

BYPASS FERROVIARIO: Le frese sul posto nell'aprile 2024. Intanto si costruiranno gli accessi, e la circolazione verrà sconvolta (ma non interrotta)

Arrivano i cantieri Ecco cosa succede a Mattarello e in via Brennero

GIGI ZOPPELLO

TRENTO. Le quattro frese che scaveranno sotto la Marzola (due da via Brennero, due da Mattarello) arriveranno a Trento nell'aprile dell'anno prossimo. Ma già da lunedì - finito il Festival dell'Economia che non poteva essere "disturbato" - si apriranno i cantieri sia su via Brennero che a Mattarello.

È solo una delle notizie che sono arrivate ieri, nel corso di una lunga seduta della Commissione Ambiente del Comune di Trento. Nella quale l'assessore Facchini (per qualche minuto) e l'ingegner Giuliano Franzoi (per un'ora e mezza) hanno risposto ai commissari su una serie di questioni. La cosa più importante: i tempi e i modi di cantierizzazione.

Via Brennero: le due fasi

L'ingegner Franzoi ha spiegato la priorità è stata quella di dare continuità all'utilizzo di via Brennero e della pista ciclabile. A dire il vero, da lunedì e per circa un mese, la ciclabile verrà interrotta e i ciclisti «dovranno sospingere a mano» per il tratto davanti all'Acì.

«La cosa importante è che nella prima fase i parcheggi davanti alle attività commerciali, Pittarello, Natura Sì e altri, rimangono e sono accessibili». Nella seconda fase, da fine giugno 2023, partiranno le demolizioni degli edifici sul lato ovest (Trentino Mobilità e scuola guida), finbo a novembre 2023: Sarà realizzata una «chicane» che permetterà di circolare normalmente su via Brennero con una deviazione. Ma verrà abolita la corsia preferenziale degli autobus.

Da dicembre 2023 ad aprile 2024, quindi, si farà la «chicane» che curva verso lo scalo Filzi e poi rientra verso via Manzoni. Nel frattempo, il Consorzio Tridentum scaverà sotto la via una galleria di accesso che - coperta da solette e da 3 metri di terra - sarà profonda da 11 a 13

metri, e consentirà alle «talpe» di essere posizionate per la trivellazione sotto la roccia di Pietrastretta.

Qualche disagio, a questo punto, per i negozi, ma soprattutto per gli inquilini del complesso Fornaci, che avranno accesso solo dal retro.

La viabilità a Mattarello

Ammettendo che «alcune lavorazioni sono già iniziate» (ce ne siamo accorti), l'ingegner Franzoi ha spiegato che - con successo - il Comune ha ottenuto che il punto di attacco delle due frese a sud avvenga «circa 30 metri più verso il paese», in modo da salvaguardare una casa di abitazione che è esattamente al limite dell'imbocco dei due nuovi tunnel.

Anche qui - ha garantito - la viabilità su via Nazionale non verrà mai interrotta. Si lavorerà quindi nel prossimo mese per realizzare una «deviata», ovvero una bretella che correrà più a valle della ex statale, e nel frattempo si preparerà l'accesso per le frese, che a Mattarello inizieranno a scavare un mese prima che a Trento nord.

E la Trento-Malé?

Il consigliere Dematté (Fratelli d'Italia) ha tempestato di domande l'ingegnere. Per prima cosa, ha chiesto che fine fa la ferrovia Trento Malé, e quando verrà interrotta.

Anche qui Franzoi ha spiegato che si è cercato di limitare i disagi: visto che la «chicane» di via Brennero passerà sulla linea attuale, sono già iniziati i lavori per realizzare un «tracciato provvisorio» dentro lo scalo Filzi. Questo tracciato, che comunque raggiungerà sempre la stazione attuale, sarà operativo entro luglio, massimo agosto 2023. Ma poi la ferrovia Trento Malé verrà interrotta nell'autunno 2024.

«Quando i lavori inizieranno nel tratto sotto il viadotto Nasyrja - ha detto Franzoi - lì per forza bisogna troncare i binari, perché non c'è spazio a sufficienza per le due linee attuali, le nuove due linee Tav, e anche la Trento Malé».

