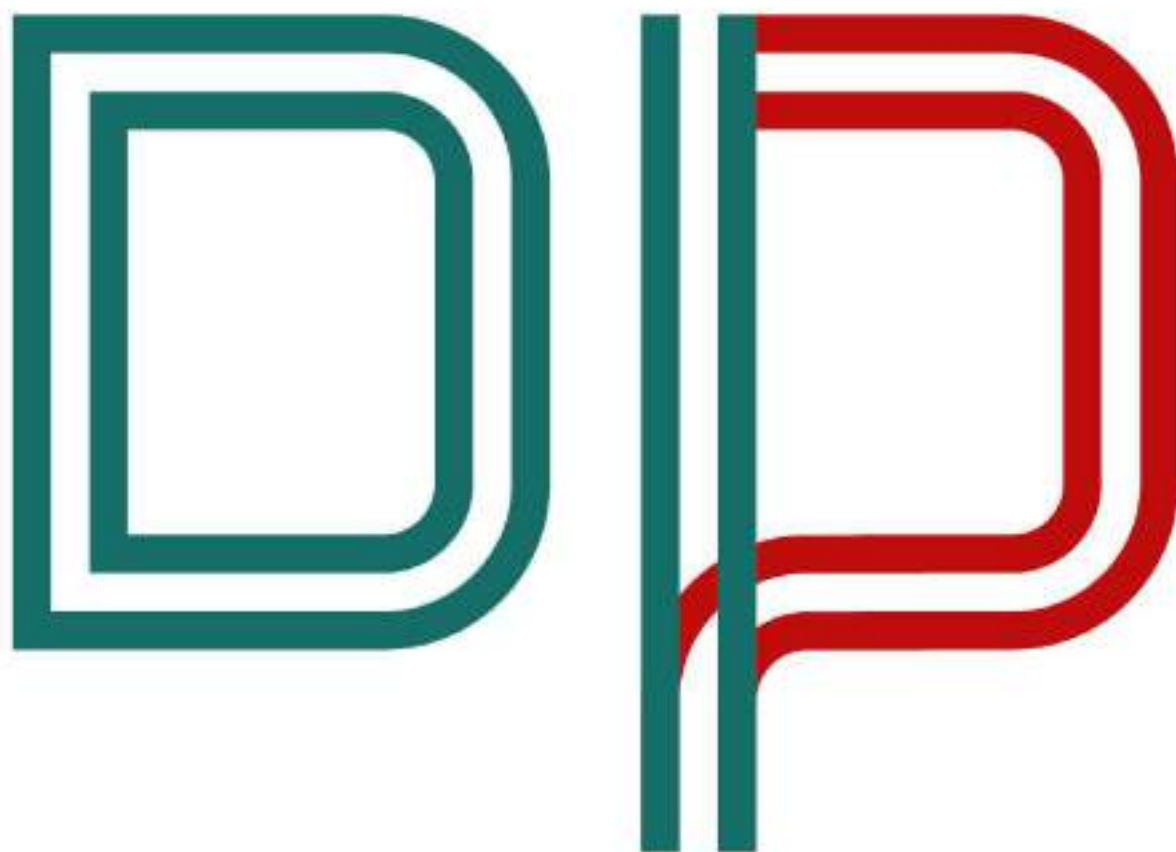




Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

ALLEGATO 4
Quaderni degli attori

3 FEBBRAIO 2022



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Ornella Gervasi

12 dicembre 2021

LA CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO, MA QUALE TRENTO?

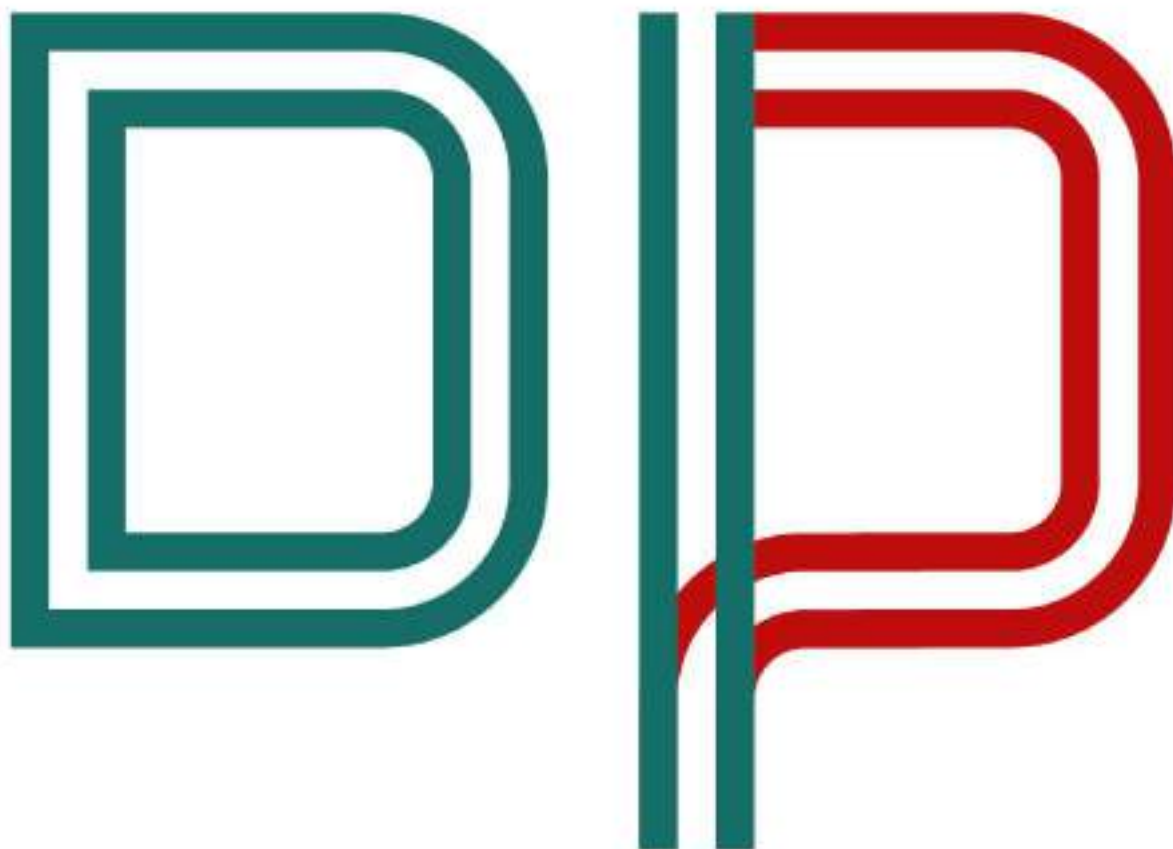
Guardando il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento salta all'occhio, immediatamente, che in realtà non si tratta di una circonvallazione, o almeno non lo è per una buona parte. Infatti anziché bypassare l'intera città, arrivando da nord entra dritta fino a ridosso del centro storico e solo a quel punto svolta a sinistra in mezzo al quartiere di San Martino. Fino alla rotatoria di Nassiria il tracciato esaspera la spaccatura del tessuto urbano est/ovest, che l'amministrazione pubblica a parole sostiene di voler mitigare, creando una trincea larga almeno 30 metri. Il quadruplicamento della ferrovia farà transitare treni merci, molto più lunghi degli attuali e in numero più che raddoppiato, in mezzo ai quartieri a nord del centro storico. Non saranno certo le barriere di dieci metri di altezza che miglioreranno la qualità e la bellezza dell'ambiente per le abitazioni limitrofe.

AREE INQUINATE INTOCCABILI SE GLI INTERVENTI DI BONIFICA SONO SOLO PARZIALI?

Un'altra perplessità riguarda le zone inquinate di Trento nord ex Carbochimica ed ex Sloi, quest'ultimo altamente inquinato e sito di interesse nazionale, per il quale non esiste ancora un progetto di bonifica. Anche qui finora l'amministrazione ha impedito che venisse effettuata qualunque opera che non prevedesse prima una bonifica complessiva dell'intera zona, considerata un intervento prioritario.

IL PROGETTO INTEGRATO E' UN SOGNO PER TUTTI I CITTADINI DI TRENTO?

A sostegno dell'attuale progetto di circonvallazione, l'amministrazione comunale risponde sempre e solo che è propedeutico al Progetto Integrato, con l'interramento del tracciato storico, a regime solo per i treni passeggeri, il collegamento rapido tra nord e sud e la stazione ipogea di Piazza Dante. Interventi condivisibili, ma ci si chiede se sarebbero realizzabili anche con un tracciato diverso della circonvallazione dei treni merci, che però soddisfi l'intera città.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Andrea Pugliese
Legambiente Trento

12 dicembre 2021
Integrato il 19 gennaio 2022

Crescono le perplessità sul progetto di circonvallazione ferroviaria presentato da RFI a causa di diverse criticità come lo scavo nelle aree inquinate ex-Sloi e Carbochimica, l'impatto sul quartiere di San Martino, le problematiche idrogeologiche sulla Marzola). Nel Consiglio Comunale di giovedì 25 novembre si è arrivati all'approvazione unanime di due ordini del giorno che manifestano la volontà dei consiglieri di ridiscutere vari aspetti del progetto. Nella partecipatissima Assemblea popolare svoltasi domenica 28 novembre all'Acquaviva, tutti gli intervenuti hanno chiesto di non procedere con il progetto previsto, anche se con due posizioni differenti: quella di chi contesta la scelta del tracciato, e quella di chi dubita dell'utilità stessa della circonvallazione o del raddoppio della ferrovia del Brennero.

Per quanto riguarda il tracciato, la Rete dei Cittadini ha proposto un progetto concreto e ben studiato di alternativa, che si svilupperebbe in galleria in Destra Adige a partire dall'Interporto fino a Calliano. Esso risolve numerose criticità del progetto di Rfi in quanto:

- non prevede scavi né stoccaggio nelle aree inquinate del Sito di Interesse Nazionale di Trento Nord;
- evita l'abbattimento di una ventina di abitazioni e edifici commerciali ed i forti disagi per i cantieri nel quartiere di S.Martino;
- eviterebbe a regime il passaggio dei treni merci anche a Trento Nord e Gardolo.
- non obbliga all'interruzione della Trento-Malé a Gardolo (o Lavis) che comporterebbe gravi disagi ai pendolari con aumento del traffico privato;
- non prevede la galleria sotto la Marzola e le prime pendici della Vigolana, che mette a rischio numerose sorgenti (Cantanghel che rifornisce l'acquedotto di Trento e Acquaviva che contribuisce a quello di Besenello). Il Bondone presenta una struttura geologica più uniforme con un numero limitato di sorgenti censite, che verrebbero evitate dalla galleria proposta in Destra Adige.

Per queste ragioni la soluzione in Destra Adige come proposta, o eventualmente migliorata da RFI, ci sembra sicuramente da preferire.

Riguardo all'utilità dell'opera, essa è analizzata nello Studio del Traffico, parte del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica presentato da RFI. Lo scenario esaminato prevede anche la realizzazione della circonvallazione di Bolzano e del tratto Trento Nord-Bronzolo, della cui realizzazione non si hanno informazioni, e prevede un aumento del trasporto combinato su rotaia del 6% e un calo del trasporto merci su strada limitato al 4%. Come si vede, i risultati prodotti dall'infrastruttura in sé sono molto limitati, in assenza di una politica che incentivi tale "shift modale" tramite l'aumento dei pedaggi dell'A22, l'eliminazione dei sussidi all'autotrasporto, il contingentamento dei passaggi, anche necessario a migliorare la qualità dell'aria.

Con l'aumento dei pedaggi sull'A22, si potrebbe anche ridurre il "traffico deviato" (quello che anziché utilizzare la strada più breve, attraverso la Svizzera, allunga il percorso attraverso il Brennero per convenienza economica) e rendere inutile potenziare oltre un certo limite la struttura.

Interventi limitati di by-pass delle città hanno di certo altre utilità (coesistenza efficiente di trasporto merci ed il trasporto locale passeggeri), ma un calcolo globale di costi e benefici non può prescindere da una preliminare definizione della politica di incentivazione.

In conclusione, a noi sembra che sia l'esistenza di un'alternativa di tracciato che appare chiaramente migliorativa, sia i dubbi sulla sua effettiva utilità in mancanza di una politica chiara **debbano far fermare l'iter di approvazione dell'attuale progetto** della circonvallazione.

Il dibattito pubblico si aprirà il 6 dicembre per chiudersi il 5 gennaio <https://www.mit.gov.it/rfi-npp-lotto-3a-circonvallazione-di-trento> ed avrà tempi molto ristretti, che devono essere sfruttati per fare emergere questi problemi, allargare la discussione ed esaminare in modo serio tutte le alternative, anche l'ipotesi zero.

Sappiamo che l'attuale fretta è chiaramente dovuta ai 930 milioni inseriti nel Pnrr e destinati all'opera da completarsi entro giugno 2026 (data improbabile anche procedendo con il progetto attuale).

Non ci sembra però che questo giustifichi un'opera potenzialmente pericolosa e di forte impatto su una parte di città, quando esisterebbero alternative molto migliori. Ci sono altri interventi, in Italia e in Trentino, in cui si potrebbero impiegare utilmente i fondi del Pnrr.

Inoltre, se ci sarà effettivamente un impegno dell'Italia e dell'Europa per la ferrovia del Brennero, ci saranno anche i fondi per una circonvallazione di Trento, che costituisce una piccola parte sul totale degli interventi previsti.

Come aggiunta al precedente intervento fatto a nome di Legambiente, vorrei segnalare alcuni problemi dell'Analisi Costi-Benefici allegata al progetto.

Detta analisi si basa sul confronto fra uno "scenario di riferimento", in cui siano state completate la galleria di base del Brennero, il lotto 1 (Fortezza-Ponte Gardena) e la galleria del Virgolo con uno "scenario di progetto" nel quale siano stati completati anche la circonvallazione di Trento (a cui si riferisce il dibattito pubblico), la circonvallazione di Bolzano e il tratto (non prioritario) Trento Nord-Bronzolo.

La prima osservazione riguarda le previsioni di traffico per entrambi gli scenari: in quello di riferimento si prevede che al 2032 sull'asse del Brennero vengano trasportate 64,1 milioni di tonnellate annue di merci via strada e 64,4 milioni via ferrovia (sommando le diverse modalità) per un totale di 118,6 milioni di tonnellate annue. Tale valore appare assolutamente irrealistico e sarebbe veramente preoccupante se venisse realizzato. Risulta infatti (dai dati forniti dall'Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti) che nel 2019 (pre-pandemia) siano passati al Brennero 53,7 milioni di tonnellate, di cui 39,9 su strada e 13,8 su ferrovia). Lo scenario di riferimento prevede quindi un aumento del 121% delle tonnellate trasportate sull'asse del Brennero nell'arco di 13 anni (ossia un aumento del 6,3% annuo); anche supponendo che le conseguenze della pandemia vengano riassorbite velocemente, ciò appare molto improbabile, considerando che nel periodo 2000-19 (quello in cui la globalizzazione si è diffusa) la crescita delle tonnellate trasportate al Brennero è stata del 57%, ossia del 2,4% annuo circa. Va notato poi che il totale delle merci che hanno attraversato tutti i valichi alpini è cresciuto nello stesso periodo solo del 30%. L'aumento al Brennero è, per una parte rilevante, dovuto ai pedaggi particolarmente bassi richiesti sull'A22 e al basso costo del gasolio in Austria, oltre che alle forti restrizioni ai passaggi su strada in Svizzera. Come notato da più parti, una diversa politica dei trasporti sull'asse del Brennero porterebbe a un maggiore bilanciamento dei passaggi fra i vari valichi alpini e una conseguente riduzione della pressione sul Brennero. In ogni caso, anche supponendo che la crescita dei trasporti al Brennero continui per i prossimi 20 anni allo stesso tasso osservato nel 2000-2019, si rimarrebbe estremamente lontani dalle previsioni esposte nell'Analisi Costi-Benefici.

