

Troppi inquinanti allo Scalo Filzi Cambia il progetto e salta la stazione

Bypass, per evitare gli idrocarburi si dovrà anticipare l'uscita in superficie dei treni

Il nodo

Il catrame presente nel cantiere a nord mette a rischio la fattibilità dell'opera

di **Donatello Baldo**

Solo i pessimisti ipotizzavano – e i comitati No-Tav speravano – che il tratto inquinato che va dallo Scalo Filzi alla rotonda di Nassiriyah potesse mettere a rischio l'intera opera. Qualcuno però l'aveva annusato che lì sotto poteva esserci un grosso problema. E ora, per evitare il problema, l'ipotesi è di anticipare l'uscita della linea sul piano campagna nel tratto a nord dello sbocco della galleria, con una modifica sostanziale del progetto originario. O di uscire direttamente più a nord con la galleria, bypassando a quel punto anche l'interporto di Roncafort.

L'ex Carbochimica

Si diceva che qualcuno aveva annusato che qualcosa non andava. Annusato, letteralmente. Quand'è affiorata in superficie la macchia di idrocarburi,

infatti, i presenti si sono portati la mano al naso, coprendolo come potevano per difendersi dall'odore pungente che si diffondeva nell'area a nord dello scalo Filzi. Quel giorno, preoccupati, attorno a quel rigurgito di catrami e oli digeriti dal terreno negli anni dell'inquinamento della Carbochimica si erano ritrovati i vertici di Rete ferroviaria italiana (Rfi), dell'amministrazione comunale, provinciale. E di lì a poco, quel grosso problema sarebbe finito nell'indagine della Procura della Repubblica.

Un mare di idrocarburi

In quell'area sono stati quindi intensificati i sondaggi, eseguiti da Italferr (braccio operativo di Rfi) con la supervisione di Appa, l'Agenzia provinciale per la protezione ambientale. E spingendosi anche a sud di Nassiriyah i carotaggi restituiscono la presenza di oli e catrami scaricati dalla Carbochimica e trasportati non si sa fino a dove dalle acque sotterranee, dalle rogge e dalle falde che irrorano la zona. Appa, informalmente, conferma che «si stanno facendo approfondimenti longitudinali per capire la vastità del perimetro compromesso, ma ci si sposta anche verso est e verso ovest per indagare la portata

dell'inquinamento». E precisa: «Dei sondaggi effettuati sappiamo tutto, perché seguiamo l'attività di Rfi e Italferr passo passo, eseguendo contro-analisi». Non lo dicono, ma si capisce: gli esiti non sono positivi.

Preoccupazione a Roma

Che la situazione sia complicata ora lo sanno anche al ministero, da cui esce qualche indiscrezione. E ci si chiede, a Roma come a Trento: «Come può passare da lì la circonvallazione ferroviaria?». Nei giorni scorsi

Evitare il problema

Evitare l'inghippo, porta con sé inevitabilmente – ed è una logica deduzione – che il progetto debba essere rivisto. Perché non si tratterebbe di un dettaglio, ma di un intervento sostanziale, che porterebbe con sé modificazioni macroscopiche nel tratto a nord, dopo lo sbocco di San Martino della galleria.

Forzare le pendenze

Il problema che si pone, e che giorno dopo giorno, sondaggio dopo sondaggio,

sempre sotto il piano di campagna, attraversa in trincea lo Scalo Filzi, dove sorgerà la stazione provvisoria. Stazione da cui transiterebbero anche i treni passeggeri per permettere l'interramento della ferrovia nel tratto cittadino, il sogno del metaprogetto. Per capirci: se in quel tratto la linea è in forte pendenza per la necessità di una veloce risalita prima di Nassiriyah, sembrerebbe impossibile la realizzazione di una stazione «in salita».

Il progetto attuale

Al termine della galleria naturale, il bypass prosegue in zona Scalo Filzi tramite una galleria «artificiale», cioè realizzata in cemento armato. La galleria artificiale, lunga circa 200 metri, parte dalla zona di San Martino, poi il tracciato trabocca in una trincea di 5-10 metri lungo l'ex Scalo Filzi e si sviluppa di nuovo in una nuova galleria artificiale lunga 280 metri, sottopassando il cavalcavia ferroviario di via Nassiriyah ad una profondità di dieci metri, lì dove si trovano gli ormai famosi idrocarburi. Da qui, nel progetto originario, rispunta in superficie con una rampa di risalita lunga circa 850 metri, riposizionandosi in parallelo con la linea storica e la Trento Malè, fino ad arrivare a sud di Roncafort.

