

La crisi finale del progetto per la Circonvallazione Ferroviaria di Trento

2.12.2023

Il progetto sul binario morto

Le informazioni di stampa e le reazioni delle istituzioni trentine confermano che il progetto per la Circonvallazione Ferroviaria di Trento non sarà più finanziato con i fondi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in seguito alle decisioni del Governo italiano e della Commissione UE del 24.11.2023 ¹.

Noi non ci aggiungiamo a quelli che si dolgono per questa perdita.

Il Movimento No TAV del Trentino si è sempre opposto coerentemente a quest'opera - dalle prime formulazioni degli anni 2008-2009 fino al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica approvato dalla Conferenza dei Servizi il 18.7.2022 - per i danni ambientali e i pericoli per la salute che comporta, per i costi abnormi che presenta ma soprattutto perché, inserita nel disegno complessivo del quadruplicamento della ferrovia Verona-Brennero, era e resta intrinsecamente inutile in quanto in aperta contraddizione con il propagandato obiettivo di spostare il traffico merci dell'asse del Brennero dalla gomma alla rotaia. Questo vale ovviamente anche per l'ipotetico percorso in destra d'Adige, già bocciato dalla Provincia di Trento nel 2003 e oggi riproposto qua e là come alternativa di ripiego, ma senza alcuna credibile prospettiva di resuscitare, e comunque molto problematico.

I ritardi che i cantieri hanno continuato ad accumulare fin dall'apertura e che oggi stanno alla base delle scelte di UE e Governo italiano si devono in gran parte all'iniziativa e agli ostacoli che il Movimento ha saputo produrre, insieme ad altri soggetti organizzati e a singoli cittadini.

Però il definanziamento di cui si tratta ci preoccupa molto seriamente per svariate ragioni.

La realtà - divenuta sempre più evidente dall'estate 2023 - dimostra che il tracciato ipotizzato per l'imbocco Nord della galleria "Trento" è improponibile perché impedito specialmente da estensione e gravità degli inquinamenti dell'ambito di Trento Nord, di certo non limitati al SIN costituito dalle aree ex SLOI ed ex Carbochimica e dalle Rogge Demaniali. Esattamente come fin dal 2022 indicavano comitati e associazioni di cittadini contrari al progetto.

Promotori e progettisti hanno preteso di sottovalutare l'ostacolo di una delle contaminazioni ambientali più imponenti d'Italia e d'Europa, confidando nella propria forza, in qualche scappatoia formale e nella ipotetica debolezza dell'opposizione.

Si sono invece prima trovati di fronte: una controinformazione che ha travolto tutti i loro argomenti rassicuranti; una capacità unitaria di contrasto che sul terreno ha ostacolato non poco i lavori; un'accorta politica di comunicazione che ha coinvolto parti significative di popolazione.

¹ La proposta della Commissione UE, che modifica il Piano, entrerà in vigore dopo l'adozione da parte del Consiglio UE, entro quattro settimane.

Ora si trovano di fronte sia i segni certi ed i primi risultati analitici dell'inquinamento diffuso sia le iniziative della magistratura, che è andata oltre il sequestro preventivo di un'area di cantiere tra ex Scalo Filzi e SIN (29.7.2023, con ipotesi di reati come disastro ambientale e inquinamento ambientale) e il 30.11.2023 ha disposto il sequestro probatorio delle aree SIN ex SLOI e ex Carbochimica.

Tutti sanno perciò che la nuova linea ferroviaria - nonostante l'invenzione continua di acrobatici accorgimenti tecnici e procedurali - non potrà passare dentro le aree inquinate di Trento Nord senza forzature violente e imprevedibili, veri e propri colpi di mano.

Da quando gli inquinamenti di Trento Nord si sono manifestati come un impedimento insuperabile per l'attuazione del progetto, così come oggi configurato, abbiamo indicato la bonifica integrale dell'area come destinazione alternativa naturale e giusta dei fondi stanziati; l'ipotesi era facilmente percorribile utilizzando l'apposito meccanismo di modifica previsto dall'articolo 21 del "REGOLAMENTO (UE) 2021/241 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza". La classe politica trentina, e in particolare quella oggi al governo della Provincia e del Comune di Trento, non ha voluto prendere quella decisione perché: a) vede per il Trentino solo lo sviluppo che ipoteticamente gli garantirebbe l'essere tramite per il transito merci tra l'Italia e il Nord Europa; b) non disdegna la gestione di un miliardo di Euro per i lavori; c) finge di credere e tenta di far credere che i lavori per la Circonvallazione costituiscono l'occasione per avviare la bonifica delle aree inquinate, mentre è vero l'opposto; d) accarezza la realizzazione di vari sottoprogetti collegati, incerti, regressivi, pieni di criticità (come l'interramento della ferrovia storica nella città di Trento). Quindi si è resa consapevolmente responsabile della perdita di un'occasione difficilmente ripetibile per avviare il disinquinamento di una delle aree più contaminate d'Italia e d'Europa.

Il progetto della Circonvallazione non viene comunque ufficialmente abbandonato (né dal Governo nazionale né dalla politica locale) e viene affidato al discontinuo finanziamento pubblico ordinario.

Il fronte di promotori, progettisti ed esecutori dell'opera è stato sempre compatto nell'affermare che i lavori proseguiranno dove possibile, comunque senza interruzioni, e che termineranno più o meno nei tempi previsti².

E quasi certamente saranno tentate accelerazioni dei lavori se non altro all'imbocco Sud del progetto di Circonvallazione, in zona Mattarello, dove i cantieri hanno per ora meno difficoltà tecniche.

Si assumono con leggerezza irresponsabile, ma anche con intenzioni evidenti, tutte le relative conseguenze: 1) il sostegno a uno schema trasportistico obsoleto per tutto l'asse del Brennero; 2) l'incremento dei costi in un'Italia che avrebbe bisogno di trasferire capacità di spesa verso le fasce sociali più deboli; 3) la condanna di Trento e del Trentino ad essere un inutile e nocivo cantiere attivo a singhiozzo per molti anni.

