

Mancato accordo con Rfi, lo scontro sull'occupazione dell'area finisce al Tar del Lazio

BYPASS

Mercoledì prossimo il Consorzio Tridentum guidato da Webuild presenterà il progetto aggiornato

Facchin attacca Tim srl «Scelta irresponsabile»

L'assessore sull'opposizione all'accesso all'ex Sloi per misurare le esalazioni: «Ci tocca ripartire da zero»

La prossima settimana, mercoledì 19 aprile, presso la sala di rappresentanza della Regione, saranno svelate le carte sullo stato del progetto dei lavori della circoscrizione ferroviaria di Trento. Sarà fatto in sede di presentazione del Consorzio Tridentum che si è aggiudicato i lavori della grande opera: 1,27 miliardi di costo complessivo, lavori aggiudicati per oltre 934 milioni di euro. È la prima uscita pubblica del Consorzio, costituito a Roma (la sede è in via Giulio Vincenzo Bona) il mese scorso, non appena avuta certezza dell'aggiudicazione. Il Consorzio è presieduto dall'ingegner **Simone Centis**, in rappresentanza di **Webuild**. Il colosso Webuild, che ha in corso i lavori del tunnel di base del Brennero, è il capofila, con il 51% del "Tridentum" di cui fanno parte **Ghella (35%)**, **Seil Overseas (4%)**, dello stesso Gruppo Webuild, e la trentina **Collini Lavori (10%)**, che nel cda del Consorzio è presente con **Sergio Collini**. C'è attesa, per capire a che punto è la redazione del progetto esecutivo. La prima fase, relativa alle "opere anticipate", cioè agli imbocchi nord e sud della galleria di 12 km sotto la collina est di Trento, dovrebbe già essere conclusa: il team di progettazione di cui è capofila **Sws Engineering** (gli altri progettisti sono **Rocksoil** fondata

dall'ex ministro Lunardi, **Pro Iter e Net Engineering**) aveva 40 giorni di tempo per presentarla. Termine scaduto in questi giorni. In Comune, i contatti con i progettisti hanno riguardato viabilità e impatto ambientale, in ordine al rispetto delle prescrizioni imposte. Per la consegna del progetto esecutivo completo, il Consorzio Tridentum ha 8 mesi di tempo dalla consegna dei lavori, quindi il termine ultimo sarà fine settembre. È risaputo che l'avvio dei lavori (realisticamente nei primi giorni di maggio, spiegano in Comune) riguarderà la traslazione dei binari della Trento-Malé verso ovest sull'area dell'ex Scalo Filzi, in modo da realizzare la *chicane* provvisoria di via Brennero dove sarà realizzato lo scavo dei nuovi binari del bypass di Rfi. C'è attesa, per la presentazione pubblica del progetto, anche per capire come il Consorzio Tridentum affronterà le molte questioni aperte: dalla gestione dei materiali di scavo (oltre i previsti siti ex cava di Ala e Sardegna, ve ne sono altri in Trentino in corso di valutazione) all'interferenza della grande opera con le aree inquinate. A proposito delle quali, **Tim srl**, l'immobiliare di **Michele Albertini** che fa parte del Consorzio di bonifica e sviluppo Trento Nord, continua a negare l'accesso a Rfi, finalizzato ad

ulteriori analisi sul *soil gas* nell'area ex Sloi (nella foto) in proprietà. Il "no" di Tim è finito davanti al Tar di Trento che, nei giorni scorsi, con ordinanza del presidente **Fulvio Rocco**, ha dichiarato la propria incompetenza territoriale, rimettendo il contenzioso al Tar del Lazio, trattandosi di un'opera prevista dal Pnrr. C'è stato un tentativo di composizio-

ne tra le parti, ma non ha portato a nulla. Tim considera illegittimo il provvedimento di Rfi di accesso (il progetto di fattibilità tecnico economica implica l'occupazione per pubblica utilità) all'area, perché comprometterebbe l'Accordo di programma per la bonifica. Rfi, in giudizio, ha evidenziato che l'opera (lo scavo, ndr) costeggia tutto il Sin, ma che



«è indispensabile comprendere il grado di diffusione di gas inalabili provenienti dai suoli inquinati: e ciò proprio al fine di assicurare le condizioni di sicurezza imposte dalla normativa». Anche perché le indagini svolte in passato «sono datate e quindi non utilizzabili per valutare la pericolosità attuale delle esalazioni provenienti dai terreni». «L'opposizio-

ne di Tim è un comportamento irresponsabile, che fa del male alla città» dice l'assessore **Ezio Facchin** «abbiamo chiesto noi, come Comune, di fare ulteriori indagini, per affrontare in modo definitivo la bonifica. Lì si farà un'opera pubblica. È un'occasione persa, non farlo con i lavori di Rfi, Bisognerà ripartire da zero, dovremo appaltare noi le indagini». **Do. S.**



La consigliera Silvia Zanetti

Comune | Silvia Zanetti chiede lumi sulla gara per il bypass e Facchin rinvia a Rfi

«C'è un problema di trasparenza»

