

FERROVIA

Nel progetto di Rfi rientrano le richieste del Comune
Gara di appalto in settembre



Nordus: studio di fattibilità aggiudicato a Pini Group, Sepi e Aia Engineering

Aggiudicato dal Comune di Trento l'incarico per la redazione dello studio di fattibilità del prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento-Malé (nella foto) nel tratto da Lavis a Mattarello, il cosiddetto "Nordus" che rientra nell'ambito del "Progetto integrato" della città di Trento. Che vuol dire, prima di tutto, interrimento dei binari della linea storica del Brennero e della Trento-Malé, nel tratto cittadino tra l'innesto val-

le dell'ex Scalo Filzi e lo sbocco tra il quartiere Le Albere e via Monte Baldo. L'importo a base di gara era pari a 783.699,45 euro (al netto degli oneri fiscali e previdenziali). La commissione tecnica presieduta dall'ingegner Bruno Delaiti ha affidato l'incarico (in via provvisoria perché va verificata l'anomala dell'offerta) al raggruppamento guidato da Pini Group, di cui fanno parte Pro Iter Group, MB Progetti, Anastasi & Part-

ners SA, Evitech e gli studi trentini Sepi srl (assorbito da Pini Group) e Aia Engineering srl. Erano quattro i raggruppamenti in gara. Pini Group e soci, che avranno sei mesi per redigere lo studio, ha vinto sia nella parte tecnica (70 punti), sia per l'offerta economica (ribasso del 45,23%). Lo studio non riguarda la tramvia tra Spini e il centro. Anche se c'è il tema della compatibilità (trasportistica e di costi) tra le due opere.

Bypass: accolte le prescrizioni chiave

Ok a "cameroni", prolungamento dell'interramento e cantiere pilota

Paola Firmi ci mette la sua firma e dà la garanzia, ora, che i "cameroni" rientrano nel progetto di circoscrizione ferroviaria di Rfi. E che pure il prolungamento (dal cavalcavia di Nassiriya) verso nord dell'interramento è assicurato. Inoltre, Rfi garantisce su altri due aspetti: darà un contributo all'Osservatorio su ambiente e sicurezza e si impegna a limitare al massimo, in sede di realizzazione del grande bypass ferroviario, l'interruzione della Trento-Malé. Le rassicurazioni sono messe nero

Lavoro sotto traccia



Abbiamo lavorato senza far rumore, anche sulla base delle critiche emerse

L'assessore Ezio Facchin

su bianco dall'ingegner Paola Firmi, commissaria straordinaria del governo per la linea Fortezza-Verona, in una lettera arrivata ieri a Palazzo Thun. E questo spiega perché solo ieri l'amministrazione comunale, con l'assessore alla mobilità e alla transizione ecologica Ezio Facchin e i dirigenti ingegner Giuliano Franzoi e architetto Giuliano Stelzer, abbia reso pubbliche le "certezze" date da Rfi che a voce erano già state comunicate al sindaco (e alla Provincia) negli incontri del fine settimana con l'amministratrice delegata di Rfi, Vera Fiorani, e il ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. La lettera, nella sostanza, riconosce che le prescrizioni poste dal consiglio comunale con tre delibere del 23 febbraio, sono state accolte integrando il progetto. I cameroni per la linea merci.



I due imbocchi della grande galleria della circoscrizione ferroviaria di Trento: quello a sud (foto in basso) e quello all'ex scalo Filzi



ESPROPRIO

Nuova fermata e altro sulle aree inquinate

Rfi, in forza dell'approvazione del progetto, potrà espropriare la parte delle aree inquinate interessate dalla trincea ferroviaria. L'assessore Facchin assicura che le paratoie dell'interramento non interferiranno con la falda. Quanto invece al futuro dell'intero sito inquinato (ex Sloi ed ex Carbochimica), ribadisce ciò che è noto: soluzione esproprio, in condivisione con Provincia e Mite, previa disponibilità del Comune a modificare il Prg. Dalla destinazione dipendono i valori e il "business" dei privati proprietari. Confermate anche la realizzazione di una fermata ferroviaria (in aggiunta a Trento centro e Mattarello) e al raccordo est-ovest.

Scrive la commissaria Firmi nella missiva recapitata al sindaco e al presidente della Provincia, a proposito dei "cameroni": «saranno oggetto di proposta di accoglimento l'aggiornamento del progetto di fattibilità con le soluzioni tecniche che possano consentire il proseguimento verso nord del quadruplicamento della linea del Brennero». Aggiornamento assicurato, come richiesto, entro la chiusura, in questi giorni, della conferenza dei servizi. Vuol dire che il tracciato in galleria, sotto la collina est, sarà allargato nel punto in cui, provenendo da sud, comincia ad abbassarsi verso l'ex Scalo Filzi, per consentire la prosecuzione diretta della linea merci verso Salorno, senza passare dall'interporto di Trento nord. Interramento ulteriore verso nord. La commissaria aggiunge che «rimangono altresì confermate le precedenti

comunicazioni circa il possibile prolungamento della galleria artificiale all'imbocco nord». Significa che il Pfte (progetto di fattibilità tecnico economico) da mettere in gara, sarà integrato con la documentazione progettuale finalizzata al prolungamento del tratto interrato, tra le aree inquinate ex Sloi ed ex Carbochimica, per una lunghezza di 165 metri. Interruzione della Trento-Malé. Cosa vuol dire «ridurre ad un periodo limitato l'interruzione» della linea Trento-Malé. «Realisticamente, 9-12 mesi di stop, tra il 2024 e il 2025» spiega l'ingegner Franzoi. Il cronoprogramma puntuale sarà definito in sede di progettazione definitiva ed esecutiva. Aree inquinate e cantiere pilota. Il cantiere pilota era un'altra sostanziale prescrizione posta dal Comune. La commissaria scrive che «proseguono

