

GRANDI OPERE

ieri pomeriggio il consiglio provinciale straordinario, per avere informazioni sullo stato dell'arte. Il vicepresidente ha ricordato la tempistica del cantiere: entro 15 giorni spariranno i cumuli allo scalo Filzi. Ma è impossibile prevedere i tempi per la bonifica da idrocarburi



Bypass, obiettivo 2026 a rischio

Tonina: «Per sicurezza chiederemo di rinegoziare i tempi»

CHIARA ZOMER

«Speriamo che non serva, ma assieme al Comune di Trento andremo a discutere con Roma, per assicurarci che eventuali ritardi sui tempi siano coperti». Dopo giorni in cui le voci si rincorrono, e dopo settimane di preoccupazioni in questo senso, il vicepresidente Mario Tonina lo dice apertamente: il nodo vero sono i tempi. Nel mega progetto di Bypass ferroviario questo è il tema vero.

Perché dal sequestro della magistratura in poi, la sensa-

Le analisi andranno più a sud mano a mano che si trovano inquinanti: l'area non è quantificabile

un'opera statale, realizzata nella cornice della strategia europea per la mobilità delle merci. In questo contesto immagino che lo Stato abbia le leve per rinegoziare i tempi». Di sicuro i tempi stretti del Pnrr piacciono a palazzo Thun, che non vorrebbe vedere un cantiere decennale alle porte del centro storico.

Lo stato dell'arte in cantiere. A nord, ha spiegato Tonina, è stato completato lo spostamento del tracciato della Trento Malé (necessario per garantire il traffico per il 2024), sono stati demoliti 9 degli 11 edifici destinati ad essere abbattuti e si è quasi conclusa la bonifica bellica allo scalo Filzi, dove sono in corso sondaggi che dovrebbero essere terminati entro fine settembre: tre sondaggi a carotaggio in corrispondenza della futura trincea, ad una profondità di 14-15 metri. Entro 10/15 giorni è previsto che i cumuli di terra dello scotico, ora ancora presenti al Filzi, vengano portati nei siti di desti-



Stefano Robol (Osservatorio)

nazione. A sud sono stati delimitati i cantieri ed è stata completata la bonifica bellica.

La questione ambientale. La relazione di Tonina in aula aveva lo scopo anche di chiarire, dopo il sequestro della procura, qual è lo stato dell'arte sul tema ambientale e in particolare la questione legata all'inquinamento non tanto dei due Sin ex carbochimica ed ex Sloi, ma più a sud, a Nassiriya o allo scalo Filzi. Al momento la procura ha sequestrato una lingua di terra di quasi un ettaro, da 100 metri a sud di Nassiriya in su.

Si procede così: si fanno sondaggi a sud dell'area sequestrata, e mano a mano che si trova materiale inquinante - tendenzialmente idrocarburi - ci si sposta più a sud. Questo evidentemente significa che è impossibile chiarire l'ampiezza della contaminazione da idrocarburi, finché non è finita questa verifica. Da qui i dubbi sui tempi. Quanto alle nuove indagini, sono previsti 13 carotaggi «in funzione dell'esito di tali in-

dagini, finalizzate all'esatta delimitazione della presenza di inquinanti in un'area attualmente esterna ai Sin, dovranno essere definiti i dettagli progettuali e le modalità di esecuzione dei lavori». E qui il nodo costi, ma più ancora il nodo tempi, giocheranno un ruolo non secondario.

Il consiglio. La reazione in aula è stata quella prevedibile. Durissima **Lucia Coppola** (Verdi) - «siamo al disastro» - che assieme ai colleghi **Filippo Degasperri** (Onda) - «parliamo ora che i buoi non solo sono scappati, ma sono ormai in macelleria» - **Ivano Job** (Misto) e **Alex Mari-**

ni (M5s) volevano presentare una risoluzione per chiedere di sospendere il progetto. Dura anche **Katia Rossato** (FdI), che però la firma, su quella risoluzione, non l'ha messa, così bloccando la discussione. Sarcastico **Alessio Manica** (Pd): «Fratelli d'Italia è sempre così: Valdastico, Cavalese, bypass, a parole dicono che la maggioranza sbaglia. Poi però non hanno mai fatto un atto conseguente».

