rigide. L'inquinamento delle aree di Trento nord potrebbe essere l'ostacolo principale alla realizzazione della circonvallazione, almeno nella sua versione attuale.

F. Ter.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Con la Galleria Trento, cantiere da 1.000 addetti, Webuild e soci portano a 4 miliardi e mezzo le opere aggiudicate fra Tunnel del Brennero e tratte di accesso Quasi 300 le aziende regionali al lavoro

di **Francesco Terreri**

Nel maxi appalto da quasi 1 miliardo di euro per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, 13 chilometri quasi tutti in galleria con un cantiere da 1.000 posti di lavoro tra diretti e indiretti, le aziende trentine avranno lavori e forniture per oltre 100 milioni. **Collini Lavori**, la maggiore azienda di costruzioni provinciale con 82 milioni di ricavi 2021 e 45 addetti fissi, partecipa per il 10% al consorzio che si è aggiudicato la gara, guidato dal colosso Webuild, la ex Salini Impregilo. La quota di lavori di Collini supera quindi i 90 milioni. **Sws Engineering**, la società di ingegneria guidata da Paolo Mazzalai, oggi nel gruppo francese Systra, con 160 addetti di cui 86 a Mattarello e 31 milioni di ricavi 2021, curerà la progettazione esecutiva che in tutto vale quasi 21 milioni. Poi ci saranno le forniture di calcestruzzo, inerti e altri materiali che con molta probabilità andranno ad aziende del territorio. Peralto, 287 imprese del Trentino Alto Adige su un totale di 918 sono già impegnate come fornitori o subfornitori nei lavori assegnati a Webuild per il Tunnel di base del Brennero, a cui è collegato il quadruplicamento dell'alta velocità Fortezza-Verona e



Ai trentini oltre 100 milioni

Maxi appalto bypass: Collini prenota 90 milioni, Sws

quindi la circonvallazione di Trento. Si tratta dei cantieri dei lotti Mules 2-3 e sottoattraversamento Isarco sul versante italiano, Gola del Sill-Pfons e Tulfes-Pfons, quest'ultimo completato, sul versante austriaco, nonché la tratta di accesso Fortezza-Ponte Gardena. In particolare, Collini è nella cordata del sottoattraversamento Isarco mentre Sws ha lavorato alla progettazione di Mules 2-3 e di Fortezza-Ponte Gardena. In tutto, un portafoglio da 3 miliardi e mezzo di euro, che ora, col bypass di Trento, sfiora i 4 miliardi e mezzo. L'appalto complessivo della circonvallazione vale 977,6

In alto un rendering di Rfi che mostra una simulazione di come potrebbe diventare il tratto in cui ora passa la ferrovia dopo l'interramento e il tanto agognato metaprogetto

milioni. Il valore soggetto a ribasso, un ribasso limitato perché l'offerta economica ha pesato solo per il 20% sul risultato della gara, è pari a 934,6 milioni, mentre 43 milioni sono gli oneri per la sicurezza. Del valore aggiudicato, 20,9 milioni sono le spese per la progettazione esecutiva e 913,7 milioni per i lavori. Il consorzio vincente è guidato da Webuild col 55% delle quote, di cui il 4% alla controllata **Seli Overseas**. L'azienda romana **Ghella** ha il 35%, **Collini**, come detto, il 10%. Il lotto 3A delle tratte di accesso al Brennero è stato inserito tra i progetti finanziati dal Piano nazionale di ripresa

(Pnrr) perché ritenuto strategico per il potenziamento della mobilità sostenibile, con il trasferimento di parte del trasporto merci dalla strada alla rotaia e la riduzione delle emissioni di anidride carbonica (Co2) di oltre 65 mila tonnellate l'anno. La cordata vincitrice ha otto mesi per la progettazione esecutiva: Sws dovrà lavorare intensamente. Il progetto prevede la realizzazione di una galleria sotto la collina, la Galleria Trento, di 10,6 chilometri di lunghezza e di due brevi tratte in superficie a Mattarello e a Trento nord in affiancamento alla linea

La Trento del futuro con l'interramento della ferrovia



Via Brennero La sistemazione dell'area accanto alla linea ferroviaria all'altezza di via Brennero



Ex Sit L'area t



Nei mesi del cantiere sono previsti più di 200 veicoli al giorno in uscita e 70-80 in entrata



Uno degli elementi che spaventa di più i residenti del quartiere è il movimento dei mezzi pesanti da e per il cantiere. In tutto sono previsti almeno 300 camion al giorno per trasportare il materiale di scavo

Le talpe in azione saranno quattro per accelerare i tempi del cantiere



Entreranno in azione quattro talpe meccaniche, due per ogni canna della doppia galleria. Due partiranno dall'Acquaviva e due dalla zona di via Brennero. Questo permetterà di dimezzare i tempi