² Avevano anche l'erronea convinzione che in ogni caso a fronte di un possibile consistente avanzamento dei lavori la UE avrebbe concesso una proroga alla scadenza del giugno 2026. Invece il "REGOLAMENTO (UE) 2021/241 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza", che ha valore di legge, non prevede nessuna modalità di rinvio dei termini fissati per il completamento delle opere finanziate.

Non ci si poteva in ogni caso aspettare che la classe politica trentina approfittasse di questa circostanza per aprire una riflessione sull'identità e sul futuro del Trentino, neppure nella limitatissima ottica di recuperare la credibilità e la visibilità riformiste degli anni 1960-1990.

A prescindere dalle distanze opportunistiche prese da ogni parte prima delle elezioni di ottobre 2023 per il rinnovo del Consiglio Provinciale, quando l'emergenza inquinamenti a Trento Nord cresceva, questa classe politica si è spesa in modo così prepotente e miope a favore del progetto della Circonvallazione Ferroviaria da far pensare che sia stata essa stessa all'origine del rilancio di gran parte del progetto approvato a fine 2008³ per concorrere al finanziamento previsto dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR⁴. Ma a questa scelta non è stata estranea l'idea insensata che nel futuro del Trentino c'è soprattutto il ruolo di cerniera logistica per il transito merci tra il Nord e il Sud Europa. Idea accompagnata: 1) dall'appoggio ai grandi investimenti per il potenziamento della capacità della A22 (7,2 miliardi di Euro nel decennio 2023-2033), in contrasto con la proclamata ipotesi di trasferire il traffico merci da gomma a rotaia con la costruzione della nuova ferrovia; 2) dai progetti di potenziamento dell'Interporto di Trento, senza cercare coerenza con il ruolo dell'Interporto di Verona, senza stimare la quantità reale di traffico che proverrebbe dalle contrastate realizzazioni del prolungamento della A31 verso il Trentino e dalla nuova superstrada Valsugana a quattro corsie; 3) dall'incapacità di assumere le enormi contraddizioni delle politiche italiane di transito lungo l'asse del Brennero⁵ e di prendere atto dell'assetto reale che - proprio per iniziativa e con investimenti importanti dei settori economici coinvolti - sta assumendo il transito transalpino merci su ferro orientatosi nettamente verso il sistema svizzero Alptransit⁶.

Implicazioni giuridiche e procedurali

Il progetto della Circonvallazione di Trento resta formalmente realizzabile nelle aree soggette a bonifica, compresi i SIN, grazie alla previsione dell'articolo 242-ter, comma 1, del Codice dell'Ambiente (del quale bisogna evitare una lettura di comodo)⁷. A maggior ragione resta

³ Un progetto preliminare della Circonvallazione di Trento e Rovereto, sviluppato da studi e progetti iniziati nel 2003, fu approvato con Delibera 7.11.2008, n. 2897, dalla Giunta della Provincia di Trento, e integrato nel 2010 con marginali varianti. L'ipotesi progettuale non è stata mai del tutto abbandonata negli anni successivi: è stata aggiornata a partire dal 2014 (da un gruppo di lavoro misto Provincia di Trento, Comune di Trento e RFI, diretto dall'ing. R. De Col) - anche nel quadro di protocolli di intesa tra Provincia, Comune e RFI del 2018 e del 2019 - per giungere all'attuale Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica approvato il 18.7.2022.

⁴ In ogni caso, come si ricava dal documento <https://www.italiadomani.gov.it/content/sogei-ng/it/it/catalogo-open-data.html?orderby=%40jcr%3Acontent%2FobservationDateInEvidence&sort=desc&resultsOffset=0> questo stanziamento del PNRR corrisponde non a una sovvenzione UE a fondo perduto ma a un prestito da rimborsare da parte dell'Italia sia pure a tasso di interesse favorevole.

⁵ Per questi aspetti: <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/10/24/il-problema-del-traffico-merci-sullasse-del-brennero-sintesi/> - <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/10/17/recenti-limiti-dellaustria-al-transito-merci-su-strada-invece-ricorrere-alla-corte-di-giustizia-europea-litalia-dovrebbe-rivedere-la-propria-politica-dei-trasporti-sullasse/> - <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/08/02/la-natura-del-traffico-stradale-merci-sul-corridoio-del-brennero-interpretazione-dei-dati-le-correlazioni-con-la-capacita-della-ferrovia-storica/>

⁶ Ignorando questa chiara tendenza e proseguendo con l'abitudine di stime di traffico sbagliate, nel gennaio del 2022 le Camere di Commercio del Nord Italia hanno ipotizzato per il 2030 transiti merci al Brennero per 90 milioni di tonnellate l'anno (45 su gomma e 45 su ferro): proiezioni incompatibili con i dati dei transiti attuali che, sia pure in lenta graduale crescita, hanno contato nel 2021 un totale di 54,5 milioni di tonnellate di merci di cui circa 39,7 su strada e circa 14,8 su ferrovia (iMonitraf!, Annual Report 2022).

⁷ "1. Nei siti oggetto di bonifica, inclusi i siti di interesse nazionale, possono essere realizzati i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, interventi e opere richiesti dalla normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, di

formalmente realizzabile nelle aree che non sono attualmente assoggettate a bonifica e non appartengono a SIN, come ad esempio l'area ex Scalo Filzi a Trento Nord. Per tutte le parti di progetto che interferiscono con le aree da bonificare vale il vincolo inaggirabile di non poter pregiudicare l'esito della bonifica in corso o futura: vincolo che, coerentemente applicato, obbliga a valutare ed eseguire il progetto tenendo conto del modello di propagazione degli inquinanti nel tempo, dell'unitarietà delle zone inquinate, della conseguente illegalità della progettazione esecutiva impostata per porzioni insignificanti e lavori limitati a piccole zone.

