

# Primo piano



## Bypass, espropri al 90%: 20 milioni A marzo la prima galleria artificiale

Gara da 1 miliardo, 4 offerte: aggiudicazione vicina  
 A regime cantiere da 3.500 lavoratori per tre anni  
 Via Brennero e Acquaviva deviate per cinque mesi

di Francesco Terreri

**T**ra i quaranta proprietari e affittuari di altrettante abitazioni e negozi del quartiere San Martino che saranno demolite per far posto allo sbocco a nord della nuova circonvallazione ferroviaria di Trento, 36 hanno firmato l'accordo per lasciare l'immobile entro il 10 marzo. L'indennità di esproprio media per le case si attesta intorno ai 250mila euro, con variazioni in base alle dimensioni da 120mila a 500mila euro. Per gli esercizi commerciali le cifre sono superiori. A tutti arrivano anche i sostegni decisi dalla Provincia: 10mila euro per le abitazioni, 5mila euro per i negozi. Complessivamente gli espropri di San Martino costano a Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) più di 20 milioni di euro. Sono gli ultimi passaggi prima dell'inizio dei lavori del più grande, e discusso, cantiere previsto in Trentino in questi anni, che cambierà volto alla città di Trento, a maggior ragione quando arriveranno le altre componenti del

progetto integrato sulla mobilità: il Nordus, cioè la linea metropolitana Lavis-Mattarello, e l'interramento del tratto urbano della ferrovia, due chilometri e mezzo dalle Albe all'ex scalo Filzi.

### Sprint finale per la gara

Entro il 10 marzo tutti gli edifici di San Martino saranno liberi. Perché subito dopo cominciano i lavori preliminari del bypass ferroviario. Tra pochi giorni, infatti, Rfi aggiudicherà la gara da 977,6 milioni di euro per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera, nell'ambito di un progetto che complessivamente costa 1 miliardo 270 milioni di euro, 300 milioni in più di un anno fa a causa dei rincari dei materiali. In corsa ci sono quattro cordate: Webuild, l'ex Salini-Impregilo, con Ghelli, Seli Overseas e le trentine Collini Lavori e Sws; il Consorzio stabile Sis di Torino; il Consorzio Eteria, cioè Itinera di Astm (Gavio) e Vianini Lavori del gruppo Caltagirone, con la Salcef di Roma; la Pizzarotti di Parma con la società

■ **Su 40 famiglie residenti e negozi del quartiere San Martino di Trento, 36 hanno raggiunto l'accordo per lasciare l'immobile prima del 10 marzo**

quotata Saipem che fa capo a Eni e Cassa Depositi e Prestiti.

### Chicane a nord e a sud

A marzo gli edifici di San Martino saranno demoliti e partiranno le cosiddette opere anticipate: l'ingresso nord e, in località Acquaviva a Mattarello, l'ingresso sud, cioè le gallerie artificiali che saranno lo sbocco degli scavi e dove saranno collocati macchinari e fresi per realizzare i tunnel. Non sono previste interruzioni nella

viabilità ordinaria, ma due deviazioni sì. Via Brennero sarà deviata con una chicane in direzione ferroviaria all'altezza della ex sede della Cassa rurale, che sarà abbattuta, per permettere lo scavo sotto la strada. Dopo quattro-cinque mesi sarà ripristinata la viabilità attuale. Analoga deviazione sulla nazionale a sud di Mattarello, in località Acquaviva.

### Stazione provvisoria all'ex Filzi

Nel frattempo il vincitore della gara di Rfi ha otto mesi di tempo per la progettazione esecutiva della circonvallazione. Quindi, realisticamente, lo scavo della collina comincerà all'inizio del 2024. Per la precisione saranno quattro gli scavi: partiranno cioè sia a nord che a sud i lavori per i due tunnel da dodici chilometri. Ad Acquaviva la circonvallazione si aggancerà con una variante alla linea storica. A nord la quota dei binari si manterrà ad una profondità di undici metri rispetto al piano campagna e quindi dovrà risalire per circa un chilometro per affiancarsi alla linea storica fino a Roncafort. All'ex Scalo Filzi, prima della rotonda dei Martiri di Nassirya, sarà realizzata la stazione provvisoria per la linea merci, con quattro binari e una struttura essenziale con un minimo di dotazione. Niente a che fare con la stazione internazionale da 40 milioni di euro ipotizzata nel vecchio progetto di quindici anni fa e poi tramontata. Più avanti, invece, quando si arriverà all'interramento della ferrovia storica, sarà la stazione attuale in piazza Dante ad essere ampliata e parzialmente interrata. Già l'anno prossimo è previsto il restyling della stazione, una serie di lavori da 15 milioni di euro finanziati con le risorse per le Olimpiadi invernali Milano-Cortina. Con l'interramento, la stazione avrà una nuova estensione in sotterranea.