L'osservatorio. Ad ascoltare il consiglio anche il coordinatore dell'Osservatorio **Stefano Robol**. Che incalzato - le voci giravano da giorni - lo conferma: il nuovo membro nominato dalla Provincia è l'avvocato **Nicolò Pedrazzoli**. E a fronte di questo è stato convocato per la settimana prossima una nuova riunione dell'Osservatorio. E a dimostrazione che per gestirlo servono due addetti, ieri l'Infopoint è rimasto chiuso: l'unica addetta era tra il pubblico in consiglio provinciale.

L'Osservatorio ambientale è ora completo: la Pat ha nominato l'avvocato Nicolò Pedrazzoli

IL RETROSCENA

Inquinamento, sicurezza e scelte tecniche: il nodo sono i soldi e i tempi

Nervi tesi tra Consorzio, Rfi e progettisti

Si presentano come un unico muro, contro cui di solito si schianta qualsiasi tentativo di penetrare la cortina di totale riservatezza. Ma Rfi, consorzio Tridentum, e il nucleo di progettisti tra cui quelli di NET Engineering, sono tre realtà diverse, con interessi in parte coincidenti, in parte meno. E in questi giorni le voci di dissidi, o quantomeno di posizioni non esattamente identiche, si stanno moltiplicando. Le voci circa la necessità di un nuovo progetto, vista la situazione complicata dal punto di vista ambientale, sono un po' causa un po' conseguenza di questo stato di cose. A premere per un diverso progetto, par di capire, sono i progettisti. Stupisce, perché alla presentazione, all'epoca, messi davanti alle difficoltà, avevano garantito che una galleria come il bypass è più o meno come una passeg-

giata di salute, per gente in grado di progettare la galleria sotto la Manica. Tant'è. Gli idrocarburi non sono acqua, e chi firma il progetto se ne prende anche la responsabilità. Il che può avere un peso.

Ma tra Tridentum e Rfi l'interesse può non coincidere anche rispetto a due altri dettagli non insignificanti: i soldi e i tempi. Quanto ai primi, è difficile quantificare quanto costerebbe una bonifica perché al momento non è chiaro nemmeno quanto grande sia l'area interessata dalla presenza di idrocarburi. Ma di sicuro si parla di qualche decina di milioni di euro. Allo stato, i costi ricadono sul proprietario dell'area, che è Rfi, ma i lavori li realizza l'appaltatore, quindi il consorzio Tridentum, che evidentemente teme di veder gravare di costi aggiuntivi un'opera già faraonica, e co-

stretta in un percorso a tappe forzate da qui al 2026. Qualche ben informato narra di incontri sempre piuttosto tesi tra Consorzio e Rfi, nel tentativo di far quadrare un quadro economico evidentemente complesso, perché complessa è l'opera. L'altro giorno il consorzio se n'è uscito con un comunicato dai toni netti, secondo cui ogni ipotesi di progetti alternativi «non è in alcun modo afferibile al Consorzio Tridentum», prendendo le distanze dai progettisti di NET Engineering. Ma voci di necessità di valutare nuovi scenari potrebbero essere utili anche per l'obiettivo grosso: i tempi legati al Pnrr. È quello il vincolo, più di ogni altra cosa, che vede consorzio e Rfi non esattamente allineati: avere o non avere i fondi del Pnrr non è la medesima cosa, per Rfi, che quindi insisterà per il rispetto dei tempi.



L'area dei lavori nella zona dello Scalo Filzi

Tempi definiti «sfidanti» da chiunque si sia occupato di questo progetto e che oggi, alla luce dell'inquinamento conclamato in un'area non ancora definita ma certo ben più a sud dei due Sin di Trento nord, inizia a sembrare sempre più utopistico.