Le ipotesi di modifica

Ora, considerato il problema da evitare, la soluzione passerebbe da quella che in gergo si chiama «forzatura delle pendenze». Già in zona Scalo Filzi, la linea andrebbe a tendere verso il piano di campagna, per arrivare sopra ad esso prima di giungere all'altezza della rotonda di Nassiriyah, per evitare di lambire il mare di idrocarburi sottostante.

Un nuovo tracciato

I treni hanno pendenze calcolate, una media del 4 per mille solitamente. In qualche breve tratto si può raggiungere il 12 per mille. Qui si tratterebbe appunto di forzare la risalita, diminuendo la proporzione tra i metri percorsi e i metri di innalzamento, con la conseguenza di un rallentamento inevitabile e problematico per un'Alta capacità. L'uscita anticipata, poi, porrebbe problemi sull'attraversamento della zona urbana di Trento nord. La linea emergerebbe molto prima rispetto al progetto iniziale – che prevede l'inizio della risalita a Nassiriyah e l'arrivo in superficie a Roncafort – mentre le prescrizioni imponevano addirittura un allungamento dell'interramento.

La soluzione estrema

Se non fosse percorribile la

■ **I carotaggi nell'area che costeggia via Brennero sul tratto dove passerà la nuova linea restituiscono evidenti tracce di inquinanti. Più del previsto Ogni eventuale bonifica farebbe saltare il termine della consegna lavori per il 2026 come da Pnrr**

l'allarme ha investito i vertici di Rfi, ed è logico pensare che si stiano cercando soluzioni. «Sono ingegneri – commentano i tecnici nei corridoi delle amministrazioni trentine e nazionali – e sono lì per trovare soluzioni». Che però, tutte, prevedono un intervento drastico: evitare la zona inquinata e comunque non attraversarla.

viene confermato, è la presenza fin sotto la rotonda di Nassiriyah di inquinanti. In quell'area deve però passare la nuova linea ferroviaria. Dall'uscita in via San Martino della galleria, il tracciato è obbligato per il primo tratto a rimanere in galleria artificiale per non intersecare via Brennero. E in galleria artificiale,



Cantiere

L'area in cui sono stati abbattuti gli edifici in via Brennero. Le analisi nella zona della rotonda di Nassiriyah mettono a rischio l'attuale progetto obbligando a studiare una nuova rampa di uscita con una pendenza molto maggiore a quella prevista per fare in modo che il tracciato sia in superficie e passi sopra all'area inquinata



forzatura delle pendenze per alzarsi con la linea prima di incrociare la zona inquinata, c'è una soluzione drastica: protrarre la galleria del bypass fino a Salorno. E per la città di Trento sarebbe uno smacco: anche in questo caso, addio interrimento, perché i treni passeggeri continuerebbero a transitare sulla linea storica, ma soprattutto sarebbe bypassato anche l'interporto di Roncafort. A quel punto i treni merci diretti lì dovrebbero utilizzare la solita linea, o girarsi per tornare indietro verso Roncafort.

La questione dei tempi

Fosse per Appa – e vedremo cosa dirà la magistratura che sta indagando sull'area del cantiere sotto sequestro – le eventuali soluzioni tecniche poco importano. Per deduzione si conoscono, o perlomeno le si immaginano. E sono quelle citate, quelle

lavori, facendo così sfumare una grossa parte dei finanziamenti. Tempi già risicati che dovranno appunto rispettare in ogni caso il termine del 2026 per la consegna della grande opera. Quell'area inquinata, o si bypassa con una linea che viaggia in superficie, oppure non sembrano esserci soluzioni. Se non quella di un bypass totale della città di Trento, con l'alta capacità che passa oltre il capoluogo trentino.

Ripartire daccapo

Oltre che ambientali e trasportistici, i problemi potrebbero diventare anche legali o quantomeno procedurali. Se per questo inghippo il disegno della nuova linea dovesse cambiare radicalmente, si tratterebbe di un nuovo progetto. Totalmente diverso da quello licenziato dal

■ Ogni possibile soluzione prevede di evitare la zona in cui sono presenti idrocarburi. Anticipando l'uscita della linea o addirittura continuando la galleria fino a Salorno. In ogni caso la stazione provvisoria salterebbe. A rischio l'interrimento in città

