

Strano incontro quello tenutosi giovedì scorso fra RFI, Giunta Comunale di Trento e Presidente della Giunta Provinciale. All'ordine del giorno era lo stato dei lavori di realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, opera in evidentissimo ritardo (doveva essere in esercizio nel 2026 ma fino ad ora, dei 12 km di galleria previsti sotto la Marzola non è stato realizzato neppure un metro!), e sempre più palesemente inutile se non per favorire le mire speculative della rendita sulla città (leggi SuperTrento).

Il resoconto dell'incontro con la decisione di verificare se lo scavo soltanto da sud utilizzando due frese TBM anziché di quattro, come prevedeva il progetto ed il bando di gara approvato, sia compatibile con i tempi dell'opera, ha tutta l'aria dell'elefante che partorisce un topolino.

L'impressione insomma è che non ce la raccontino giusta e che si tratti della ennesima iniziativa propagandistica allo scopo di nascondere le vere difficoltà dei cantieri ed il fallimento progettuale e dell'opera.

La prima cosa che balza agli occhi è l'assenza all'incontro del Consorzio Tridentum che si è aggiudicato e "sta realizzando" i lavori della circonvallazione. A chiunque infatti sembrerebbe logico che a relazionare sullo stato dei lavori sia in primis chi li sta facendo, ma...

Probabilmente il Consorzio Tridentum non era presente perché è in pieno svolgimento, al TAR di Trento, un pesante confronto fra il Consorzio stesso e RFI in ordine ai costi dell'opera. Il Consorzio chiede un ulteriore aggiornamento del costo, passando dagli attuali 1260 milioni a 1750 milioni di euro, ovvero di raddoppiare i costi rispetto alla cifra a cui era stata aggiudicata la gara e questo, di fatto, prima ancora che lo scavo delle gallerie siano davvero iniziato. Alla base della richiesta l'aumento generale delle materie prime ma anche i costi aggiuntivi dovuti all'avverarsi di alcune riserve avanzate dal Consorzio all'atto della aggiudicazione dell'appalto, riserve che riguardavano il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica che di fatto nascondeva molte delle criticità che invece sono puntualmente emerse in fase di progettazione esecutiva e di esecuzione dei lavori propedeutici allo scavo delle gallerie (in primis la situazione delle aree inquinate di Trento Nord che sono sotto sequestro da parte della Procura). Non solo. Da quanto risulta dal bilancio del Consorzio fino ad ora RFI non ha ancora tirato fuori neppure in euro per l'opera, ovvero i tanto promessi soldi del Ministero che avrebbero dovuto essere messi a disposizione attraverso il Contratto di Programma fra RFI e lo Stato in sostituzione del finanziamento del PNRR, fino ad ora non sono arrivati e i lavori proseguono sulla base di un'anticipazione concessa al Consorzio da Cassa Depositi e Prestiti. Ad attribuire grande importanza all'incontro era la presenza dell'ing.ra Paola Firmi, commissaria straordinaria del Tunnel del Brennero e delle sue tratte di accesso, divenuta, nel marzo 2025, Presidente di Rete Ferroviaria Italiana (la carica più importante per quella società) dopo aver presieduto per anni Italferr (la società di progettazione delle opere ferroviarie in Italia). La decisione finale infatti (la verifica della fattibilità dello scavo con due anziché 4 frese) è di importanza strategica, non solo perché dice apertamente che i tempi di realizzazione dei lavori sono completamente saltati e ad oggi non ipotizzabili ma certifica che l'opera è in crisi e che a variare sono le condizioni dell'appalto originario.

Sui giornali di sabato 6 settembre il Sindaco di Trento prova a mettere una toppa agli accadimenti ed inventa che i tempi di realizzazione dell'opera saranno "sostanzialmente uguali", peccato che una scelta del genere raddoppia da 2 a quattro gli anni necessari per il solo scavo delle gallerie, per la cui realizzazione saranno poi necessari almeno altri 12 mesi per attrezzarle e questo senza che si sia neppure lontanamente affrontato il problema del passaggio dell'opera nel SIN di Trento nord, su cui non esiste neppure il progetto esecutivo, ancora in corso validazione da parte di RFI.

L'origine della scelta di scavare da sud non è insomma il problema del traffico, che l'operare con quattro frese genererebbe in via Brennero. E' ovvio che via Brennero beneficerà della scelta ma ad originarla è il fatto che l'opera a nord è bloccata e irrealizzabile senza produrre un pesantissimo danno all'ambiente ed alla salute degli abitanti della città.

I monitoraggi delle acque superficiali e sotterranee hanno dimostrato inequivocabilmente che il SIN di Trento Nord è allargato ed ora comprende anche lo scalo Filzi, fin davanti al complesso le Fornaci oltre a Cristo Re. La stessa RFI (ed il Consorzio Tridentum) hanno dovuto ammettere che i terreni dello scalo Filzi, almeno fino a 5 metri di profondità, sono contaminati da idrocarburi

poli-ciclici aromatici e devono essere conferiti in discarica e classificati come rifiuti. Il sistema di "trasparenza idraulica che doveva risolvere il problema della falda si è rivelato inadatto e i mesi scorsi il Consorzio, dopo aver conferito a Canal San Bovo presso la discarica di Ponte di Ronco il materiale inquinato delle scalo Filzi (ben 45000 metri cubi che nelle intenzioni dovrebbero arrivare a 90.000 entro ottobre!) ha dovuto correre ai ripari e portare in cantiere terreno pulito perché gli scavi erano entrati in contatto con la falda inquinata e continuare a scavare significava dover trattare anche l'acqua di falda come rifiuto, con un ulteriore enorme aumento dei costi.

