

Il dibattito pubblico. Dal 2021 muro contro muro sul progetto



Il dibattito nasce viziato da un fattore esterno insormontabile: il tempo. Rfi e la giunta comunale si sono infatti presentati ai primi dibattiti pubblici con una posizione di fatto rigida: «I tempi del Pnr impongono di approvare questo specifico progetto entro la primavera del 2022. Se mettiamo in discussione il tracciato, Trento perde 930 milioni di euro e l'opportunità storica di modernizzarsi».

Quella che sulla carta doveva essere quindi un'arena di confronto costruttiva si è trasformata rapidamente in un muro contro muro logorante, in cui la città ha manifestato una frattura profonda tra la tecnocrazia accelerata del Pnr e i timori della comunità locale, preoccupata soprattutto dell'imbocco a nord che tagliava necessariamente i terreni ex Sloi ed ex Carbochimica.

L'approvazione. L'opera viene blindata ufficialmente nel 2022



Nel maggio 2022, il Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il Ministero della Transizione Ecologica firmano il decreto di compatibilità ambientale. Questo è l'atto formale che chiude ufficialmente la fase istruttoria. I tecnici ministeriali hanno stabilito quindi che l'opera si poteva fare, marcando che i rischi ambientali evidenziati dai cittadini non erano motivi sufficienti per bloccare il corridoio europeo, ma andavano semplicemente accuratamente «gestiti».

L'opera viene così blindata politicamente e a fine 2022 l'appalto integrato viene assegnato al consorzio guidato da Webuild per un valore che supera i 900 milioni di euro. Il progetto poggiava però su fondamenta fragili: le oltre cento prescrizioni ambientali allegate al decreto di approvazione

L'INTERVISTA L'ingegnere Massimo Negrioli sui prossimi passi

A nord «avvio imminente» Precauzioni per gli operai

«Dovrebbe essere questione di giorni». Queste le parole dell'ingegnere e direttore d'ufficio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e corridoio tent Massimo Negrioli in merito ai tempi di riapertura del cantiere a nord. E se già ieri si sono visti i primi movimenti di operai in via Brennero in attesa dell'avvio effettivo dei lavori, a sud il cantiere inizia ad accelerare in vista dell'inizio dello scavo previsto in autunno. Direttore, c'è sentore di ripresa dei lavori a nord. È così?

L'indicazione che abbiamo è che l'avvio è imminente. Dovrebbe essere questione di giorni ma rispetta lo scenario che avevo prospettato (vedi L'Adige del 15 giugno) ossia tra fine giugno e inizio luglio. Per gli operai verrà adottato, in accordo con Uopsal e APPA, il principio di massima cautela. Cosa significa?

Oltre che da sistemi di controllo e abbattimento nei confronti dell'esterno, per l'ambito strettamente individuale si partirà con un livello di protezione sui lavoratori estremamente alto anche se questo non servisse. Si tratta di un principio di massima precauzione concordato. Il ragionamento è questo: si va avanti e man mano che si lavora si fanno i controlli. Nel momento in cui si dovesse vedere che questi livelli così elevati di protezione sono ridondanti rispetto ad una situazione reale a quel punto si faranno delle valutazioni su eventuali aggiornamenti e modifiche.

Ma ci sono dei rischi? Quella di cui parliamo è la parte A2 Nord che va dal versante che è stato consolidato fino a circa metà dello scalo Filzi. Non ha niente a che fare con il Sin e non ha interferenza con aree inquinanti. Resta fuori solo il tema delle falde. È per gestire situazioni di contatto con l'acqua che sono state adottate le precauzioni dette prime. Quali sono i primi lavori in programma? In primo luogo devono fare l'installazione di una serie di piezometri che saranno funzionali al controllo di quello che è il sistema di trasparenza idraulica. Poi si partirà con la realizzazione dei diaframmi sulla falsa riga di quanto fatto a sud. L'unica cosa che verrà fatta in più è che man mano che si faranno i diaframmi si cominceranno a realizzare le opere di trasparenza idraulica vera e propria. Il concetto è questo: quando costruendo i diaframmi arrivi al punto in cui è prevista l'opera di trasparenza allora cominci una lavorazione diversa, ad esempio con un sistema di poz-