### Maxi cantiere e maxi traffico

Il cantiere della nuova linea ferroviaria durerà, in base al disciplinare di gara, 1.278 giorni, cioè tre anni e mezzo. Saranno occupate complessivamente oltre 12mila unità lavorative annue cioè, in pratica, a regime saranno al lavoro 3.500 lavoratori e lavoratrici. Ma ci

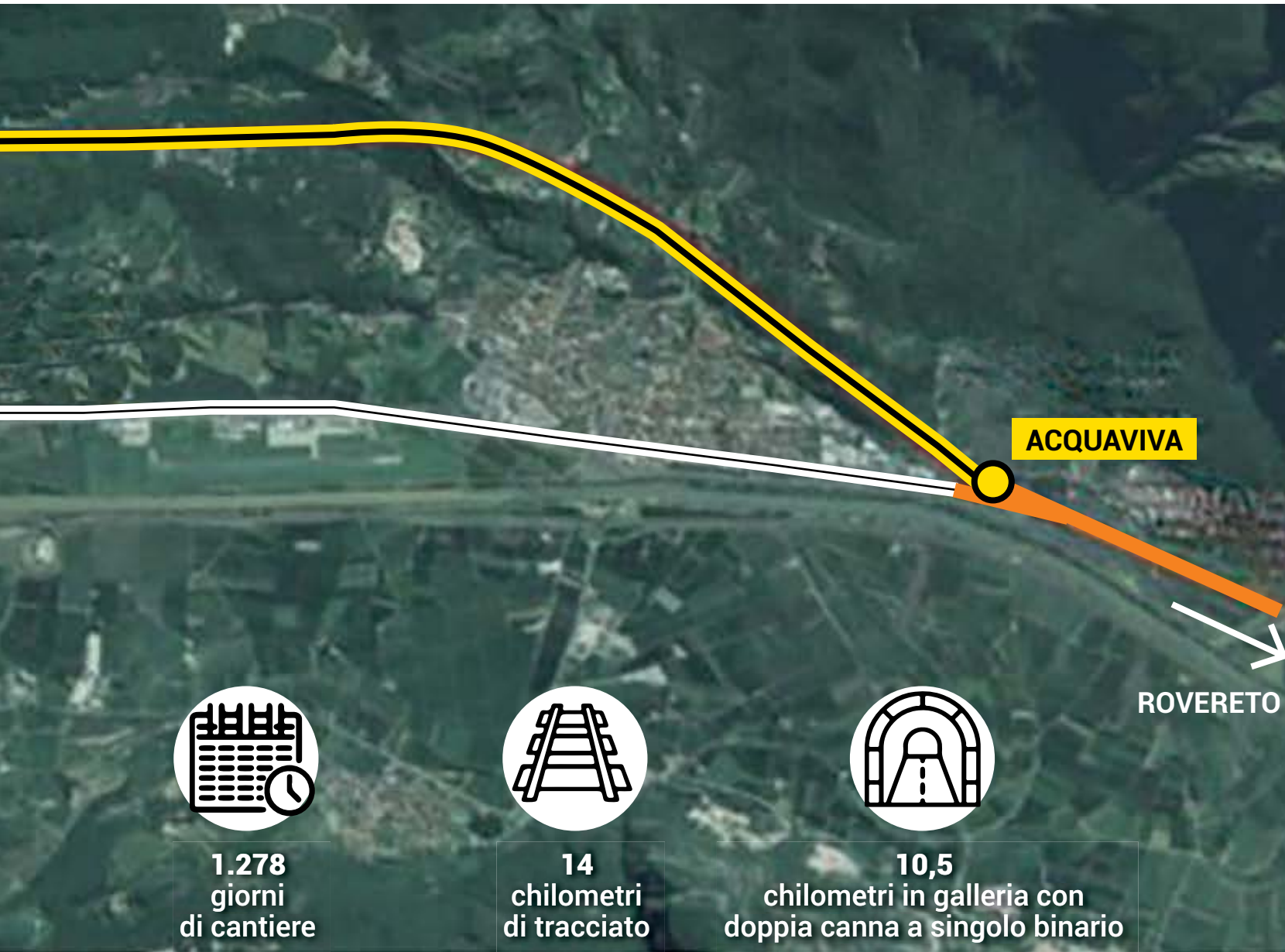
■ **Si parte con la demolizione degli edifici. Prevista anche la stazione provvisoria. Col cantiere 200 mezzi al giorno in più sulle strade**