In effetti, senza tener conto degli eventi, si è consolidata da qualche tempo l'idea - ampiamente avallata dal PFTE integrato c.d. PFTE Plus ⁸ - che i lavori nell'ambito di Trento Nord possano procedere dove possibile, cioè dove non impediti dagli ostacoli tecnici della contaminazione o da provvedimenti della magistratura, piegando la progettazione esecutiva a formarsi per stralci. Questo approccio va respinto in modo netto in quanto apertamente in contrasto, oltre che con il buon senso e con norme nazionali, con tutte quelle prescrizioni ricevute dal progetto nel procedimento di approvazione che impongono di considerarlo nella sua unitarietà perché le interferenze tra cantieri e inquinamenti possono avere effetti cumulativi e non possono essere considerate ciascuna separatamente.

Il tentativo in corso potrebbe concretizzarsi per esempio nell'area dell'ex Scalo Filzi (essenziale per i lavori del portale Nord della galleria) con l'impiego dell'articolo 242-bis del Codice dell'Ambiente che regola una procedura semplificata per le operazioni di bonifica di siti inquinati, applicabile quando l'interessato intervenga a proprie spese. Nel nostro caso, in sintesi, RFI presenterebbe alla Provincia di Trento un progetto con le opere programmate "sulla base dei dati dello stato di contaminazione del sito" e il cronoprogramma dei lavori (avendo il sito una superficie maggiore di 15 ettari, il cronoprogramma potrebbe essere articolato in non più di tre fasi, ciascuna di durata non superiore a 18 mesi). Il ribaltamento della procedura ordinaria consentirebbe prima il completamento delle opere di bonifica e solo successivamente la presentazione del piano di caratterizzazione ambientale "al fine di verificare il conseguimento dei valori di concentrazione soglia di contaminazione della matrice suolo per la specifica destinazione d'uso"; il piano sarebbe approvato dalla Provincia ed eseguito in contraddittorio con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente APPA, la quale sarebbe anche competente per il collaudo finale dei risultati con valore di "certificazione dell'avvenuta bonifica del suolo" ed effetto di utilizzazione possibile del sito secondo la destinazione d'uso.

Non si tratta di un tentativo agevole, in realtà, perché un intervento del genere in uno dei siti a più grave contaminazione conosciuta: 1) costituirebbe una scommessa tecnica azzardatissima nonché

manutenzione ordinaria e straordinaria di impianti e infrastrutture, compresi adeguamenti alle prescrizioni autorizzative, nonché opere lineari necessarie per l'esercizio di impianti e forniture di servizi e, più in generale, altre opere lineari di pubblico interesse, di sistemazione idraulica, di mitigazione del rischio idraulico, opere per la realizzazione di impianti per la produzione energetica da fonti rinnovabili e di sistemi di accumulo, esclusi gli impianti termoelettrici, fatti salvi i casi di riconversione da un combustibile fossile ad altra fonte meno inquinante o qualora l'installazione comporti una riduzione degli impatti ambientali rispetto all'assetto esistente, opere con le medesime connesse, infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, nonché le tipologie di opere e interventi individuati con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'[articolo 7-bis](#), a condizione che detti interventi e opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area ... ".

⁸ Questo Progetto integrato, costruito tra il maggio e il settembre 2022, mai oggetto di procedura autorizzativa, posto alla base della gara di appalto e reso pubblico il 7.10.2023 è stato predisposto per recepire (a detta di promotori e progettisti) le prescrizioni impartite al primo Progetto.

un fattore di aggravamento del rischio di diffusione degli inquinamenti; 2) non otterrebbe benevolenza da parte dell'APPA e della magistratura che indaga sugli inquinamenti di Trento Nord; 3) poggerebbe su premesse incertissime e indeterminate perché la base di dati sullo stato di contaminazione del sito non esiste e crearla in modo serio richiederebbe almeno sei mesi di lavoro. Bisogna però vigilare. E' anche molto elevata la probabilità che un simile metodo costituisca violazione dell'articolo 242-ter del Codice dell'Ambiente ricordato poco sopra⁹.

L'uscita del progetto dai finanziamenti del PNRR sembra impedire invece che, dalla data della comunicazione ufficiale, la sua continuazione si avvalga delle enormi facilitazioni procedurali concesse dal Decreto-Legge n. 77/2021, articoli 44 e seguenti, che in questa sede è impossibile riassumere (si tratta in sintesi di semplificazioni che tagliano drasticamente tempi, controlli, valutazioni di impatto ambientale): questo sia per quanto riguarda la fase esecutiva sia soprattutto per quanto riguarda il procedimento di approvazione delle eventuali varianti che dovessero essere formulate per realizzare i cameroni tra le frazioni di Povo e Villazano e proseguire verso la pianura di Sorni con le due canne della galleria naturale.

Diversa su questo punto la posizione del Governo e della Provincia di Trento. In un incontro il 29.11.2023 tra il Presidente della Provincia e il viceministro del MIT è stato confermato che le procedure rimarrebbero invariate e che la sostituzione delle fonti di finanziamento della Circonvallazione interverrebbe, "con le medesime garanzie normative oggi previste, anche attraverso un intervento legislativo che si attiverebbe contestualmente"¹⁰. L'ultima frase dimostra proprio la nostra convinzione a proposito dell'attuale impossibilità di proseguire con le precedenti facilitazioni procedurali.

Sarà in ogni caso da oggi meno difficile sostenere e imporre uno degli argomenti principali dell'opposizione ragionata al progetto, se proprio non potrà essere cancellato: il progetto è unico e unitario, non può essere proseguito all'imbocco Sud delle gallerie intorno a Mattarello se l'imbocco a Nord di Trento resta bloccato per motivi che ne impediscono la realizzazione completa; la pretesa di progettisti e promotori di andare avanti dove e come possibile è priva di legittimità e non corrisponde neppure alla logica già di per sé discutibile dei lotti costruttivi che si è fatta strada quindici anni fa per avanzare con la galleria di base del Brennero.

