

Bypass, si allungano i tempi. E si prevedono disagi

La stima del fine lavori va oltre il 2030, quando era fissata al 2026. Slitta il sogno dell'interramento in città



Potrebbe succedere che si riesca prima ad attraversare il Ponte sullo Stretto che a passare attraverso la Circonvallazione di Trento. Sarebbe uno smacco, perché i lavori dell'opera ferroviaria avrebbero dovuto concludersi nel 2026. Erano tra i progetti del Pnrr, che imponeva tempi strettissimi e certi, poi il ministro alle Infrastrutture Matteo Salvini — lo stesso che detta i tempi celeri per il ponte tra Scilla e Cariddi — ha espunto il bypass di Trento dalle opere finanziate dall'Europa, facendo così venir meno anche le tempistiche accelerate. E, ad oggi, il ritardo accumulato è già di due anni, che prevedibilmente aumenterà. Lo stesso sindaco di Trento parla del 2030 come traguardo, mentre i più pessimisti spostano la data di fine lavori al 2035. Quasi 10 anni dopo il 2026.

Si allontana la città del futuro

Nel febbraio scorso, in una conferenza stampa dal titolo «Trento 2030, ecco la città che verrà», Franco Ianeselli ha indicato un termine di fine lavori: «Nel 2030 — queste le sue

parole — sarà conclusa la Circonvallazione ferroviaria. L'opera renderà possibile il progetto dell'interramento della stazione e della ferrovia storica». Ma, come detto, c'è chi aggiunge un lustro in più a quella data. E in ogni caso non c'è alcun finanziamento per l'interramento, né per l'esecuzione né per la progettazione. E se anche si trovassero le risorse entro il 2030 (o 2035), andranno calcolati altri cinque o dieci anni per liberare quei 16 ettari ora occupati dai binari. Insomma, si guarda oltre il 2040.

Lavori a sud, stallo a nord

A sud, all'imbocco del tunnel a Mattarello, tutto sembra procedere secondo i piani, più o meno. C'è anche lì ritardo, ma sembra che in autunno possano essere montate le due frese che bucheranno la montagna, e tra febbraio e marzo potrebbe partire lo scavo. Il problema è a nord, sullo scalo Filzi. Rispetto a Mattarello si è indietro, tutto è rallentato: prima le demolizioni delle abitazioni della zona, poi i sondaggi per la ricerca di inquinati, il timore della contaminazione a valle dell'area inquinata a monte. E poi la questione delle frese, che per un momento sembrava non dovessero più essere usate a nord, per evitare il caos in via Brennero. E invece...

Il dilemma delle frese

L'ultima battaglia di Ezio Facchin, l'assessore alla Mobilità della prima giunta Ianeselli, è stata quella sulle frese. Ezio Facchin, in rappresentanza del capoluogo, e Raffaele De Col, direttore generale della Provincia, hanno tentato di convincere Rfi a usare solo due frese, non quattro. E solo da sud. Non più quindi lo scavo in contemporanea dai due capi del tunnel, per evitare che su via Brennero ci fosse il caos: 150 camion al giorno carichi di materiali di risulta da immettere nella rete viaria, già modificata da una obbligata chicane sui terreni dello scalo Filzi per permettere l'attraversamento dello scavo su via Brennero. L'ipotesi però non sembra essere stata considerata. Molti gli ostacoli, su tutti l'acquisto già avvenuto dei due macchinari, che costano 25 milioni l'uno. Meglio quindi utilizzarli: lasciati fermi rappresentano un costo in più, che qualcuno potrebbe anche contestare.

Disinquinare costa (tempo)

A nord dello scalo Filzi c'è poi l'area di cantiere sequestrata dalla magistratura perché satura di idrocarburi. Serve una bonifica, su cui la Procura della Repubblica ha tutta l'intenzione di vigilare. L'operazione non sarà semplice: si tratta di costruire con la tecnica del jet grouting — lo spiega lo stesso ministero nel dettaglio — dei diaframmi di materiale apposito, la bentonite, per poi infiltrare lo stesso materiale nel sottosuolo a livello del piano su cui dovranno passare le rotaie interrate. Dentro questo parallelepipedo ci sarà materiale inquinato, che dovrà essere asportato con procedure particolari, con scavi in ambiente

confinato per non disperdere gli aerosol inquinanti. Tempi lunghi, e sembra che per questioni contrattuali tra Rfi e il consorzio di imprese Tridentum, l'operazione (di parte B) possa essere eseguita solo dopo aver eseguito quelle di parte A, quelle di approntamento degli ingressi della fresa. Tempi lunghi, quindi, che impattano sulla data di fine lavori ma non solo.

