

Crisi del progetto per la Circonvallazione Ferroviaria di Trento, strategie dei promotori e movimento No TAV del Trentino

Il 2.12.2023 abbiamo pubblicato una analisi in cui abbiamo scritto di crisi finale del progetto per la Circonvallazione Ferroviaria di Trento. Le criticità che abbiamo evidenziato in quelle pagine restano ¹ e in qualche misura si sono anche aggravate.

Abbiamo però creduto, sbagliando, che il fronte di quanti vogliono l'opera avrebbe mostrato qualche serio sbandamento. Questo non è avvenuto. Il sostanziale blocco dei cantieri a Trento Nord, l'interferenza della ferrovia di progetto con i gravi inquinamenti del SIN o diffusi dal SIN e la perdita dello stanziamento del PNRR ² non hanno scalfito la determinazione con cui prima di tutti il Comune e la Provincia di Trento e poi RFI confermano le scelte fatte, senza neppure prendere in considerazione alternative di percorso che - secondo noi comunque irrealistiche, dannose e inutili - offrirebbero il vantaggio di aggirare i terreni contaminati.

L'opzione di chi vuole realizzare la Circonvallazione sembra quella di non assumere in modo responsabile e trasparente nessuna delle contraddizioni pesantissime che il progetto presenta e di proseguirlo ad ogni costo e con ogni mezzo nella configurazione attuale.

Non è facile capire in questo momento se un'impostazione simile dipenda più da reale convincimento o più da propaganda per nascondere gli ostacoli, magari in attesa di definire chi paga i prezzi economici e politici di una operazione così sbagliata.

Da una parte infatti si deve ammettere che due recenti passaggi di rilievo politico hanno in qualche modo attenuato le difficoltà di promotori e progettisti e restituito loro un'immagine meno negativa: la disponibilità continuamente ribadita dal Governo a sostituire con risorse pubbliche nazionali i fondi PNRR perduti e il rilancio prepotente del programma di ristrutturazione urbanistica di Trento consentito dalla realizzazione del bypass ferroviario ³.

Dall'altra parte non sfugge che si tratta di successi formali di scarsa sostanza e che molti dei grandi problemi del progetto continuano ad essere sistematicamente elusi ma non rimossi:

- ◆ sugli aspetti finanziari restano tutti i nostri dubbi su tempi, entità e completezza dei futuri per ora solo annunciati stanziamenti ⁴, e non siamo certo tra quelli che se ne dispiacciono;
- ◆ il Protocollo di intesa “.. per la riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero, Attuazione del progetto integrato di Trento ...” ha prodotto l'istituzione di due gruppi di studio come unico risultato pratico, il progetto di interrimento del tratto cittadino principale della ferrovia storica non è minimamente finanziato mentre RFI

¹ Quella articolata analisi ci sembra ancora attualmente valida con tutti i suoi numerosi argomenti specifici, cfr. <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2023/12/02/la-crisi-finale-del-progetto-della-circonvallazione-ferroviaria-di-trento/>.

² E' del 8.12.2023 la Decisione Attuativa del Consiglio UE sulle proposte di revisione presentate dalla Commissione UE.

³ E' del 1 febbraio 2024 la firma del protocollo di intesa tra Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento, Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani per progettare e finanziare l'interrimento del tratto cittadino della ferrovia esistente dopo la costruzione della nuova Circonvallazione.

⁴ Abbiamo evidenziato questi dubbi nelle pagine 5-7 del lavoro citato nella nota 1.

nega formalmente propri contributi, l'intera operazione più che riqualificazione urbana sembra preparare nuove costruzioni diffuse di interesse privato e premi alla rendita fondiaria;

- ◆ Trento è l'unica città italiana con 12 ettari di territorio sotto sequestro da parte della Procura che indaga sugli inquinamenti diffusi - mentre il responsabile del progetto è inquisito per inquinamento e disastro ambientale - ma dalle istituzioni trentine e da RFI non giungono altro che rassicurazioni reticenti e generiche contro tutte le evidenze ⁵ (terreni gravemente e diffusamente contaminati ben oltre il portale Nord della galleria di Circonvallazione, risultati di indagini ambientali che o sono inquietanti o tardano ad arrivare ⁶, cantieri bloccati o comunque fermi);
- ◆ il Piano di Utilizzo delle Terre, unitario per tutto il progetto, non è approvato con l'effetto di un ulteriore ostacolo al lavoro nei cantieri;
- ◆ numerose prescrizioni al progetto - per le due parti Sud e Nord della galleria - attendono ancora il giudizio positivo di ottemperanza;
- ◆ il cantiere per la bonifica di una piccola porzione del SIN di Trento Nord inquinato da piombo tetraetile e IPA è stato riavviato dopo una sospensione dovuta alla comparsa di inquinanti da monte e il relativo rischio di vanificare i lavori;
- ◆ i sondaggi effettuati nel cantiere pilota in area SIN a settembre 2023 non hanno solo mostrato gravi contaminazioni ma anche dimostrato l'insufficienza della tensostruttura confinata impiegata per garantire la sicurezza di lavoratori e residenti nelle zone circostanti e di conseguenza ha fatto verificare quanto sia irrealizzabile la tensostruttura equivalente ma 10 volte più grande che si vorrebbe impiegare per la sicurezza negli scavi per il tracciato della nuova ferrovia nei terreni inquinati;
- ◆ i cantieri sono quasi fermi al portale Sud della galleria anche a causa della recente decisione della Conferenza dei Servizi che di fatto boccia la rimodellazione della collina a monte della sorgente di Acquaviva per gravi rischi di inquinamento e nello stesso tempo rovescia l'ipotesi molto controversa di trasformare in aree agricole di pregio il terreno rimodellato.

