

“Quando el sol tramonta i aseni i se emponta”

Che il progetto di realizzazione della circonvallazione ferroviaria ac/av di Trento sia impantanato è stato recentemente sottolineato da più parti.

Il Dibattito Pubblico relativo al lotto 3 B (la circonvallazione di Rovereto) unitamente alle criticità trasportistiche ed ambientali, sottolineate dai Comitati, hanno ulteriormente rilanciato il tema della inutilità dell'opera e riportato pesantemente in discussione quella che è stata definita “opzione zero”. Il tentativo di presentare le due circonvallazioni come un modo per “favorire il passaggio del traffico merci da gomma a rotaia” si è scontrato con la non credibilità dei sostenitori della proposta, con il falso ambientalismo che la sostiene. Il fatto che a proporla siano gli stessi che si apprestano a rinnovare ad A22 (Autostrada del Brennero) la concessione trentennale e che la stessa sia costruita sulla idea di incrementarne il traffico veicolare attraverso la realizzazione di una terza corsia (dinamica fino a Verona e reale da Verona a Modena), unitamente alla volontà di concludere la realizzazione della PIRUBI (la autostrada della Valdstico) con una uscita ad Acquaviva (Mattarello) per poi confluire sulla Autostrada del Brennero, cancella ogni equivoco circa l'ambientalismo dei poteri locali e nazionali che vogliono la circonvallazione e toglie la maschera ai governi provinciali e comunali che la sostengono e che contemporaneamente sono nel CdA di A22. All'opposto, proprio i dati forniti da RFI sul traffico reale sulla linea ferroviaria del Brennero confermano che con una razionalizzazione, che sfrutti per intero le capacità di detta linea ferroviaria e con l'ausilio delle nuove tecnologie trasportistiche (sistema ERTMS e passaggio della lunghezza dei treni da 600 a 750 metri, contrasto del “traffico deviato”), praticamente a costo zero e da subito, è possibile raggiungere gli obbiettivi del Libro Bianco Europeo sui trasporti che chiede che entro il 2030 il trasporto su rotaia sia il 30% del trasporto merci complessivo e che questo cresca fino al 50% entro il 2050.

Per altro verso l'opera è impantanata sia perché non ci sono i soldi per realizzarla che per le contestazioni ambientali che contro di essa sono state poste in essere dai Comitati NO TAV e contro la Circonvallazione.

Oggi risulta evidente che il PFTE ed il bando gara che ha originato l'aggiudicazione dei lavori erano stati realizzati nella convinzione che “gli imprevisti” in corso d'opera (di cui si conosceva l'esistenza ma si è volutamente sottovalutata la enorme entità) avrebbero consentito lauti guadagni ai costruttori ed ai loro sponsor. E' successo invece che il meccanismo si è presto inceppato, l'opera è uscita dal PNRR e RFI non ha i soldi per garantirne una celere realizzazione. Questa, peraltro, è la situazione di pressochè tutta l' Alta Capacità/Velocità italiana ed europea dove a fronte di una necessita di circa 900 miliardi di € per finire i lavori ce ne sono solo 21, situazione che ha spinto interi paesi ad accantonare detta idea o a rinviarla di una ventina di anni (vedi decisioni del Parlamento Bavarese e della Francia). Inoltre le criticità ambientali, originariamente taciute e nascoste per favorire futuri ingentissimi aumenti di spesa, presentano il conto e la loro soluzione diventa prioritaria e si configura come alternativa possibile e socialmente desiderabile rispetto alla realizzazione di opere evidentemente inutili.

A questo groviglio di problemi, di non facile decisione, si uniscono alcune ulteriori particolarità critiche relative alla Circonvallazione di Trento.

Il riferimento è al conflitto scoppiato fra Consorzio Tridentum (consorzio di imprese capeggiato dalla multinazionale Webuild) che ha vinto l'appalto per la realizzazione dell'opera e RFI circa l'ennesima richiesta di revisione prezzi. Webuild voleva passare da un costo dell' appalto di 1250 milioni di € a 1750 milioni di €. La cosa è finita davanti al TAR di Trento che ha respinto le richieste del Consorzio con motivazioni che lasciano poco spazio ad un ricorso in Consiglio di Stato.

Nel maggio scorso fra RFI e Webuild si è aperto un tavolo di rinegoziazione dell' appalto. Certo è che dopo la sentenza del TAR non ci sono particolari margini per un accordo e questo comunque farà probabilmente saltare la strategia pensata per garantire la lucrosità dell' appalto ovvero

l'ingigantimento degli imprevisti al fine di poter arrivare ad un significativo aumento del costo dell'opera.