La consigliera **Silvia Zanetti** (Si può fare) prende atto della risposta dell'assessore **Ezio Facchin**. Ma rimarca: «C'è un problema di trasparenza» su una grande opera per oltre 934 milioni di lavori che impatta sulla città. Zanetti aveva posto, con una interrogazione a risposta orale, domande puntuali a proposito dell'aggiudicazione dei lavori del bypass ferroviario al consorzio guidato da Webuild: se il Comune ha seguito l'iter di aggiudicazione; se conosce i nominativi di chi ha partecipato alla gara, i criteri di valutazione, la composizione della commissione di gara, la graduatoria definitiva; se conosce il nome dei progettisti; se ha visionato i verbali della procedura; se la risposta è negativa, perché non si è informato... Risposta, ieri, in aula dell'assessore Ezio Facchin: «No, nes-

suna verifica. Abbiamo provveduto a inoltre le sue richieste a Rfi: quando risponderà, ne daremo conto». Altro quesito che riguarda le aree inquinate di Trento Nord. Lo pongono i consiglieri di Fratelli d'Italia (primo firmatario **Daniele Demattè**) a proposito di lavori all'interno del sito nazionale, al civico 119 di via Brennero. È l'immobile di Fransy srl (edificio ex uffici amministrativi della Carbochimica) ad uso commerciale. L'assessora all'urbanistica, **Monica Baggia**, spiega che si tratta di un intervento di riqualificazione, senza aumento di volumi e che il progetto è stata stoppato, perché comportava degli scavi. Poi, una seconda versione è stata accolta. C'è l'asportazione del manto bituminoso per il muro di confine, ma non si tratta di uno scavo.



Il Comitato "Mattarello Attiva" dopo la partecipata assemblea pubblica dello scorso 15 marzo, durante la quale sono state affrontate le problematiche del progetto di costruzione del bypass ferroviario di Trento, a partire da nord con l'area SLOI - Carbochimica e rione S. Martino, ha promosso ieri pomeriggio una conferenza stampa dedicata all'impatto dell'opera su Mattarello. Con l'intensificarsi delle procedure per l'allestimento dei cantieri per la realizzazione del tunnel in zona Grezzi ed Ac-

quaviva - ha esordito **Franco Tessadri** che ha condotto l'incontro - fra gli abitanti del sobborgo «sta maturando qualche giustificata preoccupazione: ambientale, sanitaria, urbanistica, compresi gli aspetti futuri della zona». Per **Gabriele Lusini** l'opera impone un'ipoteca pesantissima per il paese, ora e nel futuro almeno per un decennio; un'opera - ha insistito - dalla quale gli abitanti e le attività ricettive e di ristorazione non godranno di ritorni economici, ma solo disagi e fastidi per la polvere e il

L'ALLERTA Cresce la preoccupazione in paese. Sabato passeggiata informativa

«Rischi e disagi per Mattarello»

rumore e per il traffico, perché i movimenti dei mezzi da e per il cantiere costretto tra la ex statale del Brennero e la linea storica della ferrovia (si ipotizza un trecento e più viaggi giornalieri per il trasporto dello smerino degli scavi anche da Trento Nord) non potrà non interferire con la viabilità ordinaria.

Giorgio Tamanini ha ripreso il tema del protocollo d'intesa tra la Provincia, Comune e Acquaviva Società Agricola Srl, in base al quale la Società mette a disposizione maggiori aree di sua proprietà non previste nel piano degli espropri e delle occupazioni temporanee, e al termine dei lavori vedrà bonificata e trasformata a vigneto un'area di circa dodici ettari a monte dell'azienda, attualmente scoscesa e boscata, sulla quale verranno depositati per un'altezza media di cinque metri dai cinquecento agli

ottocentomila metri cubi di materiali provenienti dagli scavi. Si tratta di un promontorio carsico conosciuto a Mattarello come "El sass dela colazione" geologicamente instabile, a rischio scivolamento, che raccoglie gli smottamenti delle rocce della Vigolana sovrastanti e può compromettere le interconnessioni fra falde acquifere che afferiscono alla sorgente dell'Acquaviva. Rischi ripetutamente segnalati ma che non hanno ottenuto risposte da alcuno, secondo un metodo di interlocuzione fra amministratori e cittadini pervaso da silenzi, opacità e assenza di informazioni chiare, hanno lamentato **Manuela Guidolin** e **Paolo Santolini**. **Barbara Calliari** ha evidenziato invece il tema dell'offesa alla cultura e alla storia che il bypass produce, violentando con uno squarcio permanente un territorio,

quello del compendio dell'Acquaviva composto dalla settecentesca villa Bortolazzi, dal giardino, dal laghetto e dal boschetto di bambù, trentadue ettari tutelati che una inaccettabile logica economicistica del fare e del fare subito - come hanno lasciato trasparire i recenti interventi del presidente dell'Ordine degli architetti Giovannazzi e lo stesso sindaco di Trento laneselli - potranno irrimediabilmente sovvertire.

Franco Tessadri, infine, ha presentato la passeggiata informativa "Non sarà più verde la nostra valle" organizzata per il prossimo sabato sui luoghi che saranno attraversati dalla galleria lungo il percorso piazza Quintilio Perini (ritrovo alle 14), Forte di Mezzo, e discesa ai Grezzi ove presso Casa Lunardelli sarà imbandito un momento di convivialità finale. **Ma.Bri.**