



Bypass: frese in azione nel 2026

I committenti annunciano un nuovo ritardo: «Colpa del terreno a Trento Sud»

L'opera

La notizia su richiesta dell'Osservatorio. Robol: «Serve trasparenza»

di **Simone Casciano**

Le frese a Trento Sud non partiranno prima del gennaio o febbraio del 2026, in ritardo quindi rispetto alla precedente stima, che prevedeva il via delle frese nell'estate del 2025. La notizia arriva dall'Osservatorio permanente sul Bypass e conferma un'indiscrezione nell'aria da un po'. È stato proprio il coordinatore dell'Osservatorio, Stefano Robol, a chiedere chiarimenti sullo stato dei lavori. Aggiornamenti che sono stati forniti in occasione della riunione del Tavolo tecnico con gli Enti territoriali, appuntamento periodico che vede la partecipazione della Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento, Rfi, Italferr e Consorzio Tridentum, e a cui ha preso parte anche l'Osservatorio.

La situazione a sud
Nel corso del tavolo il Consorzio Tridentum,



Trento sud Le frese entreranno in azione nei primi mesi del 2026

esecutore dell'opera, nella figura del presidente Rocco La Capra, ha spiegato che le attività proseguono ed entro l'estate verrà ultimata la realizzazione delle Opere di Parte A (Quelle propedeutiche all'inizio dei lavori delle frese, ndr). In autunno poi comincerà il montaggio della prima fresa Tbm, una fase che durerà tra i tre e i quattro mesi. Ragione per cui «l'inizio delle operazioni di scavo della prima delle due canne della galleria naturale è stimato per i primi mesi del 2026», con la seconda fresa che partirà dopo perché le due talpe vanno tenute sfalsate nel tunnel per evitare

problemi legati alle vibrazioni. La Capra ha spiegato anche quali sono state le ragioni del ritardo, un anno fa era infatti stato stimato che le frese iniziassero a scavare da sud tra giugno e agosto del 2025. I ritardi sono dovuti, in parte al fisiologico funzionamento del cantiere, ma il grande problema sono stati i «trovanti». Con questo termine si indicano grandi massi che si trovano nel terreno e che è impossibile individuare precedentemente con i carotaggi. Gli scavi hanno fatto scoprire che a sud questi massi ciclopici sono in un numero importante e vanno demoliti per permettere di realizzare i



Trento nord La situazione è più complessa nel cantiere tra le aree inquinate

diaframmi. L'esecutore dell'opera ha spiegato che «il mantenimento del clima acustico, in attuazione del Protocollo Cantieri, ha comportato una diminuzione delle ore di lavorazione impedendo nelle ore notturne la demolizione dei «trovanti» nella fase di esecuzione dei diaframmi».

E quella a nord

L'incontro è stata l'occasione per l'Osservatorio di chiedere aggiornamenti anche sullo stato, più complicato dei lavori a Trento Nord. Se a Sud si è subito qualche ritardo, nella zona nord gli ostacoli sono ben più grandi. «Su tale ambito è

stato riferito che per il progetto delle Opere di Parte B è in corso la fase di verifica tra i vari soggetti coinvolti; parallelamente il lavoro del Tavolo Tecnico Permanente di Coordinamento si è concretizzato in una serie di incontri che stanno proseguendo», recita il comunicato dell'Osservatorio. L'opera del bypass in questo momento è quindi solo una parte dei più ampi ragionamenti in corso sulle aree inquinate di Trento Nord: ex-Sloi ed ex-Carbochimica. Aree da bonificare, con le ultime stime che sarebbero di un costo di 140 milioni.

Ipotesi solo due frese

Le tale a Trento sud una data di partenza più o meno ora ce l'hanno: i primi mesi del 2026. Ancora ignota invece la partenza delle due che dovrebbero scendere da Trento nord e potrebbero anche non accendersi mai. Si perché l'ipotesi di un lavoro con solo due frese sembra aver fatto strada. Del resto, senza più la spada di Damocle del Pnrr, i lavori non sono più una corsa contro il tempo ed evitare le frese a Trento nord creerebbe meno disagi al traffico. Si tratta però di un sottile equilibrio da percorrere: da una parte minimizzare i disagi al traffico, dall'altra evitare un cantiere permanente in città.

«Osservatorio attento

«Sono felice che sia stata fatta chiarezza sullo stato dei lavori – ha aggiunto Stefano Robol – Abbiamo chiesto noi al Consorzio di fare luce, la trasparenza è importante». Sulle critiche al ruolo dell'Osservatorio (vedi articolo sotto, ndr), Robol risponde che «il nostro compito è informare la cittadinanza e credo che stiamo facendo un lavoro scrupoloso. So che hanno criticato i nostri dati, ma sono stati redatti da un team di 14 esperti di cui fa parte Unitn, Uspal e Apss. Professionisti che sanno quello che fanno».