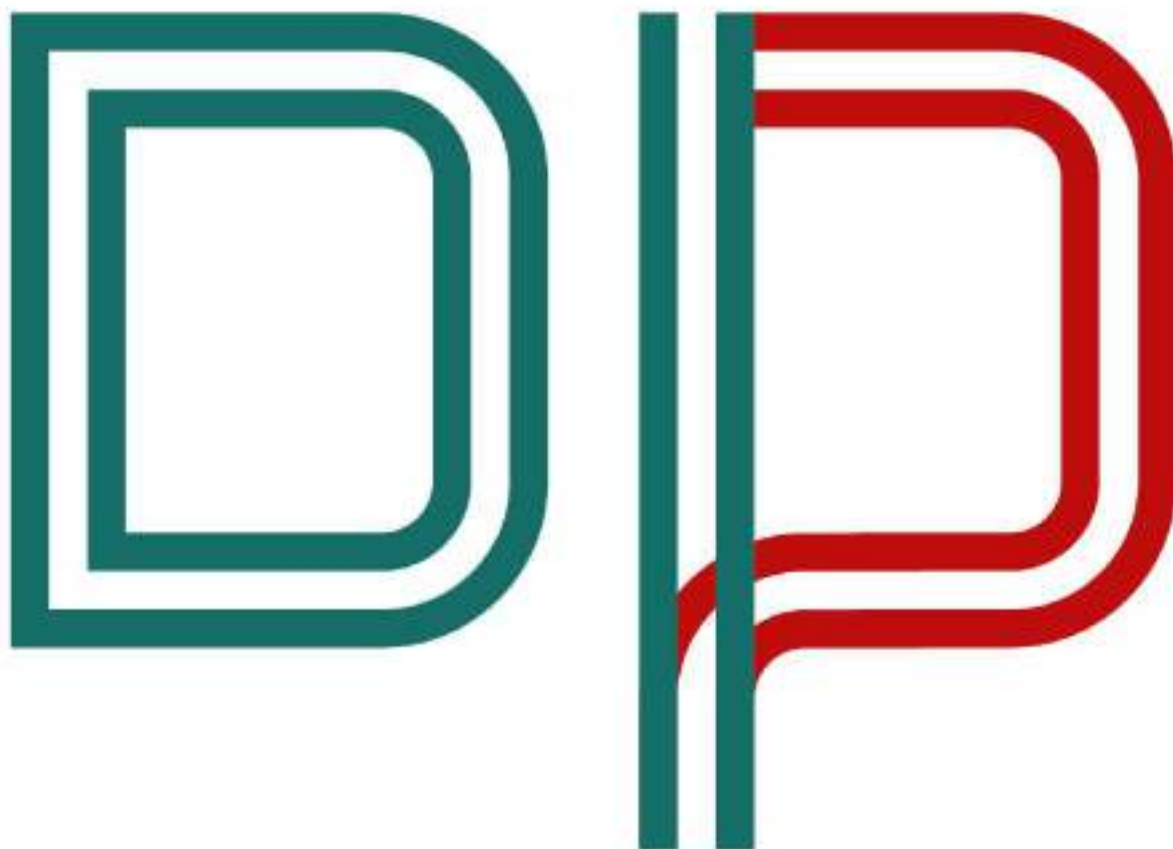
Si deve aggiungere che i problemi nei rifornimenti messi in luce dalla pandemia, così come il presumibile aumento dei costi dei trasporti legato alla transizione ecologica, stanno portando a una tendenza al "reshoring" con quindi una riduzione della necessità di trasporto merci. Si può quindi ritenere che, anche in assenza di provvedimenti specifici, l'aumento annuo del trasporto di merci sarà inferiore a quello del periodo 2000-2019. Inoltre, se l'Unione Europea metterà in atto iniziative (come l'Eurovignette) coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione, i costi dei trasporti non potranno che aumentare, riducendo la convenienza delle delocalizzazioni con i trasporti conseguenti.

Aggiungo un'ulteriore considerazione: sia lo scenario di riferimento, sia quello di progetto sarebbero da incubo; nel primo si prevede che passino su strada circa 64 milioni di tonnellate di merci, nel secondo circa 62 contro gli attuali 40 che già causano grossi problemi di congestione e di inquinamento atmosferico. Anche supponendo che le nuove tecnologie diminuiscano sensibilmente le emissioni dei Tir, mi sembra che sarebbero scenari che, a tutela del territorio, le autorità pubbliche dovrebbero cercare a tutti i costi di evitare. Ritengo quindi che l'Analisi Costi-Benefici andrebbe rifatta sulla base di stime realistiche (e auspicabili per i territori interessati) dei passaggi previsti.

Una seconda considerazione riguarda la metodologia dei benefici. Essa viene calcolata solamente sulla base dei trasporti delle merci in scenari che onestamente appaiono

improbabili. Nell'audizione al Consiglio Provinciale la dr.ssa Firmi (Commissario Straordinario per il potenziamento linea Fortezza-Verona) ha precisato che il tratto Trento Nord-Bronzolo non è un lotto prioritario e, dovendo fornire una data, ha ipotizzato che esso potrebbe essere completato per il 2040. In realtà, allo stato attuale delle cose, una tale data appare molto improbabile; si è già visto durante il pubblico dibattito che vi sarà una forte resistenza ad un quadruplicamento dei binari all'aperto; peraltro, l'Assessore al Comune di Trento ha proposto che l'intero tratto venga realizzato in galleria, ottenendo l'assenso anche della Provincia. Una tale scelta farebbe sicuramente lievitare i costi di tale tratta, rendendone difficile il finanziamento; inoltre, con grande probabilità si andrebbe incontro a difficoltà tecniche sia in fase di progettazione sia di realizzazione.

Apparirebbe quindi più corretto effettuare un'analisi costi-benefici del complesso dei lotti prioritari, visto che (per la maggior parte di essi) esiste un progetto o almeno una bozza. Pur non essendo un esperto di esercizio ferroviario, penserei che un quadruplicamento di alcuni tratti possa comunque portare ad un servizio migliore, sia per le merci sia per i passeggeri. Ciò richiederebbe la preparazione di un modello di esercizio in cui servizi merci e passeggeri (a lunga distanza e locali) dovranno necessariamente coesistere per alcuni tratti, ma avranno alcuni tratti in cui marciare (o sostare) paralleli. In questo modo sarebbe anche possibile valutare meglio quale tracciato per i lotti prioritari sia il più efficace a fornire benefici concreti per il trasporto merci e passeggeri, in particolare locale. Ritengo che un possibile beneficio di interventi limitati di quadruplicamento della linea possa essere il miglioramento dei trasporti locali, che quindi favorisca il passaggio ad una mobilità sostenibile; tale tematica non viene però considerata con l'attenzione che merita nel progetto in discussione e nell'analisi costi-benefici. Ritengo che l'analisi costi-benefici andrebbe rivista per tenere conto di quanto è realisticamente realizzabile a medio termine e del trasporto passeggeri.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Michela Bonafini

Cittadina Centro Storico di Trento

13 dicembre 2021

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA TRENTO – Dibattito Pubblico –

Trento Centro - lunedì 13 dicembre 2021

Egregio dott. Pilon,

mi rivolgo a Lei ed a tutta la Commissione nazionale per il Dibattito pubblico sulle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, confidando in un **ascolto vero, attivo, trasparente ed efficace** con il nostro territorio, nell'intento autentico di migliorare la qualità di questa progettazione, obiettivo che tutti noi ci attendiamo e che **Trento in primis e tutta la Valle dell'Adige si merita.**

Come cittadina di Trento, affezionata alla mia città e che a brevissimo termine potrei subire, insieme a moltissimi altri cittadini, i gravosi costi sociali derivanti dalla grande opera del bypass ferroviario per il traffico merci (TAC), premesso che concordo a che l'opera vada fatta, **chiedo che si possa "ridiscutere" quale sia il progetto di attraversamento migliore dal punto di vista urbanistico, ambientale e della qualità della vita quotidiana per chi vi abita**, e precisamente, chiedo:

- **che le merci NON passino** a due passi dal Centro Storico (250 mt dal Castello del Buonconsiglio) e che tale passaggio sia giustificato da altrettanti benefici in termini di qualità di vita dei cittadini e di riqualificazione della Città in generale;
 - che il bypass ferroviario sia **un vero bypass delle merci a livello globale di Città** e non solo di parte della Città, per evitare uno strappo urbano irreparabile che creerà per decenni una parte di città di serie A (quella del centro- sud) ed una parte di città di serie C (quella del centro nord), con ripercussioni evidenti anche sul mercato immobiliare;
 - che non venga fatta pressione ingiustificata facendo leva sull'urgenza, quando è un'opera che si collega a quella del tunnel del Brennero che ha visto allungarsi i tempi fino ad oltre il 2030. Gli spazi tecnici e temporali ci sono tutti. Ciò che manca è **la volontà politica** (che parte da lontano, dal 2003) e l'umiltà necessaria per voler bene a Trento di fare un passo indietro e provare a trovare la **soluzione migliore in termini di valutazione d'impatto ambientale e sociale**;
 - che la conferma al punto precedente (ovvero al fatto che non c'è quell'urgenza che si vorrebbe far passare a livello d'informazione) è confermata anche dal fatto che **a livello europeo**, proprio in questo periodo, si sta ragionando sugli effetti che ci saranno nei prossimi mesi/anni di politiche espansive che si stanno mettendo in campo. Mi spiego meglio: l'aumento del costo del petrolio e quello del gas naturale ed il peggioramento del cambio euro/dollaro a favore di quest'ultimo stanno aggravando la situazione europea con conseguenti rincari su tutta l'energia elettrica e sui semilavorati e prodotti finiti, sia per ragioni di scarsità endogena che per problemi di reale approvvigionamento.
- Per queste considerazioni, **il pensare ad allungare l'orizzonte temporale del Piano Nazionale di Ripartenza e Resilienza (di qualche anno) o di chiedere l'allungamento dello stesso**, in particolar modo, per un'opera come questa, che già di suo non ha il carattere dell'urgenza, come ho appena spiegato nel punto precedente, sarebbe in linea con le attuali politiche economiche europee.
- Ed ancora una volta, si richiama **l'attenzione sulla volontà politica di fare le cose seriamente.** Abbiamo i nostri rappresentanti europei da coinvolgere e con i quali fare rete;

- che il progetto sia rispettoso della conformazione urbanistica di Trento in quanto non è sufficiente dire, dall'oggi al domani, che ora ci sono i soldi per finanziare l'opera senza però poterla **discutere nel passaggio sul territorio cittadino che così com'è impostato è urbanisticamente sbagliato**. Prima vengono i cittadini e dopo la gloria dei politici e bypassare i legittimi passaggi d'informazione non è assolutamente dignitoso per una politica all'altezza della situazione.

Chiediamo di **avere più tempo (almeno sei mesi)** per poter discutere seriamente su un'opera così grande da stravolgere l'intero assetto della Città dopo due secoli dall'ultima volta che si è fatto qualcosa, quando si spostò il fiume Adige per costruire la ferrovia e la Stazione dove era più opportuno data l'urbanistica dell'epoca.

La **clausola di riservatezza**, contenuta nell'art.8 della Convenzione, sottoscritta il 17 aprile 2018, a firma del dott. Alessandro Andreatta per il comune di Trento, del dott. Ugo Rossi per la Provincia Autonoma di Trento, dell'ing. Maurizio Gentile per Rete Ferroviaria Italiana spa e dell'ing. Ezio Facchin come Commissario Straordinario di Governo per le "Opere di accesso al Tunnel del Brennero", **ha impedito la diffusione delle informazioni ed il coinvolgimento serio dei territori interessati lungo l'asta dell'Adige**.

Per tutto ciò, chiedo di prendere **seriamente** in considerazione le **soluzioni alternative** avanzate da più parti (in testa quella della dx Adige della Rete dei Cittadini) che dimostrano avere **moltissimi punti qualificanti** rispetto all'unica proposta messa in campo oggi dalle RFI, ovvero di:

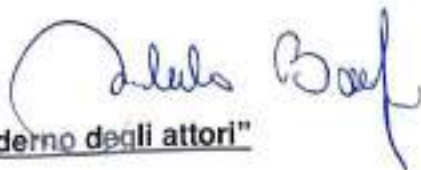
1. non attraversare l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort;
2. non richiedere la demolizione di edifici nel quartiere di S. Martino;
3. non interferire con le aree inquinate da bonificare della ex Sloi e della ex Carbochimica;
4. non mettere a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento;
5. non interferire con la falda del fondovalle dell'Adige;
6. non mettere a rischio in caso di alluvione la zona di Trento;
7. non togliere terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la valle dell'Adige;
8. non creare fasce di rispetto e servitù in area urbana;
9. abbattere l'inquinamento acustico e vibratorio;
10. migliorare la sicurezza dell'attraversamento di merci pericolose;
11. consentire la realizzazione della stazione provvisoria in superficie (non prevista dal progetto messo in campo da RFI) e, quindi, permettere realisticamente di migliorare l'arredo urbano, la ricucitura tra l'Est e l'Ovest e la riqualificazione della parte nord di Trento, in tempi credibili e non troppo lontani;
12. consentire di realizzare i cantieri di scavo in zone distanti dall'abitato.

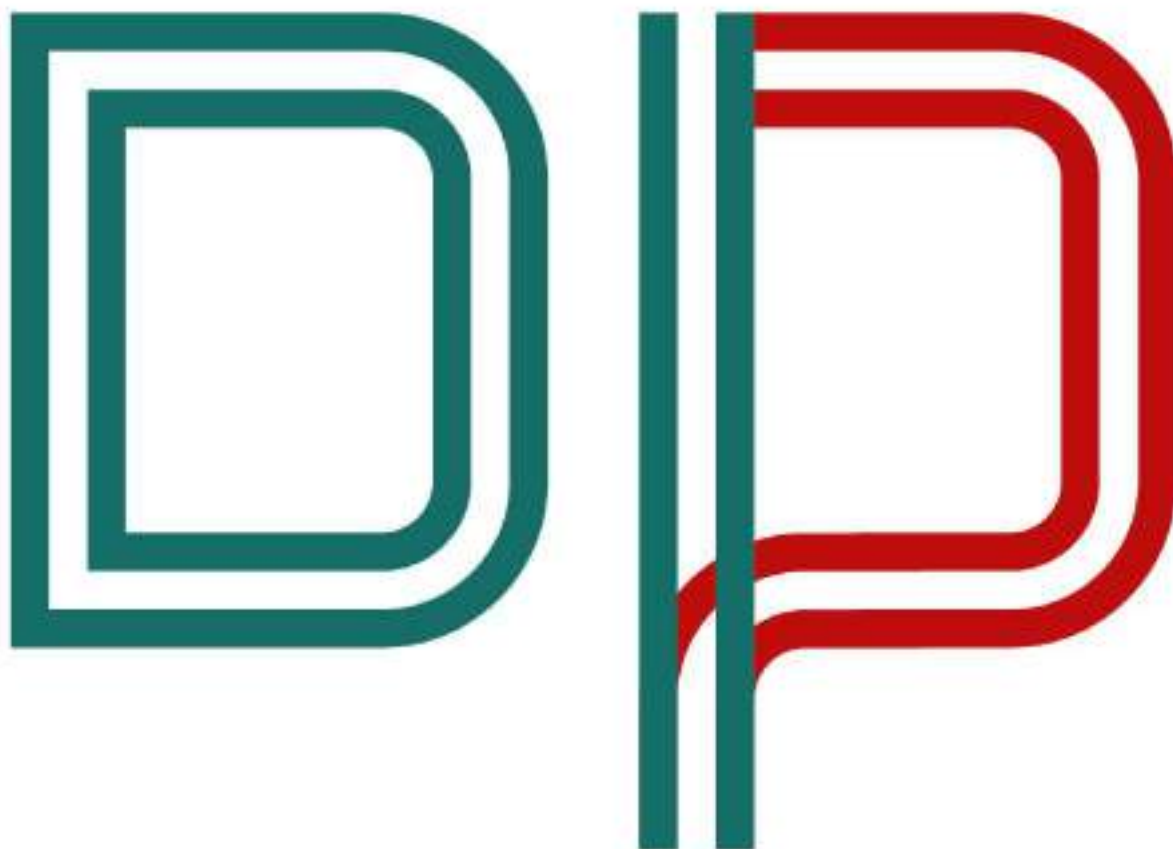
Concludo, dicendo che se non seguiremo il **"buon senso"**, ci allontaneremo ancora di più, (più di quanto già oggi non lo siamo), dal vero ed autentico significato che pretenderebbe esigere la "materializzazione" della nostra **Autonomia Speciale**.

