

Alla Commissaria Straordinaria

per la realizzazione del Corridoio del Brennero

dott. Paola Firmi

e per conoscenza a:

Commissario europeo per gli affari economici e monetari e al direttore generale

Commissario europeo per l'ambiente e gli oceani e al direttore generale

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Ministero della Transizione Ecologica

Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile

Rete Ferroviaria Italiana

Provincia Autonoma di Trento

Comune di Trento

OGGETTO: Contrasto con condizioni UE PNRR (tempistiche e principio "Do No Significant Harm") Lotto 3A Circonvallazione di Trento, Linea ferroviaria di accesso Sud al Tunnel di Base del Brennero

Già nel luglio 2021, come cittadini ed Associazioni aderenti al Gruppo 11 domande al Sindaco sulla circonvallazione ferroviaria AC/AV di Trento, ci siamo rivolti a Lei per ricevere assicurazioni circa i tempi di realizzazione dell'opera in parola e in particolare per essere rassicurati circa il rispetto da parte di RFI dei tempi previsti nel Regolamento dei fondi del Recovery plan.

Detto Regolamento, varato dal Parlamento Europeo, impone che le opere finanziate per la ripresa economica europea (750 miliardi di euro, in parte a debito ed in parte a fondo perduto) debbano essere ultimate entro il giugno 2026.

Rispondendo alla nostra "lettera aperta" che, fra l'altro, chiedeva lumi circa cosa accadrà se la circonvallazione di Trento non sarà finita per quella data, Lei rinviava al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica la risposta al nostro quesito.

Nonostante numerosi cittadini abbiano nel corso del recente Dibattito Pubblico riproposto il quesito, la risposta di RFI si è limitata alle dichiarazioni dell'ing. Giuseppe Romeo in un paio delle Assemblee pubbliche di discussione del PFTE, nelle quali il responsabile dell'opera ha definito "sfidante" il tempo a disposizione per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento. La stessa Relazione Conclusiva, redatta dal Coordinatore del Dibattito Pubblico, dott. Andrea Pillon, e presentata alla stampa il 3 febbraio 2022, da atto, a pagina 28 e 29, che il tema è stato oggetto di numerosi interventi dei cittadini ed è stato proposto come importante anche nei "Quaderni degli attori" e testimonia che sul punto non c'è stato da parte di RFI alcuna risposta concreta e documentata, se non, appunto, le citate esternazioni dell'ing. Romeo.

L' unica risposta ufficiale di RFI circa i tempi è contenuta a pagina 34 dell'allegato 3 "Domande e Risposta a cura del proponente dell'opera" della Relazione conclusiva del Dibattito pubblico. In esso è scritto: "**Per i tempi** RFI ha valutato attentamente i tempi del progetto, con adeguati margini di sicurezza, ed, inoltre, sono inseriti nel cronoprogramma apposite milestones o date cardine intermedie, che accompagneranno la realizzazione dell'opera, al loro progressivo raggiungimento, consentiranno di verificare il rispetto dei tempi prefissati ed eventualmente interventi con **interventi correttivi**, in questo processo il coinvolgimento degli enti locali e del territorio è costantemente garantito."

Pur trattandosi di una frase "criptica", RFI pare rassicurare circa il rispetto dei tempi di realizzazione per un'opera contenuta nel PNRR, e rinvia al cronoprogramma contenuto nel PFTE, nel quale sarebbero contenuti "adeguati margini di sicurezza".

In verità è proprio una attenta lettura del "cronoprogramma", contenuto nella cartella "cantierizzazione" del PFTE ad inquietare.

La cartella in oggetto contiene 5 elaborati: è il documento "IB0Q3AR53PHCA0000001C" a contenere il "cronoprogramma" che titola "Programma dei lavori Circonvallazione ferroviaria di Trento, lotto 3A".

Il "programma dei lavori" è preceduto da una paginetta di relazione nella quale si dice che "gli interventi di realizzazione delle opere **oggetto dell'appalto** (la sottolineatura è nostra, ndr) prevedono una durata complessiva delle lavorazioni di 1410 giorni". In particolare:

- 280 giorni per opere anticipate alla consegna dei lavori (imbocco nord e sud delle gallerie, attività propedeutiche ed approvvigionamento frese). Al proposito va rilevato che per quel che riguarda l'approvvigionamento delle frese, in Relazione sono previsti 280 giorni mentre questi diventano 350 nel cronoprogramma (pur essendo un'evidente discrasia non si tratta certo della più importante e significativa).

- 1060 giorni per la attività di costruzione del lotto 3A a valle della consegna dei lavori propedeutici (realizzazione delle gallerie, opere all'aperto ed attrezzaggio linea).