Quello che è mancato e manca, invece, è una riflessione della politica su questi fatti ed avvenimenti. Una riflessione che oltre a fare un bilancio reale delle scelte ragioni sulla loro reale praticabilità e rifletta sulle conseguenze che dette scelte producono.

La sbornia trasportistica, le grandi opere viarie, stanno modificando le caratteristiche dei territori, le loro economie, la loro vivibilità. E' un Trentino nastro trasportatore di merci da e per l'Europa quello che immaginiamo?

Che lo chiedano il Coordinamento Imprenditori o le lobby dell'autotrasporto, da sempre vocati al profitto, è quasi una banalità, ma contemporaneamente non pare che a volerlo siano anche le popolazioni e la mobilitazione attorno al dibattito Pubblico relativo alla circonvallazione di Rovereto e il contrasto ambientale all'opera messo in campo dai Comitati a Trento, assieme al non gradimento dei territori di diventare luoghi di deposito di terre e rocce da scavo probabilmente inquinate. indicano un dissenso profondo e largo nei confronti del perseguire queste scelte.

Riprenderei lavori a nord ... una scelta estremista

La stampa locale, il Consorzio Tridentum ed anche il Ministro dei Trasporti, sia in occasione del Festival dell'Economia che nel recente incontro sulle grandi opere realizzato dal Coordinamento Imprenditori di Trento e di Bolzano, hanno comunicato che i lavori di realizzazione della circonvallazione ferroviaria ac/av di Trento si concluderanno nel 2033/2034 (ovvero fra 7/8 anni). In recenti interviste è stato comunicato che gli scavi delle gallerie avverranno solo da Mattarello con l'ausilio di due frese TBM e non quattro come inizialmente sostenuto.

Si tratta di affermazioni che sono in linea con la difficoltà di procedere a nord con l'opera, visti i pesantissimi rischi ambientali che la contraddistinguono e soprattutto visto che non è stato ancora risolto il problema del passaggio nelle aree del SIN, i cui tempi di bonifica sono incompatibili con il transito di un'opera come quella proposta. Invece... a prevalere è una scelta estremista, una insensata accelerazione, che cerca di mettere Trento davanti al fatto compiuto, fregandosene perfino delle norme del Codice dell'Ambiente ed agendo in totale assenza di qualsivoglia principio di precauzione.

Il 3 luglio 2026 ed il 7 luglio 2026 l'Osservatorio per l'Ambiente e la Sicurezza sul Lavoro ha pubblicato, con i soliti 45 giorni di ritardo, il verbale della riunione del suo Comitato Scientifico tenutasi il 28 maggio u.s.. Contemporaneamente il Direttore del Corridoio del Brennero ha annunciato alla stampa l'imminente riavvio dei lavori a Trento nord, ipotizzando i primi giorni di luglio come data di partenza degli stessi, nonostante sia evidente che tale decisione non ha nulla a che fare con i tempi di realizzazione dell'opera che, se mai sbucherà allo Scalo Filzi non sarà prima del 2032/2033.

Il verbale della riunione del 28 maggio scorso è relativo alla illustrazione da parte di RFI e del Consorzio Tridentum dei lavori che dovrebbero esser realizzati presso il cantiere nord per "la realizzazione della trasparenza idraulica", progettata per impedire che l'opera produca un effetto diga che alzi la falda acquifera, allargando l'inquinamento e/o producendo allagamenti a monte dell'opera stessa.

Dalla relazione al bilancio del Consorzio Tridentum, tenutasi a fine aprile, abbiamo appreso che il cantiere nord è ufficialmente fermo per decisione dei proponenti che lo hanno comunicato al Consorzio nel febbraio 2025 attraverso una lettera recapitata loro dal Commissariato del Governo di Trento.

Allo stato, pubblicamente, non risulta che la decisione sia mutata né che il committente la abbia ritenuta superata. Inoltre, contro la eventualità della ripresa dei lavori a nord, come comitati, abbiamo inviato ai responsabili degli enti e delle imprese interessate una diffida, posto che i problemi da noi evidenziati in ordine ai rischi ambientali di tale scelta non sono stati risolti né sembrano in via di soluzione e quindi il realizzare le opere decise per la trasparenza idraulica rischia di produrre un pesante disastro ambientale.

La lettura del verbale in oggetto e le slide ad esso allegate confermano il rischio.