Il Cub | I sindacati di base spiegano che i lavoratori non vengono dotati dei dispositivi personali di protezione necessari in quei contesti

«Nel cantiere misure di sicurezza non rispettate»

di **Luca Galoppini**

I lavori di scavo all'ex scalo Filzi continuano ad essere fonte di malumori e dibattito per alcuni cittadini, che hanno deciso di riunirsi per discutere dei risultati ottenuti sulle condizioni del cantiere dall'Osservatorio Bypass della provincia, ieri, alla sede della Confederazione Unitaria di Base (Cub). Ad esordire è stato Ezio Casagrande, portavoce del Cub: «Abbiamo voluto incontrare l'Osservatorio Bypass di Trento perché abbiamo riscontrato una serie di problematiche sia sulle condizioni dei lavoratori presenti ad ex scalo Filzi sia per fare chiarezza su alcune scelte che davvero non comprendiamo. Abbiamo visto uomini che escono dal cantiere in canottiera, senza alcun tipo di protezione. Dovrebbero disporre sia di dispositivi di protezione individuali, come guanti, caschi o caschi, ma anche quelli di tipo collettivo, come depuratori dell'aria o parapetti», ha spiegato Casagrande, che ha aggiunto, «Abbiamo notato anche una serie di incongruenze sulle classi di omologazione che indicano il livello di emissioni inquinanti dei mezzi di trasporto. I vari camion

presenti dovrebbero essere classificati per legge Euro 6, in circolazione dal 2014, mentre alcune delle vetture che abbiamo analizzato erano tutte Euro 5, molto più inquinanti. La cosa che più ci ha fatto cascare le braccia è che inizialmente hanno smentito dicendo che gli Euro 6 non esistono. Poi ci hanno fornito delle scuse vaghe, ma di certo non siamo soddisfatti». Dopo Casagrande, ha preso parola Fulvio Flammini, del Sindacato di Base Multicategoriale, che ha riportato la questione legata alla bonifica bellica del territorio: «Il 28 gennaio sono stati trovati prodotti bellici all'interno del cantiere di ex scalo Filzi, ma anche in questo caso abbiamo visto che i lavoratori non avevano dispositivi di protezione visuale, necessari nel caso di esplosione di ordigni, e di tute protettive. Avrebbero dovuto indossare anche gli Apvr, cioè gli apparecchi di protezione delle vie respiratorie, perché all'interno del cantiere ci sono diverse sostanze volatili altamente pericolose per chi ci lavora». Flammini non ha poi celato un certo malcontento di fronte alla questione trasporti: «Al di là del fatto che su alcuni rimorchi e semirimorchi non era presente la doppia targa,



No Tav I rappresentanti dei comitati e dei sindacati di base contrari al bypass

c'è poi una cosa che mi preme particolarmente. Intere porzioni di terreno vengono trasportati quotidianamente da questi mezzo Euro 6 altamente inquinanti verso la discarica di Ponte di Rocco, presso Canal San Bovo, su strade prevalentemente in salita per 120 chilometri. Inoltre, i mezzi si fanno altri 120 chilometri da scarichi al ritorno, spendendo migliaia di euro a settimana per il trasporto. Non capisco il perché di tutto questo, quando

ci sono discariche molto più vicine al cantiere». Ad esporre invece le criticità legate all'inquinamento del territorio sono stati Elio Bonfanti, del Comitato No Tav, e Claudio Della Volpe, professore di chimica-fisica all'Università di Trento. Bonfanti è così intervenuto: «Nei terreni di ex scalo Filzi ci sono tracce d'idrocarburi policiclici aromatici, i cosiddetti Ipa, che contengono benzene, tutte sostanze estremamente

dannose per l'uomo, perché se si espone a lungo a questi agenti, questi possono provocare tumori o altre malattie. Certo, i sintomi non compaiono ora, ma le conseguenze potrebbero arrivare dopo 10 anni, ma a quel punto sarà troppo tardi per intervenire», ha detto Bonfanti, che ha poi lasciato la parola al professor Della Volpe, che ha fatto il punto legato all'inquinamento della falda acquifera in prossimità del cantiere. «Come sappiamo,

le condizioni meteorologiche e l'assenza di piogge possono alterare l'inquinamento delle falde. Negli ultimi mesi le precipitazioni sono state basse e il livello della falda si è abbassato. Se andiamo a verificare ora la presenza di sostanze inquinanti, potremmo non trovare nulla perché non c'è stato trasporto attivo della falda», spiega Della Volpe, «Non dobbiamo quindi pensare che se non troviamo agenti inquinanti allora vuol dire che quel territorio non sia effettivamente inquinato. Non lo è oggi, ma lo potrebbe essere tra qualche mese, dopo un'abbondante acquazzone o dopo un periodo costante di piogge». A chiudere l'incontro è stato Ezio Casagrande, che è tornato nuovamente sulla condizione dei lavoratori: «Ci sono 60 persone che lavorano al cantiere di ex scalo Filzi. Vogliamo metterli al corrente delle condizioni in cui lavorano, e mostrar loro quali sono invece quelle in cui dovrebbero lavorare. Non ci sorprende poi il fatto che i territori, secondo l'Osservatorio Bypass, non siano inquinati e che siano sicuri per i lavoratori. È come chiedere all'oste se il suo vino è buono. È ovvio che ci di ca si ma sappiamo che non è così».