Nessuno ha detto, però, che per prendere la Trento Malé gli utenti dovranno andare alla stazione di Lavis (e una volta finita la Circonvallazione? Non si sa).

Camion, materiali e mezzi

Preoccupazione è stata espressa da molti consiglieri (Maschio di Onda, ma anche Urbani e Dematté di Fratelli d'Italia) dal materiale di scavo dei tunnel. Come uscirà? Dove andrà?

L'ingegner Franzoi ha spiegato di non avere risposte certe perché questi aspetti riguardano una successiva fase di organizzazione del cantiere, e sarà il Consorzio Tridentum a spiegare

al Comune, con un progetto esecutivo, come e dove si faranno le lavorazioni. E soprattutto dove andranno i milioni di metri cubi di smarino. Di certo - ha detto - «verrà usato un nastro trasportatore per passare sopra via Brennero». Ma certo dall'imbocco della galleria dovranno passare oltre alle frese anche mezzi degli operai, camion, anche per portare dentro i «conci», cioè le parti prefabbricate per fare le gallerie.

Quando lo sapremo? «Io credo che a luglio avremo delle risposte».

I veleni della Sloi (e non solo)

Una lunga parte della seduta è stata dedicata al problema dei terreni inquinati del Sin (ex Sloi e Carbochimica). Franzoi ha più volte ricordato che sono state fatte delle prescrizioni, e che toccherà all'Osservatorio per la Sicurezza verificare che siano recepite. «Rimane la richiesta del Comune di fare la caratterizzazione dei suoli prima della cantierizzazione» ha detto l'ingegnere. Confidando nel fatto che a vigilare c'è anche Appa: «Siamo in attesa della risposta di Rfi per sapere come procederà».

La fossa Armanelli inquinata

Qui almeno una risposta c'è: Rfi intende fare un intervento fino in quota falda (3 metri). Per i lavori in terreno saturo, invece, serve la caratterizzazione di cui si è detto sopra. E qui il consigliere Dematté si è detto molto preoccupato, perché Franzoi ha parlato di lavori «in atmosfera controllata». Ma «questi lavori vanno fatti in atmosfera confinata. È ben diverso».

Franzoi si è scusato per essersi sbagliato. Ma Dematté è sbottato: «questi sbagli, leggerezze e imprecisioni sono a tutti i livelli di comunicazione. Non è possibile: questo mi preoccupa molto, e vigileremo!»

Falde e controllo delle acque

Per ultimo, Franzoi ha mostrato il sistema di monitoraggio geologico, delle falde e delle acque del tracciato. Un lavoro enorme, con 250 punti di controllo («attenzione: non 250 sorgenti. Quelle possibilmente intercettate saranno solo 7, quelle monitorate sono 84, più 20 pozzi»), con analisi mensili e settimanali. Una mole di dati che vengono trasmessi in automatico a Provincia e Comune con un portale. Si possono vedere? «Verranno trasmessi all'Osservatorio, che poi li metterà sul sito».

La trasparenza «totale»

Peccato aver visto questa mole di informazioni preziose via web dalla Commissione. Stiamo ancora aspettando che dati come questi siano accessibili a tutti. Subito.



La zona dello scalo Filzi, punto nodale dell'imbocco Nord: una «chicane» su via Brennero garantirà il passaggio



L'intero tracciato sotto la Marzola: le gallerie saranno a profondità anche di 2300 metri dalla superficie



Il punto più delicato: il tratto di via Pietrastretta, con le quattro gallerie proprio sotto le abitazioni



L'imbocco sud, a Mattarello: qui le frese partiranno già nel marzo 2024, con un mese di anticipo su Trento Nord

HANNO DETTO



«Abbiamo chiesto espressamente di garantire la continuità di via Brennero»
Ing. Giuliano Franzoi

L'ingegner Franzoi ha spiegato di non avere risposte certe perché questi aspetti riguardano una successiva fase di organizzazione del cantiere, e sarà il Consorzio Tridentum a spiegare