Lo scavo delle gallerie avverrà su tre turni sette giorni su sette con 4 TBM (frese) mentre la realizzazione delle opere all'aperto e propedeutiche avverrà su più turni, sempre 7 giorni su 7.

1410 giorni sono all'incirca 4 anni ($365 \times 4 = 1460$) ed infatti il cronoprogramma prevede che i lavori inizino nel luglio 2022 e si concludano nel giugno 2026.

Il Cronoprogramma è diviso in due parti.

La prima titola "Circonvallazione di Trento consegna prestazioni" dove si prevede di impiegare "per PPE, UPE, ODI, progettazione e realizzazione delle opere anticipate 350 giorni", da luglio 2022 a luglio 2023. Nel dettaglio per le opere anticipate si prevedono 70 giorni per la progettazione e 280 giorni per la loro realizzazione, mentre per opere anticipate si intende la costruzione dei "cameroni" in cemento armato (a nord ed a sud) per ospitare le TMB (frese) e la realizzazione, sempre a nord ed a sud, delle due trincee di imbocco delle gallerie, opere che in progetto sono denominate TR02 e TR03. Per quel che riguarda quest'ultima (la TR03) il Comune di Trento pare aver concordato con RFI un suo allungamento a nord per circa 165 metri, scelta che porterà al quasi raddoppio della TR03, la cui originaria lunghezza era definita in 200 metri: una decisione che non potrà non influire sui tempi necessari alla realizzazione delle opere propedeutiche ed anticipate.

La prima domanda che sorge dopo aver letto il cronoprogramma è: ma chi li fa questi lavori? Visto che nello stesso cronoprogramma sono previsti 350 giorni, anche in questo caso dal luglio 2022 al luglio 2023, per le procedure di bando e aggiudicazione dello "Appalto lotto 3A: progetto esecutivo, UPE, ODI, Approvazione RFI".

Che non si tratti di un errore materiale a conferma di quanto detto è la previsione di iniziare le "opere in sotterraneo" nel luglio 2023, quando appunto le opere anticipate e propedeutiche dovrebbero essere finite, mentre, come abbiamo visto, non saranno neppure iniziate visto che proprio in quei giorni si concluderà l'appalto, che vista la soglia plurimilionaria e le caratteristiche dei lavori, non potrà che essere europeo.

In altre parole è proprio il cronoprogramma redatto da RFI a mostrare come gli estensori utilizzino una insopportabile "furbizia" per nascondere l'impossibilità di stare nei termini di quanto è stabilito dal Regolamento del Recovery Plan, ovvero di concludere i lavori entro il luglio 2027.

Ammesso e non concesso infatti che gli altri step di realizzazione dei lavori coincidano con quelli contenuti nel cronoprogramma (difficile a credere visto la inqualificabile "destrezza" con cui si è redatto il documento in parola) i tempi indicati "scivolerebbero avanti" di un anno ed i lavori finirebbero nel giugno/luglio 2027, mettendo fortemente in pericolo il finanziamento europeo, che potrebbe essere ridotto se non addirittura annullato costringendo Stato e Provincia alla sua restituzione.

Se questo non bastasse sono anche altri i motivi che ci fanno dire che l'opera in oggetto non sarà finita nei tempi imposti dal finanziamento europeo.

Cominciamo dai costi dell'opera. I costi attuali del tunnel del Brennero sono superiori ai 130 milioni di euro a km, mentre quelli della circonvallazione di Trento non arrivano a 80 milioni a km. Una differenza assolutamente spropositata, tanto da poter dire che questi sembrano sottostimati (in verità poi è la stessa storia della alta velocità/alta capacità italiana a raccontare di opere che in molte occasioni costano il doppio, se non più del doppio del preventivato). Siamo in presenza in Europa, anche a seguito del varo del PNRR, di un generale aumento dei costi delle materie prime in particolare in edilizia, che non potranno essere senza ripercussioni sull'opera che riguarda il nostro territorio. Cosa accadrà a fronte di un più che probabile aumento significativo dei costi, che garanzia ha Trento di non trovarsi con due monconi di galleria e senza la possibilità di concludere l'opera senza imporre ulteriori sacrifici (in questo caso economici oltreché ambientali e di qualità della vita) ai propri abitanti?