Nonostante più di 10 campagne di monitoraggio in corso d'opera ed i dati della carta provinciale delle acque lo confermino inequivocabilmente, RFI ed il Consorzio Tridentum (assieme al direttore del Corridoio del Brennero, auto nominatosi "Presidente" del Comitato scientifico dell'Osservatorio per l'Ambiente e la sicurezza sul lavoro) nella illustrazione del progetto relativo all'ex scalo Filzi parlano di falda "potenzialmente inquinata".

E' questa la chiave di volta che usano per evitare di intervenire sulla qualità delle acque sotterranee, presupposto necessario per poter operare in quelle aree. La falda è infatti pesantemente inquinata e realizzare quella che viene chiamata trasparenza idraulica, ovvero il costruire un sistema che impedisca che l'opera funzioni come diga ed alzi la falda acquifera, attraverso sifoni e pompe che sottopassino l'opera, è illecito, secondo il Codice dell'Ambiente, se prima non si è messa in sicurezza e bonificata la falda. Agendo come propone il Consorzio Tridentum ed RFI l'unico effetto certo è il trasportare oltre l'opera l'inquinamento della falda stessa..

Da anni sosteniamo la necessità di realizzare, prima di qualsiasi altra cosa, una barriera idraulica a sud della SLOI dove a percolare fuori dal SIN è il piombo di etile nonchè che la necessità di potenziare la barriera idraulica posta a valle dell'area della ex Carbochimica, troppo piccola per intercettare l'inquinamento che percola dal comparto del SIN di via del Brennero.

Da più di due anni assistiamo ad un penoso tentativo di trascurare l'inquinamento della falda, che avviene, fra l'altro, con quella che appare come una sistematica distruzione e successivo spostamento dei sei piezometri che, su nostra precisa richiesta, erano stati piazzati nello scalo Filzi proprio per misurare l'inquinamento della falda. Piezometri che continuano a documentare un pesante inquinamento da idrocarburi policiclici aromatici, confermato in tutti i monitoraggi fino ad ora svolti.

Il progetto presentato all'Osservatorio contiene inoltre alcune significative criticità ed in particolare:

1. Riguarda anche la parte nord dello scalo Filzi (dove sono ipotizzati 7 dei 19 sistemi di trasparenza idraulica) che era stata scorporata dalle opere propedeutiche alla realizzazione delle gallerie ed è ancora (dal luglio 2023) sotto sequestro da parte della Magistratura. Una zona dunque su cui non si può operare fino alla conclusione delle indagini in corso. Situazione che operando in questo modo RFI sembra voler forzare indebitamente!

2. Nel PUT di parte B, approvato alla fine del 2025 da parte della Commissione PNRR – PNIEC, sono contenute le analisi relative all'inquinamento delle aree sotto sequestro, ed in particolare proprio dell'area interessata dal progetto di cui stiamo trattando. Le analisi circa l'inquinamento di quel tratto dell'ex scalo Filzi sono state effettuate interamente da APPA (cfr. PUT di parte B, da pag. 80 in poi). L'area in oggetto è descritta come "area satura con la presenza di idrocarburi allo stato liquido". Si tratta di un pesante inquinamento, di significative dimensioni (la sua lunghezza è circa di 300 metri, mentre la larghezza non è stata ancora individuata) che nel PUT di parte B RFI dichiara di non bonificare (scelta illegittima e contraria alla normativa vigente) e propone di transitare all'interno dell'inquinamento da idrocarburi con uno scatolato in cemento armato che lo attraversi. Nel progetto presentato all'Osservatorio, dell'inquinamento di quel tratto dello scalo Filzi non si parla neppure e le modalità di intervento contrastano pesantemente con lo stato di quei luoghi su cui è impossibile intervenire con le modalità previste per il primo tratto dello scalo Filzi essendo, fra l'altro, quello è un inquinamento che va primariamente bonificato in quanto supera i livelli consentiti dalle colonne A e B della Tabella 1, Allegato 5, Titolo V, Parte IV del Codice dell'Ambiente. Nella relazione al PUT di parte B è la stessa RFI ad ammettere ad esempio che il quell'area è impossibile realizzare il jetgrouting...

3. Quella proposta, un sistema di trasparenza idraulica che va dalla balza della Pietrastretta al sovrappasso ferroviario di via Caduti di Nassyria, è un intervento non condivisibile perché parziale ed inefficace, che non risolverà il problema dell'effetto diga.

Dato per scontato che prima di ogni altra cosa vadano realizzate le barriere idrauliche e messa in sicurezza dell'area, l'intervento proposto, per evitare l'effetto diga, riguarda solo parte della falda acquifera interessata ed è evidente che il sistema proposto non può essere realizzato (senza bonificare) neppure fra i due comparti del SIN, né nell'area ex SLOI, e quindi che l'effetto diga

non verrà risolto. A rimanere scoperta e soggetta ad allagamento, sarà la parte ovest del quartiere dei Solteri (il Magnete), la parte nord di Cristo Re e Roncafort.