Trento-Malè interrotta

La stima dei lavori è di qualche anno, non uno, per intendersi. Un anno era infatti il tempo previsto di sospensione della Trento-Malè, necessario per l'intervento «ordinario» sull'area in cui passa la linea. Ora, i lavori «straordinari» per il disinquinamento allungano i tempi, perché l'area è la stessa. Fino a quando non si concluderanno le operazioni di sbancamento del materiale contaminato, il treno locale è fermo. Deve interrompere la corsa a monte, e i passeggeri raggiungere Trento con dei mezzi sostitutivi, che gravano sulla stessa arteria viaria, via Brennero, già intasata dal passaggio dei camion che trasportano i materiali di risulta della galleria e pure quelli del materiale inquinato più a nord.

Effetto imbuto

Tempi lunghi, quindi. Lunghissimi. Da quel «fine lavoro» previsto per il 2026 si arriva a cinque anni dopo. C'è chi dice dieci. Si attende il nuovo cronoprogramma, contenuto nel progetto esecutivo della parte B, che il consorzio di imprese Tridentum dovrebbe consegnare a Rfi a settembre, e poi condividerlo con Provincia e Comune di Trento. Oltre ai tempi, rimangono sul tavolo altre criticità, su tutte quella del prolungamento della linea interrata verso Salorno. Quando il progetto sarà concluso, infatti, nella galleria — mentre verrà interrata la linea storica — passeranno sia i treni merci e i treni passeggeri. Tutti i convogli usciranno allo scalo Filzi, anche i merci destinati a nord, che non devono scaricare all'Interporto. E se apre la galleria del Brennero, i merci aumenteranno di numero e di lunghezza, e impatteranno su Trento nord. Sono stati inseriti nel progetto i «cameroni», una sorta di svincolo sotto la montagna che permette ai merci di proseguire in galleria sotto la montagna, ma ad oggi non c'è alcun progetto per il tunnel fino a Salorno. E non c'è né progetto né finanziamento per l'interramento della linea cittadina. Il timore è che tutte le risorse siano dirottate sul Ponte sullo Stretto, che potrebbe concludersi davvero prima della circonvallazione

Autore: Donatella Baldo

A cosa serve l'opera, dove passa e chi paga: ecco una breve guida



Che cos'è la circonvallazione 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. 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 non attraverseranno più la città in superficie. Per questo motivo l'opera viene chiamata «bypass».

Dove viene realizzato il bypass?

Il bypass ricade interamente nel territorio 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, in via Brennero.

Chi finanzia l'opera?

Inizialmente l'opera doveva essere finanziata con i fondi europei del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), da cui sarebbero arrivati 930 milioni. La parte rimanente sarebbe stata coperta da risorse dello Stato. A gennaio 2024, però, su decisione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit), la circonvallazione ferroviaria di Trento è uscita dal Pnrr ed è stata inserita all'interno del Contratto di programma 2022-2026 tra Mit e Rete ferroviaria italiana (Rfi). L'opera, dunque, è finanziata completamente con risorse statali.

Quali sono i costi dell'opera?

Il costo totale è salito a 1 miliardo e 282 milioni di euro. Al posto dei 930 milioni stanziati nel Pnrr e poi stralciati, oggi sono in conto i 967 milioni previsti dal Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile).

A cosa serve l'opera?

Il bypass 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 spostare il traffico pesante dalla strada alla rotaia.

Chi realizza il bypass di Trento?

I lavori sono stati aggiudicati dal Consorzio Tridentum guidato dall'impresa Webuild, l'ex Salini-Impregilo con sede 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?

Ci sono due imprese trentine: Collini Lavori partecipa per il 10% al consorzio; mentre Sws Engineering, la società di ingegneria oggi nel gruppo francese Systra, curerà la

progettazione esecutiva. Poi ci saranno le forniture di calcestruzzo, inerti e altri materiali che con molta probabilità andranno a imprese locali.

