

FERROVIA

L'assessore rassicura sul monitoraggio del grande cantiere, nonostante la mancata trasparenza di Rfi che non fornisce dati su ribassi d'asta e analisi degli inquinanti

Meno di mille operai all'opera. «Tre preoccupazioni: siti inquinati, San Martino e falde di Acquaviva. Ma vigilerà l'Osservatorio. Se serve, ci saranno ulteriori prescrizioni»

«È l'opera più monitorata di tutte»

Facchin: prima urgenza spostare la Trento-Malé

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

«Il primo intervento sarà lo spostamento della Trento-Malé» dice l'ingegner Ezio Facchin. All'indomani dell'aggiudicazione dei lavori (934 milioni di euro) della circoscrizione ferroviaria di Trento al raggruppamento di imprese guidato da Webuild (51% del consorzio) e partecipato da Ghella (35%), la trentina Collini Lavori (10%) e Seil Overseas (4%), dello stesso gruppo Webuild, l'assessore comunale alla mobilità e alla transizione ecologica rassicura: «Nessun'altra opera, in Trentino, è stata sviscerata, illustrata e monitorata come questa».

Assessore Facchin, Rfi ha raggiunto l'accordo con tutti i proprietari di immobili da abbattere in San Martino, che dovranno essere liberati consegnati entro il 10 marzo. Quale sarà il primo intervento?

«Il lavoro più urgente è lo spostamento della Trento-Malé per poter realizzare la *chicane* della statale in via Brennero».

Ci sarà subito un'interruzione delle linee ferroviarie?

«No. Sarà costruita una linea alternativa, spostata sullo spazio in zona ex Filzi. Ci sarà solo un'interruzione puntuale per raccordare il nuovo tracciato provvisorio agli attuali binari».

Quando sarà avviato l'abbattimento degli edifici espropriati?

«Non posso dirlo. Questo fa parte del progetto dell'opera, cioè dell'offerta tecnico-economica, che noi non conosciamo. Quando Rfi la svelerà, potremo valutare il tutto. Noi, però, abbiamo già messo le mani avanti».

Come?

Con il protocollo di cantiere che Rfi ha firmato e che fa parte del capitolato di gara».

Cosa prevede?

«Dà indicazioni su numero camion, tipologia dei mezzi, polveri, orari di servizio... Lo abbiamo mutuato da quello utilizzato per il primo lotto della Fortezza-Ponte Gardena. È a garanzia della vivibilità del territorio. E su questo strumento si innesta l'attività dell'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza del lavoro, che dovrà monitorare l'applicazione del protocollo per il cantiere».

Il manager Stefano Robol è il coordinatore dell'Osservatorio. Quando saranno nominati i due rappresentanti, di Comune e Provincia, che lo affiancheranno?

«A breve».

Per il Comune sarà l'ingegner Giu-



Ezio Facchin, assessore alla mobilità



La ferrovia tra via Urterveger e via Maccani, dove sarà realizzato lo scavo in trincea per i nuovi binari, con i capannoni che in parte saranno abbattuti (foto Coser)

liano Franzoi?

«Sì, basta formalizzare la decisione».

E per la Provincia l'ingegner Massimo Negriolli?

«Mi pare di sì, ma la decisione non spetta a me».

Quando sarà operativo l'Osservatorio?

«Entro il mese».

Presso il laboratorio Trento Lab?

«Per i rapporti con l'esterno sì, mentre la sede operativa sarà in via Alfieri, presso l'assessorato. Quello che conta è la terzietà dell'Osservatorio. Non abbiamo scelto degli incapaci! Robol non è un ingegnere, e questo è un vantaggio per garantire imparzialità, autonomia ed efficacia del lavoro dell'Osservatorio».

Sulla procedura, assessore, non c'è trasparenza. Rfi non comunica i ribassi d'asta, né i nomi dei progettisti, come Sws Engineering e Pro Iter. Perché tutta questa reticenza?

«Rfi ha questa procedura, attivata con il Pnrr. Sono procedimenti blindati per la gara a tutela dal rischio ricorsi».

Sarà, ma i cittadini vorrebbero capire e saperne di più.

«Ma le assicuro che questa è l'opera che più di tutte è stata sviscerata, illustrata, analizzata... Qualcuno sa come è fatto il nuovo ospedale, se sotto c'è amianto, arsenico? Qui contestano il fatto che sotto la collina est ci siano tracce di arsenico...».

Assessore, i cittadini hanno diritto ad essere preoccupati, tanto più se manca una informazione puntuale, non crede?

«Sì, certo. A mio avviso su tre aspetti hanno il diritto di preoccuparsi: il Sin (aree inquinate, ndr), San Martino e Acquaviva, per le falde».

Il Sin, appunto. Il Comune dice che Rfi ha fatto "analisi in profondità

fino a 16 metri nell'areale ferroviario tra le due aree inquinate". Quando, dove e quali sono i risultati?

«È stato fatto un sondaggio da Italferr sotto la linea ferroviaria. Noi abbiamo chiesto due sondaggi, ma ne è stato fatto uno solo, con una sonda inclinata. I risultati sono stati definiti, in un comunicato condiviso da Rfi con la Provincia, confortanti, rassicuranti. Il dato specifico, io non ce l'ho: lo hanno Rfi e Appa. Mi è stato detto che non si tratta di rifiuti pericolosi».