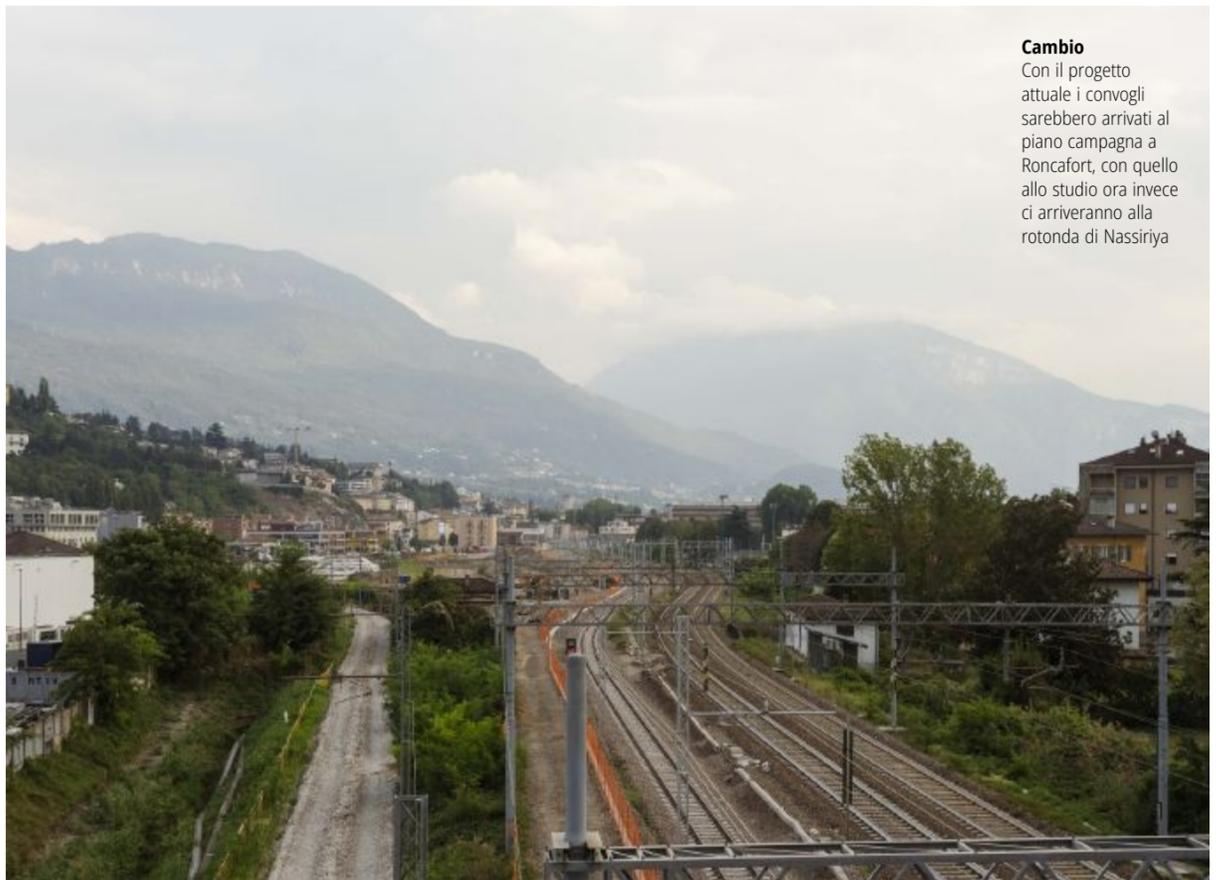
che evitano di far passare la linea nelle aree inquinate. Ma quell'area va comunque bonificata, perché lì sopra c'è già un cantiere di Rfi. L'agenzia provinciale che per missione deve difendere l'ambiente non si pone il tema dei tempi e dei soldi che dovranno essere spesi. Cosa che invece preoccupa Rfi. La bonifica infatti – al netto dei costi e della disputa che sicuramente si aprirà su chi debba pagarli – porterebbe sicuramente oltre i tempi dettati dal Pnrr per la fine dei

Dibattito pubblico, approfondito dalla Conferenza dei servizi, approvato dal Consiglio superiore dei Lavori pubblici, diverso da quello su cui Provincia, Comune e cittadini hanno espresso le loro osservazioni. A questo punto, si dovrebbe cominciare tutto daccapo? Non sembra possibile, perché la questione riguarda ancora una volta la tempistica. E allora che fare? Trovare soluzioni, «questo fanno gli ingegneri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scelte, iter, costi e il percorso originario: cosa c'è da sapere sul bypass ferroviario

Appalto da 1,2 miliardi



Cambio

Con il progetto attuale i convogli sarebbero arrivati al piano campagna a Roncafort, con quello allo studio ora invece ci arriveranno alla rotonda di Nassiriya



di Tommaso Di Giannantonio

Che cos'è la circoscrizione ferroviaria di Trento?