L'ingegnere Massimo Negrioli

A SUD

Il cantiere li procede bene. Ora si montano i carrelli per la fresa al ritmo di uno a settimana in vista dell'avvio in autunno

zi drenanti o sifoni. Ha parlato di piezometri. I No Tav accusano lei e l'Osservatorio di minimizzare le criticità ambientali facendo leva addirittura sul caso di due dispositivi distrutti a giugno dello scorso anno. Le spiego con un esempio. Se metti un piezometro dove devi costruire una casa, nel momento in cui effettivamente inizi i lavori quel piezometro va spostato. Questo è esattamente quanto è successo e ci saranno anche altri casi. È ovvio che alcuni piezometri li devi spostare. Mi sembra banale. Ma come spiega il termine «distrutti» nella relazione? Il termine «distrutti» è strumen-

talizzato. Può capitare che un piezometro si danneggi oppure che sia interferente e va per questo rimosso. Punto e basta. E calunnioso dire che il rifacimento è funzionale a evitare i controlli. A me sembra un'esagerazione. Allora non sposti più i piezometri. È illogica questa cosa.

I No Tav la accusano anche direttamente di aver a lungo sostenuto che lo Scalo Filzi non sia inquinato.

È infatti così. Lo scalo Filzi è stato oggetto di un qualcosa come 50 sondaggi e lo si conosce come nessun altro territorio. Questi dati hanno dimostrato che i terreni sono di Colonna A e Colonna B. Bonifanti (militante No Tav ndr) sostiene che il terreno di colonna B è inquinato ma così sta modificando la norma e sta dicendo che il codice dell'ambiente non va bene e lo piega alla sua volontà. È stato dimostrato che lo scalo Filzi non è inquinato eccetto tre unità, di cui una è già stata bonificata e le altre 2 verranno prese in carico nel momento in cui si partirà con le opere di parte B. Ma sono solo degli hotspot.

Veniamo al cantiere a sud. Stanno andando avanti. Abbiamo portato alcuni studenti di ingegneria lo scorso giovedì ed è stata una visita molto emozionante per loro. Hanno potuto scendere nella galleria artificiale e toccare con mano i carri della fresa. Stavano montando il carro 7 calato e portato in fondo e il carro 6 calato e già a metà del percorso per agganciarsi al 7. Il 5 lo stavano montando e lo caleranno in settimana. Andiamo avanti al ritmo di uno a settimana in tempo per avere la fresa montata e operativa verso l'autunno.

Un ultimo tema. Se a sud, come probabile, non si faranno più le prese data la caduta del Pnr e dei suoi tempi stringenti, il cantiere a nord rimane comunque funzionale? Assolutamente. È indipendente dall'aver o non avere una fresa. Deve essere fatto così a prescindere. P. F.

Il contenzioso. Il cantiere si spinge fuori dai tempi fino ad oggi



È il tavolo più drammatico e pesante dal punto di vista economico. Lo stop forzato dei cantieri a nord e l'obbligo di ridisegnare da zero le procedure di sicurezza per l'area ex Sloi hanno infatti fatto saltare i piani industriali del consorzio costruttore. A inizio 2024, ormai preso atto che il sequestro penale e le varianti tecniche rendevano matematicamente impossibile finire i lavori entro la scadenza europea, si aprono contenziosi penali e amministrativi concentrati sulle perizie tecniche e volti a stabilire se i progetti presentati da Rfi e validati dai Ministeri fossero carenti sul piano della sicurezza ambientale. Ad oggi i lavori procedono ancora a singhiozzo con un nuovo termine fissato tra il 2033 e il 2035.

Il Centro Servizi Culturali Santa Chiara rende noto che sono indetti degli avvisi di selezione per ASPP e per PERSONALE TECNICO DI PALCOSCENICO

Modalità complete, termine invio candidature e requisiti di partecipazione al seguente indirizzo:



<https://www.centrosantachiara.it/it/emministrazione-transparenta/selezione-del-personale>

Il presente avviso viene emesso nel rispetto del principio delle pari opportunità tra uomini e donne come previsto dall'art. 57 del D.Lgs. N. 165/2001 e dal D.Lgs. 198/2006.