Comunque la cancellazione del finanziamento PNRR per il progetto pone alcune ultime questioni:

- ▶ la somma di 200 milioni di Euro ricevuta dal Consorzio Tridentum vincitore dell'appalto come anticipazione per i lavori dovrebbe essere restituita fatte salve le spese documentate sostenute, in applicazione dell'articolo 24 del già citato REGOLAMENTO (UE) 2021/241;
- ▶ questa restituzione non dovrebbe incidere sulla continuità dei sondaggi in corso a Trento Nord per analizzare la consistenza degli inquinamenti poiché questi interventi restano abbondantemente finanziati dallo stanziamento di 2 milioni di Euro disposto dall'articolo 1,

⁹ In apparenza questa disposizione nel nostro caso avrebbe applicazione parzialmente circoscritta. Si deve tuttavia tenere conto che le aree oggetto di bonifica a Trento Nord, oltre ai SIN e a quelle individuate in una apposita anagrafe dell'APPA, sono destinate inevitabilmente a grande incremento poiché le indagini e le caratterizzazioni ambientali in corso, in particolare nell'area ex Scalo Filzi, rilevati i gravissimi ed estesi inquinamenti esistenti, non potranno che condurre alla procedura formalizzata che termina con il piano di bonifica integrale unitario (articolo 242 del Codice dell'Ambiente), a prescindere dalle acrobazie in corso per aggirarla.

¹⁰ Vedi <https://www.agenziagiornalisticaopinione.it/lancio-dagenzia/pat-roma-incontro-rix-fugatti-circonvallazione-trento-il-governo-garantisce-la-realizzazione-del-bypass-ferroviario/>

comma 694, della Legge 29.12.2022, n. 197, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2023 e bilancio pluriennale per il triennio 2023-2025

- ▶ tutti i cantieri aperti dovrebbero sospendere l'attività fino alla deliberazione formale di una nuova copertura finanziaria, a cominciare dal blocco immediato dei lavori preparatori per lo spostamento di via Brennero a Nord e di Via Nazionale a Sud.

Implicazioni finanziarie

L'uscita del progetto della Circonvallazione di Trento dai finanziamenti PNRR comporterebbe la copertura dei relativi costi con i mezzi del finanziamento ordinario. Si tratta in sostanza di stanziamenti di bilancio pubblico italiano: sarà infatti integrato il vigente Contratto di Programma MIT-RFI 2022-2026¹¹, con una delibera del CIPESS che potrebbe diventare esecutiva a metà 2024¹²; ma c'è da ritenere che la prima ricopertura non ricostituirà il finanziamento integrale prima garantito dal PNRR e che altre seguiranno nei periodi di programmazione successivi. Non sono poi esclusi eventuali contributi complementari UE, che però per le tratte nazionali di linea sono solitamente destinati alla progettazione o a miglioramenti di tecnologie. Sembra invece ormai preclusa l'erogazione da parte della Società Autostrada del Brennero del contributo accantonato a partire dal 1998 per la galleria di base del Brennero e per il quadruplicamento delle ferrovie Verona-Fortezza: il relativo importo raggiunge oggi gli 800 milioni di Euro ma la Società lo sta versando a rate allo Stato italiano¹³ - sia pure con la formula "pagamento con riserva di ripetizione" - presumibilmente in attesa di ottenere il rinnovo della concessione in house senza l'espletamento della gara europea.

La messa a punto del finanziamento ordinario richiederebbe quindi inizialmente non pochi mesi e di seguito, probabilmente, una serie di integrazioni annuali o pluriennali; quindi ulteriori e consistenti periodi di fermata dei cantieri; fatto che, come si vedrà meglio di seguito, costituisce per noi un grave problema non per la lentezza nella realizzazione di un'opera inutile ma perché lascerebbe la città di Trento per molti anni prigioniera di lavori a singhiozzo.

E' bene ricordare innanzitutto che - in mancanza evidente di capacità dei bilanci istituzionali italiani - il canale di finanziamento ordinario comporta direttamente o indirettamente deficit e nuovo debito pubblico che al tasso attuale di fine 2023 presenta un costo per interessi di almeno il 5-6%. Il finanziamento PNRR invece, pur essendo un prestito in questo caso specifico¹⁴, aveva un tasso di favore pari all'1%.

¹¹ Vedi <https://www.agenziagiornalisticaopinione.it/opinionews/mit-pnrr-salvini-tutte-le-opere-saranno-realizzate-su-circonvallazione-di-trento-il-finanziamento-sara-garantito-nel-contratto-di-programma-tra-mit-e-rfi/> con la Nota del MIT inviata all'Agenzia Opinione il 28.11.2023.

¹² Il nuovo Contratto di Programma 2022-2026, parte Investimenti, che ha seguito il nuovo iter previsto dal Decreto Legge 152/2021, è stato approvato dal CIPESS nella seduta del 2.8.2022 con Delibera n. 25 (Gazzetta Ufficiale del 9.11.2022) ed ha concluso il suo iter autorizzativo con la sottoscrizione tra MIT e RFI avvenuta rispettivamente in data 19 e 20 dicembre 2022, cfr. <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/Il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-contratto-di-Programma.html>; su <https://www.programmazioneeconomica.gov.it/category/cipess/> si trova una sintesi su struttura, competenze e funzionamento del CIPESS.

¹³ Informazione fornita dall'Ufficio Stampa di A22 il 28.11.2023. Vedi anche il quotidiano L'Adige del 30.11.2023.

¹⁴ Il documento OpenData_PNRR_QuadroFin_Programmazione_v04.csv scaricato il 25.4.2023 dalla pagina istituzionale <https://www.italiadomani.gov.it/content/sogei-ng/it/it/catalogo-open-data.html?orderby=%40jcr%3Acontent%2FobservationDateInEvidence&sort=desc&resultsOffset=0> indica che lo stanziamento PNRR corrispondeva non a una sovvenzione UE ma a un prestito da rimborsare.