Grazie per l'attenzione,

Michela Bonafini – cittadina del Centro Storico di Trento

con la gentile richiesta di inserire l'intervento nel "Quaderno degli attori"





Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

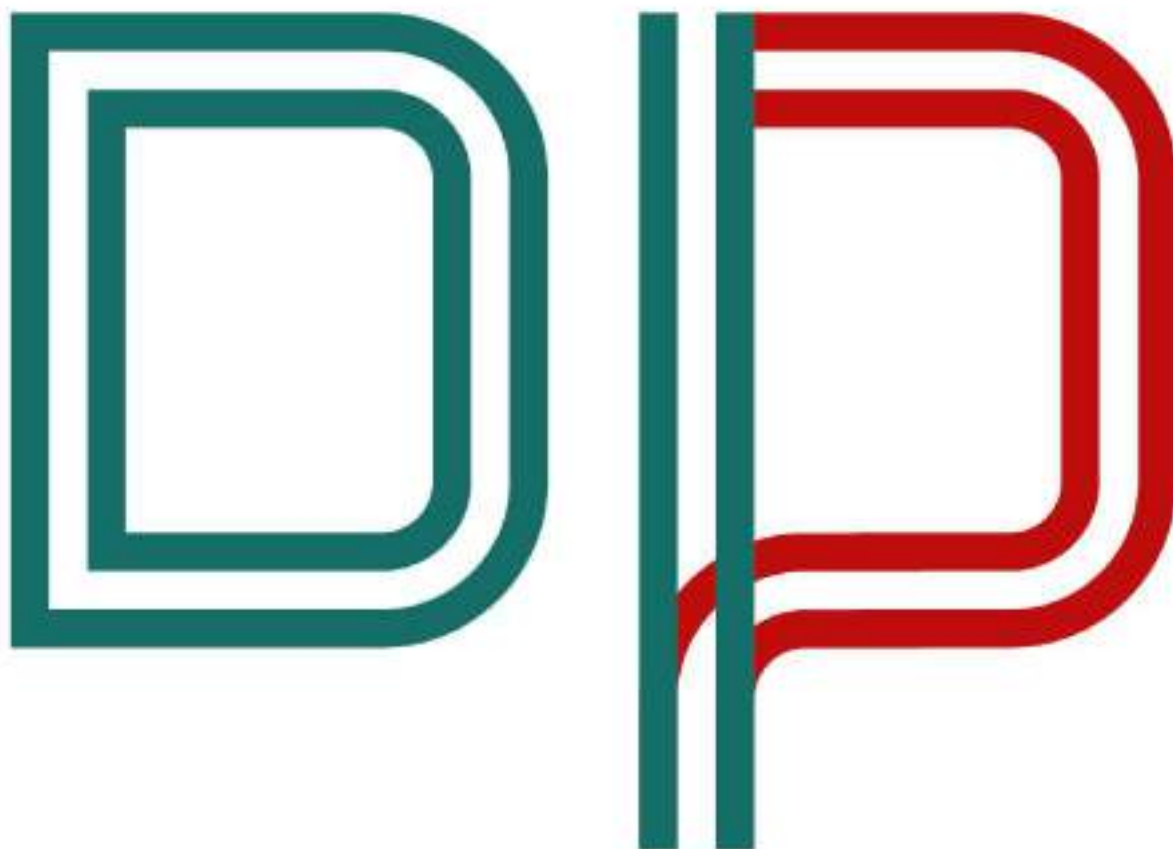
**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Vincenzo Calì

7 dicembre 2021

Trento ferrovie

Le ragioni che giustificano un intervento sulla rete ferroviaria di Trento quale quello prospettato da RFI sono di per sé evidenti, come evidenziato nei pubblici confronti tenutisi nel breve tempo concesso dalla normativa europea per le grandi opere di interesse strategico: fra queste ragioni vanno annoverate il passaggio di traffico da gomma a rotaia e l'abbattimento dell'inquinamento acustico lungo il tratto ferroviario che investe la città. Pur in presenza di notevoli difficoltà dovute ai tempi strettissimi concessi per progettazione, pubblico dibattito e tempi di realizzazione dell'opera, si è potuto evidenziare un punto critico da sottoporre a RFI: quello della prevista uscita dalle gallerie in zona popolosa a Nord di Trento, uscita che è necessario spostare nella zona dell'interporto, con bonifica del tratto inquinato dei terreni ex Sloi e Carbochimica. Una condizione preliminare se si vuole ottenere il consenso all'opera da parte della cittadinanza sarà necessario rendere operativo il combinato disposto che prevede la realizzazione coordinata dell'interramento della ferrovia attuale, la bonifica integrale dei terreni inquinati a nord di Trento, il completamento della rete ferroviaria delle valli trentine facente capo a Trento, la messa in sicurezza dal pericolo di alluvioni. Solo un intervento di questa portata, che compensi Trento per i danni subiti in due secoli per una dissennata politica urbanistica ed industriale, potrà ottenere il consenso popolare: l'alternativa sarebbe quella di rinunciare al ruolo di Trento capitale alpina dello sviluppo sostenibile, di accettare per sempre il distacco della città dal suo fiume, di rinunciare all'interazione virtuosa fra Trento e le valli contermini. Lo sforzo congiunto di Provincia e città di Trento, se sostenuto dalla cittadinanza, è oggi l'unica strada percorribile per ridare vita ad un'autonomia speciale dei territori di cui va perdendosi anche il ricordo.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Italia Nostra
Sezione trentina

14 dicembre 2021



Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Sezione trentina

Trento, 29 novembre 2021

Trento - Interramento ferroviario

Perché la città rischia di perdere il treno

1 PREMESSA

La città di Trento ha avuto almeno tre decenni per affrontare il problema dell'interramento ferroviario e studiare la soluzione migliore, non solo infrastrutturale ma soprattutto urbanistica. Dopo un decennio di superficiale scetticismo, nel 2001, tra lo stupore generale, Joan Busquets impennò il PRG di Trento sull'interramento della ferrovia. In seguito, tuttavia, nulla è stato fatto per dar corso a quella previsione. Anzi, nel 2015 il nuovo Consiglio comunale si apprestava a cancellare dal piano regolatore l'interramento, ritenuto inattuabile. Nuovamente, con generale sorpresa, nel gennaio 2017 RFI annunciava il *by-pass* di Trento in galleria da Acquaviva a Roncafort (2 mld €). *"Importante - disse il commissario del Governo, ing. Facchin - è che ci sia una dialettica con i territori e che arrivino proposte migliorative per ogni lotto. Non si dia nulla per scontato e deciso."* Ma dal Comune non arrivò nessuna proposta: la variante del PRG approvata nel 2019 ha semplicemente mantenuto la previsione del 2001 – che non teneva conto del *by-pass* – in attesa che RFI completasse il progetto ferroviario secondo le proprie convenienze tecnico-economiche. E adesso che RFI ha finalmente reso note le sue intenzioni, cosa intende fare la città, nel poco tempo che rimane?

2 IL PROGETTO RFI

Non si può dire che la dialettica auspicata dall'ing. Facchin si sia sviluppata molto nei successivi quattro anni: il progetto ferroviario è rimasto avvolto nel più stretto riserbo finché RFI ha dovuto renderlo pubblico per la valutazione d'impatto ambientale. Quella depositata non è un'ipotesi di massima aperta a proposte migliorative, ma un'impressionante mole di documenti minuziosamente e definitivamente dettagliati, dalla cui faticosa lettura s'apprende – com'era immaginabile – che il progetto ferroviario non tiene in alcun conto gli aspetti urbanistici generali. Altri avrebbero dovuto farsene tempestivamente carico, e adesso la città è costretta a rincorrere RFI proprio quando incombono le scadenze del PNRR.

2.1 Il *by-pass* per le merci

Che le Ferrovie dello Stato intendessero realizzare un tunnel sotto la collina est per il passaggio delle merci era noto già prima che Busquets pianificasse l'interramento prevedendo, invece, il passaggio delle merci lungo l'attuale tracciato. La precedente ipotesi in destra Adige era stata abbandonata, sia per l'opposizione dei coltivatori della Rotaliana (i soli ad aver preso subito sul serio il quadruplicamento), sia per i problemi idrogeologici. Scavare un tunnel ferroviario di 12 km – anche se con sezioni molto inferiori a quelle autostradali – è sempre un'opera complessa e problematica, da affrontare con le dovute precauzioni. Tuttavia, non realizzare il *by-pass* significherebbe condannare definitivamente la città a essere attraversata dal passaggio di quelle merci che tutti – teoricamente – vorrebbero spostare "dalla gomma al ferro", con una frequenza e una velocità incompatibili con la vita cittadina.

Il sacrificio di alcuni edifici che non rivestono particolare rilevanza è un costo di cui la collettività, a fronte dell'interesse pubblico di quest'opera, dovrà farsi pienamente carico per non penalizzare le proprietà coinvolte, ma che forse si sarebbe potuto ridurre se alcune scelte fossero state prese più tempestivamente. Le demolizioni previste offrono comunque l'opportunità di riqualificare il tratto iniziale di Via Brennero, oggi edificato in modo incongruo rispetto alla sua rilevanza urbana.

Rischi idrogeologici e disagi per i cantieri non vanno sottovalutati, ma il vero problema del *by-pass* proposto è che protegge dal flusso delle merci solo la zona sud e quella centrale, lambite quasi tangenzialmente dai binari attuali, ma sacrifica ulteriormente la parte nord, già oggi tagliata nel mezzo dai due binari della ferrovia del Brennero e da quello della Trento-Malè.

2.2 L'interramento della ferrovia

L'interramento della ferrovia nella parte centrale della città, da Palazzo delle Albere al Ponte Martiri di Nassirya, apre uno scenario urbanistico che il Comune può elaborare in sostanziale autonomia da RFI. Lo spostamento dei due binari sotto il terreno consentirà alla città di cogliere alcuni obiettivi di straordinaria importanza, che però richiedono, fin d'ora, una coraggiosa e lungimirante pianificazione.

Il primo importante effetto dell'eliminazione della barriera ferroviaria potrebbe essere la rinascita del margine orientale della città storica, strettamente legata alla riconnessione tra le parti a nord e a sud, oggi costrette a utilizzare in prevalenza l'impervio passaggio a est, attraverso la stretta di Via dei Ventuno.

Il *boulevard* che dovrebbe prendere il posto della ferrovia offre opportunità straordinarie sul piano del risanamento infrastrutturale, della collocazione di attività e servizi integrati e accessibili e della definizione della forma urbana a partire dallo spazio pubblico.

Questa fondamentale riorganizzazione urbanistica non richiede specifici accordi con RFI, poiché ricade in massima parte nelle competenze di Comune e Provincia. Richiede però l'immediato avvio di un processo di elaborazione progettuale in grado di definire un obiettivo urbanistico riconoscibile e all'altezza di un'occasione che non è retorico definire "storica". Di fronte a questa profonda trasformazione non bastano vacui slogan come "l'affaccio sul fiume" o ingenui *rendering* di giardinetti con aiuole erbose e piste ciclabili: serve una definizione del futuro assetto urbano che garantisca il netto prevalere dei benefici sugli inevitabili disagi.

2.3 Trento nord

Il più grave problema urbanistico del progetto RFI sono i sei binari che a partire dal ponte Martiri di Nassirya attraverseranno nel mezzo tutta la parte terziaria della città: due binari per le merci più due per i passeggeri in una trincea a cielo aperto larga 30 metri, affiancata dai due binari in superficie della Trento – Malè, per complessivi 40 metri.

In questa fascia confluiranno tutte le linee e si concentrerà quindi tutto il traffico ferroviario previsto: 220 treni merci giornalieri (lungi fino a 1 km), 40 treni passeggeri e il traffico locale. Un treno ogni cinque minuti nell'arco delle 24 ore. Difficile prevedere il livello di rumore generato dal loro passaggio, ma il disagio acustico non è certo il solo problema, e probabilmente neppure il più grave.

Non va sottovalutato neppure il danno estetico che Trento subirà: gli attuali tre binari in rilevato si possono considerare un grazioso paesaggio se confrontati con il disordinato insieme di massicce opere di calcestruzzo su quote diverse, cui si aggiungono le opere accessorie, dalle barriere di protezione idraulica agli armamenti elettrici. Si fanno altisonanti dichiarazioni sul valore del paesaggio: chi mai vorrebbe vedere un simile scenario sotto la propria finestra, per quanto ben insonorizzata?

Il danno peggiore, tuttavia, è di carattere infrastrutturale: il progetto RFI non prevede (e difficilmente consente) collegamenti trasversali tra Via del Brennero e Via Maccani, condannando definitivamente la parte nord di Trento a rimanere spaccata in due dalla ferrovia. Dicotomia forse accettabile mezzo secolo fa, quando via Maccani aveva un ruolo meramente logistico, ma inammissibile ora che quelle funzioni sono migrate all'interporto mentre la crescita terziaria e la lotta al consumo di suolo impongono di recuperare ogni ettaro di suolo già urbanizzato per costruire una parte di città vivibile e vitale.

Recupero che il progetto RFI compromette irreversibilmente, con un danno per la città difficilmente calcolabile, ma certo incomparabilmente maggiore del costo aggiuntivo per la prosecuzione dell'interramento fino alla tangenziale.

Confidando che Comune e Provincia riescano a tutelare il futuro del proprio territorio, vi è anche qui l'urgente necessità di elaborare un piano urbanistico in grado di cogliere al meglio la straordinaria opportunità data dalla riconnessione dei due sistemi urbani cresciuti sugli assi di Via Brennero e Via Maccani, dalla realizzazione della futura "linea forte" del trasporto collettivo e dalla riqualificazione degli svincoli della tangenziale.

3 BREVE NOTA SUI MARGINI URBANI

In biologia, un tessuto non irrorato adeguatamente dalla circolazione sanguigna è condannato alla necrosi. Nelle città, una simile degenerazione colpisce i tessuti urbani non adeguatamente alimentati dai flussi indotti dalle sue attività e dai suoi servizi. Le parti più esposte a questo destino si trovano ai bordi estremi della struttura urbana, dove crescono, come metastasi attestate sulle principali infrastrutture, solo complessi monofunzionali circondati da parcheggi. Danni anche più gravi alla vita urbana sono arrecati dalle barriere interne che tagliano le maglie della rete viaria trasformando le strade cittadine in vicoli ciechi, privando i tessuti urbani di ogni linfa vitale, condannandoli, nel migliore dei casi, a una stentata sopravvivenza.

Le massicciate ferroviarie sono certamente tra le barriere urbane più nocive, le ferrovie in trincea sono forse anche peggiori. In ogni caso, la presenza di una barriera ferroviaria interna alla città costituisce un gravissimo handicap, sottovalutato nella pianificazione del quartiere alle Albere dove ha certamente contribuito al suo insuccesso, nonostante i numerosi sottopassi previsti.

Ci auguriamo che quella infelice esperienza sia di lezione e d'ammonimento, e induca la cittadinanza e il governo della città a reagire rapidamente ed energicamente per evitare che il futuro di Trento venga gravemente e irreversibilmente compromesso da un progetto infrastrutturale privo della necessaria visione urbanistica.

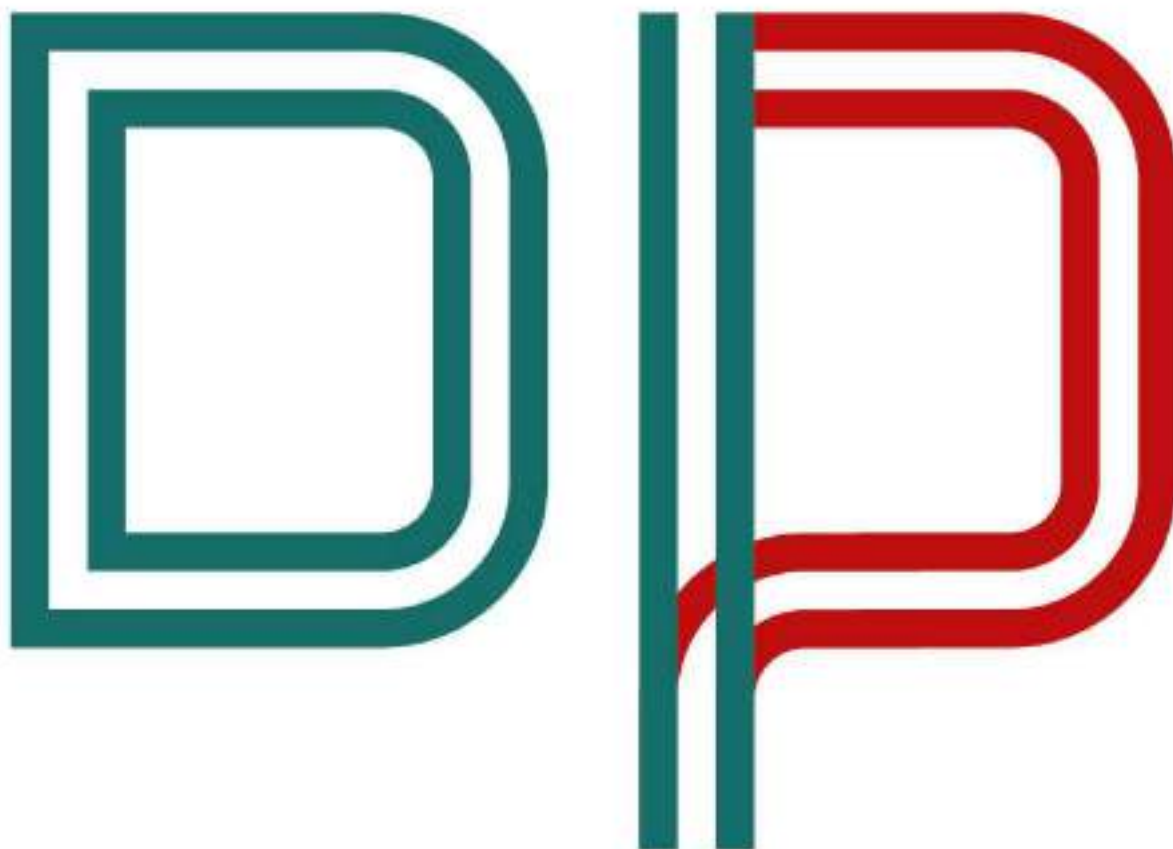
4 CONCLUSIONI

Italia Nostra chiede dunque che:

- l'interramento della ferrovia (binari merci e passeggeri) sia prolungato sino alla tangenziale;
- si realizzi contestualmente la bonifica dei siti inquinati attraversati dalla ferrovia;
- si predisponga un piano per il recupero del sedime ferroviario e dei terreni adiacenti con l'obiettivo di
 - ricucire le parti est e ovest di Trento nord;
 - riannodare la rete viaria cittadina integrandovi la "linea forte" del trasporto collettivo e i principali servizi urbani (che potrebbero trovare qui la collocazione più adatta);
 - riorganizzare e riqualificare il lato ovest della città storica affacciato sul nuovo *boulevard*.