Sicuramente il progresso dei cantieri non sarebbe oggi così incerto senza la forte opposizione che i Comitati No TAV, insieme ad altri soggetti, hanno esercitato contro il progetto utilizzando accortamente e flessibilmente tutti gli strumenti disponibili (la controinformazione diretta alla popolazione di Trento, la pressione incessante verso le istituzioni e i media provinciali, le azioni giudiziarie, le iniziative di piazza, le forme di azione diretta spesso molto partecipate). Siamo stati una minoranza significativa che ha ottenuto un buon consenso.

Ma non si può trascurare che questo successo - del resto non ancora consolidato - è stato facilitato dall'arroganza avventurista con cui la Provincia di Trento, il Comune di Trento e RFI hanno voluto

⁵ Per esempio, il Comune di Trento il 31.1.2024 ci fa sapere che nell'ex Scalo Filzi gli inquinanti sono nel terreno vicino alla superficie ma dimentica che la falda superficiale sottostante - dove passerebbe la trincea della nuova linea - va oltre i 10 metri di profondità ed è notoriamente assai contaminata.

⁶ Cfr. il resoconto aggiornato su <https://notavbrennero2023.noblogs.org/post/2024/02/01/sintesi-delle-indagini-ambientali-sulle-aree-inquinata-di-trento-nord/>.

forzare il percorso della Circonvallazione in una delle aree più inquinate d'Europa. Ritenevano di poter far avanzare senza problemi e senza contestazioni un progetto debole e vecchio, appena revisionato per l'occasione, pressati dall'urgenza di utilizzarlo per approfittare dell'opportunità irripetibile dei fondi del PNRR.

In questa vicenda ancora maggiore della responsabilità di RFI è la responsabilità della classe politica e della classe dirigente trentina che: a) in 45 anni non ha fatto quasi nulla per disinquinare le aree del SIN di Trento Nord e anzi le ha promosse per uno sviluppo insensato con destinazioni urbanistiche che hanno premiato la rendita fondiaria; b) nonostante le criticità ben note, nel 2021 ha rilanciato in maniera irresponsabile il progetto della Circonvallazione Ferroviaria che attraverserebbe proprio quelle aree; c) di fronte ai problemi emersi, ancora più gravi di quelli prevedibili all'inizio, continua a reclamare la validità e la continuità del progetto.

Siamo certi quindi che il nostro contrasto al progetto si svilupperà attraverso tempi molto lunghi e riteniamo che si stia aprendo una fase in cui il movimento No TAV del Trentino dovrebbe misurarsi al più presto con la necessità di riflettere nuovamente su priorità ed iniziative.

L'infattibilità intrinseca sostanziale del progetto non equivale affatto alla probabilità che sia abbandonato. E' abbastanza chiaro anzi che istituzioni trentine e RFI cercheranno di avanzare comunque, nonostante i continui blocchi dei cantieri, e che anzi (dopo la fine dei contingentamenti da PNRR) i tempi meno stringenti per i lavori non avvantaggeranno l'opposizione. Una forzatura violenta per garantire la continuità del progetto appare del resto possibile e anche probabile, non tanto (per ora) con una variazione progettuale per un prolungamento della linea verso Nord quanto con una sorta di colpo di mano per un percorso sopra o dentro le aree inquinate che contempli messa in sicurezza permanente in sostituzione della bonifica, bonifiche parziali stralcio collegate a stralci indipendenti della progettazione esecutiva, sottostima e informazione insufficiente sulla gravità degli inquinamenti soprattutto nell'ex Scalo Filzi e a Nord di questo ⁷).

L'impegno faticoso speso per più di due anni nel contrasto al progetto nelle aree inquinate di Trento Nord ha visibilmente portato ad accantonare il fatto che la Circonvallazione Ferroviaria di Trento è parte del più ampio disegno di quadruplicamento della ferrovia Verona-Fortezza quale accesso Sud al tunnel di base del Brennero.

