

## IL CANTIERE

Da settimane è sparito il traffico dei camion che stavano smaltendo i cumuli di terra dallo Scalo Filzi  
Nessuna notizia delle analisi nella parte più a nord

Giovedì accanto all'amministratore delegato di Rfi non c'era la commissaria per il quadruplicamento Paola Firmi, implicita conferma che il ministero la sostituirà

# Il bypass ferroviario è di nuovo fermo

*Si attende il Piano smaltimento terre da scavo e resta il nodo dei terreni messi sotto sequestro*

FRANCO GOTTARDI

Una timida ripresa di attività subito dopo le vacanze di Natale, poi più nulla. Nella parte nord del cantiere del bypass ferroviario, allo Scalo Filzi, da settimane tutto è fermo. Anche lo smaltimento delle ultime due montagnole di terra accumulata l'anno scorso durante i lavori preparatori di bonifica bellica del sito e di spostamento del binario della Trento-Malè. Pare che le ragioni di questo nuovo stop siano da ricercare questa volta nelle procedure del ministero dell'ambiente, che non avrebbe ancora dato il suo benestare per l'approvazione del Put, il Piano di utilizzo delle terre di scavo. In assenza di questo "timbro" finora i terreni superficiali dello Scalo Filzi erano stati smaltiti come rifiuto speciale; ora però si dovrebbe passare a una fase di scavo vero e proprio all'imbocco del doppio tunnel, dove sistemare le due frese, e dunque evidentemente il Consorzio Tridentum vuole avere tutte le carte in mano prima di partire con la fase hard di cantiere.

Giovedì il sottosegretario Rixi, a Trento per la firma del protocollo per l'interramento, ha ripetuto a più riprese che le frese saranno tutte e quattro ope-



All'interno del cantiere allo Scalo Filzi da giorni tutto si è fermato (foto Paolo Pedrotti)

orative entro l'anno e che lo slittamento della fine lavori nel 2026 sarà al massimo di pochi mesi. Ha anche ribadito che l'inquinamento nello Scalo Filzi è facilmente risolvibile e non porrà problemi. Quello che non è stato chiarito e su cui tutti finora sorvolano è come si procederà dallo Scalo Filzi verso nord. In quel tratto è prevista una galleria artificiale fino al sovrappasso di Nassirya e

poi una risalita in trincea, con allargamento della strada ferrata per fare spazio ai due binari nuovi; ma nessuno ha spiegato come si affronterà lo scavo di terreni fortemente inquinati da idrocarburi nella parte messa sotto sequestro dalla magistratura. Lì i risultati delle analisi e il quadro della situazione, coperti da segreto istruttorio, non sono noti nel dettaglio e nonostante l'ottimismo mo-

strato dal sottosegretario alle Infrastrutture non sembra così scontato che le cose possano essere risolte in tempi rapidi.

Ancor più problematica appare poi la situazione più a nord, tra Ex Sloi ed ex Carbochimica. Anche in questo tratto il progetto prevede una pesante interferenza con i terreni inquinati perché dalla parte della Sloi, verso la fossa Armanelli, si allargherà di diversi me-



I carotaggi per analizzare il sottosuolo lungo i binari

tri la trincea e dovranno essere scavati e smaltiti circa 15.000 metri cubi di terra impregnata di piombo tetraetile. Non una passeggiata, non solo per i pochi precedenti e le incertezze tecniche ma anche per i tempi necessari a fare un piano che assicuri la sicurezza di popolazione e lavoratori e ad ottenere le autorizzazioni necessarie.

Altra questione che non è stata chiarita è chi gestirà per

il committente Rfi le prossime delicate fasi. Sicuramente non sarà la commissaria straordinaria per il quadruplicamento del Brennero Paola Firmi, che giovedì non c'era accanto all'amministratore delegato Gianpiero Strisciuglio e al sottosegretario Edoardo Rixi. Una implicita conferma che quest'ultimo, a nome del ministro Matteo Salvini, sta per sollevarla dall'incarico.