Consapevole del grande sforzo tecnico ed economico richiesto, Italia Nostra esorta cittadini e istituzioni ad adottare tempestivamente tutte le iniziative necessarie per non vanificare questa irripetibile opportunità.

Il Consiglio direttivo



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Clara Lunardelli
Mattarello Attiva

14 dicembre 2021

Mattarello - Trento, 14 dicembre 2021

Alla cortese attenzione del Coordinatore del Dibattito Pubblico sulla Circonvallazione ferroviaria di Trento, Andrea Pillon.

Buongiorno.

In seguito alla lettura del Dossier messo a disposizione da RFI/ITALFERR, riporto qui di seguito alcune osservazioni e richieste.

FASE PRELIMINARE DI INDAGINE (TRIVELLA/E). PRODROMI?

Dal disagio e dalle limitazioni procurati dalla presenza della trivella e dalle forze dell'ordine in località I Grezzi di Mattarello non vorremmo dover arguire quali saranno le condizioni di vita alle quali per qualche anno potremmo essere sottoposti.

- 1) A tal proposito chiedo quale forma di risarcimento è prevista per tutti coloro che si troveranno a convivere con le attività del cantiere sud, e con i presidi ad esso connessi, che porteranno sicuramente ulteriori e più grandi problemi a quelli registrati in questi giorni per la presenza della trivella, collocata a ridosso dell'unica strada di collegamento con il paese (strada consortile, recentemente asfaltata a spese dei residenti): limitazioni della libertà di movimento e di manifestare pacificamente, richiesta di documenti, persone a cui è stato impedito il transito e il passaggio anche a piedi, residenti compresi; deviazione della viabilità su altre strade sterrate, forze dell'ordine che non si identificano, ecc.

OSSERVAZIONI SUL DOSSIER, CAPITOLO 1.7: IMPATTI

“Territorio - Suolo e sottosuolo” - Pag 49

Un aspetto che sarà di fondamentale importanza per gli ettari di campagne espropriati:

“La realizzazione dell’opera comporta un consumo di suolo agricolo importante. La parte più consistente si trova nel tratto in località Acquaviva ed è costituita da colture di pregio che verrà però mitigato mediante il ripristino delle aree occupate dai cantieri.”

“...preparazione del suolo che consiste nella rimozione della copertura vegetale con lo scoticamento dello strato di terreno superficiale: l’impatto legato all’asportazione di terreno in fase di cantierizzazione verrà bilanciato al termine delle attività di realizzazione con la restituzione dello spessore di terreno asportato nelle aree non occupate dalle strutture superficiali.”

- 2) Difficile immaginare un ripristino dei terreni coinvolti dalla cantierizzazione e dai lavori nel loro complesso. La pedologia (scienza che studia il suolo) indica come esso non sia materia inerte e disponibile a piacere, tutt'altro, è invece reattivo, vivente, dinamico nei suoi elementi fisici e biologici, presenti in un dato equilibrio/mix. La sua alterazione porta ad irrimediabili conseguenze, specie per quanto riguarda la specificità di un territorio in grado di offrire qualità alle coltivazioni/vigneti che ospita da decenni. Difficile quindi considerare adeguato il termine “mitigato”. Qui temo non possa esserci alcuna garanzia per i terreni coinvolti.

“Acque” - Pag 50

È tremendamente preoccupante ciò che si legge in questo capitolo:

“L’Effetto derivante dalla realizzazione delle opere di scavo e realizzazione di opere in sotterraneo, in termini di modifica della circolazione idrica, dovrà essere verificato attraverso una costante attività di monitoraggio durante le attività di cantiere.”

“...precauzioni, come la presenza di pronto intervento contenenti materiale idoneo per assorbire l’eventuale sversamento, vasche di contenimento nei punti di manutenzione dei mezzi e il rifornimento con mezzi idonei. In ogni caso l’eventuale contaminazione dovuta dalle falde sotterranee sarà oggetto di monitoraggio.”

“Il tracciato ricade...a pericolosità fluviale media ed elevata nel tratto in prossimità di Mattarello. Le opere di progetto in ogni caso non aumentano l’estensione delle aree di esondazione e di conseguenza non aumentano il rischio idraulico.”

“La soluzione di progetto prevede un parziale riassetto dei canali artificiali interessati adeguandoli al nuovo assetto del deflusso superficiale....”

- 3) Sotto la denominazione “Acque” si raccolgono informazioni generiche relative a questo elemento, non distinguendo le differenze insite nelle varie forme con cui esso interseca ripetutamente i luoghi interessati dall’opera e/o è loro prossimo: falde acquifere, sorgenti sotterranee e in superficie, ristagni, torrenti, rii, ecc. Anche nella descrizione degli accorgimenti necessari ad affrontare gli imprevisti (termine piuttosto ottimista) si resta sconcertati.

Siamo nel campo delle verifiche a venire, ossia delle probabilità, il che varia anche il grado di rischio che, a seconda, viene definito basso, medio, ecc. Il rischio c’è, non è escluso.

Il termine monitoraggio, poi, sta ad indicare l’osservazione costante di un evento/situazione in mutamento, in dinamismo. Come può essere rassicurante questa genericità rispetto agli strumenti utilizzati, non menzionati nello specifico?

- 4) Tutto qui? Mi permetto di ricordare ai non testimoni la situazione avendola vissuta e vivendola (perché attuale) in prima persona. Abito in località I Grezzi, eventuale futuro cantiere dell’opera che vedrà l’esproprio di molti ettari di campagna coltivata.

Il 29 ottobre 2018, dopo anni di secca, il Rio Stanghet (uno dei due torrenti presenti nella località e che verrà intersecato dalla galleria) ha portato a valle tonnellate di materiale disseminando la ex statale 12, ora via Nazionale, di fango, sassi (anche di grandi dimensioni) e detriti. Nel passaggio vicino alla mia abitazione ha raggiunto il limite degli alti argini, facendo tremare l’intero casolare. Contemporaneamente, l’altro Rio (Scanuppia) che si sviluppa (a poche centinaia di metri) sul versante sud della stessa località ha tracimato portando fango dentro le abitazioni di più case. Il materiale scende dal monte Vigolana, sismicamente attivo e franoso.

L’intera località è stata evacuata inclusa l’attività dell’Hotel Karinhall. Dopo dieci giorni si è potuti rientrare nelle nostre abitazioni. La situazione resta precaria nonostante gli interventi – in parte ancora in corso – del Servizio bacini montani della Provincia autonoma di Trento, tanto che ad ogni pioggia medio-intensa vengono monitorati (termine a voi caro, ma per nulla rassicurante, come dicevo) da Vigili del Fuoco e ingegneri della PaT. Le colate si sono infatti ripetute anche quest’anno, portando il materiale nuovamente a scaricarsi sulla via Nazionale. A poche centinaia di metri a monte della nostra località sono presenti tonnellate di materiale sassoso pronto a scendere lungo il Rio alla prima pioggia intensa. Siamo dunque in un costante stato di precarietà.

Qui di seguito le immagini della colata di fango sulla ex statale 12 e dei depositi di materiale poco sopra località I Grezzi di Mattarello.





- 5) Chiedo - anche alla luce di queste immagini - come possa essere dirsi sicuro un intervento così impattante dentro un territorio la cui fragilità, fattore di rischio e presenza d'acqua sono evidenti. Aggiungo, a conferma, la presenza a pochissimi metri dalla mia abitazione di più sorgenti spontanee e di palude con diffuse sorgive polle d'acqua. Chiedo inoltre in che modo è previsto che la presenza della galleria possa interferire non solo in fase di costruzione, ma anche una volta realizzata, con questi franamenti e in che modo si intenda intervenire/intersecare il Rio Stanghet (ci si augura non intubando il torrente, opzione ormai riconosciuta come pericolosa, dannosa e controproducente). Infatti - sempre in modo generico - si parla di riassetto (dobbiamo intendere "deviazione"?).

"Aria e clima - Rumore e vibrazioni - Paesaggio e Patrimonio culturale"

Qui si dice che già Trento supera i livelli normativi di inquinamento, quindi dovremmo essere abituati, riporto però anche il significativo passaggio della richiesta di deroga per i rumori:

"In relazione alle emissioni di inquinanti gassosi NO₂, già allo stato attuale per via del traffico urbano, sono presenti superamenti al limite normativo; pertanto, è stato previsto un piano di monitoraggio e controllo atto a verificare, in fase di realizzazione dell'opera, l'effettivo superamento dei livelli stimati, così da poter prontamente prevedere eventuali misure/interventi mitigativi."

"...si rende necessario ricorrere alla deroga ai valori limite dettati dal DPCM 14.12.1997, per tutta la durata delle lavorazioni specifiche previste nella relativa area di cantiere, e al monitoraggio fonometrico....principalmente in periodo notturno....perciò sarà effettuata una campagna di monitoraggio, sia per monitorare gli effetti sulle persone che sugli edifici."

- 6) Anche qui: monitoraggio. E ci mancherebbe altro! Per la località I Grezzi, chiedo quali saranno gli interventi relativi alle polveri prodotte dai 270 viaggi al giorno in entrata e uscita dalla galleria e che

raggiungeranno tutte le abitazioni della località trasportate dalla presenza pressoché quotidiana del vento "Ora del Garda". Chiedo anche quali saranno gli accorgimenti per attutire i rumori al passaggio dei treni ad alta capacità (già attualmente piuttosto amplificati) e quelli utilizzati per monitorare gli effetti delle vibrazioni sulle persone?

"Date queste considerazioni, si può affermare che il rischio di alterazioni dei sistemi paesaggistici connessi alla presenza dei cantieri è da considerarsi sostanzialmente basso. Per quanto riguarda la frammentazione del paesaggio con sottrazione di suolo in fase di realizzazione, l'impatto è da identificarsi nella localizzazione delle aree di cantiere e nelle lavorazioni previste, come le operazioni di scavo e di potenziale modifica morfologica. È da sottolineare che la maggior parte delle aree dei cantieri verranno ripristinate allo stato precedente ad eccezione di quelle occupate dalle installazioni permanenti."

E poi:

"...si ritiene ragionevole, pertanto, che il paesaggio sia in grado di assorbire senza grossi disturbi anche l'inserimento della nuova infrastruttura."

Il paesaggio rappresenta un prolungamento dello sguardo sul mondo, è ciò che ci accoglie e accompagna, magari per una vita intera, come accade per gli anziani che vivono a Mattarello sud, luogo a carattere rurale e che verrà stravolto dai lavori. Uno squarcio al paesaggio è uno squarcio alla persona. Ormai ovunque guardiamo vediamo un paesaggio del tutto innaturale, una antropizzazione che non può continuare ad essere illimitata. Il paesaggio è una fonte di benessere per ciascuno, per questo va difeso.

CONCLUSIONI

In queste considerazioni ho mantenuto il focus sul cantiere di Mattarello. Lascio a chi conosce meglio il restante territorio interessato dall'opera, con le sue caratteristiche/problematiche le osservazioni del caso. Resto consapevole comunque dei grandi problemi e pericoli che la realizzazione del bypass ferroviario porterà in tutto il suo percorso e in particolare anche a Trento centro-nord, emersi in ogni incontro avuto finora.

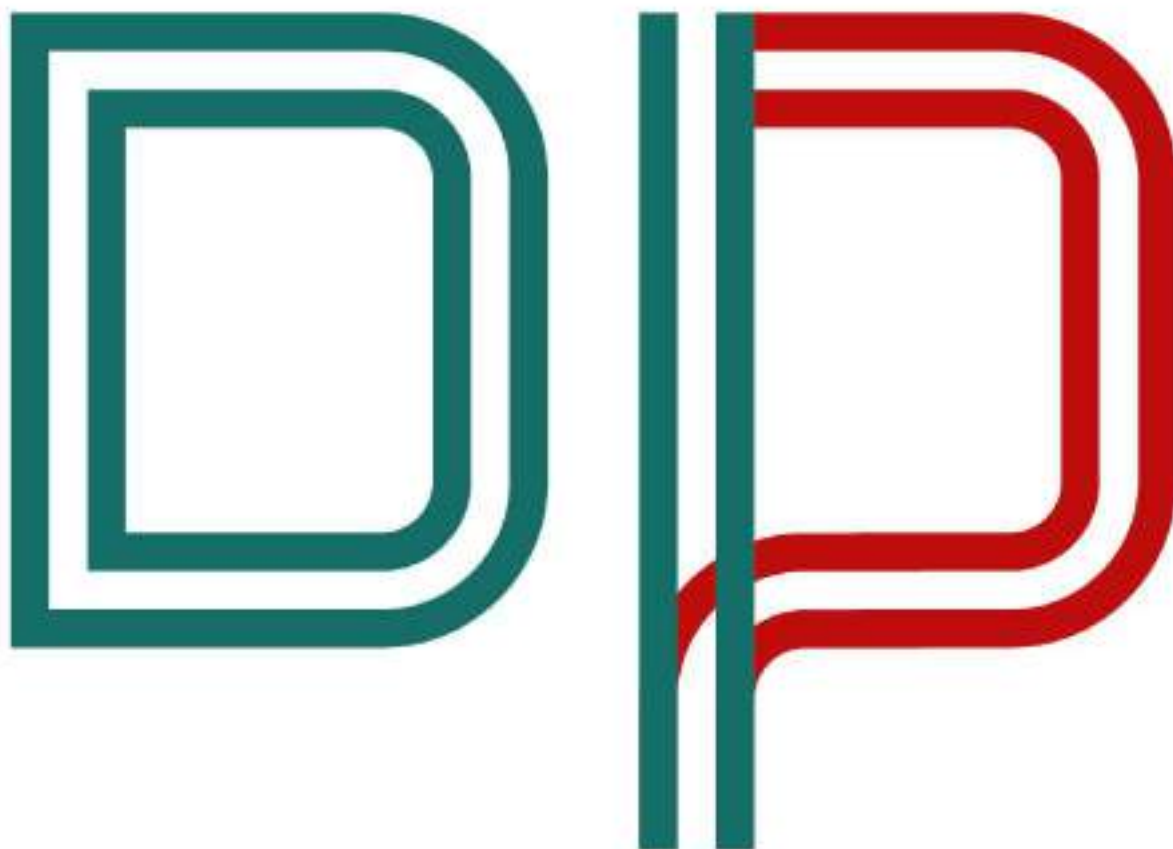
Non si deve mai perdere di vista che ciascun aspetto considerato nel Dossier, al capitolo "Impatti" va moltiplicato per tutto il lungo tempo di esecuzione dell'opera. Non c'è niente di passeggero qui. Per questo noi riteniamo che la Circonvallazione ferroviaria di Trento sia un sacrificio richiesto a tutti i cittadini del capoluogo e dei suoi sobborghi, ai quali non è stata data parola in merito; che la sua realizzazione sia estremamente dannosa per le persone e per l'ambiente in cui si inserisce; che sia anacronistica perché non tiene in considerazione il livello di inquinamento e di stress raggiunto dal pianeta (nessun luogo è un'isola).

Riteniamo inoltre che lo "iato politico" prodotto dai nostri amministratori con questa decisione (non condivisa/partecipata con la comunità trentina) stia creando una insanabile frattura nel patto di fiducia tra Istituzioni, democrazia e cittadini. Questo è una conseguenza gravissima!

Riteniamo infine che lo strumento del Dibattito pubblico sia insufficiente, tardivo e non rappresenti per i cittadini una reale possibilità di interazione con le Istituzioni e con i referenti dell'opera. Come mostrato dagli incontri pubblici che lo hanno preceduto e dai primi appuntamenti già tenutisi sul territorio.

Cordiali saluti.

Clara Lunardelli per Mattarello Attiva



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Gianna Frizzera

Presidente della Circoscrizione di
Gardolo

14 dicembre 2021

Buonasera a tutti,

sono Gianna Frizzera, Presidente della Circoscrizione di Gardolo nonché residente del quartiere di Roncafort.

Come Presidente di Circoscrizione sono a conoscenza del progetto di *bypass* ferroviario dallo scorso mese di giugno, quando il Comune di Trento ha convocato tutti i Presidenti presso Trento-lab per mostrare, anche se in maniera superficiale in quanto il progetto non era ancora ben conosciuto, i tratti salienti dell'opera.

Da quel momento in poi, si sono succeduti diversi momenti pubblici utili ad informare i cittadini sull'opera che verrà realizzata nei prossimi anni e ad approfondire l'impatto dell'opera sulla città.