Non è affatto sicuro peraltro che il finanziamento ordinario arrivi a coprire i costi reali del progetto in Trentino.

Infatti:

- i lavori per tutta la Circonvallazione Ferroviaria di Trento sono stati aggiudicati per 930 milioni a fronte di un costo stimato di 1.555 milioni (cfr. Determinazione conclusiva della Conferenza di Servizi, 18.7.2022) e uno stanziamento finanziario disponibile di 1.270 milioni;
- la galleria "Trento" ha sviluppo di progetto per 10,6 km e dunque il suo costo - prima di fine lavori - può essere stimato in 2.023 milioni per equivalenza tra le sue caratteristiche e quelle della galleria di base del Brennero che presenta un costo a km stimato attualmente da fonti istituzionali ¹⁵ - ben prima di fine lavori - a 190,9 milioni;
- l'ipotesi della continuazione verso Nord della galleria "Trento" fino all'inizio della pianura dei Sorni, in prossimità dell'abitato di Nave San Rocco, con un percorso simile a quello previsto nel Progetto Preliminare della Circonvallazione di Trento e Rovereto approvato nel 2009, avrebbe uno sviluppo totale di 20,24 km e quindi un costo attualmente stimabile - molto molto prima di fine degli eventuali lavori - per la sola galleria naturale in quasi 3.864 milioni.

Contrariamente alle apparenze, poi, avrebbe costi molto importanti anche l'ipotesi - altamente probabile vista l'attuale configurazione del progetto - del prolungamento verso la Bassa Atesina direttamente da Trento Nord lungo la valle dell'Adige con percorso praticamente senza gallerie. Può essere infatti stabilito un confronto con i costi del lotto 4 (ingresso a Verona Nord) del progetto di quadruplicamento della ferrovia Verona Brennero, il cui Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica è stato approvato nel marzo 2022: nel Contratto di Programma 2022-2026 MIT-RFI i 9,86 km del lotto 4 hanno un costo stimato di 997,8 milioni pari a circa 102 milioni a km. Il lotto 5 del progetto di quadruplicamento (Brozolo - Trento Nord) è stimato avere uno sviluppo di circa 27 km e di conseguenza un costo di circa 2.754 milioni ¹⁶.

In sintesi, considerando anche i prolungamenti della galleria naturale di Trento fino a fine lotto:

- nell'ipotesi di uno sviluppo del progetto in galleria verso la Bassa Atesina direttamente dai cameroni tra le frazioni di Povo e Villazzano, con 20,24 km di galleria naturale e una tratta finale piana uguale a 10 km verso Nord, si può ipotizzare un costo di 4.985 milioni a lavori sostanzialmente non iniziati;
- nell'ipotesi di uno sviluppo del progetto in pianura da Trento Nord verso la Bassa Atesina (allo stato molto più probabile per le note ragioni tecniche dell'inadeguatezza dei cameroni di scambio previsti tra le frazioni di Povo e Villazzano) e, salvi aggiustamenti, presumendo la

¹⁵ Secondo il Consiglio di Sorveglianza della società BBT-SE, che presiede alla costruzione dell'opera, al maggio 2023 la nuova stima congiunta italiana e austriaca dei costi era aumentata a 10,5 miliardi di Euro (esclusi quelli del cunicolo esplorativo consolidati a 78,9 milioni di Euro). Con una lunghezza di 55 km tra il portale di Innsbruck e il portale di Fortezza la galleria di base del Brennero presenta quindi un costo a km stimato attualmente appunto a 190,9 milioni di Euro. Va ricordato che, a prescindere dall'ammontare del contributo UE, a carico dell'Italia resta il 41,8% della spesa totale; si tratta quindi di circa 4,4 miliardi di Euro, ben superiori alla stima di costo del 2010 che prevedeva per l'Italia l'impegno per 2,9 miliardi di Euro per l'insieme del tunnel di base e del cunicolo esplorativo (cfr. DEF, VIII Allegato Infrastrutture, settembre 2010).

¹⁶ Rapportare esattamente questo costo totale alla porzione di percorso ricompresa nel territorio trentino presenta ancora qualche incertezza perché non è facile valutare quale parte riguarda il Nord dei 41 km che costituiscono i completamenti Nord e Sud in Trentino attualmente non riscontrabili nei lotti definiti.

lunghezza della tratta piana uguale a 20 Km, si può ipotizzare un costo di 4.308 milioni a lavori sostanzialmente non iniziati;

- senza considerare, per ora, il fatto che notoriamente e tradizionalmente le c.d. grandi opere raggiungono mediamente in Italia un costo finale pari a tre volte quello inizialmente stimato.

L'Italia presenta una perdurante situazione di risorse gravemente scarse solo per gli interventi di utilità pubblica e per le opere utili in particolare. In teoria quindi non è impossibile che si trovino nei prossimi anni i finanziamenti per avviare stralci di lavori diffusi nel territorio trentino. Qui è importante ricordare che questa modalità di procedere produce danni importanti all'ambiente, all'economia sana e alle condizioni sociali del territorio che investe.

Conseguenze per la città di Trento e per il Trentino

L'ipotesi del finanziamento della Circonvallazione attraverso l'utilizzo di fondi ordinari ha poi alcune pesantissime conseguenze per la città di Trento.

Innanzitutto si ricordi che il bypass sta fungendo da ariete per lo stravolgimento della pianificazione urbanistica cittadina. I "laboratori incrementali" che hanno concluso SuperTrento hanno: a) proiettato sull'interramento della linea storica una significativa quantità di opere senza alcuna analisi concreta dei bisogni urbani; b) esaltato la riduzione del ruolo della pianificazione ad episodio edilizio elevando il partenariato pubblico privato ad unico strumento dell'intervento urbanistico pubblico. Questo di fatto trasforma i piani regolatori da strumento di indirizzo delle trasformazioni urbane e dello sviluppo a fotografie dei desideri della rendita fondiaria ed urbana.

