

L'APPALTO

Il Comune approva le regole per limitare l'impatto del cantiere



Sì al protocollo per la legalità, per controllare i flussi di manodopera

I grandi cantieri sono complicati da gestire per tanti motivi, non solo tecnici. Perché dove l'opera è faraonica è più facile che si insinuino elementi di opacità. Da qui l'attenzione che si cerca di mettere sul futuro cantiere per la circonvallazione ferroviaria. Ieri la giunta provinciale ha dato il via libera all'adesione del protocollo di legalità, in corso di stipula tra il Commis-

sariato del governo e Rfi, per quel che riguarda l'articolo 11, relativo al «monitoraggio e tracciamento, ai fini di trasparenza, dei flussi di manodopera». La giunta provinciale, infine, ha autorizzato il dirigente del servizio lavoro a firmare il futuro protocollo. Il documento, si legge in delibera, prevede «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, ed i relativi adempimenti previsti dalla legislazione sul lavoro e dal contratto nazionale, a tal fine impegnandosi a definire procedure di reclutamento di massima trasparenza».

Presentate le offerte per il bypass

Camion fermi nelle ore di punta e limiti a polveri e vibrazioni

L'unica certezza è che il bando di gara per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria non è andato deserto. Ieri a mezzogiorno è scaduto il termine per la presentazione delle offerte che le imprese interessate dovevano inviare in forma elettronica a Rete Ferroviaria Italiana. Successivamente è avvenuta l'apertura delle buste ma solo oggi sarà annunciato quante e quali sono le domande di partecipazione.

Come preannunciato dall'Adige tra i partecipanti all'appalto integrato, che prevede la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori del lotto 3a del quadruplicamento della ferrovia del Brennero, quello appunto che bypass la città con un lungo tunnel sotto la Marzola, ci sarà anche Sws Engineering, la società di progettazione trentina fondata nel 1982 da Paolo Mazzalai e Stefano Odorizzi. Si presenta in cordata con Webuild, il gruppo nato nel 2020 da Salini Impregilo, che sta realizzando la parte italiana del tunnel del Brennero. Ma ci sarebbero anche altri gruppi in gara per accaparrarsi un'opera che vale a base d'asta 985 milioni.

Ieri intanto la giunta comunale di Trento ha approvato lo schema del protocollo d'intesa che sarà sottoscritto assieme a Provincia e Rfi che impegna le imprese vincitrici a mitigare il più possibile l'impatto dei cantieri per la realizzazione del bypass sulla città.

Si tratta della messa in pratica di una delle venti prescrizioni approvate dal

consiglio comunale nella famosa seduta del 23 febbraio scorso, successivamente ripresa dall'ordinanza della commissaria Firmi dello scorso 8 settembre.

Tra gli obiettivi c'è quello di regolare i flussi di traffico e minimizzare le conseguenze sulla viabilità, di mitigare l'impatto ambientale e di condividere un piano di monitoraggio.

Tra gli impegni presi da Rfi c'è la costituzione di un focal point per il monitoraggio ambientale e per il monitoraggio geo-strutturale, al quale il Comune potrà rivolgersi in caso di anomalie e reclami da parte dei cittadini. Nel progetto esecutivo redatto dall'appaltatore dovrà essere approfondita e ottimizzata la logistica dei trasporti; la progettazione esecutiva dovrà inoltre individuare siti di deposito che permettano di ridurre la lunghezza dei tragitti per il trasporto del materiale proveniente dagli scavi. A questo proposito sembra certo che, contrariamente a quanto previsto nel progetto di fattibilità, si eviterà di utilizzare l'area ex Sloi come deposito temporaneo e vaglio dei terreni di scavo.

Rfi dovrà anche accertarsi che nel progetto vincitore ci siano le previsioni per limitare l'inquinamento acustico e la diffusione di polvere e che in generale vengano limitati gli impatti su ambienti delicati.