Il Consiglio circoscrizionale di Gardolo, nella sua riunione dello scorso settembre e nel documento del 4 dicembre che accompagnava la convocazione dell'assemblea pubblica, ha esposto le proprie idee e le proprie richieste. Prima della lettura integrale della delibera n. 61 del 16/09/2021, consentitemi ancora qualche considerazione preliminare:

- Esiste un unico progetto in fase avanzata di valutazione ed è quello in sinistra Adige. Auspichiamo che questa fase del Dibattito Pubblico non si riveli solo un esercizio formale, ma che committente e progettisti sappiano cogliere le preoccupazioni e le sollecitazioni che vengono dai territori;
- Facciamo fatica ad intravedere dei miglioramenti nella situazione ex-post per la nostra Circoscrizione e in particolare per il quartiere di Roncafort e la zona di Maso Rossi. I disagi per i cantieri si possono sopportare se vi è una prospettiva di incremento della qualità di vita.
- Le barriere antirumore o eventuali gallerie artificiali rischiano di peggiorare l'attuale suddivisione fra la zona ad est e la zona ad ovest dei binari;
- A progetto svelato, dovrebbe decadere l'eventuale clausola di riservatezza sui contenuti dei vari protocolli fra Pat, Comune e Rfi e credo sia di interesse pubblico conoscerne in dettaglio i contenuti.

Documento ai sensi dell'art. 27 lettera c) del Regolamento del Decentramento

LA CITTA' CONSOLIDATA NON INIZIA ALL'EX SCALO FILZI

I temi della viabilità, della mobilità, del trasporto di persone e merci, pubblico e privato, sono stati da subito all'attenzione di questo Consiglio che ha approvato diversi documenti ed ha approfondito aspetti specifici attraverso l'incontro con tecnici ed assessori del Comune di Trento.

La Circoscrizione Centro Storico ha recentemente approvato un corposo ed articolato documento che ben ricostruisce la storia e l'evoluzione delle varie ipotesi di circonvallazione ferroviaria della città di Trento che si sono succedute negli ultimi vent'anni. Di quel documento, che diamo per conosciuto da parte della Giunta e del Consiglio Comunale, condividiamo molti dei dubbi e delle preoccupazioni espresse.

Oltre che i binari di "attraversamento", ricordiamo che il nostro territorio ospita, per scelte non sempre condivise e con contropartite promesse ma non sempre mantenute, importanti servizi intermodali e interportuali. In particolare, il trasferimento dello scalo ferroviario in prossimità dell'interporto, ha consentito lo sviluppo del servizio Ro.La (Rollende Landstrasse, "Autostrada Viaggiante") che consente di caricare su un convoglio ferroviario 20-22 TIR completi di motrice, assicurando all'autista la possibilità di viaggiare in carrozza passeggeri al seguito del proprio veicolo (da qui la definizione di "servizio intermodale accompagnato").

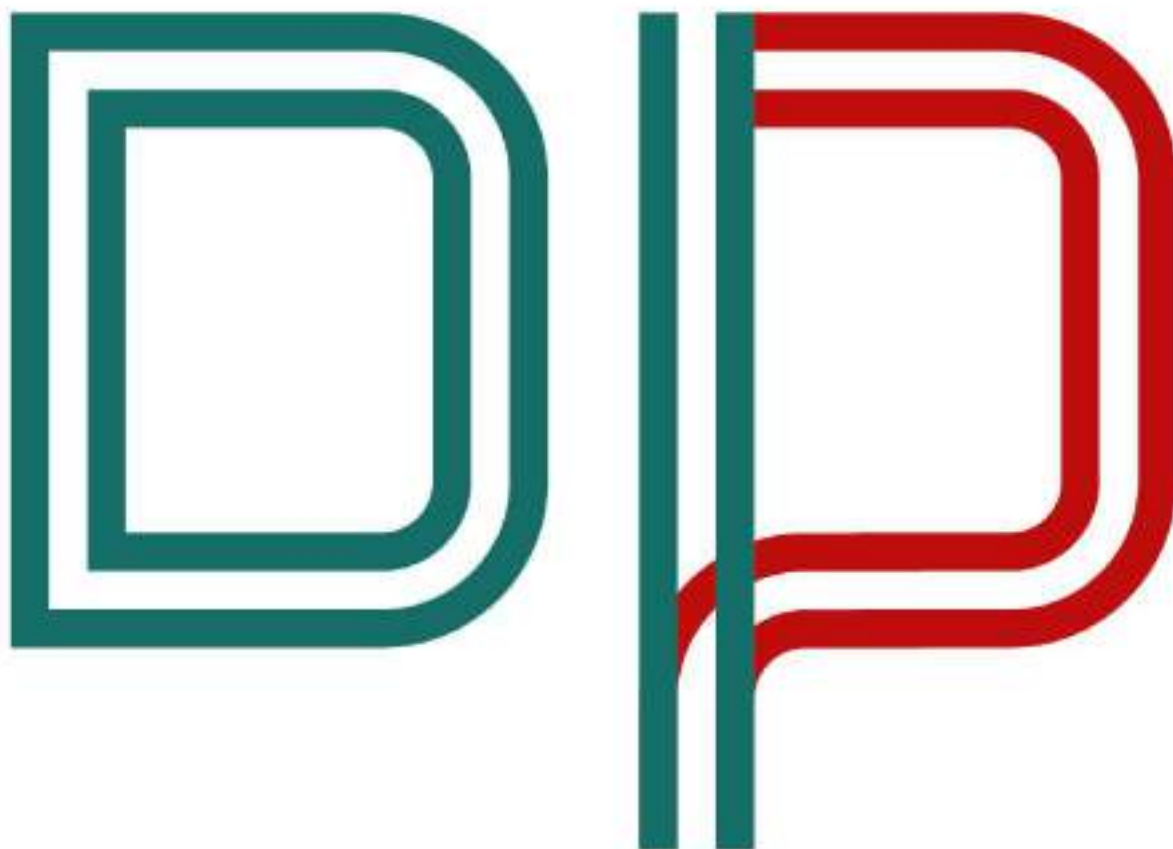
Il previsto ammodernamento dell'Interporto di Trento, il dimezzamento della durata delle operazioni di carico e scarico e – in prospettiva – il completamento del corridoio Scandinavia Mediterraneo, renderanno la piattaforma economicamente attrattiva per un maggior numero di imprese del settore con un prevedibile incremento dei convogli merci.

Alla luce di queste considerazioni vogliamo portare all'attenzione della Giunta e del Consiglio comunale le nostre considerazioni e le nostre richieste.

Non siamo in grado e non ci permettiamo di valutare tecnicamente le varie ipotesi progettuali: destra o sinistra Adige per noi pari sono. Diciamo solo forte e chiaro che la soluzione sulla quale si sta lavorando – interrimento dei binari in galleria a partire dall'ex scalo Filzi e uscita a Mattarello - non ci soddisfa assolutamente. Se questa diventasse l'ipotesi progettuale definitiva, chiediamo che venga prolungato l'interrimento dei binari verso nord almeno fino all'attuale scalo ferroviario a nord dell'abitato di Roncafort e parallelo alla via Bepi Todesca. Solo così si potrà parlare – senza mentire, sapendo di mentire - di circonvallazione o bypass della città di Trento. Città di Trento che non inizia in via Brennero all'altezza dell'ex scalo Filzi.

Infine la presenza dello scalo e dei servizi interportuali e intermodali impone, nella prospettiva di un incremento del traffico ferroviario e dei servizi connessi, la soluzione dell'annoso problema dell'inquinamento acustico, ambientale e luminoso che da lungo tempo stanno sopportando i residenti di Maso Rossi lungo la via Bepi Todesca.

Auspichiamo che Giunta e Consiglio comunale tengano conto, nelle sedi di confronto e nei tavoli di lavoro con Provincia e Rfi, delle richieste sopra motivate e che adeguino di conseguenza eventuali espressioni di parere o stesure di protocolli d'intesa.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Walter Lenzi

14 dicembre 2021

PROGETTO DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

Dibattito pubblico, Gardolo 14 dicembre 2021

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Queste osservazioni hanno lo scopo di porre " al centro " un sobborgo, quello di Gardolo, che nella prospettiva indicata per la circonvallazione ferroviaria rischia di vedere acuite antiche fratture urbanistiche che producono limitazioni comunicative, sociali e di relazione. Ma i limiti non sono mai invalicabili se si ha il coraggio di approcciarsi alla complessità di una grande opera quale è quella della circonvallazione ferroviaria con un atteggiamento fortemente vigile, ma al contempo costruttivo e non preconcepito.

L'occasione di un poderoso e non ripetibile investimento può essere quindi colta provando a dare sostanza a una **suggerzione urbanistica, forse un sogno**, di un sobborgo che da molti anni auspica la riduzione dell'esistente separazione tra est e ovest con un intervento tecnicamente lungimirante ma ancor più importante come elemento di unione tra le due realtà abitative di Canova e Roncafort.

Non si intende mercanteggiare un risarcimento per Gardolo, ma sfidare i soggetti locali e nazionali in campo ad un respiro urbanistico tanto utile quanto ambizioso.

Come indicato nella Relazione di Sostenibilità di RFI che accompagna questo progetto è previsto che le potenzialità correlate alla Circonvallazione di Trento debbano generare un'opportunità per abilitare un nuovo scenario di rigenerazione urbana e dell'assetto territoriale, anche in virtù della sinergia con altri interventi programmati a livello locale.

La collaborazione tra PAT e Comune con RFI prevede l'integrazione del progetto della circonvallazione ferroviaria con altri interventi infrastrutturali tali da far presagire di andare nella direzione di allargare il perimetro della città e dunque della cittadinanza: il progetto NORDUS; l'interramento della linea esistente nel tratto del centro cittadino e la relativa riqualificazione urbana della città interessata dall'attuale ferrovia; il miglioramento del servizio del trasporto pubblico. Riteniamo che tali interventi costituiscano segnali concreti per uno sviluppo sostenibile della città di Trento.

In particolare sarà fondamentale per Gardolo che da questi interventi infrastrutturali non venga esclusa la realizzazione di una linea tramviaria che colleghi, passando su via Bolzano e via Brennero, la località di Spini con Piazza Dante. A tale scopo sarà necessario prevedere il declassamento e la conseguente riconfigurazione di via Bolzano con caratteristiche fortemente urbane, prevalentemente dedicata alla mobilità leggera e collettiva.

Riteniamo che tale processo possa andare nella direzione delle tanto attese richieste di ricucitura dei territori posti a est e a ovest di via Bolzano che si trovano espresse in atti ufficiali della Circoscrizione (documento del 28 luglio 2009) come del Consiglio comunale (del.n.16 del 12 gennaio 2010), da più di un decennio.

Come ha ricordato di recente anche il Sindaco in occasione della presentazione del Documento unico di Programmazione 2022-24, il progetto integrato della circonvallazione ferroviaria deve risultare un'opportunità e una possibilità di produrre anche valore sociale sul territorio citando Gardolo quale riferimento preciso.

Tuttavia, come evidenziato da più Consigli Circostrizionali della città, da associazioni e gruppi di cittadini, la realizzazione di questo progetto integrato non ha mancato di provocare perplessità, dubbi e a volte critiche severe.

In particolare le perplessità e le critiche hanno riguardato le aree agricole poste a sud dell'abitato di Mattarello, le possibili problematiche idrogeologiche sotto la Marzola, l'impatto sul quartiere di S.Martino, lo scavo nelle aree SIN ex Sloi e Carbochimica, il preventivato temporaneo stop della ferrovia Trento Malè e non ultima la limitata area interessata all'interramento della ferrovia in direzione nord partendo dallo scalo Filzi.

Rispetto a quest'ultima problematica, anche l'amministrazione Comunale di Trento, e non poteva essere diversamente, ha capito che con questa progettazione a Gardolo come a Trento Nord non si poteva assicurare alcun benessere, rispetto ai lavori previsti sul resto della città e ha da tempo trasmesso una richiesta ufficiale a RFI, la cui risposta, fornita in data 6 dicembre 2021 in occasione dell'avvio del dibattito pubblico dall'ing. Giuseppe Romeo, ha lasciato poco spazio a dubbi su un eventuale prolungamento. Alle pressioni dei territori e alla richiesta del Comune di proseguire nell'interramento fino all'interporto, RFI ha previsto un ulteriore parziale prolungamento verso nord, ma di soli 200 metri.

Per la realtà territoriale di Gardolo e di parte della Circostrizione di Trento centro, gli auspicati benefici paesaggistici, sociali e acustici non ci saranno e quindi necessariamente vanno ricercate delle soluzioni/idee per evitare una pesante cesura tra la parte più rilevante del centro città, dove il tracciato ferroviario si realizzerà tutto in galleria, e la parte dal confine nord del Comune (Interporto) fino a circa 200 metri a nord della rotatoria intitolata ai Caduti di Nassirja, dove il tracciato invece sarà in superficie e in trincea. E' evidente che tutta questa zona sarà la più penalizzata, in particolare in termini d'inquinamento acustico, ma non solo. Va ricordato che a lavori ultimati sul territorio di Gardolo, transiteranno in superficie, su quattro binari, più di 300 treni al giorno.

Anche la mozione del Consiglio comunale di Trento, votata in data 25 novembre 2021, ha preso in esame queste e altre criticità, in particolare ricordiamo questo passaggio: *“qualora non accolta da parte di RFI la richiesta di prolungare l'interramento in galleria naturale fino all'Interporto, studiare - compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi del PNRR, la possibilità di realizzare dei tratti di galleria artificiale dall'ex scalo Filzi fino all'Interporto di una larghezza tale da migliorare la permeabilità del territorio da est a ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico”*.

A seguito di queste osservazioni, intendiamo ora esprimere alcune proposte al Coordinatore del Dibattito pubblico dott. Andrea Pillon.

Il tratto ferroviario che intendiamo prendere in considerazione per le nostre proposte è quello delimitato dal cavalcavia della strada statale n.12 a sud e a nord dal confine meridionale dell'Interporto. A est di tale delimitazione si trovano l'abitato di Canova e la zona di Maso Rossi mentre a ovest vi è la frazione di Roncafort e l'Interporto, (vedi mappa allegata).

Il Lotto 3a del progetto che stiamo affrontando in questa fase, non prevede il quadruplicamento dei binari in superficie della ferrovia Brennero -Verona (**sarà invece il Lotto5 tratto Bronzolo-TrentoNord** che prevederà in un futuro anche il raddoppio della linea ferroviaria del Brennero nella zona che stiamo analizzando), mentre il progetto NORDUS prevede il raddoppio della linea ferroviaria della Trento-Malè.

Si ritiene che per l'intera zona presa in esame l'Amministrazione Comunale, d'intesa con la PAT, debba già ora necessariamente farsi carico nei confronti di RFI al fine di **trovare possibili e concrete mitigazioni, in primis acustiche**, che lo studio di analisi predisposto da RFI ha rilevato e considerato come problematiche in questo tratto.

Da parte degli oltre 70 Cittadini che hanno condiviso questa proposta (a piè di pagina vi sono i loro nominativi riportati) si ritiene che una necessaria mitigazione acustica non possa che prevedere diverse tipologie di intervento in questo tratto come nella zona di Maso Rossi. **(utilizzo delle più moderne tipologie costruttive per il secondo binario della Trento-Malè, gallerie artificiali, barriere ecc).**

La nostra proposta vuole andare oltre, vuole proporre come anticipato una **“suggerzione urbanistica, forse un sogno”**. Indicativamente nella mappa allegata abbiamo colorato di giallo la zona che potrebbe costituire l’ambito entro il quale sviluppare questa suggestione. Non vogliamo entrare in ambiti che non ci competono, ambiti tecnici e progettuali verranno eventualmente affrontati dalle persone preposte. Non intendiamo altresì entrare nel merito di una decisione tecnica che si concentri sul totale dei 4 binari previsti dal Lotto 3° ora in esame o che preveda invece fin da ora l’esecuzione di una collina atta a coprire una galleria artificiale costruita a copertura dei 6 binari previsti a seguito del futuro completamento del Lotto5 Bronzolo-TrentoNord. Noi proponiamo un’idea che è quella di ricucire una Comunità, il territorio creando per un tratto sufficientemente lungo una galleria artificiale tale da coprire in larghezza i quattro binari previsti. Un tratto di *città in estensione o se preferibile un’estensione della città*.

Proponiamo di prendere in esame da parte dei competenti uffici tecnici la possibilità urbanistica, progettuale e tecnica di creare **una collina di mitigazione dell’impatto** che una galleria artificiale antirumore inevitabilmente creerebbe. Una collina a prato che, opportunamente progettata, renderebbe possibile il collegamento leggero tra Canova e Roncafort; una proposta *“collinare”* di quanto si sta con intelligenza e lungimiranza pensando per la zona *“a piano”* che si libererà in zona Scalo Filzi in direzione ovest.

