

L'assessore Facchin: «Applicata una delle prescrizioni del consiglio»
Manodopera, l'esecutivo di Fugatti aderisce al tavolo di monitoraggio

I NODI DELLA CITTÀ

di Marika Giovannini

TRENTO Il termine per presentare le offerte di progettazione esecutiva e realizzazione della circonvallazione di Trento scadeva ieri a mezzogiorno. E già nel pomeriggio le buste sono state aperte, dando il via all'iter che porterà alla costruzione dell'opera: 4 le offerte presentate, tra le quali si sceglierà la migliore.

Ma in attesa di conoscere il vincitore della gara d'appalto da 970 milioni (cifra che, con l'aggiornamento dei prezzi, supererà il miliardo) Comune, Provincia e Rfi si portano avanti. E fissano, in un protocollo d'intesa, i paletti che dovranno essere seguiti — dagli enti e dalle ditte che eseguiranno i lavori — per provare a mitigare il più possibile l'impatto dei cantieri in città. Operando su traffico, inquinamento acustico, polveri. «Si tratta dell'attuazione della



Bypass, quattro offerte per l'opera Patto per ridurre i disagi dei cantieri

Protocollo d'intesa tra Comune, Provincia e Rfi. Gara d'appalto, ieri pomeriggio l'apertura delle buste

prima delle venti prescrizioni al progetto approvate dal consiglio comunale» ha spiegato ieri l'assessore Ezio Facchin, che ha portato in giunta per l'approvazione lo schema di protocollo d'intesa. «I contenuti del protocollo — gli ha fatto eco il dirigente Giuliano Franzoi — sono già inseriti nel disciplinare di gara». E quindi dovranno essere seguiti dalle imprese che vinceranno l'appalto.

Nel documento, in sostanza, vengono messi in fila gli impegni dei soggetti coinvolti nella costruzione del bypass. Con Rfi che dovrà innanzitutto costituire un focal point per il monitoraggio ambien-

tale e per il monitoraggio geotecnico, al quale il Comune potrà rivolgersi in caso di anomalie e reclami dai cittadini. Ancora, Rfi dovrà impegnarsi a verificare l'attuazione di misure di mitigazione dell'inquinamento acustico e della diffusione della polvere e cercare «possibili soluzioni tecniche da sviluppare» per ridurre l'impatto del cantiere «sulle componenti ambientali ritenute significative».

L'appaltatore dovrà invece «dotarsi di un sistema di gestione ambientale delle attività di cantiere esteso a tutti i siti». E nel progetto dovrà essere approfondito il tema dei trasporti, individuando siti di

deposito in grado di ridurre la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale di scavo. Sempre sul fronte dei trasporti e della circolazione dei mezzi durante il cantiere, l'appaltatore dovrà «valutare la possibilità di calmierare la distribuzione dei transiti» dei mezzi nelle fasce orarie comprese tra le 7 e le 9 e tra le 17 e le 19 per «garantire flussi di traffico compatibili con le fasce pendolari». L'obiettivo è limitare il più possibile le chiusure: non è un caso che il protocollo specifichi che la chiusura di strade, piste ciclabili, parcheggi e fermate dovrà essere concordata con l'amministrazione.

970

Sono i milioni prospettati per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria. Il costo supera il miliardo se aggiornato

Non solo: per ridurre l'inquinamento atmosferico, si punta su mezzi «con la più alta classe euro» per il trasporto del materiale, che dovrà essere coperto con un telo. L'appaltatore, infine, dovrà valutare l'uso di nastri trasportatori come modalità di trasferimento «privilegiata» del materiale di scavo dall'area di produzione a quella di carico sui mezzi per il conferimento. Infine, dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio delle vibrazioni, con particolare attenzione alle fasi del cantiere svolte di notte.

«Il protocollo — ha sottolineato Franzoi — è il primo passo. Il secondo passaggio

Le decisioni

Ciclobox semivuoti, calano le tariffe Sport, ecco le risorse

I ciclobox cittadini, da dicembre, avranno tariffe ridotte: l'abbonamento annuale passerà infatti da 100 a 30 euro, quello mensile da 10 a 3 euro e il ticket giornaliero da 2 a un euro. Il motivo? L'utilizzo del servizio — spiegano in Comune — da agosto ad oggi è risultato sotto le aspettative. Con numeri eloquenti: su 152 posti bici a disposizione nelle sette nuove strutture di rimessaggio, gli stalli occupati non superano quota 20. Le nuove tariffe ridotte saranno applicate in via sperimentale fino al 30 giugno. Per favorire la mobilità delle bici, inoltre, a Trento sono nate le prime «case avanzate».

Intanto, in centro prosegue la riparazione della rete della fognatura utilizzando il sistema di «relining», che permette di intervenire senza dover scavare (e quindi creare disagio a cittadini e attività economiche). I lavori, consegnati a luglio (e che dureranno un anno), riguardano circa 3,2 chilometri di rete: l'intervento, che si svolgerà nelle ore notturne per ridurre al minimo i disagi, costerà poco meno di due milioni. In Bondone invece ci si prepara alla costruzione del muro di sostegno a protezione della chiesetta di Vaneze: l'intervento, che inizierà in primavera, è stato messo in agenda dopo il crollo della collinetta sulla quale sorge la chiesetta della Madonna della Neve. Infine, anche quest'anno il Comune ha definito i contributi alle associazioni sportive: sono 104 le società beneficiarie, che riceveranno in totale contributi per 288mila euro.