Continuano, insomma, quel gigantismo e quella cultura della grandeur potenzialmente anticipatori della speculazione urbana, manifestatisi a Trento dal piano Busquets in poi, per esempio attraverso la realizzazione dei quartieri delle Albere e delle Corti Fiorite, l'idea del boulevard dal Magnete fino a via Monte Baldo.

Contro questa ipotesi di pianificazione (presentata come città smart, universitaria, e così via) si sono finalmente schierati anche alcuni ordini professionali, fino ad ora silenti. In particolare l'ordine degli architetti ha contestato questo modo di programmare per "episodi edilizi" o per "opportunità economica" riaffermando il ruolo centrale che dovrebbe avere il Piano Regolatore Generale, sia nella sua costruzione attraverso il coinvolgimento e la partecipazione di tutti i cittadini e dei loro istituti che nella sua finalità di rispondere ai bisogni urbani e riqualificare la città.

Il Comune, licenziando nel 2029 una variante di Piano Regolatore che non dà risposte a nessuno dei nodi urbanistici irrisolti (ospedale, eventuale riuso del Santa Chiara, aree di Trento Nord, viabilità, ed altro), oltre a spacchettare le aree del SIN e togliere l'obbligo della progettazione e del disinquinamento unitario (aprendo oggettivo spazio alle mire della proprietà), ha abdicato al suo ruolo di pianificatore. C'è stata una corsa ad accaparrarsi opere pubbliche fuori da qualsiasi disegno generale, una corsa che - oltre a confermare la concentrazione di funzioni sulla città capoluogo - sta creando anche vere e proprie contraddizioni. Per il 2024 a Trento sono previsti l'inizio della realizzazione del Nuovo Ospedale, il ponte di Ravina, il restyling della stazione ferroviaria e di Piazza Dante, l'Hub intermodale nell'area ex SIT, il primo tratto (Trento-Sardagna) della funivia del Bondone, la passerella pedonale sull'Adige, l'inizio del piano particolareggiato dell'area ex Italcementi con la realizzazione sia dello studentato che del parcheggio di attestamento in destra Adige (1500 posti auto). A questo si aggiunga la volontà di Autobrennero,

nel quadro della nuova concessione trentennale, di dare vita alla terza corsia dinamica e di spostare il proprio tracciato in una galleria sotto il Bondone trasformando l'attuale carreggiata autostradale nella nuova circonvallazione cittadina.

E' necessario capire che oggi, con significativo potere di spesa e con poteri di stazione appaltante, agiscono su Trento non solo le pubbliche amministrazioni (Comune e Provincia, Stato) ma molti soggetti che operano in maniera tutt'altro che unitaria come ad esempio Trentino Patrimonio, RFI, Università ed alcune Agenzie Provinciali (APPA, APOP, etc.) oltre che vari Progetti e Fondi Europei. Senza una analisi dei bisogni urbani in materia di residenza e di sviluppo, episodi completamente fuori scala come quello delle Albere sono destinati a ripetersi e soprattutto i bisogni delle classi sociali meno abbienti sono destinati a non trovare posto.

Dietro la Circonvallazione Ferroviaria e l'idea dell'interramento per circa 2,5 km della linea storica dallo scalo Filzi al sottopasso di via Monte Baldo sta un disegno urbano che ignora gli interessi collettivi importanti e rischia di trasformare la città di Trento in un eterno cantiere.

Continuare nella realizzazione della Circonvallazione significa per esempio, al di là delle dichiarazioni dell'Assessore Facchin - che cerca di dimostrare che l'opera non è in ritardo! - avere davanti almeno 10 anni di cantieri per il solo bypass, visto che, bene che vada, dovrebbe avanzare a stralci.

Non perde invece forza lo slogan che abbiamo lanciato, ovvero la cancellazione dell'opera e l'utilizzo dei fondi PNRR per il disinquinamento totale delle aree di Trento Nord.

Con un linguaggio sostanzialmente eversivo l'Assessore Facchin, su il T Quotidiano di venerdì 24.11.2023, indica l'inchiesta della Magistratura come elemento determinante della estromissione della Circonvallazione Ferroviaria di Trento dal PNRR, e fa finta di scordarsi che il problema sarebbe la bonifica integrale delle aree e che l'imputazione per il direttore dei lavori di RFI è di disastro ambientale e di inquinamento (per non aver comunicato nei termini di legge il ritrovamento di inquinanti nel corso di uno dei sondaggi operati sull'areale ferroviario fra le aree ex SLOI ed ex Carbochimica).

E in una intervista pubblicata dal quotidiano l'Adige il 2.12.2023¹⁷ il Sindaco di Trento ipotizza una acquisizione pubblica in accordo con la Provincia - tramite una impegnativa espropriazione o altra forma - di una parte delle aree SIN sequestrate il 30.11.2023 (l'area ex SLOI) e della contigua area a Sud, c.d. Sequenza, da destinare - dopo un intervento di messa in sicurezza, sarcofago in cemento o semplice capping (copertura e sigillatura con teli geotessili) - non più a cantieri e deposito di materiali di scavo ma a funzioni pubbliche come ad esempio il progetto della cittadella della Protezione Civile, integrate da funzioni private come insediamenti misti coerenti con la destinazione urbanistica C4¹⁸.