«È una nuova linea ferroviaria dedicata al traffico dei treni merci. Sarà lunga circa 13 chilometri. Il tracciato si sviluppa quasi interamente in una galleria a doppia canna, cioè un tunnel per ciascuna delle due direzioni, verso nord e verso sud. Ci saranno solo due brevi tratti allo scoperto che affiancheranno la linea esistente del Brennero: si tratta dei cosiddetti tratti "in trincea", uno all'inizio e l'altro alla fine del tracciato. La nuova linea bypassa l'area urbana di Trento, per poi ricongiungersi con la linea attuale. In pratica, i treni merci che viaggiano sulla ferrovia del Brennero, sia che provengano da nord sia che arrivino da sud, non attraverseranno più la città in superficie. Per questo motivo l'opera viene chiamata "bypass ferroviario".

Dov'è realizzato il bypass?

«Il bypass ricade interamente nel territorio comunale di Trento: parte da sud, in località Acquaviva, poi prosegue in galleria verso il centro e infine rispunta in superficie a nord della città, all'ex Scalo Filzi, di fronte a Pittarello per capirci (in via Brennero)».

La linea storica Verona-

Brennero, che in futuro sarà utilizzata solo dai treni passeggeri, subisce variazioni?

«Il bypass è sostanzialmente un quadruplicamento dei binari della linea storica. La ferrovia Verona-Brennero è oggetto di variante solo in due tratti: uno a sud, in località Acquaviva, e l'altro a nord, tra lo scalo Filzi e la strada statale 12. A sud la linea storica viene traslata verso l'Adige per consentire l'inserimento della nuova coppia di binari della circoscrizione. La variante si sviluppa per circa 1.500 metri. Nel tratto a nord, invece, tra lo scalo Filzi e la strada statale 12, la linea è oggetto di variante per creare lo spazio per l'inserimento della nuova coppia di binari».

Chi finanzia l'opera?

«L'opera sarà finanziata dai fondi europei previsti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), da cui arrivano 930 milioni. La parte rimanente è coperta da risorse dello Stato. Il 23 settembre scorso Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs Italiane) ha pubblicato in Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il bando di gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione della circoscrizione, aggiudicato dal consorzio Tridentum».

Perché è stato deciso di realizzare l'opera?

«Il bypass ferroviario di Trento è uno dei lotti (il 3A)

del più esteso quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, un progetto teso a favorire un progressivo passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia, liberando la rete autostradale prossima alla saturazione. Lo stesso potenziamento della linea Fortezza-Verona rientra nella più ampia cornice dei lavori della Galleria di base del Brennero (o Tunnel del Brennero), ossia il futuro collegamento ferroviario sotterraneo più lungo del mondo (55 chilometri), che si estenderà tra Innsbruck (Austria) e Fortezza (Italia): i lavori dovrebbero terminare nel 2032. La Galleria di base, a sua volta, rappresenta la parte centrale del corridoio Scandivano-Mediterraneo da Helsinki (Finlandia) e La Valletta (sull'isola di Malta): l'Unione europea finanzia il potenziamento di questo corridoio per favorire lo spostamento del traffico pesante dalla strada alla rotaia».

Chi realizza l'opera?

«I lavori sono stati aggiudicati dal Consorzio Tridentum guidato dall'impresa Webuild, l'ex Salini-Impregilo con sede centrale a Milano, in cordata con Ghella, Collini Lavori, Seli Overseas e il team di progettazione Sws Engineering e Net Engineering, Pro Iter e Rocksoil».

Ci sono imprese trentine

nel raggruppamento di imprese?

«Ci sono due imprese trentine. Collini Lavori, la maggiore azienda di costruzioni provinciale con 82 milioni di ricavi 2021 e 45 addetti fissi, partecipa per il 10% al consorzio. Mentre Sws Engineering, la società di ingegneria guidata da Paolo Mazzalai, oggi nel gruppo francese Systra, con 160 addetti di cui 86 a Mattarello e 31 milioni di ricavi 2021, curerà la progettazione esecutiva. Poi ci saranno le forniture di calcestruzzo, inerti e altri materiali che con molta probabilità andranno ad aziende del territorio. Peraltro, 287 imprese del Trentino-Alto Adige su un totale di 918 sono già impegnate come fornitori o subfornitori nei lavori assegnati a Webuild per la Galleria di base del Brennero».

Qual è il valore totale dei lavori?

«I lavori ammontano in totale a 1 miliardo e 178 milioni di euro. Inizialmente il costo dell'opera si attestava a 961 milioni, poi l'incremento dei prezzi dei materiali ha comportato un aumento del valore dell'appalto. Il quadro economico originario era così suddiviso: 683,8 milioni di lavorazioni (71,2%), 247,7 milioni di somme a disposizione (25,8%) e 28,6 milioni di oneri per la sicurezza (2,9%)».

© RIPRODUZIONE RISERVATA