le interlocuzioni con Appa per la definizione delle modalità operative relative alle indagini ambientali integrative nell'area di Trento Nord interessate dal progetto che comprendono anche l'effettuazione di scavi pilota». All'obiezione di Claudio Geat, presidente della Circoscrizione Centro storico Piedicastello, secondo il quale la delibera del consiglio comunale è vincolante («il cantiere pilota serve a verificare la fattibilità del progetto ferroviario»), risponde l'ingegner Franzoi: «Sulla fattibilità dell'opera si è già pronunciato il Mite. Il cantiere pilota serve a valutare le tecniche con cui si interverrà. Italferr ha curato la realizzazione del cantiere pilota che sarà valutato dal Mite». In settembre l'opera in appalto. Dopo l'ok in conferenza dei servizi, entro giugno-inizio luglio, il passaggio al Comitato speciale del Consiglio dei la-

vori pubblici. Quindi, in settembre, la messa a gara dell'appalto integrato (progettazione esecutiva e realizzazione), e il possibile avvio dei lavori ad inizio 2023. Assessore e sindaco soddisfatti. «Abbiamo lavorato senza fare tanto rumore, anche sulla base delle critiche emerse. E questo è il risultato» dice l'assessore Ezio Facchin «È il primo tassello del progetto integrato e di una nuova visione di città. Ora, vogliamo rilanciare Trento Lab con risorse dedicate, per favorire la partecipazione». «È la conferma della serietà con cui stiamo procedendo» aggiunge il sindaco Franco Ianeselli «era stato detto da qualcuno che le nostre prescrizioni erano lettera morta. Invece, cameroni, prolungamento e cantiere pilota rientrano nel progetto. Era anche una questione di onorabilità dell'ente».

GALLERIA

Italferr chiede aiuto a tutti i comuni trentini per piazzare 3 milioni di m³

Rocce da scavo: rebus da chiarire

Ai dubbi che le prescrizioni accolte da Rfi siano sostanziali, tali da richiedere un nuovo passaggio alla Via (valutazione di impatto ambientale), e comportino un aumento dei costi (oltre i 960 milioni di euro previsti), in Comune rassicurano. «No» dice l'assessore Facchin «la procedura, con le integrazioni, si conclude con l'approvazione presso il Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici. E se ci sarà la necessità di fare ulteriori integrazioni, c'è il tempo di farle». Quanto al supero dei costi, l'ingegner Giuliano Franzoi chiarisce: «Le modifiche recepite nel progetto di fattibilità tecnico economica rientrano nel quadro economico definito». Dell'Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro (altra richiesta del Comune), ieri è stato spiegato che è in corso di costituzione e che sarà istituito solo da Provincia e Comune, perché Rfi si ritroverebbe nel ruolo ambiguo di "controllata" e

"controllatore". Rfi però darà il suo contributo, anche se non è chiaro come. In mattinata, ieri, se n'è parlato in una seduta del Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero. E le cose non sono così piane e scontate come si vorrebbe far credere. Ad esempio, i dirigenti della Provincia, Roberto Andreatta (mobility manager) ed Enrico Menapace (Appa) hanno posto il tema dei poteri effettivi di controllo, a norma di legge, che la Provincia potrebbe esercitare sulla grande opera infrastrutturale di rilievo internazionale. Altra questione emersa, a suo modo clamorosa: non è ancora chiaro dove piazzare l'enorme quantità di materiali di scavo (3 milioni di m³) della galleria tra ex Scalo Filzi e Mattarello sud. Nel progetto di fattibilità tecnico economico presentato da Rfi erano indicati diversi siti di destinazione, in Trentino e nei territori limitrofi, in particolare nel Veronese. Ma un conto è



Una "talpa" per lo scavo della galleria

un'indicazione di massima, un altro trovare i siti adatti, ottenere le relative autorizzazioni, stipulare i contratti con i privati proprietari. Per la gestione delle terre e rocce da scavo, il responsabile della struttura Geologia tecnica, dell'ambiente

e del territorio di Italferr, Massimo Comedini, nei giorni scorsi ha chiesto aiuto a tutti i comuni trentini, oltre che alle regioni e province confinanti, chiedendo «l'elenco e l'ubicazione dei siti estrattivi dismessi di proprietà pubblica ed in subordine di proprietà privata, localizzati nei territori di Vostra competenza, nonché il riferimento di ulteriori enti o organismi pubblici o privati potenzialmente interessati alla ricezione dei materiali di scavo». I Comuni sono invitati, entro il 24 giugno, a fornire l'elenco e segnalare attività edificatorie, civili, commerciali, industriali e infrastrutturali, che possano usare il materiale di scavo della galleria come sottoprodotto. Siti, ha spiegato l'ingegner Raffaele De Col, in grado di ospitare ciascuno almeno 10 mila m³ di terre e rocce. E se, entro settembre, quando partirà il bando di gara, non si troveranno i siti adatti? Risposta data ieri dal tecnico di Rfi: sarà compito dell'impresa aggiudicataria trovarli.