saranno impatti rilevanti anche sulla viabilità, non solo con la deviazione provvisoria delle strade all'ingresso nord e a quello sud. Durante i lavori il traffico sulla strada statale 12, la nazionale che attraversa Trento, e sull'Autostrada del Brennero dovrebbe vedere in area Acquaviva un incremento di 200 veicoli al giorno in entrata e 70 veicoli al giorno in uscita. A nord, invece, in area Roncafort, i veicoli in più dovrebbero essere 215 al giorno in entrata e 83 in uscita.

### Il nodo delle aree inquinate

La prima versione del progetto di Rfi prevedeva di utilizzare parte delle aree ex Sloi ed ex Carbochimica come deposito temporaneo dei materiali di scavo. Le aree in questione sono quelle del Sito di interesse nazionale di Trento nord: sono, come è noto, aree gravemente inquinate dai residui delle lavorazioni delle vecchie fabbriche, aree che vanno bonificate, con un costo complessivo della bonifica lievitato negli anni a parecchie decine di milioni, oltre ai 35 milioni di euro pubblici necessari per le rogne demaniali. Queste cifre hanno di fatto bloccato ogni progetto di investimento messo in campo dai proprietari, in particolare dalle tre società che detengono le superfici maggiori: la Imt di Sergio Dalle Nogare, che ha la sua area a bilancio a 6,1 milioni di euro, la Tim di Michele Albertini, che alla voce rimanenze valuta l'area 6,8 milioni di euro, la Mit di Paolo Tosolini, dopo la scomparsa del padre, lo storico immobiliare bolzanino Pietro Tosolini, che ha





In futuro Rendering dell'uscita in via Brennero (scalo Filzi) della ferrovia

l'immobile a bilancio per 14,4 milioni di euro.

**Rogge da bonificare**

L'ipotesi di utilizzare parte delle aree inquinate di Trento nord come deposito, sia pur con le opportune precauzioni, dei materiali inerti dello scavo del tunnel ferroviario, aveva destato grande allarme. Così nel progetto modificato e nel bando di gara Rete Ferroviaria ha escluso questa possibilità. Questo non vuol dire che le aree inquinate siano del tutto fuori gioco, perché il cantiere ha un impatto su di esse in due zone. Nell'area ex Carbochimica incide sul Lavisotto, che vedrà una deviazione minima. Qui la bonifica della roggia a cura dell'Appa, l'Agenzia provinciale per l'ambiente, è in corso. L'altra è la roggia degli Armanelli nell'area ex Sloi, dove è stato posizionato il cantiere pilota per la verifica dell'inquinamento. Il grosso dei lavori della ferrovia è in mezzo, ma per sicurezza il Comune ha chiesto un campionamento ulteriore anche sull'area che non fa parte del Sito di interesse nazionale.