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il comitato

Il fronte del «no», dalla fitobonifica ai tempi dei lavori

TRENTO Mentre il Comune dà il via libera al protocollo sui lavori del maxi cantiere del bypass, che dovrebbe partire nell'aprile del 2023 per concludersi a giugno 2026, con la regolazione dei flussi di traffico per mitigare l'impatto dei lavori e delle vibrazioni, i comitati no Bypass di Trento proseguono la loro battaglia partendo proprio dai tempi. «Se il bando parla di 1.272 giorni di lavoro — spiega Elio Bonfanti del movimento no bypass — si arriva a ottobre 2026, senza saltare giorni, scavando gallerie a 19 metri di avanzamento al giorno, con il rischio che non venga finita la circonvallazione e di trovarci con due buchi sotto la Marzola e il dubbio dei finanziamenti».



Impegnato Elio Bonfanti del comitato No Bypass e No Tav

Ma Bonfanti elenca e ribadisce con forza tutte le motivazioni del fronte del no cittadino dei comitati che contrastano l'opera che «interesserà 50 ettari di cantieri con 500 camion al giorno in giro per la città», affiancato da esperti e tecnici che anche sabato si sono riuniti in assemblea: a cominciare dalla bonifica delle aree inquinate, agli espropri, al nodo della paleofrana della montagna, fino ai tempi (stretti).

«Bonifica, serve farne una fitobonifica (l'utilizzo di specie vegetali per il trattamento di suoli contaminati, ndr), non portare altrove i terreni di ex Sloi e Carbochimica, ma per farla servono tempi lunghi», osserva Bonfanti. Che suggerisce soluzioni già discusse in sede di comitato: «Bisognerebbe inserire una norma nel Prg del Comune e nel Puc provinciale dove si dice che i siti di Sin (Siti di interesse nazionale da bonificare) sono inedificabili, per intervenire espropriandoli e non pagandoli a peso d'oro», oppure «intervenire imponendo ai proprietari la bonifica e qualora non volessero sostituirsi a loro rivendicando i terreni per la bonifica effettuata». E riflette: «Andrebbe realizzato anche un Parco della memoria: sono morti oltre 100 la-

voratori e sono migliaia gli intossicati e ancora ora sono pesanti gli effetti, a cominciare da Parkinson e Alzheimer, che vede tassi più alti rispetto al resto della provincia associati alle aree inquinate».

Poi ci sono gli espropri, tanti, «Sono 28 appartamenti fra proprietari e inquilini e 12 attività economiche solo in San Martino, poi il resto lungo Roncafort, gli edifici interessati sono 15 ma le case attenzionate sul percorso sono oltre 50 salendo verso la collina». Ed ecco anche «il nodo il nodo della paleofrana della Marzola, che riguarda tutta collina, da San Donà a Mattarello, un fenomeno franoso storico che vede la parte superficiale (di 20-100 m) che sta scivolando verso valle con la velocità di 1 centimetro l'anno, un problema con gli scavi delle gallerie sotterranee e l'utilizzo dell'esplosivo», per non parlare delle «222 sorgenti sulla Marzola a rischio». Al netto di tutti questi problemi, conclude, «la circonvallazione non serve, basterebbe raddoppiare il traffico sulla linea ferroviaria che esiste invece si preferisce fare speculazione su un 1,2 miliardi di euro».

Marzia Zamattio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

sarà la costituzione dell'Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro».

E se ieri il bypass è stato uno dei temi al centro della riunione della giunta guidata da Franco Ianeselli, venerdì scorso ad affrontare l'argomento è stato anche l'esecutivo provinciale presieduto da Maurizio Fugatti. Che con una delibera ha approvato l'adesione al protocollo di legalità tra Commissariato del governo di Trento e Rfi per la realizzazione della circonvallazione «limitatamente al monitoraggio e tracciamento dei flussi di manodopera, ai fini di trasparenza». Uno schema di protocollo che «prevede — si legge nella delibera — che le parti concordino nel ritenere necessario sottoporre a particolare attenzione, nell'ambito delle azioni volte a contrastare le possibili infiltrazioni della criminalità organizzata nel ciclo di realizzazione dell'opera, in particolare le modalità di assunzione della manodopera e i relativi adempimenti previsti dalla legislazione sul lavoro e dal contratto nazionale di categoria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le tappe

● Secondo l'agenda definita dal Comune di Trento, generalmente il deposito della manovra finanziaria avveniva entro il 15 novembre

● Si prevedeva quindi una distanza di trenta giorni tra il dibattito e il dibattito in Aula, con l'approvazione della manovra entro il 31 dicembre per evitare l'esercizio provvisorio

● Quest'anno la scadenza del 15 novembre non è stata rispettata

● Secondo le simulazioni degli uffici, la manovra potrebbe essere depositata tra il 5 e il 6 dicembre, per poi iniziare l'iter, necessariamente più breve rispetto al solito

● La scadenza del 31 dicembre si vuole rispettare