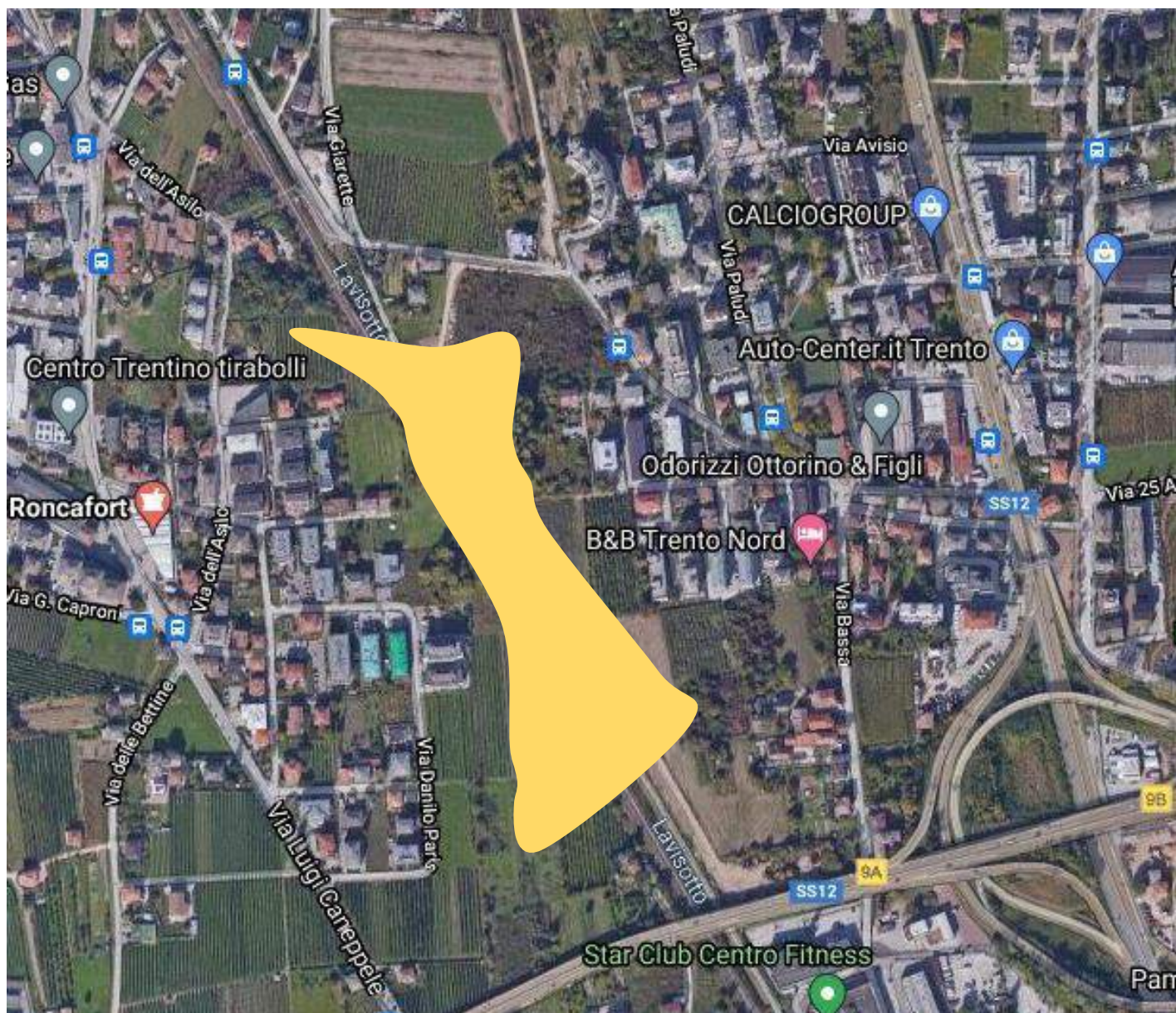
Siamo consci che tale suggestione potrà trovare attenzione qualora si avrà il coraggio di non fermarsi alle prime difficoltà e/o limiti come ad esempio potrebbe essere il previsto cantiere base di 18.000 mq (CB01) nella parte a sud/est della zona in mappa.

I sottoscrittori della proposta:

AGOSTINI CARMEN
AGOSTINI EMANUELA
ALBERTINI RENATA
BALDO CARMELITA
BARBACOVÌ CLAUDIO
BAZZANELLA DARIO
BERNARD MILENA
BERTI GIULIA
BERTOLUZZA DARIO
BOGNI GIOVANNA
BORDATO MARIKA
BOTTURA PATRIZIO
CALLEGARI FRANCO
CAMIN MARA
CAMPESTRINI LUCIA
CAMPESTRINI OTTAVIO
CERLEAC MONICA
CHIOGNA ELISA
DALLATORRE RENATO
DALLAFIOR SILVANA
DEFRANCESCHI GRAZIANO
DEGASPERI MARCELLA
DI LORENZO STEFANO
DUGO GIUSEPPE

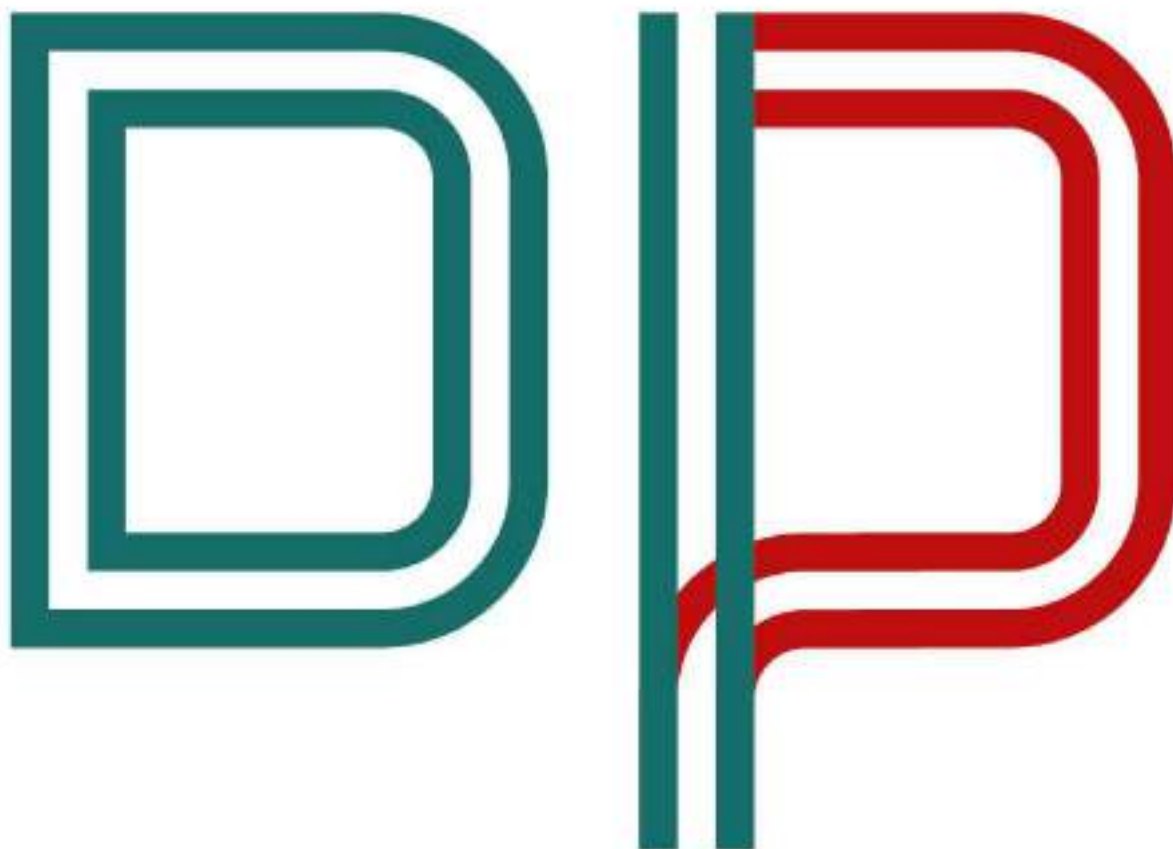
FILIPPI ANNA
ECCEL TAMARA
FERNANDEZ ANDREA
FINADRI RUGGERO
FRONTUTO ALESSANDRO
FRONTUTO NICOLA
GHENSI CRISTIAN
GIAMPICCOLO MARCELLO
GILLI MARIALUISA
GIRARDINI ROSANNA
GUANDALINI PIERGIORGIO
HERVE PARKOO
IANDOLO GERARDO
IANDOLO LUIGI Romagnano
LENZI WALTER
LENZI LEONARDO
MARIGHETTI ANDREA
MAULE GIUSY
MERLER PAOLO
MIORELLI ANDREA
MOLTRER CRISTINA
MOLTRER ORNELLA
MOSER LUIGI
MOSNA ANNA BRUNA

MOTTES MANUELA
NARDELLI MATTEO
NICOLUSSI A. MARIA
ORLER GIUSEPPE
ORTONBINA ELENA
QELA QEMAL
PERGHER PAOLA
RAGOZZINO CARMINE
RIZZI BRUNO
ROMAGNUOLO BIAGIO
SANNA GIOVANNI
SCOMAZZON ANGELO
SICHER LUCIANO
SLOMP MARIA
STEFINI MOIRA
TASIN MARA
TOMASI ANDREA
TOMASI ARMANDO
TOMASI FILIPPO
TONIDANDEL GABRIELE
WEISS GIULIANO
ZENI RICCARDO



Mappa allegata

Gardolo, 14 dicembre 2021.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Giorgio Tamanini
Cittadino di Mattarello

15 dicembre 2021

Buona sera.

Vorrei illustrare un'analisi relativa alle sorgenti d'acqua inerenti il territorio di Mattarello e di conseguenza fare alcune domande.

Sorgenti d'acqua

Nel Progetto si parla di oltre 220 sorgenti superficiali che verranno interessati nel Lotto 3a (Trento) di portata limitata inferiore ad 1 litro/s. Facendo un semplice calcolo e ipotizzando circa 0,5 l/s risultano oltre 3 Milioni di mc/annuo di acqua interessata dai lavori. $(0,5 \times 222 \times 3600 \times 24 \times 365) =$ oltre 3 Miliardi di litri/anno.

Faccio presente che la media delle misurazioni stimate invece, relative alle 50 sorgenti che ho analizzato, utilizzando gli stessi dati la portata è di oltre 3 litri /s.

Documenti di analisi utilizzati:

1) Dossier di Progetto a pag. 50

.....

Per quanto riguarda, invece, le possibili interferenze con il deflusso sotterraneo della falda bisogna considerare le lavorazioni necessarie alla realizzazione delle gallerie artificiali e soprattutto quelle necessarie alla realizzazione della Galleria Trento.

In considerazione degli studi specifici dei livelli piezometrici presunti, il rischio di venute d'acqua in fase di scavo è stimato generalmente molto basso / basso ed è classificato medio solo in tratte molto limitate.

L'Effetto derivante dalla realizzazione delle opere di scavo e realizzazione di opere in sotterraneo, in termini di modifica della circolazione idrica, dovrà essere verificato attraverso una costante attività di monitoraggio durante le attività di cantiere.

Per prevenire la possibilità di sversamenti accidentali di liquidi inquinanti durante le attività di cantiere, con conseguente inquinamento delle falde sotterranee, verranno prese precauzioni come la presenza di pronto intervento contenenti materiale idoneo per assorbire l'eventuale sversamento,
In ogni caso l'eventuale contaminazione dovuta delle falde sotterranee sarà oggetto di monitoraggio. Il tracciato ricade per gran parte del suo sviluppo in aree a pericolosità fluviale media e bassa. Nelle parti allo scoperto il tracciato interferisce con delle aree fluviale media e torrentizia residua media ed elevata nel tratto in prossimità di Mattarello.

2) Relazione geologica ed idrogeologica “ di R.F.I Doc. IB0Q3AR69RGGE0001001A
(doc. senza data certa)

3) Sito della P.A.T. “Catasto delle Sorgenti” data ultimo aggiornamento 30/11/2019

Analizzando tali documenti, relativamente al tratto di Mattarello, ho prodotto la seguente tabella per le 50 sorgenti interessate dalla Circonvallazione:

Dati delle sorgenti afferenti la zona di Mattarello dal Sito P.A.T.								Dati di R.F.I.	
Cod. Sorgente	Località	Data Misurazione	Portata stimata l/s.	Ultima visita in loco	Dati Opera presa	Tipo utilizzo	Dati Prelievo	nel Progetto RFI	Rischio
3620	Acquaviva	15/12/74	10	14/10/97	/	/	/	NO	—
3621	Acquaviva	15/12/74	10	14/10/97	/	/	/	NO	—
3622	Acquaviva	15/12/74	6	14/10/97	/	Irriguo	/	NO	—
3623	Acquaviva	14/10/97	1						
3624	Acquaviva	15/12/74	10	19/06/06	/	Vari	24/11/15	NO	—
		10/06/02	50						
		16/11/04	30						
3636	Pianizza	07/01/76	0,1	11/03/09	SI	Potabile	/	SI	basso
		11/03/09	0,3						
3637	Margoni	07/01/76	0,1	11/03/09	SI	Potabile		SI	molto basso
		11/03/09	0,3						
3638	Fontanelle	04/03/96	2,5	16/04/06	SI	Potabile / irriguo / domestico	04/03/96	SI	basso
		18/04/08	1,4						
3639	Val del bis	16/07/76	1	11/03/09	SI	Potabile	16/07/76	SI	basso
		11/03/09	2						
3641	Masi Pianizza	07/01/76	0,12	22/04/09	SI	Potabile	22/04/09	SI	basso
		22/04/09	0,2						
3642	Al maso – Novaline	15/12/75	6,5	18/12/07	/	Potabile / irriguo / domestico	/	SI	basso
		14/10/97	1						
3643	alle Regole – Deanesi	15/12/75	1,5	09/04/09	SI	Potabile / Irriguo	11/10/07	SI	molto basso
		09/04/09	0,7						
3644	alle Regole – Bridi	15/12/75	2,8	07/04/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
		07/04/09	5						
3645	alle Regole	24/03/09	2,5	24/03/09	SI	Potabile / irriguo / domestico	/	SI	molto basso
4257	Palustei	/	/	10/08/94	/	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
4258	loc. Rio Stanghet	/	/	10/08/94	/	Potabile	/	SI	basso
4259	Fontanelle dell'Orso	15/12/74	0,2	10/08/94	/	/	/	SI	basso
4279	Maso Conte Est	15/10/74	0,1	10/08/94	/	Potabile	/	SI	molto basso
4280	Maso Conte Ovest	14/10/97	0,5	14/10/97	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	molto basso
4281	Valsorda vecchia	dal 2006 +2010	da 0,5 + 3,9	04/02/10	SI	Potabile / irriguo / idroelett.	16/10/07	SI	molto basso
4282	Valsorda bassa	dal 2006 +2010	da 10 + 22	04/02/10	SI	Potabile / irriguo / idroelett.	16/10/07	SI	basso
4283	Brusaferro – Ducati	15/12/75	0,65	12/12/07	SI	Potabile / Irriguo	21/05/07	SI	molto basso
		12/12/07	0,27						
4284	Brusaferro	15/12/75	0,45	12/12/07	/	/	/	SI	basso
		19/12/07	0,03						
4285	Brusaferro – Scotoni	15/12/75	2	12/12/07	SI	Potabile / irriguo / domestico	28/05/07	SI	basso
		dal 12/06 al 12/07	da 0,4 + 0,9						
4286	Brusaferro bassa	10/12/07	2,5	10/12/07	/	/	/	SI	medio
4287	Loc. Novaline	15/12/74	0,2	10/08/94	/	/	/	SI	basso
4288	Loc. Novaline	15/12/74	0,2	10/08/94	/	/	/	SI	basso
4289	Busatte	15/12/74	0,3	10/08/94	/	/	/	SI	basso
4291	Maso S. Andrea	11/12/75	3,5	04/04/08	SI	/	/	SI	basso
		04/04/08	0,05						
4292	Laste Basse	05/06/07	2,6	04/04/08	SI	Potabile	16/10/07	SI	medio
		03/07/07	1,8						
		16/10/07	1,57						
4293	Casarote	/	/	10/08/94	/	Potabile	/	SI	basso
4294	Maso Bellavista	11/12/75	0,2	22/04/09	/	/	/	SI	basso
4295	Piani lunghi	11/12/75	6,5	09/04/09	SI	Potabile / irriguo / domestico	11/10/07	SI	medio
		03/07/07	0,5						
		09/04/09	5						
9032	Paludei	/	/	10/08/94	/	Irriguo	/	SI	molto basso
9442	Regole -Giovanetti	16/04/09	3	16/04/09	SI	Irriguo	/	SI	basso
9443	Regole – Ilario	16/04/09	3	09/04/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
9445	Valsorda – anas	10/07/10	da 1 + 2	04/02/10	SI	Potabile / irriguo / idroelett.	16/10/09	SI	molto basso
9446	Valsorda – antincendio	04/02/10	3,7	04/02/10	SI	Potabile / irriguo / idroelett.	09/05/90	SI	molto basso
9448	Valli	14/07/09	0,2	14/07/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
9449	Martina	22/04/09	0,13	22/04/09	SI	Potabile / domestico	/	SI	molto basso
10205	? (non denominata)	/	/	10/08/94	/	/	/	SI	molto basso
10207	Laste dx	04/04/08	0,1	04/04/08	SI	/	/	SI	medio
10208	Laste sx	04/04/08	0,1	04/04/08	SI	/	/	SI	basso
10812	Loc. Novaline	18/12/07	0,5	18/12/07	SI	/	/	SI	molto basso
10813	Brusaferro – Ianeselli	18/08/94	0,18	10/12/07	SI	Potabile / irriguo / domestico	/	SI	molto basso
		19/12/07	0,11						
10860	Regole – Università	09/04/09	1	09/04/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
		22/05/09	1						
10861	Regole – Toresela	16/04/09	0,1	09/04/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
10862	Atzwangher	22/04/09	0,08	22/04/09	SI	Potabile	/	SI	molto basso
10891	Valsorda bassa – pozzetto	18/02/10	0,67	18/02/10	SI	Potabile	/	SI	molto basso
10965	Acquaviva – cunicolo	/	/	29/10/14	/	/	/	NO	?

