

Trento, la circonvallazione che non lo era: "Un'opera inutile, inquinata e già senza soldi"

La circonvallazione ferroviaria di Trento avrebbe dovuto essere inaugurata nel 2026, ma non è stata nemmeno completata, anzi. A oggi non sono ancora iniziati i lavori di scavo del tratto in galleria, i fondi del PNRR sono stati revocati, i costi sono lievitati da 930 milioni a oltre un miliardo e 250, e il responsabile del cantiere è iscritto nel registro degli indagati per disastro ambientale.

Claudio Geat parla con la precisione di chi conosce i numeri a memoria e la rassegnazione di chi sa di avere ragione ma non trova interlocutori istituzionali che lo ascoltino. È ingegnere, ex presidente della circoscrizione Centro Storico Piedicastello, la più grande di Trento e quella direttamente sulla traiettoria del cantiere, e oggi vicepresidente della Commissione consiliare per l'ambiente e la mobilità e consigliere comunale in una lista civica che ha due seggi su quaranta: «Pigmei di fronte a Golia», ci racconta.

«Prima di tutto bisogna chiarire una cosa», esordisce Geat. «Questa **non è una circonvallazione**: circonvallare vuol dire girare attorno, qui invece l'opera entra in città, la attraversa per due chilometri e mezzo da nord fino al quartiere di San Martino, poi imbocca la montagna con una galleria di quasi undici-dodici chilometri e riemerge a Trento sud. Una parte della città ha il vantaggio della deviazione, l'altra non ce l'ha per niente».

Il progetto nasce nel **2003**, quando la prima proposta - di tutt'altro genere - individuava un tracciato sulla destra dell'Adige. Nel 2009 si scelse la sponda sinistra del fiume, con una serie di prescrizioni che, secondo Geat, sono state poi sistematicamente ignorate. Nel febbraio del 2021, durante una conferenza convocata per tutte le circoscrizioni, venne comunicato che l'opera avrebbe richiesto dieci anni di lavori e 930 milioni di euro. A maggio dello stesso anno, il decreto legge 77 la inserì tra le dieci **opere di interesse nazionale**, blindandola politicamente. «Da quel momento», racconta, «ogni nostra delibera contro il progetto, e ne abbiamo fatte quasi una decina, è rimbalzata contro il muro. Opera di interesse nazionale, punto e basta».

La zona su cui insiste il tracciato non è un terreno qualunque. Le due ex fabbriche che occupavano quell'area (la Sloi, dove si produceva piombo tetraetile, e la Carbochimica, dove si lavoravano idrocarburi policiclici aromatici, benzene e creosoto), sono chiuse da decenni, ma i veleni sono rimasti. L'intera area è classificata come SIN, Sito di Interesse Nazionale per l'inquinamento. Uno studio del 2003 della Provincia Autonoma aveva già stimato la presenza sotto la Sloi di circa 180 tonnellate di **piombo tetraetile**. «Tenga presente», spiega Geat, «che bastano 0,1 grammi per metro cubo per inquinare il terreno». L'ipotesi di allora era di asportare tutto, vetrificare i materiali e smaltirli nelle miniere di sale in Germania, ma non è mai stato fatto niente. L'area fu venduta a privati nei primi anni Duemila, in un'operazione che costò il carcere al presidente della Provincia dell'epoca,

Trento, la circonvallazione che non lo era: “Un’opera inutile, inquinata e già senza soldi”

accusato di aver fatto da mediatore per la cessione di terreni classificati come edificabili quando non lo erano.

Poi è arrivato il cantiere, e con il cantiere sono arrivati i guai peggiori. Durante gli scavi sono stati trovati quantitativi ingenti di idrocarburi policiclici aromatici. Il responsabile del cantiere, l’ingegner **Damiano Beschin** di RFI, è stato iscritto nel registro degli indagati per disastro ambientale per non aver comunicato il ritrovamento nei tempi previsti dalla legge. La magistratura ha disposto il **sequestro** prima di un ettaro di cantiere, poi di altri dodici ettari coincidenti con i siti inquinati e i lavori si sono fermati. Il PNRR, che doveva finanziare l’intera opera, è stato revocato: le tempistiche non erano rispettabili. I costi, nel frattempo, sono passati dai 930 milioni iniziali a un miliardo e 250 milioni, senza che sia stato ancora scavato un metro di galleria.

