



• Il lavori di consolidamento della volta FOTOSERVIZIO MILANESE



• Operai in azione

Il cantiere della galleria Viaggio nelle viscere di una sfida d'ingegneria

Il racconto. Mancano 280 metri al congiungimento fra gli accessi della zona stazione e di Tirolo



• Il garage in caverna: operazioni a buon punto



• L'uscita pedonale dall'autorimessa in via Galilei



• L'area dell'accesso al tunnel nella zona artigianale di Tirolo

JIMMY MILANESE

MERANO. Manca un anno alla buca, ovvero al completamento dei restanti 280 metri di scavo nel tunnel di circonvallazione che dalla stazione congiungerà il tracciato attuale della MeBo con l'imbocco alla Val Passiria presso la zona artigianale di Tirolo. Diverse le recenti novità e le soluzioni adottate per minimizzare l'impatto dei lavori sulla vita della città. Misure per risolvere una serie di questioni emerse dalla complessa realizzazione dell'infrastruttura congiuntamente al garage in caverna, spiega il geologo Giobbe Barovero, responsabile del cantiere. «In primo luogo, per non ritardare la consegna del tunnel, a fine anno pensiamo di sospendere i lavori

di scavo sul lato stazione per concentrarci sull'allargamento dei primi 180 metri da due a quattro corsie e completare lo scavo della galleria dal lato Tirolo. Tra un anno - procedendo con una media di circa un metro di scavo al giorno - è previsto il congiungimento dei due cantieri».

Sul lato stazione, per intenderci, il tunnel ad oggi è avanzato per 800 metri fino all'altezza dell'Opera Serafica, mentre sul lato Tirolo lo scavo ha superato l'incrocio tra via Verdi e via Goethe. Continua Barovero: «Abbiamo completato con un minimo ritardo sulla tabella di marcia il rivestimento del pilastro centrale alla rotatoria che collegherà il tunnel al garage in caverna. A proposito, dal lato di via Galilei abbiamo già scavato fino a raggiungere il camerone di 180 metri per 25 di altezza che ospiterà il garage. Lo scavo ha già fatto posto a quattro dei sette piani complessivi», spiega il geologo. Risolto anche il franamento all'altezza dell'attuale pilastro centrale avvenuto nel 2022 e dovuto alla presenza imprevista di una faglia, ovvero materiale geologicamente scadente, a dimostrazione di come opere di questo tipo possano presentare problemi non calcolabili a priori. Tra l'altro, vista la qualità scadente del materiale scavato, rimane aperta la questione del suo smaltimento, come la montagna all'altezza del cantiere di Tirolo dimostra.

Se dal punto di vista geologico i problemi sono stati risolti, più complessa invece la gestione dell'interferenza dei lavori con la vita dei cittadini. «Monitoriamo costantemente l'impatto dei lavori sulle case», mette le mani avanti il geologo che così spiega il recente versamento di materiale in via Goethe. «Quando facciamo delle iniezioni nel tratto di galleria sotto via Goethe, può accadere che del cemento miscelato ad acqua si riversi sul tracciato stradale. Un cantiere a cielo aperto nella via avrebbe però significato chiusura della strada per anni e taglio degli alberi».

Dal canto suo, rimarca Johannes Strimmer, direttore dell'Ufficio tecnico strade ovest della Provincia, «la sfida tecnica più importante è proprio

lo scavo in materiale sciolto sotto le scuole e sotto via Goethe perché, prima di scavare, ogni metro deve essere preconsolidato con iniezioni ad alta pressione: una lavorazione molto impegnativa dal punto di vista temporale ed economico». Altra questione sulla quale i tecnici ancora si stanno confrontando riguarda i lavori per la realizzazione del collegamento tra SS44 della val Passiria e città, all'altezza della Gilf lungo via Cavour. Lavori ormai ben visibili a tutti per via delle deviazioni sul nuovo futuro tracciato stradale per chi dalla città sulla SS44 si dirige in Passiria e viceversa. Il progetto originario prevederebbe, una volta completata la rotatoria di Tirolo e aperto il tunnel al collegamento stradale, lo spostamento del vecchio ponte della Gilf verso il basso, con chiusura della SS44 per diversi mesi. Conclude Barovero: «Scavare sotto le scuole con una copertura di soli tre metri e in tutta sicurezza è qualcosa di veramente eccezionale e all'avanguardia per un'opera della quale l'Alto Adige può andare fiera. Infatti l'aspetto innovativo di questo tunnel costruito assieme a un garage di queste dimensioni non è inferiore alla galleria di base del Brennero», afferma l'esperto che riprende le parole dell'assessore Daniel Alfreider: «La circonvallazione di Merano che aprirà nel 2026 è attualmente l'opera più importante per migliorare la mobilità a Merano e dintorni».



• Il geologo Giobbe Barovero

«Nel 2025, con una media di 1 metro al giorno, verrà rotto il diaframma»

«Sotto via Goethe si scava in materiale sciolto, ogni avanzamento deve essere consolidato»

«La circonvallazione che aprirà nel 2026 è l'opera più importante per la mobilità del Meranese»