Invece, riprendendo uno spunto del primo paragrafo, dovremo continuare ad avere il massimo di iniziativa possibile per respingere l'ipotesi della semplice messa in sicurezza parziale o totale che

¹⁷ Vedi anche <https://www.ladige.it/territori/trento/2022/03/31/veleni-della-sloi-il-puzzle-della-bonifica-capping-esproprio-costi-e-autorizzazioni-1.3171448>

¹⁸ "Zone per la formazione dei luoghi centrali ... individuate per favorire, con la realizzazione accanto alla residenza dei servizi pubblici e privati necessari, il sistema delle relazioni sociali" (articolo 42 del Testo Coordinato delle Norme di Attuazione del Piano regolatore Generale del Comune di Trento, in vigore dal 10.2.2023).

sia e mantenere ferma e prioritaria la richiesta della bonifica definitiva, integrale, totale delle aree inquinate di Trento Nord con stanziamenti pubblici ordinari, ora e da quando sarà comunicato ufficialmente il definanziamento della Circonvallazione dal PNRR (che pare accompagnato anche dall'esclusione dal PNRR di molte altre opere in Trentino, non ultimo l'Hub intermodale): perché ciò che finora abbiamo sentito dalle istituzioni locali costituisce la più eloquente dimostrazione che le dichiarazioni di volontà sulle aree inquinate di Trento Nord e i proclami sulla salute della popolazione al primo posto hanno la consistenza delle chiacchiere; e perché solo la nostra iniziativa può dare corpo alla soluzione di quella che è una macchia nera nella storia della città di Trento.

Le prossime sfide per l'opposizione No TAV

Sembra praticamente impossibile che gli eventi dei prossimi mesi, per quanto incerti, producano direttamente la cancellazione del progetto della Circonvallazione di Trento. Ci si deve invece attendere che questo si adatti alle circostanze con riformulazioni capaci di non mettere in discussione il senso e la configurazione del Lotto 3a della nuova ferrovia di accesso alla galleria di base del Brennero.

Non ci sono ragioni perché chi si oppone al progetto consideri cambiamenti radicali della strategia che fino ad oggi ha dato risultati così significativi.

Ma la necessità di contrastare prioritariamente con ogni mezzo il disastro ambientale minacciato a Trento Nord può mutare gradualmente da emergenza a vigilanza attenta e dunque permettere di ridefinire qualche obiettivo di medio-lungo periodo adeguato alla sfida che il progetto pone. Senza poter trascurare il fatto che viene avanti lentamente e silenziosamente anche il progetto per l'attraversamento della città di Rovereto ¹⁹.

La lotta sarà comunque ancora dura; si tratterà soprattutto di un confronto di posizione, in cui il logoramento costituirà uno degli elementi fondamentali da evitare e in cui dovremo affrontare un nuovo tipo di conflitto con gli avversari, contrastandoli colpo su colpo. Allargare la partecipazione, costruire rapporti unitari fra tutti i soggetti impegnati in questa lotta, coinvolgere maggiormente i militanti nell'elaborazione, nello studio e nell'iniziativa, continua ad essere il nostro compito più grande.

A mantenere in vita nel prossimo periodo il progetto della TAV/TAC in Trentino sarà l'opzione bipartisan (basta aver letto i programmi elettorali di centro destra e centro sinistra) circa il modello di sviluppo provinciale che assegna ruolo fondamentale alle politiche di trasporto, modificando pesantemente la stessa immagine del Trentino da terra di montagna a nastro trasportatore di merci verso il centro Europa, e la Germania in particolare, con tutto l'inquinamento da ossidi di azoto che lo accompagna (si noti al riguardo l'ironia implicita contenuta nello slogan pubblicitario lanciato da Trentino Marketing: "Respira, sei in Trentino").

Ad incentivare questa politica non è solo l'idea che lo sviluppo provinciale viene dalla internazionalizzazione, ovvero dal rilancio delle esportazioni sfruttando il basso costo della

¹⁹ Per il resto, continuano le attività di costruzione e progettazione della galleria di base e del quadruplicamento della ferrovia Verona-Fortezza, per cui cfr. <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/04/06/quadruplicamento-ferrovia-del-brennero-approvazione-progetti-e-avanzamento-lavori/>.

manodopera italiana e provinciale (i salari in Trentino sono fra i più bassi d'Italia mediamente il 20 % inferiori alla media nazionale) ma anche da significative scelte di infrastrutturazione viaria.

Nonostante che ben il 66% delle merci esportate in Italia transitano già oggi dal valico del Brennero, la A 22 - come già indicato - metterà sul tavolo del rinnovo della concessione autostradale ben 7,2 miliardi nei prossimi 10 anni (720 milioni all'anno, più di 3 volte l'attuale volume degli investimenti annuali della Provincia Autonoma di Trento) per realizzare la terza corsia (da Verona a Campogalliano), le tratte di accesso a Sud (in modo da convogliare sulla A22 sia le Autostrade Tirreniche che quelle Adriatiche), il già ricordato spostamento sotto il Bondone e la trasformazione della attuale carreggiata in circonvallazione cittadina, la terza corsia dinamica da Bolzano fino a Verona. E' già finanziato e costituisce elemento fondamentale per il rinnovo della concessione autostradale il completamento della Autostrada della Valdadige (3 miliardi di Euro); è in fase di realizzazione il raddoppio della Valsugana, da Levico a Bassano del Grappa, in modo da fornire sbocco alla Pedemontana Veneta. E questo mentre continua sulla A22 il fenomeno del traffico deviato, richiamato dal basso costo dei pedaggi, dagli ingenti contributi statali all'autotrasporto e dalla presenza in Austria, vicino all'uscita della A13 a Brennersee, di distributori dove il risparmio sul prezzo del carburante è così forte da rendere conveniente il lungo percorso sulla rampa Sud dell'autostrada.

Gran parte delle grandi opere pubbliche in Trentino sono opere viarie, e su questo si sta dispiegando la propaganda delle amministrazioni, tesa a dimostrarne la necessità e la sostenibilità ambientale. Contro questo moloch ci stiamo battendo; gli abbiamo inflitto una prima sconfitta con il definanziamento dal PNRR della Circonvallazione Ferroviaria di Trento.

Se la perdita dei finanziamenti del PNRR produce un colpo molto significativo al progetto dobbiamo incalzare RFI ed il Consorzio Tridentum provando a far coincidere questa evidente battuta di arresto con la definitiva cancellazione dell'opera.