In questa tabella sono state analizzate le seguenti voci.

-) Sito P.A.T.: codice sorgente, località, data di misurazione, portata stimata o rilevata in litri/s., ultima visita in loco, dati opera di presa, tipo di utilizzo e dati di prelievo per analisi.

-) da doc. R.F.I. **IB0Q3AR69RGGE0001001A**: presenza della sorgente nel progetto R.F.I e valutazione del rischio.

Come risulta da questa semplice analisi vi sono alcuni aspetti importanti e molto preoccupanti da evidenziare:

1) I dati di misurazione del flusso d' acqua fatti quasi esclusivamente solo dalla P.A.T. per singola sorgente sono molto vecchi (alcuni di oltre 45 anni); gran parte eseguiti nel periodo invernale quando le sorgenti sono al minimo deflusso e la maggior parte non con misurazione effettiva ma con misurazione “stimata”.

Questa è la situazione delle ultime misurazioni fatte alle 50 sorgenti negli anni:

nessuna misurazione (6) (evidenziate in viola)

1974÷ 2000 (12) (evidenziate in rosso)

2001÷ 2010 (32) (evidenziate in giallo)

2011÷ 2021 (0) (evidenziate in verde)

inoltre sia sul sito della P.A.T. che nel progetto di R.F.I. mancano decine di “sorgive” esistenti sul territorio mai censite e mai verificate da nessuno.

2) R.F.I. quale committente dell'opera non ha fatto analisi e verifiche proprie ma ha preso in considerazione i dati vecchi e parziali (tipo copia e incolla) senza il sorgere di nessun dubbio sulla validità dei dati.

3) R.F.I. con questi dati ha stilato la propria analisi del “rischio” con questi risultati sulle sorgenti analizzate:

6 - non analizzate

16 - molto basso

24 - basso

4 – medio

4) Nel documento R.F.I. (**IB0Q3AR69RGGE0001001A**) utilizzato per le analisi alcune sorgenti non sono state nemmeno prese in considerazione mentre nel documento (**IB0Q3AR69RGGE0002001A**) vi sono delle sorgenti indicate di importanza diversa (media e alta) ed altre anche qui nemmeno elencate (qual' è il documento valido)?

Questa valutazione da parte R.F.I. ha **difetti di forma e di sostanza anche, in considerazione del fatto che è stata prodotta con presupposti non veritieri e con dati non aggiornati.** Per un'opera di questo genere ci dovrebbero essere i dati

più attendibili possibile sia nella misurazione effettiva del flusso d'acqua e non stimata come pure sulla misurazione / campionatura nel tempo nei mesi più appropriati.

5) Altro aspetto significativo e preoccupante è che quasi tutte queste sorgenti si trovano inserite nell'enorme fascio di “faglie” che attraversa tutto il conoide che da Mattarello sale verso Vigolo Vattaro . Questa preoccupazione è anche confermata con quanto pubblicato dalla P.A.T. nel 2004 nel documento:

“Progetto speciale coordinamento attività per ferrovia del Brennero – Servizio geologico. del 2004 :

(pag.5) A sud di Mattarello (Grezzi-Acquaviva) le gallerie di progetto del tratto prioritario e del tratto di completamento Sud potranno intercettare in profondità l'acquifero principale drenando risorse non captate (“riserve”) afferenti a circuiti profondi con tempi di percorrenza di diversi anni se non decennali .

..... gli effetti di questo drenaggio molto probabilmente non si manifestano immediatamente, ma dopo molto tempo, e si ritiene opportuno avviare indagini e studi sull'entità degli effetti a lungo termine.

*(pag.37).... vi è una infiltrazione elevata delle acque meteorologiche che vanno ad alimentare acquiferi profondi . Questi, a livello di base, costituito dalla quota dell' Adige, sversano nelle alluvioni di fondovalle in modo visibile (**vedi Vallone del Rio Stanghet**) o in modo occulto come ad Acquaviva (**Sorgente per Trento**).*

(pag.48-49) Il tunnel intersecherà una linea di faglia (fascio di faglie) (già ipotizzata la loro presenza in fase di studio) la cui importanza idrogeologica potrebbe essere considerevole tra Mattarello ed Acquaviva. Tale faglia appare terminare in corrispondenza delle sorgenti di Acquaviva con una prosecuzione verso l'abitato di Povo e in questo caso anche le sorgenti del rio Salè risulterebbero collegate a questa struttura.

(pag. 50) La faglia alla quale il tracciato resta prossimo per un lungo tratto, determina una estesa zona di fratturazione, e le risorse più vicine al tracciato potranno essere impattate e, se la faglia persistesse verso Mattarello, dove l'ammasso roccioso è costituito da rocce a più alta permeabilità per il carsismo, saranno da attendersi “inflows” (aflussi) anche consistenti.

6) Anche nella progettazione e successiva ipotesi di costruzione “ipogea” del depuratore Trento 3 non vi erano particolari obiezioni al riguardo della presenza d'acqua da parte sia dei geologi che dei progettisti. Ma in breve tempo con la galleria esplorativa si sono trovate le sorprese (presenza di enorme abbondanza d'acqua) e si è dovuto bloccare quel tipo di impiantistica e modificare completamente il progetto e costruirlo all'esterno.

Domande:

-) Su 29 elaborati relativi all'argomento “Geologia e Idrogeologia” ben 27 sono **senza data certa** di redazione, verifica e approvazione del documento mentre tutti gli altri quasi 300 elaborati hanno la data certa.

Questi documenti / progetti sono validi? Non esiste l'obbligo di certificare con data certa la loro emissione?

-) R.F.I. essendo il “committente” non dovrebbe essere obbligata a eseguire una propria progettazione e non usare il copia/incolla recuperando dati da altri Enti (per giunta alcuni molto datati)?

-) Chi si prende la responsabilità civile e penale per questi dati non attuali (alcuni molto vecchi) e per queste valutazione dei rischi? (R.F.I. - P.A.T. o Comune di Trento)

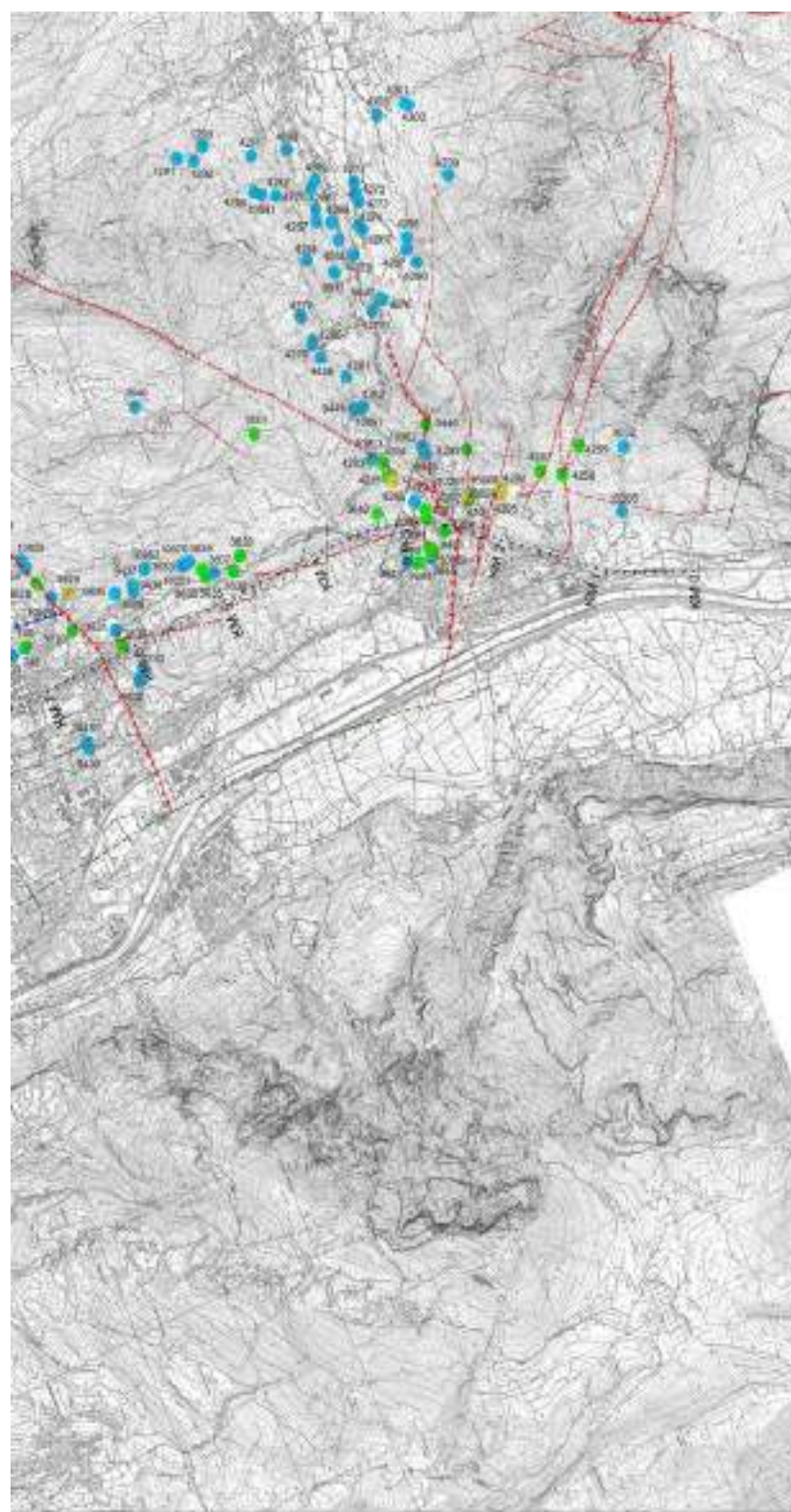
-) Si sta parlando di miliardi di litri/anno di pura acqua potabile. Se va persa chi risponderà?

-) Viene utilizzato il sistema attualmente in uso nel traforo BBT (BZ), il quale prevede che durante le perforazioni le venute d'acqua vengano chiuse con iniezione a pressione nelle fessure della montagna (jet-grouting tra i 100 ed i 400 bar), con resine poliuretaniche, cemento ed altre sostanze con additivi che “tappano i buchi” senza capire però quali siano gli effetti idraulici di tali interventi.

A tal proposito, nel parco additivi delle ditte fornitrici, impiegato anche nel B.B.T, questi sono **classificati dal produttore stesso come sostanze tossiche per l'uomo e per l'ambiente** e si **sconsiglia la penetrazione nei suoli e nei sottosuoli**, Il tamponamento di tutta quest'acqua, idrogeologicamente parlando, quale impatto ha sul circuito idraulico interno alla montagna?

-) L'acqua “tappata” dove finisce e su cosa sposta la sua pressione, quante sorgenti/falde verranno prosciugate o modificate permanentemente a causa di queste interferenze?

Doc. R.F.I. con evidenziate le sorgenti che interagiscono con il fascio di faglie



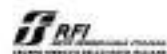
Elaboranti gli uffici, in settembre

- 1. *red line*
- 2. *red line*
- 3. *red line*
- 4. *red line*
- 5. *red line*
- 6. *red line*
- 7. *red line*
- 8. *red line*
- 9. *red line*
- 10. *red line*
- 11. *red line*
- 12. *red line*
- 13. *red line*
- 14. *red line*
- 15. *red line*
- 16. *red line*
- 17. *red line*
- 18. *red line*
- 19. *red line*
- 20. *red line*
- 21. *red line*
- 22. *red line*
- 23. *red line*
- 24. *red line*
- 25. *red line*
- 26. *red line*
- 27. *red line*
- 28. *red line*
- 29. *red line*
- 30. *red line*
- 31. *red line*
- 32. *red line*
- 33. *red line*
- 34. *red line*
- 35. *red line*
- 36. *red line*
- 37. *red line*
- 38. *red line*
- 39. *red line*
- 40. *red line*
- 41. *red line*
- 42. *red line*
- 43. *red line*
- 44. *red line*
- 45. *red line*
- 46. *red line*
- 47. *red line*
- 48. *red line*
- 49. *red line*
- 50. *red line*
- 51. *red line*
- 52. *red line*
- 53. *red line*
- 54. *red line*
- 55. *red line*
- 56. *red line*
- 57. *red line*
- 58. *red line*
- 59. *red line*
- 60. *red line*
- 61. *red line*
- 62. *red line*
- 63. *red line*
- 64. *red line*
- 65. *red line*
- 66. *red line*
- 67. *red line*
- 68. *red line*
- 69. *red line*
- 70. *red line*
- 71. *red line*
- 72. *red line*
- 73. *red line*
- 74. *red line*
- 75. *red line*
- 76. *red line*
- 77. *red line*
- 78. *red line*
- 79. *red line*
- 80. *red line*
- 81. *red line*
- 82. *red line*
- 83. *red line*
- 84. *red line*
- 85. *red line*
- 86. *red line*
- 87. *red line*
- 88. *red line*
- 89. *red line*
- 90. *red line*
- 91. *red line*
- 92. *red line*
- 93. *red line*
- 94. *red line*
- 95. *red line*
- 96. *red line*
- 97. *red line*
- 98. *red line*
- 99. *red line*
- 100. *red line*

Copyright © 2006 John Wiley & Sons, Ltd.



COMMITTEE



PROGETTAZIONE



KEY WORDS: aging; depression; health status; life satisfaction

U.O. GEOLOGIA TECNICA, DELL'AMBIENTE E DEL TERRITORIO

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

ASSE FERRIARIO MONACO - VERONA

ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENERO
QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA

LOTTO 3A: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

LOTTO 3A: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

GEOLOGIA ED INGEGNERIA

Carte dell'uscita da parti d'uscita (D+E)

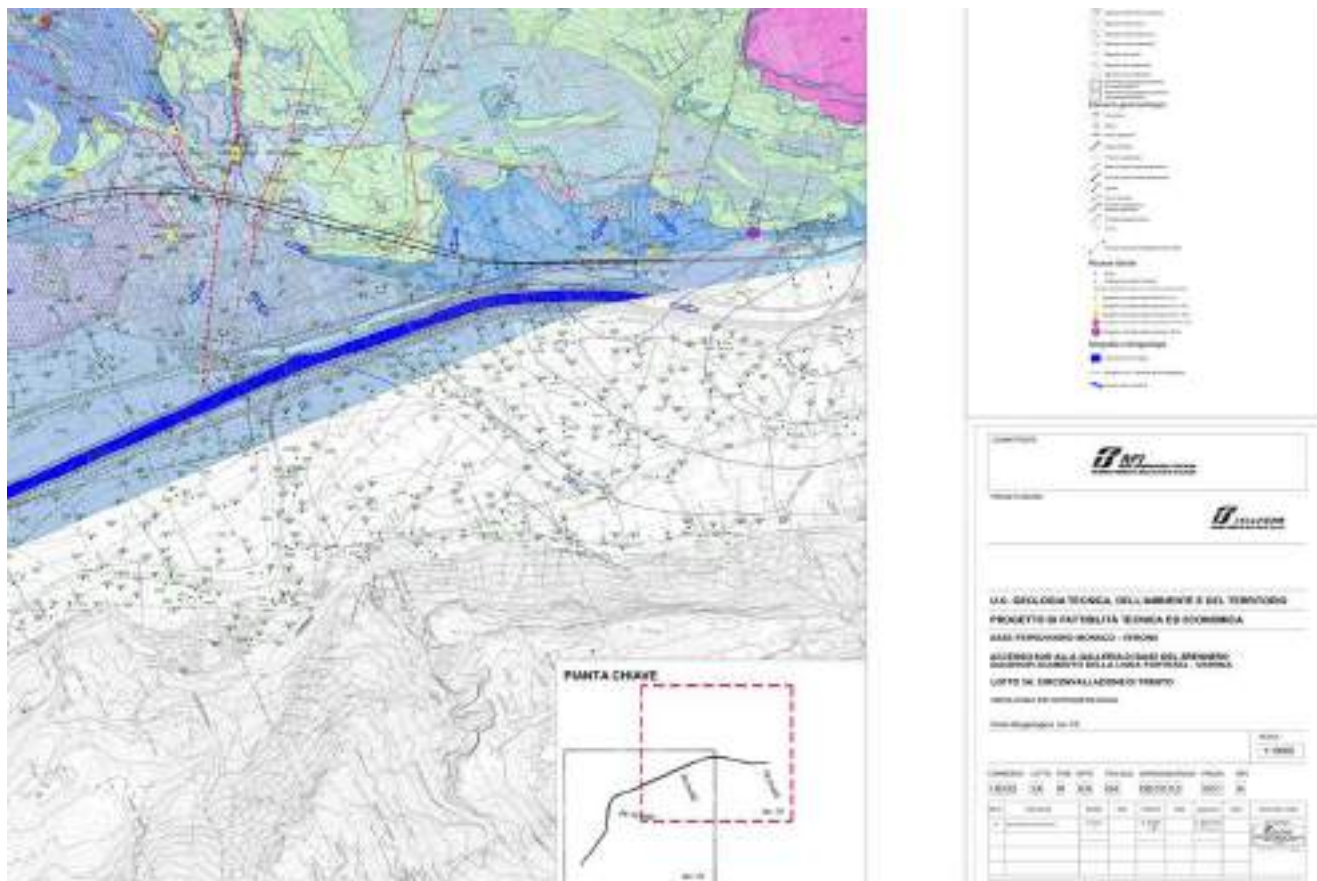
WC-31.1.4

☐ ignore

CONGRESS	LOTTO	RACE	DATE	TRF DOC	OPERATION/PLANS	PROG	REV
----------	-------	------	------	---------	-----------------	------	-----