■ **L'opera tocca le rogge delle aree inquinate ex Carbochimica ed ex Sloi ma il deposito inerti va nella vicina area della società dei Podini**

**I depositi del materiale di scavo**

Stop quindi al deposito dei materiali di scavo nelle aree di Trento nord da bonificare. E allora dove andranno i 2 milioni e mezzo di metri cubi di inerti prodotti dallo scavo del tunnel ferroviario? La scelta è di portarli direttamente nei siti di conferimento. Questo però non vuol dire che non saranno necessarie delle aree, più piccole, per lo stoccaggio provvisorio. Sono state individuate a sud sempre in località Acquaviva, a nord nell'area di

proprietà della società Sequenza della famiglia Podini, quella del gruppo informatico Dedagroup e della catena di supermercati Md. L'area, racchiusa tra via Vittime delle Foibe, la ferrovia e l'ex Sloi a nord, non è inquinata ed è esterna al Sito da bonificare, anche se la falda che la attraversa contiene residui dell'ex Sloi.

**Ricorsi aggirati dal Pnrr**

L'aggiudicazione della gara per la circonvallazione di Trento potrebbe mettere in moto ricorsi dei perdenti, come spesso accade. Sul progetto in sé e le critiche che ha sollevato sui rischi ambientali e sociali che produrrebbe, tra pochi giorni arriva al Tar del Lazio il ricorso di un gruppo di cittadini trentini. Ma l'opera è finanziata dal Piano nazionale di ripresa e resilienza, Pnrr, e quindi si applicano le misure che accelerano le procedure della giustizia amministrativa e evitano gli stop ai lavori, per consentire di rispettare i tempi di utilizzo dei fondi europei.

*L'obiettivo è spostarle sulle linee ferroviarie*  
**Tre quarti delle merci che passano il Brennero viaggiano in strada sui tir**

**I dati dei trasporti**  
 Nel 2020 sono transitati lungo il Corridoio del Brennero 51 milioni di tonnellate di merci di cui 37,4 milioni di tonnellate pari al 73,3% hanno viaggiato su strada e soprattutto autostrada mentre 13,6 milioni di tonnellate sono state trasportate dai treni

**L'**obiettivo più importante della realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento e del più ampio progetto di Tunnel del Brennero e di potenziamento della linea Verona-Fortezza è lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla rotaia. Nel dibattito pubblico sulla circonvallazione e nelle prese di posizione dei cittadini e delle associazioni che contestano l'opera, si dice che questo obiettivo può essere raggiunto con altri strumenti, con una gestione più ragionata e rinnovata delle infrastrutture esistenti e penalizzando con i pedaggi i tir in autostrada. Tuttavia i dati sui flussi di traffico sulla direttrice del Brennero dicono che lo squilibrio tra le due forme di trasporto è molto grande. L'ultimo rapporto di iMonitraf, il progetto di monitoraggio del traffico nelle regioni alpine, aggiorna i dati al 2020, un anno segnato dall'esplosione della pandemia e dalle conseguenti restrizioni alle attività economiche che, paradossalmente, hanno migliorato la situazione ambientale. «Gli impatti della pandemia Covid-19 evidenziano in modo impressionante i benefici della riduzione dei volumi di traffico sui corridoi transalpini - si legge nel rapporto - Mentre i limiti di qualità dell'aria sono stati superati in cinque stazioni di misurazione lungo i principali corridoi di transito, solo una stazione al Brennero ha visto un superamento nel 2020, grazie a volumi di traffico notevolmente inferiori». Al Brennero il volume di merci trasportate in un anno scende da 53,7 a 51 milioni di tonnellate. Il trasporto su strada è quello che risente di più della situazione sanitaria, passando da 39,9 a 37,4 milioni di tonnellate, con un calo del 6%. Il trasporto di merci attraverso la ferrovia, invece, diminuisce solo dell'1%, passando da 13,8 a 13,6 milioni di tonnellate. Tuttavia il trasporto con camion e tir rimane nettamente dominante col 73,3% del totale delle merci che hanno attraversato il Brennero, mentre la ferrovia è al 26,7%. Nel 2019, ultimo anno pre-pandemia, era andata solo poco diversamente. Lungo il Corridoio del Brennero sono transitate 53,7 milioni di tonnellate di merci, di cui il 74%, 39,9 milioni, su strada e il 26%, 13,8 milioni, su rotaia. Il carico di traffico su strada si riversa principalmente sull'autostrada A22, dove transitano annualmente più di 2,5 milioni di mezzi pesanti e la portano vicino alla saturazione.