

GRANDI OPERE

Si attendeva la chiusura della valutazione, legata alle prescrizioni di Appa sul progetto di fattibilità. Arrivata quella, ora a Mattarello si procederà più spediti

A nord a febbraio sarà demolito l'ultimo edificio. Attesa in città una visita di commissaria (che però non ha smentito l'avvicendamento) e Rfi, per avere rassicurazioni sui fondi

Bypass, si accelera partendo da sud

Il Comune: «È stata conclusa la procedura al Via a marzo la rettifica della strada, a giugno le frese»

L'inizio dell'anno nuovo sembra portare un'accelerazione sul fronte del cantiere per la circoscrizione ferroviaria. Un'accelerazione che parte da sud: chiusa la pratica alla Via, nelle prossime settimane a Mattarello si inizierà a vedere più movimento, mentre il nuovo cronoprogramma dovrebbe prevedere i lavori per la rettifica della strada ad aprile, in contemporanea con la predisposizione del diaframma, e a giugno l'arrivo e la messa in opera delle due frese.

I recenti appelli a prendersi del tempo per rivedere il progetto - arrivati sia da sud, con il presidente **Alessandro Nicolli**, sia da nord con il presidente **Claudio Geat** - non sembrano aver sortito grande effetto.

E mentre si attende ancora di vedere qualcosa di tangibile, sul fronte delle garanzie al finanziamento, e si aspettano gli ultimi risultati sulle analisi, si accelera là dove ci sono meno difficoltà concrete.

L'imbocco a sud. Il passaggio che si aspettava, per dare poi una spinta all'opera, era la chiusura della procedura di Valutazione di impatto ambientale. A quanto pare ci siamo arrivati: «Poco prima di Natale è arrivata la chiusura dell'iter, per l'ottemperanza al Via legata alle prescrizioni di Appa - spiega l'ingegner **Giuliano Franzoi**, del Comune - era questo l'ultimo passaggio che dovevano chiudere, legato alle prescrizioni di Appa e quindi al Pite plus. Chiuse quelle, a gennaio partiranno i lavori a sud, in maniera abbastanza veloce».

Quanto veloce, Consorzio Tridentum, Italferr e Rfi lo hanno chiarito nell'ultimo confronto periodico con l'amministrazione comunale: «Stiamo anco-



Il cantiere a Trento sud: il nuovo cronoprogramma prevede i lavori di rettifica della strada da marzo, le frese da giugno



L'impatto del cantiere a sud è già evidente: illuminati a giorno i silos

ra aspettando il cronoprogramma aggiornato - chiarisce Franzoi - ma da quello che hanno chiarito, attorno a marzo è previsto che venga realizzata la deviazione di via Nazionale. Prima ci sarà la parte di diaframmi per arrivare a giugno con l'inserimento della fresa». Per

il momento è dunque confermata la volontà di far partire le due frese da sud a giugno. «Ad oggi il cronoprogramma risulta sfasato di qualche mese». Ma è chiaro a tutti che la parte difficile della mega opera non sono le opere preparatorie, che hanno comunque accumu-

lato un certo ritardo. **L'imbocco a nord.** Qui è il punto più delicato e su questo fronte sembra che il cantiere sia silente, anche perché è in attesa dei risultati delle analisi sia allo scalo Filzi che a nord, in corrispondenza e oltre Nassirya. L'unico passo avanti ri-

spetto al cantiere si è avuto a fine anno, con l'accordo tra Consorzio, Italferr, Rfi e residenti di via Malvasia, per l'abbattimento dell'ultimo edificio rimasto in piedi. Sembra sia previsto l'abbattimento a partire dal primo febbraio.

Analisi. Non sfugge a nessuno

che l'ostacolo vero dal punto di vista tecnico più che la realizzazione della galleria sarà il passaggio a nord, nell'area delle rogge, e in particolare alla confluenza tra la Fossa primaria e il rio Lavisotto, dove la morchia catramosa appare particolarmente impattante. E poi più a nord ancora, all'altezza dei terreni inquinati. Ma le richieste arrivate da più parti, per modificare il progetto, ora che il vincolo del 2026 previsto dal Pnrr è venuto meno, sono per ora cadute nel vuoto.

La commissaria Firmi. Anche su questo punto, per ora non si è fatta chiarezza: le notizie uscite - e non smentite - circa un avvicendamento della commissaria, non hanno avuto al momento conferma ufficiale. Di sicuro la città si aspetta una visita della commissaria, ma pure di Rfi, per dare rassicurazioni circa i fondi stanziati. Ma non è dato sapere se le attese saranno ripagate a breve o meno.

C.Z.

Mobilità dolce. Al via il progetto: 6 mesi di sperimentazione. Potranno essere coinvolti fino a 150 lavoratori Dipendenti comunali rimborsati se in bici: 36mila euro per il Bike to work

Trentaseimila euro destinati al Bike to work, programma sperimentale per incentivare l'utilizzo della bicicletta nel tragitto casa-lavoro per i dipendenti comunali e individuare le strade che necessitano di un intervento per adeguarle alla mobilità dolce. Sei mesi di sperimentazione con il coinvolgimento fino a 150 dipendenti comunali. Il progetto, elaborato dall'amministrazione comunale, ha come obiettivo «incentivare la mobilità alternativa e ridurre la congestione del traffico nelle ore

di punta e l'inquinamento dell'aria». Rimborsi e incentivi in denaro su base chilometrica per i dipendenti comunali che si recheranno al lavoro in bici, grazie ad un'app che tratterà il percorso svolto. I rimborsi saranno pari a 0,25 euro per ogni chilometro percorso nel tragitto casa-lavoro per un importo massimo di 2 euro al giorno e 20 euro al mese. Premio aggiuntivo da 20 a 50 euro per i primi 7 classificati che faranno più chilometri. Tra gli scopi ci sarà il monitoraggio delle

strade a maggior flusso di bici, potendole filtrare per fasce orarie e periodo dell'anno, in modo tale da individuare le strade che necessitano di interventi di adeguamento per renderle fruibili e sicure alla mobilità dolce. Il numero di partecipanti è fissato a 150 dipendenti comunali, le cui domande saranno accettate, in ordine di iscrizione, fino all'esaurimento dei posti disponibili. La sperimentazione potrebbe essere estesa alla cittadinanza per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