L'opera infatti taglia trasversalmente la falda acquifera dalla montagna fino al fiume Adige ed una trasparenza idraulica che si rispetti non può riguardare solo metà della ampiezza della falda (e della lunghezza dell'opera): la circonvallazione ferroviaria è sotto il livello del suolo (e quindi fa diga) fino ad oltre l'area SLOI e non solo fino al sottopasso ferroviario di via Caduti di Nassyria.

Da premesse sbagliate a conclusioni sbagliate

Nel corso della illustrazione del progetto al Comitato Scientifico dell' Osservatorio i proponenti hanno parlato di un nuovo studio geologico dello scalo Filzi, che viene presentato in una delle slide della presentazione.

Non avendoli mai visti operare nuovi carotaggi presso lo scalo Filzi (gli ultimi risalgono al 2022/2023 e si riferiscono ai dintorni del complesso le Fornaci, dove dovrebbe sbucare la galleria a due canne) abbiamo chiesto lumi al Dirigente del Servizio Geologico della PAT, il quale ci ha detto di non essere a conoscenza di uno studio di questo tipo.

Insomma il nuovo studio non c'è e se c'è non si capisce chi lo abbia fatto, lo stesso progetto illustrato non fornisce alcun riferimento su dove reperirlo e consultarlo.

Ciò nonostante il progetto parla di una nuova stratigrafia geologica dello scalo Filzi che negherebbe la distinzione fra falda superficiale e falda profonda mentre affermerebbe che la realizzazione dei diaframmi (muri da 1,5 metri, profondi 25 metri conficcati nel suolo) andrebbero ad intestarsi su di uno strato sotterraneo non permeabile.

La "nuova stratigrafia" dello scalo Filzi serve a non dare corso alle osservazioni, formulate sia da Comune che dalla Provincia, che invitavano RFI a non mettere, attraverso la realizzazione dei diaframmi, in comunicazione fra loro la falda superficiale inquinata con la falda profonda, non inquinata, allargando l'inquinamento.

La soluzione proposta innanzitutto è tutta da dimostrare, e per farlo è necessario uno studio serio sulla stratigrafia dello scalo Filzi, fatto di trivellazioni e di carote che dimostrino la qualità e la consistenza degli strati di terreno. Inoltre, la soluzione proposta mette in evidenza un ulteriore problema ed aggrava i rischi connessi all' effetto diga, Se i diaframmi saranno realizzati fino ad intestarsi su di una superficie non permeabile, l'acqua non avrà via di scampo sotto l'opera e l'effetto diga sarà ampliato. In questo modo l'opera costituirà dunque una barriera alla intera falda della valle dell' Adige, una diga dalla montagna all' Adige, con effetti tutt'altro che secondari sia sulle acque, che passeranno al di là dell' opera soltanto attraverso i sifoni della trasparenza idraulica, che della flora che risentirà significativamente della modificazione della falda.

Una riflessione su questo non esiste e non può essere la fretta immotivata a dare risposta a problemi di questa portata.

Lo stesso problema delle acque aggettate è affrontato in maniera semplicistica.

Per circa 4 anni RFI ha negato che la realizzazione dei diaframmi avrebbe prodotto acque aggettate, tanto che la stessa APPA ha spesso richiamato i proponenti dell' opera ad occuparsene in maniera seria. A seguito delle indicazioni contenute nel PUT di parte A, in una riunione con APPA i responsabili (ma anche l'assessora di merito, Giulia Zanotelli) avevano scritto che **le acque aggettate sarebbero state trattate come rifiuto. Anche su questo assistiamo ad un passo indietro pericoloso.** Nella illustrazione della slide 26, come si evince dalle slide allegate al progetto, i proponenti parlano delle acque della lavorazione della galleria artificiale (GA02) in uscita dalla balza della Pietrastretta e della trincea TR03A prevedendo di analizzarle per vedere se superano le soglie di concentrazione. Nel caso di acque "pulite" saranno "restituite al corpo ricettore finale, in questo caso il rio Lavisotto".