Ed ancora, nel cronoprogramma, come abbiamo visto, sono previsti 350 giorni per l'approvvigionamento delle frese, che avverrà, come è ovvio, solo dopo che l'appalto sarà stato aggiudicato, ovvero dopo il luglio 2023. L'approvvigionamento delle frese è una operazione non semplice. Oggi in tutta Europa, e nel mondo, c'è grande richiesta di frese come quelle che servirebbero per realizzare la galleria sotto la Marzola, c'è una grande domanda di una tecnologia che solo poche aziende in Europa e nel mondo realizzano. Negli anni scorsi il costo delle frese (che solo molto parzialmente possono essere riutilizzate attraverso lo smontaggio, mentre "le teste", di lunghezza variabile fra i 20 ed i 30 metri, rimangono dentro le gallerie che contribuiscono a realizzare) si aggirava sui 10 milioni di euro. Le ultime frese vendute e realizzate negli Stati Uniti, di dimensione poco superiore a quelle che serviranno per la circonvallazione di Trento, sono costate 60 milioni di dollari (pari a circa 50 milioni di euro), una cifra enorme, che se confermata anche solo per il 50% porterebbe il costo delle quattro frese (necessarie per "avvicinare" i tempi di realizzazione della galleria a quelli imposti dal finanziamento europeo) a superare i 100 milioni di euro, cifra incompatibile con la spesa preventivata. E questo senza considerare che l'aumento della domanda di frese ben difficilmente consentirà di rispettare gli attuali tempi medi di

consegna (circa un anno), rendendo anch'esse ancora più difficile il rispetto dei tempi previsti.

C'è infine un altro tema importante che non può che intralciare e rallentare il previsto cronoprogramma dei lavori. Si tratta dell'interferenza della circonvallazione con il Sito di Interesse Nazionale di Trento Nord. Qui siamo di fronte a un'interferenza di grande gravità, di cui sono state evidenziate le enormi criticità sia nel corso del dibattito pubblico (ai cui quaderni rinviamo) sia in un recente esposto alla Procura di Trento.

In questa sede si elencheranno schematicamente solo alcuni delle questioni che non potranno che rallentare, se non bloccare, i tempi di realizzazione dell'opera: 1) esistono grossolani errori di sottostima della metratura di terreno inquinato che la realizzazione gli scavi della TR04 e delle opere collegate costringerà a smaltire; 2) non sono al momento previste in progetto le modalità tecniche per lavorare in sicurezza alla bonifica; 3) il progetto prevede solo una bonifica parziale, laddove è necessario una bonifica integrale e in questo senso si sono espressi anche Comune e Provincia di Trento; 4) il progetto assume erroneamente che quando si interverrà su quei terreni le rogge inquinate saranno state bonificate, laddove invece non è prevista nessuna bonifica della Roggia Armanelli, mentre per il rio Lavisotto i lavori non sono mai partiti per oggettive difficoltà tecniche che RFI dimostra di ignorare; 5) il progetto non si cura della probabile distruzione del diaframma di argilla che al momento protegge le acque non inquinate della falda profonda; 6) non sono stati valutati i rischi derivanti dal deposito di circa 1.300.000 metri cubi di smarino sulle aree inquinate che rischiano, con la pressione esercitata dal loro peso, di vanificare le attuali barriere idrauliche e di allargare l'inquinamento; 7) si è previsto un "capping" che andrà certamente rivisto, in quanto uno strato di 30 cm di stabilizzato e sabbia non è idoneo ad assicurare la separazione dello smarino dal terreno inquinato sottostante.

Commissaria Firmi, il Governo la ha incaricata a vigilare sulla correttezza dei lavori di realizzazione del Corridoio del Brennero e sulle opere ad essa connesse, quella che le facciamo con la presente è una segnalazione ufficiale, sia in ordine alla "voluta erroneità" ed alla "furbizia" del cronoprogramma presentato da RFI fra la documentazione del PFTE della circonvallazione AC/AV di Trento e da questa sostenuto anche nel corso dell'iter del Dibattito Pubblico, che relativamente alla impossibilità che i tempi previsti dal Regolamento europeo sul Recovery Plan vengano rispettati dal committente.

Le ricordiamo che come Commissaria Lei ha la responsabilità, non solo di evitare i dissesti ambientali e sanitari che l'opera rischia di causare, ma anche di impedire che un progetto approssimativo e frettolosamente redatto possa, per queste sue stesse caratteristiche, portare a forti ritardi nella realizzazione e quindi causare danni finanziari di cui potrà essere chiamata a rispondere anche in sede di responsabilità per danno erariale.

Le chiediamo di segnalare, come faremo noi, queste cose sia alla Cabina di Regia per la realizzazione del PNRR istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri che alle autorità europee di vigilanza sul Recovery Plan. Siamo ancora in tempo per evitare quello che si prefigura come un pesante danno per il Trentino sia in termini ambientali che di qualità della vita, che rischia diventare anche un grave danno economico per la nostra provincia e per il nostro paese.

avv. Marco Cianci

(in proprio e per conto dei sigg. Elio Bonfanti, Vincenzo Cali, Roberto Chiomento, Lorenza Erlicher, Fulvio Flammini, Gabriele Lusini, Franco Tessadri, Antonella Valer e Danila Zanetti che rappresento)

-- avv. Marco Cianci