«Sloi e Carbochimica, a fine 2026 saremo pronti a valutare l'impatto sulla salute»



Sono passati sei mesi dal simposio organizzato a Trento sul monitoraggio ambiente-salute nei siti contaminati, e in particolare nel Sin di Trento Nord, ex Sloi e Carbochimica. Da allora qualcosa si è mosso: si sta predisponendo la «cassetta degli attrezzi» per valutare l'impatto ambientale e sanitario del Sin. «A fine 2026 sarà pronta, poi potremo partire con il

monitoraggio», dice Francesco Pizzo, direttore dell'Unità operativa igiene e sanità pubblica dell'Azienda provinciale per i servizi sanitari (Apss).

Partiamo dal progetto «Sintesi», di cosa si tratta?

«È un progetto nazionale, finanziato con i fondi del Pnrr, che coinvolge tutte le Regioni e le Province che hanno nel proprio territorio un Sito di interesse nazionale (Sin). Questo progetto è volto a consolidare una procedura di valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario presso i Sin. L'obiettivo è quello di elaborare una serie di strumenti che in futuro permetteranno di svolgere un'attività di monitoraggio integrato, quindi sia attraverso dati ambientali (come la qualità dell'aria) sia attraverso dati sanitari (come la mortalità e l'incidenza di determinate malattie). Accanto all'iniziativa Sintesi è in corso un progetto parallelo che detterà le linee guida per il biomonitoraggio presso i siti inquinati: noi non partecipiamo a questo progetto, ma beneficeremo delle nuove procedure, che ci consentiranno di fare un'attività di biomonitoraggio presso la nostra realtà».

In cosa consiste il biomonitoraggio?

«Significa misurare in un campione biologico, come il sangue o le urine, il valore di un contaminante ambientale (come il piombo) oppure di un metabolita di un contaminante. Attraverso questo monitoraggio possiamo vedere quante persone sono esposte a una determinata sostanza».

Quando si concluderanno questi progetti?

«Se tutto va bene, a fine 2026».

Ma oggi non abbiamo la «cassetta degli attrezzi» per sondare l'impatto ambientale e sanitario dei siti inquinati?

«La "cassetta degli attrezzi" va sempre aggiornata. Oggi i sistemi informatici ci permettono di avere più mezzi a disposizione. Una volta c'erano strumenti diversi, che hanno portato a grandi risultati, tra cui il noto studio "Sentieri" sui siti contaminati. Questi ulteriori progetti sono sorti proprio per dare un'ulteriore spinta agli stimoli evidenziati da Sentieri».

Cosa dice lo studio Sentieri sul Sin di Trento nord?

«Lo studio prende in considerazione tutto il comune di Trento, non solo l'area adiacente al Sin. Cosa emerge? Sono stati registrati degli eccessi di mortalità - limitati - per alcune patologie di carattere gastrointestinale. Inoltre, seppur senza aver evidenziato particolari criticità nel nostro sito (in quanto non abitato o attivo), lo studio Sentieri rilascia alcune raccomandazioni, tra cui la possibilità che ci siano esposizioni che possono portare

conseguenze sanitarie a carico del sistema nervoso (il piombo ha come target il sistema nervoso)».

Nei mesi scorsi è stata annunciata una campagna di biomonitoraggio a Trento, di cosa parliamo in questo caso?

«Apss sta partecipando a un ulteriore studio europeo di biomonitoraggio, che non è dedicato ai siti inquinati, ma serve a stabilire i valori di riferimento per determinati contaminanti, persistenti, in particolare Pfas. Ciononostante, visto che l'attività si farà anche su un campione di persone residenti nella città di Trento, potrà darci un aiuto nella valutazione della presenza di altri contaminanti, tra cui anche il piombo (contaminante della Sloi, ndr). Il numero del campione non è così ampio, ma può rappresentare un ulteriore mattoncino».

È già in corso il biomonitoraggio?

«Noi abbiamo partecipato come regione alpina, con 50 persone per l'area urbana, Trento, e altre 50 persone per l'area rurale, per cui è stata scelta Villa Lagarina. Siamo nella fase di arruolamento delle persone, ne abbiamo già arruolate 90. Ovviamente queste persone dovranno compilare un questionario. I campioni avverranno a fine estate e potremo disporre dei risultati alla fine del prossimo anno».

Autore: Tommaso di Giannantonio