È stato raggiunto l'accordo con tutti i 40 proprietari che verranno espropriati



I lavori partiranno già a fine marzo per allestire i cantieri all'entrata e all'uscita delle due canne del bypass. Lo scavo vero e proprio con le talpe inizierà, invece, nel 2024 e dovrebbe terminare in poco più di due anni

oni di lavori

s nei 21 della progettazione

ferroviaria esistente. Per scavare la Galleria Trento saranno impiegate 4 talpe meccaniche, che affronteranno lo scavo due da sud in direzione nord e due da nord in direzione sud. La tecnologia impiegata permetterà di avanzare con gli scavi di circa 15-20 metri al giorno, accorciando i tempi di realizzazione dell'opera. Tutto questo però non partirà prima di fine anno perché occorre aspettare la progettazione esecutiva. Invece da marzo salvo ritardi, cominceranno i lavori per le opere anticipate. Sono stati completati gli accordi con proprietari e affittuari degli

immobili del quartiere San Martino, 40 tra abitazioni e negozi, che verranno abbattuti. In quella zona, come a sud in località Acquaviva, verrà realizzato l'ingresso del bypass, cioè la galleria artificiale dove saranno collocati macchinari e frese per realizzare il tunnel. Dovrà essere provvisoriamente deviata la viabilità ordinaria su via Brennero e a Mattarello. In attesa di spostare i trasporti sul treno, inoltre, nei mesi del cantiere sono previsti più di 200 veicoli al giorno in uscita e 70-80 in entrata soprattutto per movimentare i materiali scavati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ra l'ex Sit e il fiume Adige



Fuori dal tunnel L'uscita della linea dalla galleria davanti al negozio Pittarello

Comune | Discussione fino a tarda serata in consiglio

Piano mobilità sostenibile ok al monitoraggio annuale



Assessore Ezio Facchin ieri sera ha risposto alle contestazioni sul Pums in Consiglio comunale

È proseguita fino a tarda serata ieri la discussione del Consiglio comunale di Trento sul Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums). Salvo intoppi, era in programma anche l'approvazione da parte della maggioranza. L'opposizione aveva già dichiarato di votare contro, ma contava di far passare cinque emendamenti. Era da oltre altri dieci anni che il piano della mobilità non veniva aggiornato. Quello proposto dall'amministrazione del sindaco Ianeselli risponde a tutta una serie di direttive europee e a cambiare il paradigma della mobilità: semplificando,



“ Vogliamo cambiare il paradigma dello spostamento delle persone L'assessore Facchin

meno auto, più bici, autobus e pedoni. In particolare, punta a guadagnare 10-14 punti percentuali a favore della mobilità sostenibile entro dieci anni. Complessivamente sommando tutti gli interventi previsti, per raggiungere questo obiettivo sono stati calcolati circa 2,5 miliardi di investimenti, compresa l'opera del bypass, cioè l'interramento della ferrovia. Il testo del Pums è rimasto sostanzialmente invariato. Il centrodestra aveva presentato una trentina di emendamenti. Di questi, in serata i consiglieri di Trento Unita con Merler, Fratelli d'Italia e Lega puntavano sull'accordo su cinque modifiche. In primis, sulla proposta che impegna la giunta a redigere un report sullo stato di avanzamento del Piano ogni 12 mesi (non più 6) e una nota informativa ogni 6 mesi, con gli interventi già realizzati e quelli previsti a breve termine. Un altro emendamento simile riguarda una relazione semestrale relativa alle politiche della sosta: dall'eliminazione dei parcheggi all'estensione della zona a traffico limitato (Ztl). Il terzo chiedeva l'anticipazione dallo scenario a medio-lungo termine 2031-2032 a quello a breve termine 2026-2027 dell'opera di modifica dello svincolo «spaghetтата»

con l'introduzione di una grande rotatoria. Il quarto, invece, riguarda lo slittamento del percorso pedonale assistito per Mesiano allo scenario medio-lungo termine. E infine il quinto mirava ad anticipare la realizzazione di un parcheggio di 400 posti nell'area Camper. «Abbiamo svolto il nostro ruolo di miglioramento del piano soprattutto di futuro diritto di verifica e di controllo dell'attuazione dello stesso, potendoci quindi anche opporre con le opportune azioni in caso di un'applicazione estremistica e non condivisa delle azioni», afferma il consigliere di centrodestra Trento Unita Andrea Merler. Il consigliere di Fratelli d'Italia Giuseppe Urbani si è soffermato sulla necessità «di accelerare i tempi nella realizzazione dei parcheggi pertinenziali». L'assessore alla transizione ecologica Ezio Facchin ha ribadito come l'impostazione del Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums) sia quella di cambiare radicalmente il sistema della mobilità che attualmente caratterizza la città di Trento: non si tratta quindi di una lotta ideologica contro le auto, come sostiene il centrodestra, ma di una battaglia verso la sostenibilità.

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA