

VIABILITÀ

L'opera in corso di realizzazione vale 30,5 milioni. La stessa Emaprice, aggiudicataria, aveva suggerito già nel 2017 di non puntare sull'asse nord-sud, meno trafficato

La richiesta della revisione sempre bocciata: il progetto non si cambia. Nell'aprile 2019, la consegna dei lavori. Un anno dopo, l'approvazione della perizia di variante

Svincolo per l'interporto: retromarcia

*La Provincia ci ha ripensato: progetto modificato
L'asse prioritario è quello est-sud dalla Valsugana*

Il grande scavo è in corso. La spianata di terra del cantiere è visibile da chi transita lungo la tangenziale ovest di Trento o ci mette sopra gli occhi osservandola dall'alto, dalla collina o dal sovrastante Sorasas. I lavori di realizzazione procedono anche con l'"interrato", la realizzazione della galleria artificiale per collegare la tangenziale (Strada statale 12) alla provinciale 235 dell'interporto.

Qualcosa non ha però funzionato, nella progettazione dell'opera da 30,5 milioni di euro. Tant'è che, a ditta scelta e a consegna dei lavori effettuata, la Provincia ha fatto una clamorosa retromarcia e rivisto il progetto. Un contrordine che ha del sorprendente, se si pone mente al fatto che la stessa Provincia ha sempre difeso la bontà della prima impostazione progettuale. L'opera, invero, non è stata fortunata. Dalle origini. Basti dire che la firma in calce al primo progetto definitivo, redatto dall'ingegner **Paolo Nicolussi Paolaz** del Servizio opere stradali della Provincia, è del 2007. Basti aggiungere che la pubblicazione del bando è avvenuta quattro anni dopo, nel 2011; che le offerte sono arrivate nel 2012 e che però il tutto fu sospeso per tre anni, per mancanza di soldi; che solo a fine 2015 fu riattivato il bando; che ad aggiudicarsi l'opera fu poi la cordata Collini Lavori, Consorzio lavoro ambiente ed Ediltione. E che, allora, si consumò il primo inciampo, che fece clamore: la cordata rinunciò al lavoro. Parve incredibile. Ma la motivazione comunicata all'epoca, con il senno di poi, cioè con quanto sopra detto, il ripensamento progettuale, assume un nuovo significato: «Abbiamo verificato i limiti del progetto, a queste condizioni rischiamo di rimetterci». Limiti di progetto in relazione ai volumi di traffico considerati.

Il resto è storia recente. Suben-



Il cantiere di Emaprice spa di realizzazione dello svincolo tra statale 12 provinciale 235 per l'interporto (foto Panato)

tra, come aggiudicataria, la Emaprice spa di Bolzano, con progettista l'ingegner **Konrad Bergmeister**. Il 4 aprile 2019 vengono consegnati in pompa magna i lavori. Sulla strada si verifica un altro inciampo, che finisce nelle aule del tribunale. Perché Bergmeister era direttore

di Autobrennero spa a metà anni Duemila (fu in carica fino al 2007) quando la stessa spa decise di co-finanziare con 12 milioni il mega svincolo, e la procura ha messo quindi l'appalto nel mirino, per verificare eventuali conflitti di interesse penalmente rilevanti. Ma questo è un capi-

tolo a parte. La sostanza è il progetto. Il tracciato prevede una realizzazione su tre livelli altrimenti, in cui l'asse principale è quella nord-sud a quattro corsie. Vale a dire: si privilegia l'asse in direzione interporto in luogo di quello verso est, in direzione statale 47 della Valsugana.



Il rendering del progetto originario modificato dalla Provincia a lavori avviati

Va detto che l'impostazione aveva suscitato dubbi non solo in Collini Lavori & C, usciti di scena, ma nella stessa Emaprice che, nel marzo 2017, segnalò alla Provincia le conseguenze. Con la forza dei numeri: tra le 7.30 e le 8.30 del mattino, l'ora di maggior carico, dall'interpor-

to arrivano in tangenziale 2.086 veicoli, dalla Valsugana 3.425. Conseguenze in peggio, quindi, se non si privilegia l'asse est-sud invece che quello nord-sud. La risposta della Provincia, attraverso il dirigente ingegner **Mario Monaco**, parve definitiva: «Il concorrente deve rispettare il progetto di gara e non può in alcun modo modificare la geometria del tracciato». Dunque, avanti così.

Ma ecco la sorpresa, tenuta coperta nonostante l'oggettivo rilievo. Quindici mesi dopo la consegna e l'inaugurazione del cantiere in pompa magna, il 29 luglio 2020, lo stesso ingegner Monaco, dirigente del Servizio opere stradali e ferroviarie della Provincia, firma il contrordine: «A seguito di recenti approfondimenti, si è potuto accertare come, rispetto alle originarie previsioni, il flusso Est/Sud risulta prevalente rispetto al flusso Nord/Sud». Segue la richiesta di modificare il progetto. Come era sempre stato chiesto.

Do. S.

IL PROGETTO. Ecco come la Provincia motiva la variante che ha cambiato il mega svincolo di Trento nord «Modifiche imprevedibili, non serve una nuova procedura di aggiudicazione»

I numeri dicevano dall'inizio che il maggior carico di traffico arriva dalla statale 47 della Valsugana e non dalla provinciale 235 dell'interporto. Tuttavia, solo a lavori aggiudicati e a cantiere in corso, con la perizia di variante 17, la Provincia ha deciso di modificare il progetto, argomentando circa «l'incremento di traffico che ha interessato il tratto Pergine-Trento». La richiesta ad Emaprice di modificare il progetto esecutivo è partita dagli uffici provinciale il 2 ottobre 2019. Il 28 maggio 2020, Emaprice ha prodotto i nuovi elaborati e il 29 luglio successivo

la perizia di variante è stata approvata. C'è un profilo di delicatezza: cambiare l'asse direzionale prioritario da nord-sud ad est-sud, per quanto logico visti i flussi veicolari (con la soluzione originaria c'era il rischio code quotidiane per chi arriva da Pergine ed esce a Trento nord), è una modifica sostanziale che avrebbe dovuto rimettere in gara l'opera, oppure no? Per la Provincia, la modifica progettuale non altera «la natura e la morfologia dell'attuale soluzione progettuale già appaltata». Perché resta lo schema di svincolo a tre livelli, solo «si privilegiano i

flussi in direzione Est/Sud». L'asse principale dalla statale 47 rimane a livello planimetrico più alto, la corona circolare resta al livello intermedio ed i flussi da e per l'interporto (asse Nord/Sud) vengono sdoppiati con la realizzazione di due carreggiate monodirezionali indipendenti, una in galleria artificiale e una in sovrappasso. E siccome tali modifiche «non potevano essere previste in fase progettuale (...) non è quindi necessario procedere all'espletamento di una nuova procedura di aggiudicazione». Avanti con Emaprice, quindi.