Quindi sotto i binari dove sarà rea-

lizzato lo scavo profondo non c'è piombo tetraetile?

«Questo non lo posso dire: non ho gli elementi. I due milioni di euro (stanziati dal governo, ndr) serviranno ad approfondire. Ciò che importa è che Rfi ha prefigurato ad Appa l'intervento più gravoso: il tema, oggi, è come fare l'intervento tra le aree ex Sloi ed ex Carbochimica, non se si può fare. Perché è chiaro che sì, si può fare. Lo dice Rfi, lo dice il ministro, lo dice l'Appa. Ma noi, come Comune, non possiamo mostrare ciò che non abbiamo».

Ma dire che le analisi sono "rassicuranti", come fa Rfi, senza mostrare i dati, non rassicura affatto.

«Posso anche essere d'accordo, ma non ci fermiamo lì. Andremo a vedere come stanno le cose. Sto anche organizzando un convegno con Università e Appa per discutere cosa fare dopo, per risolvere in via definitiva la questione delle aree inquinate di Trento nord. Non basta dire "Fermiamo tutto se no avvelenano la città!". Serve responsabilità nell'affrontare il problema».

E per San Martino?

«Ho una speranza e una preoccupazione. La speranza è di avere entro due anni un viale verde tra San Martino e i Solteri. La preoccupazione è di affrontare in modo esaustivo il tema delle vibrazioni. Dovranno essere adottate le procedure per procedere coi lavori in garanzia».

E per Acquaviva?

«È un tema da monitorare con attenzione. Per il tunnel del Brennero, dove c'erano tanti dubbi sulle falde, sono state realizzate delle opere di presa alternative dalle sorgenti. Ma qui credo che non arriveremo a tanto: il numero delle sorgenti più problematiche è il 5% delle oltre 200. Dovremo ottimizzare il sistema dei controlli, con interventi di supporto se necessario. Ma è una galleria come tante altre. Siamo fiduciosi. L'approccio è: precauzione e attenzione. Analizzeremo il progetto esecutivo nel comitato tecnico-scientifico dell'Osservatorio. Se sarà necessario, imporrò, assieme al ministero, ulteriori prescrizioni».

Dove alloggeranno i 1.500 lavoratori del mega cantiere?

«Non saranno 1.500. Una posizione di fresa ne richiede 90-100. Con quattro frese, saranno all'opera in 400, altrettanti o poco più per le attività esterne: i lavoratori sanno meno di un migliaio».

E dove saranno sistemati?

«Non lo sappiamo. Lo vedremo non appena sarà resa pubblica l'offerta tecnico-economica».

Per quanto tempo sarà bloccata la ferrovia Trento-Malé?

«Tra i nove e i dodici mesi complessivi».

I lavori partiranno dal primo aprile?

«Non mi sembra la data più idonea».

VIA BRENNERO

Accordo bonario con tutti i proprietari

Immobili da abbattere

«Il mio lavoro è finito» dice l'ingegner Claudio Bortolotti. Lavoro di mediazione, su incarico del Comune, tra Italferr-Rfi e i proprietari di immobili (11 edifici) di via Brennero-San Martino che saranno abbattuti per le opere accessorie all'imbocco della galleria dove opereranno le frese (due talpe da nord, due da sud) per lo scavo lungo poco meno di 11 km. «Sono stati firmati tutti i contratti preliminari» spiega Bortolotti «riguardano 40 immobili, 28 residenziali, gli altri sono uffici, spazi commerciali e artigianali, come l'officina. Uno, che aveva urgenza, ha già firmato il rogito davanti al notaio. Gli altri lo faranno a breve». Per tutti, l'impegno è liberare l'immobile, con la consegna delle chiavi, entro il 10 marzo. C'è una deroga per gli uffici dell'Acì, che avrà un po' di più tempo per trasferirsi nella nuova sede di Centochiavi, il palazzo della Diocesi che oggi ospita le associazioni di accoglienza che dovranno trovare una nuova collocazione. Sulla tempistica dell'abbattimento, deciderà Webuild, che si è aggiudicata i lavori. La deviazione di via Bren-

nero, con lo spostamento del tracciato della Trento-Malé, è l'opera più urgente, propedeutica alla realizzazione dello scavo e degli imbocchi. Verso nord, la trattativa è aperta per l'interferenza dello scavo con i capannoni lungo via Maccani, prospicienti la linea storica. Il primo, procedendo dalla sede della polizia locale, dovrà essere abbattuto per intero, il secondo parzialmente, gli altri dovranno rinunciare in parte ai piazzali di manovra. Ma sui capannoni la trattativa è diretta con Italferr, senza la mediazione di Bortolotti. Che sottolinea: «Alla fine, per gli appartamenti e gli altri immobili di via Brennero, si è raggiunto un accordo, ad un valore congruo, puntuale caso per caso, in base alle caratteristiche dell'immobile. Le spese per il trasloco sono riconosciute nel contratto». Per la erogazione aggiuntiva di 10 mila euro da parte della Provincia, per chi era residente al 28 dicembre 2021, e ha accettato l'accordo bonario che evita l'esproprio, a giorni sarà approvato dalla giunta il regolamento. Poi, gli interessati potranno farne richiesta.