La storia del raddoppio delle frese, che aveva inizialmente permesso di inserire l’opera nel perimetro del PNRR, è emblematica. «Ci avevano detto: invece di due frese ne usiamo quattro, così dimezziamo i tempi e non ci sono aumenti di costi. Come se chiedessi a un muratore di costruirmi una casa in un anno invece che due e mi dicesse che il prezzo resta uguale». Quello che era stato presentato come un miracolo di efficienza si è rivelato, nei fatti, un’accelerazione di facciata che ha bruciato il finanziamento europeo senza produrre nulla.

A rendere ancora più fragile l’intera architettura del progetto c’è la [questione](#) della galleria del Brennero, con cui la circonvallazione trentina dovrebbe connettersi. «I lavori al Brennero si sarebbero dovuti concludere nel 2016», ricorda Geat. «Quando i lavori per la galleria di base del Brennero saranno finiti, si eliminerà la strozzatura premettendo il passaggio di treni più lunghi e più pesanti. Il problema è che fino a quando non verrà **quadruplicato** il binario tra Monaco e Verona, basterà un metro con doppio binario invece che quadruplo per rendere inutile tutto il lavoro. E quindi la data che circola oggi per la chiusura definitiva dei lavori è il 2050».

Il disegno complessivo - il cosiddetto corridoio Scandinavia-Mediterraneo - ha senso solo se i nodi si chiudono insieme. Altrimenti ciascuna opera è un segmento cieco. «L’unico vantaggio reale sarebbe togliere dai centri abitati rumore, vibrazioni e transito di merci pericolose. Ma se a Trento per due chilometri e mezzo passa in mezzo alla città tutto quello che si vuole evitare, che senso ha?», è l’ennesima domanda che rimane senza una valida risposta.

Non manca il [parallelo](#) con il Ponte sullo Stretto: stessa logica, stessa retorica delle grandi opere, stesso meccanismo di commissari-opera che diventano assessori locali o viceversa.

Trento, la circonvallazione che non lo era: “Un’opera inutile, inquinata e già senza soldi”

Nel caso di Trento, l’ex commissario Facchin, nominato al tempo da Delrio per le opere del Brennero, si è ritrovato assessore alla mobilità, non eletto, ma nominato direttamente dal sindaco. Webuild, anche in questo caso, è l’impresa capofila del consorzio.

Per il prossimo **13 giugno** in città è prevista una manifestazione contro tutte le opere inutili, patrocinata anche dai No Tav, che proverà a portare in piazza anche i residenti di Rovereto, dove RFI ha proposto uno schema analogo e dove invece la risposta è stata compatta: comuni uniti, popolazione mobilitata, progetto - per ora - rispedito al mittente. A Trento è andata diversamente. Il sindaco uscente è stato riconfermato con il 54-55% dei voti e il tema della circonvallazione non ha spostato di un voto l’ago della bilancia. «La cittadinanza se ne frega», ammette Geat senza eufemismi. «Le manifestazioni hanno portato 500, 700 persone su 120mila abitanti. È la sindrome di Nimby al contrario: non passa a casa mia, e allora chi se ne importa».

Geat continua a presentare delibere, a chiedere documenti, a raccogliere gli articoli con le dichiarazioni del ministro dei Trasporti Salvini, che in una recente intervista ha [spostato](#) al 2033 la fine dei lavori per la circonvallazione. Lo fa sapendo che la partita è in salita. «Sappiamo che è una battaglia difficile», conclude, «ma continuiamo e non molliamo».



Mario Catania

Giornalista professionista freelance, specializzato in cannabis, ambiente e sostenibilità, alterna la scrittura a lunghe camminate nella natura.