Ripetiamo che, in particolare, dobbiamo riuscire a respingere il tentativo - messo in atto da RFI e appoggiato dal Comune e dalla Provincia di Trento - di spaccettare il progetto della Circonvallazione Ferroviaria in tanti stralci autonomi e di avanzare principalmente da Sud, lasciando indefinito se questa opera sboccherà a Nord e dove sboccherà (in San Martino, a Lavis, ai Sorni o direttamente a Salorno). L'opera ha dimensione unitaria e non deve avanzare a Sud mentre non può avanzare a Nord. Ad aiutarci su questo piano è la stessa tempistica contenuta nella convenzione (oggetto della gara di appalto) fra RFI e il Consorzio Tridentum che si è aggiudicato i lavori. Come diciamo da settimane (oggi lo devono ammettere anche i progettisti ed i promotori) l'opera è sostanzialmente ferma anche perché manca il Piano di Utilizzo delle Terre (PUT) che non può essere predisposto prima di conoscere lo stato di inquinamento dei terreni di Trento Nord e segnatamente dell'ex Scalo Filzi.

In altri termini, nel PFTE e nel PFTE plus o arricchito, RFI indicava l'area dell'ex Scalo Filzi e in generale le aree di cantiere come prive di criticità. E' stata la nostra iniziativa non solo a muovere la Procura (che ha operato il sequestro parziale della zona Nord dell'ex Scalo) ma anche a dimostrare l'allargamento dell'inquinamento (almeno da idrocarburi policiclici aromatici) che dal SIN si è esteso a valle fino a contaminare per intero l'ex Scalo fino a costringere RFI a rivedere i criteri e le modalità della caratterizzazione dell'area. Se i risultati confermeranno la nostra previsione (nonostante il Comune di Trento continui a sostenere che gli idrocarburi presenti non provengono dalla ex Carbochimica!) la quantità di materiale da portare in discarica speciale diventerà enorme

(550.000 metri cubi per il solo ex Scalo Filzi) rendendo evidente che da Trento Nord la nuova ferrovia non riuscirà a passare.

Anche in questo caso escono confermate le nostre ipotesi: RFI ha tentato di forzare la mano sul tema dell'inquinamento di Trento Nord e solo dopo aver constatato l'impossibilità di proseguire nella forzatura è stata costretta ad annunciare una vera e propria caratterizzazione ambientale per l'ex Scalo Filzi.

A fine novembre 2023 RFI si è vista poi bocciare ancora una volta dal Ministero dell'Ambiente il piano di monitoraggio ambientale predisposto negli ultimi mesi del 2022 relativamente a tutte le aree di cantiere (Piano Utilizzazione Terre e siti di deposito dei materiali di scavo, vibrazioni, inquinamento acustico, acque superficiali e sotterranee, suolo) e ora dovrebbe consegnarne all'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente una nuova versione, la quarta.

La mancanza di trasparenza e di pubblicità sui dati è clamorosa. E' stato necessario che la Procura mandasse il NOE a sequestrare presso EcoOpera i risultati delle analisi in corso, compresi quelli dell'area sequestrata: ora tutti chiedono di accelerare le analisi ambientali che si completeranno non prima di marzo 2024, sempre che i tempi non si allunghino per l'uscita dell'opera dal PNRR e per la correlativa perdita delle agevolazioni in termini di tempo e di procedure.

La partita che si gioca a Nord è dunque ancora profondamente connessa con le aree inquinate e proprio per questo diviene importante fare a gennaio 2024 il nostro secondo convegno sul tema puntando all'approfondimento scientifico e a un rinnovato rapporto con il territorio e con le politiche ambientali, cominciando a precisare il contenuto della bonifica integrale e delle relative tecniche, impedendo che il disinquinamento porti un nuovo discutibile utilizzo delle aree destinandole a polo pubblico (si è parlato di polo della Protezione Civile) o a iniziative dei proprietari (si pensi al progetto di TIM e MIT).

Uguale ragionamento va fatto a Sud dove va contrastata ogni opera relativa alla realizzazione dell'imbocco della galleria, come lo spostamento di via Nazionale (intervento allo stato attuale non autorizzato né autorizzabile fino all'approvazione del progetto esecutivo attualmente bloccato dall'assenza del Piano di Utilizzo delle Terre, che potrà a sua volta essere approvato solo dopo i risultati delle analisi sui terreni dell'ex Scalo Filzi).

Inoltre sarà necessario programmare la nostra attività sul lungo periodo impostando sia il calendario delle assemblee di Movimento (verificando la opportunità di farle rimanere con scadenza mensile) sia le iniziative di piazza (andrebbe fissata fin d'ora la data del prossimo corteo, forse a fine marzo 2024) sia la data del convegno sulle aree inquinate e la bonifica integrale di Trento Nord.

Anche una serie di assemblee informative nei territori diventa urgente per un confronto nei Comitati su queste possibili linee di indirizzo.

E infine:

- ◆ dovrebbe essere rilanciata la comunicazione sull'argomento fondamentale dell'inutilità dell'opera complessiva, non solo della Circonvallazione di Trento, con il nostro punto di vista sulle politiche dei trasporti che sono necessarie per salvaguardare la salute delle popolazioni

che vivono lungo l'asse del Brennero e con un contatto continuo con i gruppi di opposizione attivi in Germania, in Austria e nel Veneto

- ◆ sarebbe quindi utile programmare un incontro internazionale critico sul senso del corridoio Scandinavia-Mediterraneo
- ◆ le stesse considerazioni valgono per quanto attiene ai costi stimati e finali dell'opera, specie a fronte dell'impoverimento progressivo delle fasce sociali più deboli del paese
- ◆ i Comitati di zona sono il motore decisivo dell'opposizione al progetto e bisognerebbe dargli centralità favorendo in ogni modo la loro crescita