E questo perché non si vuole prendere atto che preliminarmente è necessario affrontare il problema dell'inquinamento a Trento Nord attraverso la realizzazione di una barriera idraulica a sud della ex SLOI, in area Sequenza (archiviando definitivamente le pretese speculative di Podini e di qualche architetto amico della Giunta Comunale) ed il potenziamento di quella esistente a nord dello scalo Filzi.

Abbiamo assistito invece ad ogni genere di furbizia, leggi accanimento terapeutico, per tenere in piedi l'opera, a cominciare dalla modifica dei lavori propedeutici allo scavo delle gallerie che anziché bloccarsi dopo il sequestro di parte dello scalo Filzi da parte della Procura hanno visto una variante progettuale per consentire lo scasso per posizionare le frese fino a doversi convincere che a nord "per ora" non si può procedere.

Nei giorni scorsi le stesse Camere di Commercio hanno certificato che è saltato quello che nel dibattito pubblico era stato presentato come l'elemento forte del progetto di circonvallazione, la realizzazione presso l'interporto di 5 binari per la composizione dei treni, struttura necessaria per favorire la intermodalità, ovvero il passaggio da gomma a rotaia. Il progetto che prevedeva di passare dagli attuali due treni quotidiani a ben 36 treni giornalieri (togliendo dalla autostrada circa 2000 tir al giorno) è saltato (forse sarà fortemente ridimensionato) perché non ci sono i soldi per realizzarlo ed il costo iniziale e più che raddoppiato, nel frattempo abbiamo perso il finanziamento del PNRR e lo Stato non è disposto a farsi carico dell'aumento dei costi dell'opera.

L'idea di scavare da sud con solo due frese è l'ennesimo escamotage per prendere tempo. I proponenti dell'opera (RFI ma anche Provincia e Comune) cercano con l'ennesimo magheggio di mantenersi aperte due strade. Innanzitutto scavando fino ad oltre Povo per poi decidere se calare a valle presso lo scalo Filzi o proseguire in galleria fino alla piana Rotaliana. Se risolveranno i problemi a nord il progetto rimarrà quello approvato se invece a nord non sarà possibile passare l'idea è quella di recuperare il progetto del 2008 ed uscire fra i Sorni e San Michele all'Adige.

Si tratta della ennesima furbizia per cercare di eludere quello che prevede al riguardo il Codice degli appalti che in caso di variazione del tracciato di un'opera obbliga al rifacimento delle procedure autorizzative a cominciare dal dibattito pubblico. Rifacimento che in un caso come questo avverrebbe con i tempi normali di funzionamento degli istituti preposti alle autorizzazione e non beneficiando della corsia privilegiata sia in termini di tempi che di passaggi tecnico istituzionali che sono garantiti alle opere finanziate dell'Europa, procedurache trasformerebbe in eterni i cantieri.

Accortosi di essere rimasto nudo, da buon giocatore di poker, Ianeselli gioca la carta del bluff, ovvero quella dell'interramento. Sotto sotto si sta rendendo conto che l'aver legato la sua carriera politica alla circonvallazione ed a SuperTrento (ovvero alla sua alleanza con la speculazione urbana) rischia di essere un boomerang che gli ritornerà addosso quando nel 2030, anno in cui vorrebbe farsi incoronare Governatore, dovrà prendere atto che non solo la circonvallazione, se il progetto rimarrà in piedi, sarà ancora lontana (i tempi medi di un'opera pubblica di queste dimensioni in Italia superano i 15 anni) e che SuperTrento non vedrà la luce (cosa, sia ben chiaro, di cui noi non ci disperiamo, essendo quel disegno urbanistico tutt'altro che la risposta ai bisogni della città e profondamente segnato dalla speculazione e dalla subalternità alla rendita fondiaria ed immobiliare). Per cercare di evitare che vada a finire in questo modo parla come un immobiliare di ricerca di finanziamenti come fossero bazzecole ("da cinquecento milioni ad un miliardo di euro") scordandosi che c'è un pezzo consistente di città che ha difficoltà a mettere assieme il pranzo con la cena e che a Trento non servono nuove costruzioni, bisogna invece risanare il patrimonio edilizio pubblico sfitto e affrontare la piaga degli alloggi sfitti, non consumare nuovo territorio.

Alla luce del recente incontro dunque la chiusura dei cantieri, la sospensione nella realizzazione di questa inutile e costosissima opera è l'unica proposta realistica in campo. Mentre il disinquinamento integrale delle aree di Trento Nord è la scelta strategica per pensare ad un città dove davvero l'ambiente e la qualità della vita siano al primo posto.

Elio Bonfanti

Trento, 6 settembre 2025