Negli anni tra il 2007 e il 2014 l'opposizione a questo disegno è stata notevole, multiforme, ben differenziata al proprio interno, e inizialmente unitaria non solo in Trentino ma anche nelle Province di Verona e di Bolzano. Ma in quegli anni il movimento No TAV del Trentino non ha avuto la lungimiranza e la pazienza di farsi carico dei ritardi degli altri, che sono lentamente rifluiti verso l'irrelevanza.

⁷ Segnali di una simile impostazione sono riconoscibili nella continua recente comunicazione da parte del Comune di Trento che l'inquinamento nell'ex Scalo Filzi sarebbe solo superficiale e non proverrebbe dalle zone del SIN e che dunque i cantieri non creerebbero rischi. Alcuni dati negherebbero tale conclusione. Ma se per ipotesi fosse realistica sarebbe utilizzata per avviare i cantieri con lavori pesanti nell'ex Scalo (per esempio per il montaggio delle frese) senza considerare contestualmente il significato degli inquinamenti accertati e gravi nelle aree immediatamente a Nord in cui transiterebbe la ferrovia di progetto.

In quegli anni si è costruito e si è consolidato in poco tempo uno degli elementi identitari più importanti del movimento No TAV del Trentino e dell'asse del Brennero: la consapevolezza che il disegno complessivo del quadruplicamento è intrinsecamente inutile perché non corrisponde e non potrà corrispondere al principale obiettivo proclamato dai promotori, cioè lo spostamento del traffico merci dalla strada alla nuova ferrovia. Questa consapevolezza ha prodotto molto in termini di crescita culturale, controinformazione, visioni unitarie e appoggi della popolazione. Molta parte dell'impegno e delle iniziative del movimento ruotava intorno a questo tema.

Un tema che continua oggi ad essere non solo attuale ma anche più decisivo di allora perché - mentre si continua a sentire che il quadruplicamento è l'unica condizione per garantire il necessario trasferimento modale da gomma a ferro - si è sempre più messa in evidenza la scelta delle classi dirigenti di Trentino, Alto Adige e Veneto di incentivare in ogni modo il traffico commerciale su strada lungo l'asse del Brennero trasformando le valli dell'Adige e dell'Isarco in una specie di un nastro trasportatore di merci da e verso il Centro e il Nord Europa. Tra l'altro, l'inquinamento da ossidi di azoto, ozono e polveri sottili che viene dalla autostrada A22 rappresenta un apporto decisivo di gas clima alteranti e - estrapolando le proiezioni dell'OMS - produce nel solo Trentino circa 150 decessi prematuri all'anno tra adulti e anziani; probabilmente una minaccia alla salute pubblica maggiore degli inquinamenti di Trento Nord.

Quindi è necessario discutere e riprendere le iniziative su questo versante forse anche a costo di distogliere alcune energie dalla battaglia contro la Circonvallazione di Trento.

Nel frattempo - oltre all'avvio dei cantieri per la Circonvallazione - la galleria di base del Brennero per la parte italiana è completata per circa il 75%, sono iniziati i lavori del Lotto 1 Fortezza - Ponte Gardena, sono state riprese (specialmente nel 2022) e finanziate le progettazioni di altri lotti fondate sui progetti preliminari nati all'inizio degli anni 2000 (la Circonvallazione di Bolzano, il lotto 6 Pescantina-Rovereto e soprattutto la Circonvallazione di Rovereto sul cui progetto di fattibilità nell'autunno del 2024 si potrebbe addirittura già aprire il Dibattito Pubblico). E non possiamo dimenticare che la non lontanissima conclusione dei lavori per la galleria di base pesa anche sulle lotte di oggi e ci costringerà a dare risposte credibili sulla sua utilità futura.

Il movimento No TAV del Trentino è dunque in ritardo di fronte al progetto globale del quadruplicamento. L'argomento della mancanza strutturale dei finanziamenti che non ne permetterebbe l'avanzata è solo difensivo e non tiene conto delle accelerazioni improvvise che i promotori sono certamente in grado di produrre a discapito di qualsiasi considerazione di opportunità (come dimostra la vicenda della Circonvallazione di Trento).

Solo sporadicamente, poi, negli ultimi mesi è stato ripreso il tema centrale del modello di sviluppo neoliberista che produce progetti come quello della Circonvallazione Ferroviaria di Trento. Non dobbiamo aggiungere nulla a quanto già sappiamo sulla logica delle opere grandi che non soddisfano bisogni collettivi, spostano ingenti risorse pubbliche verso profitti privati, si impongono con la forza, producono disastri ambientali, hanno costi sociali elevati. Appartengono alla stessa logica le linee ferroviarie ad alta velocità proposte con scopi inventati, specie quando sono propagandate per i trasporti di merci che hanno già ottime alternative nelle ferrovie esistenti e che, con pochissime eccezioni, potrebbero vantaggiosamente viaggiare a medie di 60 km/ora. Dovremmo abituarci a comunicare molto più spesso su questi temi provando, quando serve, a superare le posizioni ideologiche e negazioniste o le convinzioni acquisite passivamente.