Al fine di limitare l'impatto dei cantieri sulle attività dei cittadini, le strade, le fermate degli autobus, le piste ciclabili, i parcheggi e tutti i sottoservizi ora esi-



Finora in vista del bypass sono state effettuate trivellazioni di sondaggio, dall'anno prossimo coi lavori i cantieri veri e propri

stenti dovranno rimanere utilizzabili, per quanto possibile, anche durante la fase di costruzione; eventuali limitazioni puntuali dovranno essere concordate.

Particolare attenzione dovrà essere apposta al traffico dei camion e dei mezzi in transito in entrata e uscita dal cantiere. L'appaltatore dovrà limitare al mino-

mo gli spostamenti nelle ore di punta, dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19. Il trasporto di materiale su gomma potrà avvenire solamente con automezzi nella più alta classe "euro", e con le superfici di carico coperte con un telo. Dovranno essere concordate preventivamente con Comune o Provincia eventuali limitazioni alla viabilità. Per l'utilizzo di ulteriori aree di

cantiere dovrà esserci il consenso sia dei proprietari che della giunta comunale e l'appaltatore dovrà valutare l'utilizzo di nastri trasportatori come modalità di trasferimento privilegiata del materiale di scavo. Infine è richiesto un piano di monitoraggio delle vibrazioni in corso d'opera, con particolare riferimento alle lavorazioni notturne.

VIABILITÀ

Al momento solo 20 utenti, da dicembre costerà solo 30 euro all'anno

I ciclobox non decollano: prezzi giù

Forse lo sono ancora in pochi, forse non sono pratici come si credeva, forse sono considerati esosi. Qualsiasi sia la motivazione, il risultato non cambia: i ciclobox non hanno l'appeal che si immaginava Risultato: per spingere ad un loro utilizzo il Comune abbassa i prezzi.

L'iniziativa era stata avviata anche perché gli esperti che hanno studiato la città per elaborare il biciplan avevano evidenziato questa come una delle criticità del sistema: mancavano posti sicuri dove parcheggiare le biciclette. Ecco perché palazzo Geremia ha realizzato i ciclobox: "scatole" in strada, allestite in posti strategici, dove le biciclette potevano essere lasciate, senza il pericolo che venissero rubate o danneggiate. Perché è questo il punto: non tutti hanno la cantina, e se si vuol spingere verso una mobilità



L'abbonamento al ciclobox costerà 30 euro all'anno

dolce e meno inquinante serve garantire servizi. I trentini però non hanno risposto come sperato. Da qui la scelta di abbassare le tariffe, sperando che il problema sia quello. Lo rende noto il Comune, in una nota in cui tira le somme del progetto: «Dal 1 dicembre verranno ridotte le tariffe dei ciclobox, sia per quanto riguarda la tariffa giornaliera sia per quanto riguarda l'abbonamento annuale e mensile. L'abbonamento annuale passa da 100 a 30 euro, quello mensile da 10 a 3 euro, la tariffa giornaliera da 2 a 1 euro». «Quando qualcosa non funziona bisogna ammetterlo. Le tariffe dei ciclobox rientrano nella categoria: erano infatti troppo care per i ciclisti - osserva il sindaco Franco laneselli su Facebook - Dal primo dicembre dunque si cambia, ritardando i costi, che ora sono decisamente più abbordabili».



Uno dei ciclobox allestiti in città: ora si abbassa il prezzo

La riduzione è dovuta al fatto che, nei primi mesi di attivazione (i ciclobox sono disponibili da fine agosto 2022) il servizio non ha ottenuto il risultato previsto: si rileva infatti che, ad oggi, il numero degli utenti è pari a 20». Le strutture di rimessaggio a disposizione dei trentini che amano spostarsi in bicicletta sono 7, e corrispondono a 152 posti bici. Questo spiega perché i 20 utenti sono pochi, pochissimi rispetto

alle aspettative. «Il dato - spiega la nota - si riferisce solo ai nuovi cicloparcheggi (Monte Baldo, Sanseverino, Canestrini, Piedicastello, ospedale Santa Chiara, via Untervergher, via Bartali) e non ai cicloparcheggi esistenti di via Dogana, area ex Zuffo e via Saluga, per i quali, ad oggi, non sono ancora attive le nuove tariffe». Le tariffe verranno applicate in via sperimentale fino al 30 giugno 2023.