BYPASS

È in programma da mesi, ma non è stato fatto nulla. Indennizzi per il cantiere: quesiti all'infopoint

Impatto delle vibrazioni, convegno "fermo"

La delibera che la giunta provinciale ha assunto la vigilia di Natale per supportare con 5 mila euro chi risiede negli immobili in prossimità dell'imbocco nord del bypass di Rfi (via Brennero e via Malvasia) taglia fuori i proprietari. E, a proposito di cantiere, non si sa ancora che fine abbia fatto (e farà) l'annunciato convegno, da mesi, sulle vibrazioni. Se ne deve occupare il Cts, il Comitato tecnico scientifico a supporto dell'Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro. Il problema è che, mentre dell'attività dell'Osservatorio è possibile avere resoconti più o meno in diretta, dell'attività del Comitato poco si sa. Vero che, formalmente, non ha obbligo di pubblicare i verbali delle sedute periodiche. Ma il fatto che, a gennaio 2024, ci si debba accontentare dell'ultimo pubblicato, il 20 giugno 2023, dice molto sulla trasparenza del "processo" del bypass e della volontà di informare i cittadini. Il Cts ha tenuto, dal 21 aprile, giorno del suo insediamento, cinque sedute. Dopo, stando a ciò che (non) pubblica, è come se fosse messo in ferie.

Lavori del bypass.

La prossima seduta del Cts sarà giovedì 11 gennaio, dedicata a questioni di rilievo: una relazione sul protocollo cantie-

ri, un aggiornamento sullo stato di avanzamento dei lavori, una sintesi dei risultati ad oggi disponibili dei sondaggi presso l'ex Scalo Filzi. Ieri, se n'è parlato nella prima seduta di inizio anno dell'Osservatorio, il programma operativo è stato predisposto in giugno dal Cts. Si sa che, in febbraio, si completeranno i lavori di abbattimento dell'ultimo condominio rimasto in piedi, a nord dell'edificio sede di Abilnova e Unione ciechi. E si sa che ci

sono le risorse (605 mila euro in totale) della Provincia per i residenti che subiscono disagi.

La delibera della giunta ha fissato i criteri: 5 mila euro per i residenti, al momento dell'aggiudicazione del cantiere (2 marzo 2023), in un edificio prossimo al cantiere, vale a dire direttamente confinante con l'area lavori e con almeno una parte dell'edificio compreso entro una distanza di 30 metri dal limite esterno della gal-

leria più vicina. La domanda, alla Provincia (Servizio gestioni patrimoniali e logistica, ufficio espropriazioni in via Mantova) va presentata entro il 16 febbraio. E questi sono i giorni in cui gli interessati assumono informazioni. Una decina ha bussato alla porta dell'infopoint dell'Osservatorio del bypass, presso Trento Lab. Lo ha riferito ieri il coordinatore, **Stefano Robol**. Ma si sono fatti vivi anche un paio di proprietari, cui nulla spetta, segnalando che ci saranno inquilini che ritireranno il contributo ma poi abbandoneranno l'alloggio, con il risultato che, stante il disagio provocato dal cantiere, non si troverà più alcuno disposto a prenderlo in affitto.

L'attività dell'infopoint.

In concreto, è questa attività informativa sugli indennizzi quella principale di questi giorni dell'infopoint dell'Osservatorio, che può contare ora su due addetti: **Paola Lecce** e, dal 28 dicembre, l'ingegner **Andrea Denaro**. Dal punto di vista operativo, per altro, l'Osservatorio nel 2024 deve fare i conti con una variabile che si chiama Trento capitale del volontariato. In concreto, ci sono buone probabilità che l'infopoint debba trovare nuovi spazi perché quelli di Trento Lab saranno utilizzati a supporto delle iniziative per l'an-

no del volontariato. Comune e Provincia, che con Rfi hanno sottoscritto il protocollo istitutivo dell'Osservatorio, una soluzione logistica dovranno indicare, posto che l'attività entrerà a regime nel secondo semestre 2024 per la organizzazione delle visite al cantiere del bypass.

Il convegno su carta.

Quello delle vibrazioni è tema chiave. Perché sono molti i timori dell'impatto della grande opera, non solo per il passaggio tra le aree inquinate. Non è un caso che il Cts abbia previsto, nel predisporre il programma operativo che l'Osservatorio ha approvato il 5 luglio, un convegno ad hoc. Sono due le dimensioni da prendere in considerazione e su cui dare certezze: l'impatto delle vibrazioni in fase di cantiere e di scavo della galleria di 10,5 km sotto la collina est, e l'impatto in esercizio dovuto al transito dei treni. Il problema è che dopo sei mesi nulla si sa e, soprattutto, nulla è stato organizzato. Se va bene, il convegno si terrà ad inizio estate. Il problema è, in senso lato, politico. Il sindaco di Trento, **Franco Ianeselli**, ha già avuto modo di imputare a Rfi la poca informazione sul bypass. Qui, però, c'è di mezzo la Provincia, che ha coordinato il Comitato tecnico scientifico. **Do. S.**



L'imbocco nord con il condominio da abbattere. A destra, Stefano Robol