Peccato però che il rio Lavisotto, parte delle rogge demaniali che costituiscono uno dei tre comparti del SIN, è in corso di bonifica. Il primo lotto dell' appalto è esaurito e l'opera è ferma a nord dello scalo Filzi anche perché non è chiaro dove questo dovrà passare in attesa del nuovo alveo, che dovrebbe essere costruito davanti allo scalo lungo via del Brennero. La conclusione della bonifica,

se comprenderà anche la Fossa di Campo Trentino, richiederà fra i due ed i tre anni, a partire dalla aggiudicazione del nuovo bando di gara, che avverrà, è stato detto, entro il 2026. La vicenda dunque non coincide con i tempi previsti dalle lavorazioni di cui stiamo parlando, la cui durata è prevista in sei mesi dalla ripresa dei lavori. Quindi se si darà corso a quanto scritto nella illustrazione delle slide sulle acque aggettate, le acque pulite finiranno dentro le acque inquinate... del Lavisotto.

Inoltre, alla faccia delle analisi sulle acque sotterranee e delle roboanti dichiarazioni di APPA e della Assessora di merito, le acque aggettate non verranno smaltite come rifiuto!

Lavori in sicurezza?

Accanto a quelle che abbiamo indicato sono numerosissime le criticità del progetto posto all' esame del Comitato Tecnico e Scientifico dell' Osservatorio, fra cui la curiosa circostanza che nessuna delle slide e dei disegni di progetto contiene misure in grado di rendere esattamente come sarà l'opera. Si pensi che perfino lo spostamento di via Brennero è escluso e non indicato nelle slide (non è accennato neppure fra i lavori che verranno fatti nei sei mesi previsti come durata della realizzazione delle opere) pur essendo essenziale per realizzare la Galleria Artificiale in uscita dalla balza della Pietrastretta. Dello spostamento non si parla in nessuna slide salvo osservare che questo miracolosamente si manifesta nel confronto fra la slide 23 e la slide 24, ma nulla si dice di quando, come ed in che tempi avverrà. Peccato che senza detto spostamento la stessa realizzazione della galleria artificiale e i primi sei sistemi di trasparenza idraulica non saranno possibili.

L'estremismo e la vera finalità di questo progetto emergono evidenti da qui, dalla volontà di forzare i tempi per dire a tutti che indietro non si torna, che i commensali non rinunciano alla torta!

Le ultime slide e la seconda parte del verbale del Comitato Tecnico Scientifico dell' Osservatorio si occupano della sicurezza.

Per i lavoratori sono previsti dispositivi di protezione individuale a seconda della pericolosità della situazione- Il sistema proposto è a semaforo: protezione totale con maschere, e tute stagne in caso di superamento anche di un solo elemento del posto sotto controllo da un monitoraggio costante, per passare via via a protezioni minori se il pericolo non si manifesta.

Quella assolutamente deficitaria è invece è la sicurezza per gli abitanti che risiedono attorno alle zone interessate dai lavori e per i cittadini che transitano in esse.

L'idea è di intervenire con nebulizzatori per abbattere le polveri di lavorazione è un sistema che funziona in assenza di vento (mentre quella è un area, almeno al pomeriggio, ventosa, transitata dall' ora del Garda). I nebulizzatori poi sono inutili ed inefficaci ad abbattere i prodotti che si liberano in aria (ad esempio gli idrocarburi o il piombo organico, sostanza presenti in quelle aree).

Solo lo svolgimento dei lavori in ambiente confinato sarebbe in grado di garantire sicurezza e si configurerebbe come un intervento all' insegna della massima precauzione, indispensabile quando si opera in situazioni di tale delicatezza.

Eguale preoccupazione desta poi la decisione di operare adesso (con almeno 6 anni di anticipo!) la bonifica bellica delle aree del SIN (comparto SLOI): le modalità previste in caso di ritrovamento di ordigni bellici (scavo, loro asportazione e provvisoria copertura con tappeti per abbattere gli odori) rischiano di aumentare l'inquinamento dell' area e di creare situazioni di pericolo che saranno risolte molto dopo essere state create. Una scelta pericolosa ed inutile perché sbagliata dal punto di vista delle tempistiche.

La città, i suoi organismi democratici, il Consiglio Provinciale e quello Comunale di Trento non possono far finta di non vedere l'estremismo pericoloso che è alla base di queste scelte.

Nei giorni scorsi abbiamo inviato alla Procura una integrazione all' esposto che abbiamo presentato a maggio, chiarendo la pericolosità di questi lavori, il rischio concreto di disastro ambientale.

L'opera va fermata, i lavori vanno sospesi sia a nord che a sud. E' necessaria una riflessione larga sulla utilità di questa scelta che costa miliardi alla fiscalità collettiva e non risolve i veri problemi delle aree che attraversa.

Trento, 14 luglio 2026

Comitati NO TAV, Mattarello Attiva, Cristo RE attiva