1800	5A	R	88	03	050003	002	A
------	----	---	----	----	--------	-----	---

[illegible]



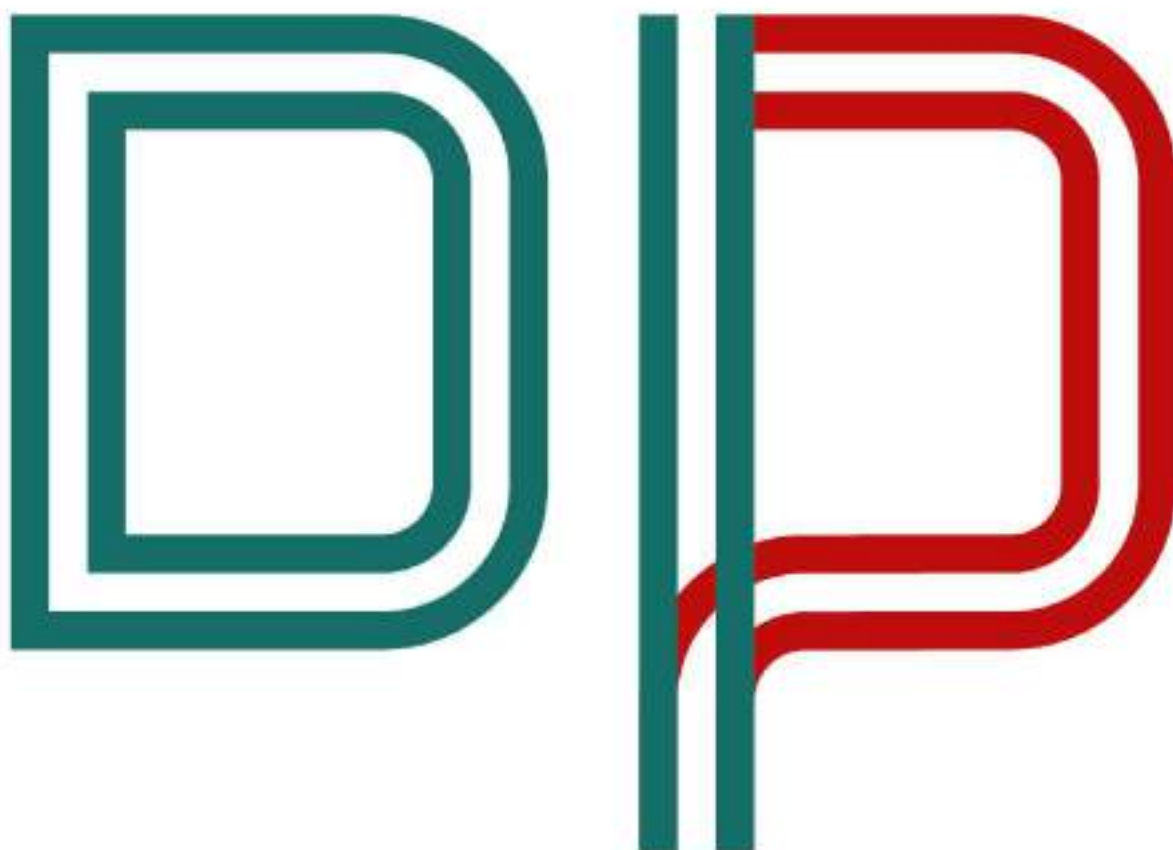
Nota:

Il presente documento lo consegno al Dibattito Pubblico e anche agli Organi Locali con la richiesta che venga inserito nelle documentazioni relative alla Circonvallazione così, quando succederà il fatto, nessuno potrà dire che non si sapeva e da parte dei cittadini si potrà chiedere di attivare la Legge n. 68 del 22 maggio del 2015 relativa al “Disastro Ambientale” .

Grazie per l'attenzione.

Tamanini Giorgio cittadino di Mattarello.

Mattarello : 15-dicembre-2021



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Norma Dallago

17 dicembre 2021

QUADERNO DEGLI ATTORI

Provo un forte disagio nel comunicare con lo Staff coordinatore del dibattito pubblico, via mail e via chat durante i dibattiti pubblici.

Persone gentili e garbate, che fingono di ascoltare e prendere nota, in realtà proseguono imperterrite nell'obiettivo per il quale sono state assunte.

Tecnici Rfi preparati e competenti, ma dai loro interventi traspare che non conoscono la città, la sua storia e le esigenze dei cittadini.

Trento ha bisogno di una VERA circonvallazione che non porti i treni merci nelle zone densamente popolate a nord di Trento.

L'alternativa esiste, proposta peraltro da Rfi nel 2003, ed è il progetto in DESTRA ADIGE. Non ho sentito una motivazione seria per cui non può essere attuato.

E se proprio si deve fare la SEMICIRCOVALLAZIONE in sinistra Adige, perché questo avete già deciso nonostante la popolazione sia contraria, si pensi ad interrare anche più a nord della rotatoria di Nassiriya e bonificare le aree inquinate della Sloi. I finanziamenti ci sono, usiamoli bene.

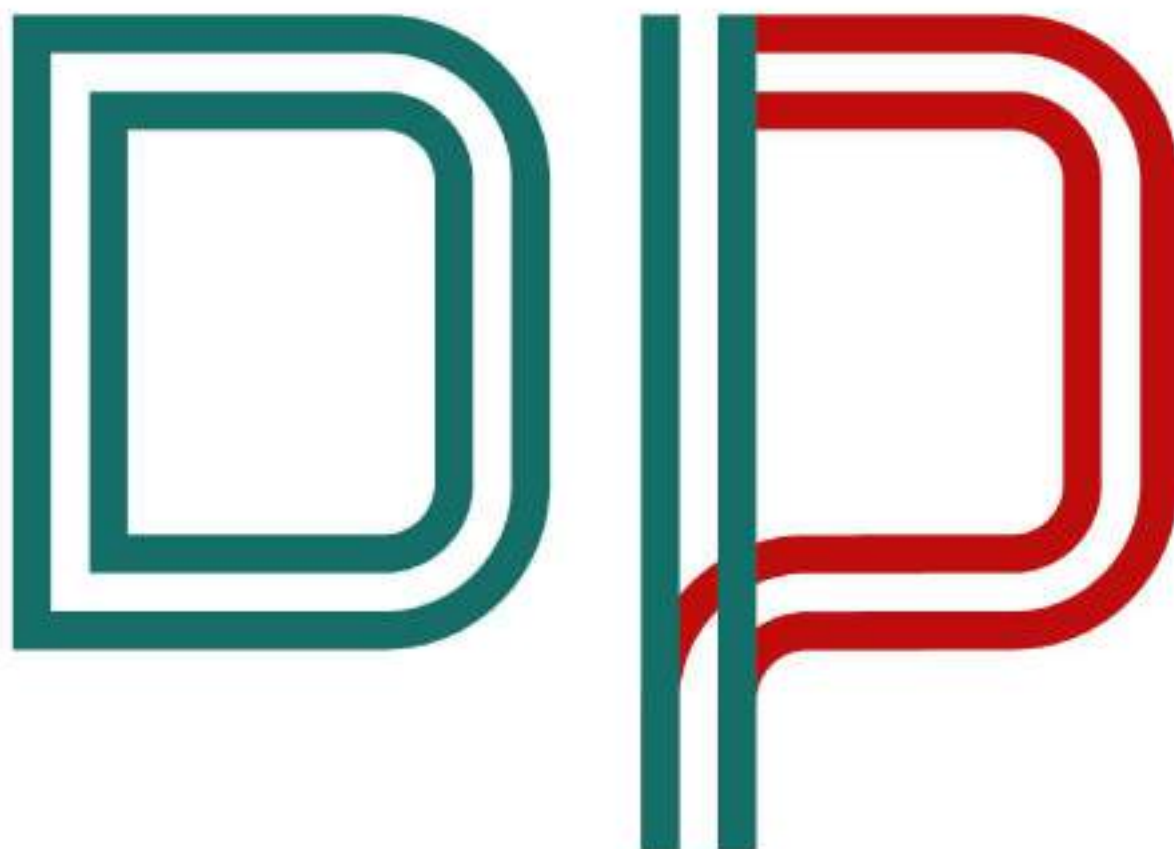
Sono anni che i residenti di Trento nord ricevono promesse di riqualificazione della zona così densa di supermercati e centri commerciali, ma priva di spazi di aggregazione, in cui manca una scuola media, una biblioteca e perfino una piazza.

Lo Scalo Filzi era destinato ad una permuta, tra Provincia e Comune, con l'area ex Atesina per costruire su quest'ultima una piazza. Ed ora che lo Scalo Filzi sarà sede della stazione provvisoria, pure tutte queste promesse non vengono mantenute?

Signor Sindaco Ianeselli, lei era ancora un bambino, quando noi cittadini venivamo ingannati ed illusi dai suoi predecessori sulla riqualificazione del quartiere, sulla ricucitura est-ovest ed ora con questo progetto la zona viene ulteriormente degradata. E non consideriamo tutti i disagi di polvere e rumori che saremo costretti a sopportare nei prossimi anni di lavori.

Lei che proclama l'importanza della bellezza e della coesione sociale, dimostri fatti concreti: attendiamo la piazza nell'area ex Atesina, l'interramento della ferrovia anche a nord della rotatoria di Nassiriya o almeno copertura con colline verdi per agevolare i passaggi est-ovest. La zona ha molto bisogno di verde e vivibilità.

Una cittadina delusa e amareggiata
Norma Dallago



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Sergio Posenato

Partito Repubblicano Italiano -
Trentino

15 dicembre 2021

con integrazioni del 23 dicembre 2021

COMUNICATO - "Partito Repubblicano Italiano - Trentino"

Nell'ambito del collegamento ferroviario "Nord - Sud Europa" per la parte interessata alla nostra Regione Trentino Alto Adige e di conseguenza anche la Città di Trento il **Partito Repubblicano del Trentino** esprime la propria contrarietà all'ipotesi di un tunnel ferroviario destra o sinistra Adige così come proposto in questi giorni dal Sindaco del Comune di Trento e dal Presidente della Provincia di Trento per le seguenti argomentazioni.

Il tutto ha subito una accelerazione in forza della disponibilità futura del Pnrr, di circa 200 m.rdi che verranno in futuro erogati all'Italia da parte dell'Europa.

Qui dobbiamo fare una pausa nel ribadire che la **Spagna**, ad esempio, ha preso 70 m.rdi del Pnrr, da spendere ma non ha preso un Euro in piu' a restituire a debito.

Noi in Italia abbiamo avuto i 70 m.rdi piu' e chiesto circa 130 m.rdi circa a restituire cosa che sarà a carico delle future generazioni di conseguenza le spese che verranno attuate dovranno da noi -"CITTADINI" - essere individuate e accettate nello spirito e nel comportamento ... **del buon padre di famiglia.**

Da quanto spiegato in questa opera le linee ferroviarie dal Tunnel in Alto Adige a finire a Borghetto le linee ferroviarie da ... **due** diventeranno **quattro** ... quindi già questo sarà devastante a livello Regionale e Provinciale. Ma già avevano deciso tutto negli anni 1990 - articolo ex rappresentante Europeo Giacomo Santini ma parlando con chi a livello locale - ?

Noi non ci meritiamo questo sfregio così ... passi ne facciano **tre linee** ... di cui una per uso trasporto merci e due per i passeggeri ma quattro a nostro parere è una scelta sbagliata. Noi a livello Regionale non abbiamo i grandi spazi o se vogliamo dirle in altre parole la Valle dell'Adige è troppo stretta oltre che **nuove tecnologie** sono dietro l'angolo anche in questo campo.

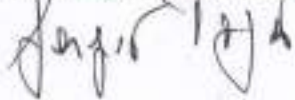
Arriviamo poi alla Città di Trento con le opzioni tunnel **destra Adige o sinistra Adige** sono per noi Repubblicani giudicate sbagliate. Si deve usare la opzione zero ovvero alla attuale situazione aggiungere una linea in piu' uso merci. I treni quadruplicheranno ci dicono ... una linea ferroviaria in piu' basta o ... deve bastare.

La attuale situazione della Stazione dei Treni di Trento potrebbe trovare nuova vita con la costruzione dal ponte di S. Lorenzo a Nord Stazione dei Treni come la **Monyahan Train Hall** già esistente a New York; quest'ultimo è un edificio realizzato tutto in vetro che diventerebbe ... tra le altre cose ... un posto di aggregazione e se vogliamo il "Giardino d'inverno" della Città.

Quindi soluzione galleria destra o sinistra città di Trento andrebbero immediatamente cancellate.

Nell'ambito del Pnrr poi per il Trentino ci sono altre spese da fare come ho ad esempio un punto unico per installare un macchinario che proceda ad eseguire la differenziata **spinta e il rimanente circa il 5%, dovrebbe essere bruciato.**

Una struttura del genere è già in funzione in **Danimarca** e precisamente nella città di **Copenaghen** basta andarla a vedere; sopra ci hanno fatto anche una pista da sciare in estate.



Infine per il Trentino realizzare il **Nuovo Ospedale** di Trento che deve e dovrà diventare l'ospedale principale del Trentino.

Se vi fosse ulteriore capienza di denaro del Pnrr la **metropolitana di superficie** tipo quella realizzata a **Dusseldorf** con il **Skytrain** tragitto Trento – Rovereto – Riva – Sarche – Trento e Sarche – Tione – Dimaro oltre che Trento – Cembra – Cavalese – Moena se vogliamo risolvere ... il traffico su gomma sulle nostre strade.

Ovviamente si deve trovare finalmente degna collocazione per il Reggimento Alpini di stanza nella Città di Trento in quanto i soldati non possono essere graditi solo quando portano via le salme dei morti di Covid.

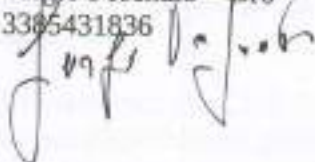
La A 31 che sbocchi a nord o sud di Rovereto è una spesa del tutto inutile da cancellare.

Quindi i capitali del Pnrr. quota "Trentino" devono essere per noi profondamente ripensati in primis a livello "Regionale" con l'accettazione di una linea ferroviaria in piu' e basta ... **"piaccia o no siamo una Regione a Statuto Speciale"** ... poi come spendere i soldi per la nostra Regione non ci può essere imposto dall'alto dobbiamo scegliere soluzioni... in scienza e coscienza che servano al ... **"Trentino del 2071"**... così come si comporterebbe il buon padre di famiglia.

PARTITO REPUBBLICANO ITALIANO

Trentino

Delegato Provinciale PRI
Sergio Posenato - Pro
3385431836



Sigg.ri buon giorno,

come Repubblicani Trentini alleghiamo il nostro pensiero in merito alla spesa che state affrontando con la Circonvallazione Ferroviaria di Trento integrando il tutto con queste ulteriori osservazioni.

Ci soffermiamo in particolare sul “costo” dell’opera PNRR e su altre spese che potrebbero essere fatte in Trentino e che tali a tutt’oggi mancano. A i 960 milioni spesi nella “Città di Trento” si dovranno aggiungere altri denari (quanti) per i raddoppio delle linee ferroviarie mentre per l’aggiunta di una sola sarebbe, a nostro parere, molto piu’ contenuto il costo oltre che meno impattante.

Il PNRR poi detto così sembra semplice ma su un milione speso le future generazioni dovranno restituire 666 milioni negli anni futuri.

Aggiungiamo infine una ultima considerazione; il PNRR a restituire sono “Euro” o oro stivato nella nostra Banca d’Italia il cui in merito va al Miracolo Economico della lira negli anni 1960/70 quando prese l’Oscar della stabilità monetaria è il risultato del lavoro dei nostri “Padri” e di gente dello spessore di Enrico Mattei e altri.

La situazione odierna ... basta verificare ... il denaro sarà per l’Italia restituito dal futuro gettito tributario (quando ripartirà l’economia) da parte di 5 Regioni in particolare che hanno interesse importante per la Nazione Italia: il Veneto, la Lombardia, il Piemonte, la Romagna e la Regione Lazio.

Queste pagheranno in realtà il debito futuro nostro quindi dobbiamo pensare ora per allora quanto abbiamo speso bene o male il denaro del PNRR in Trentino. Oppure se nascerà un problema politico tra il Trentino e queste Regioni?

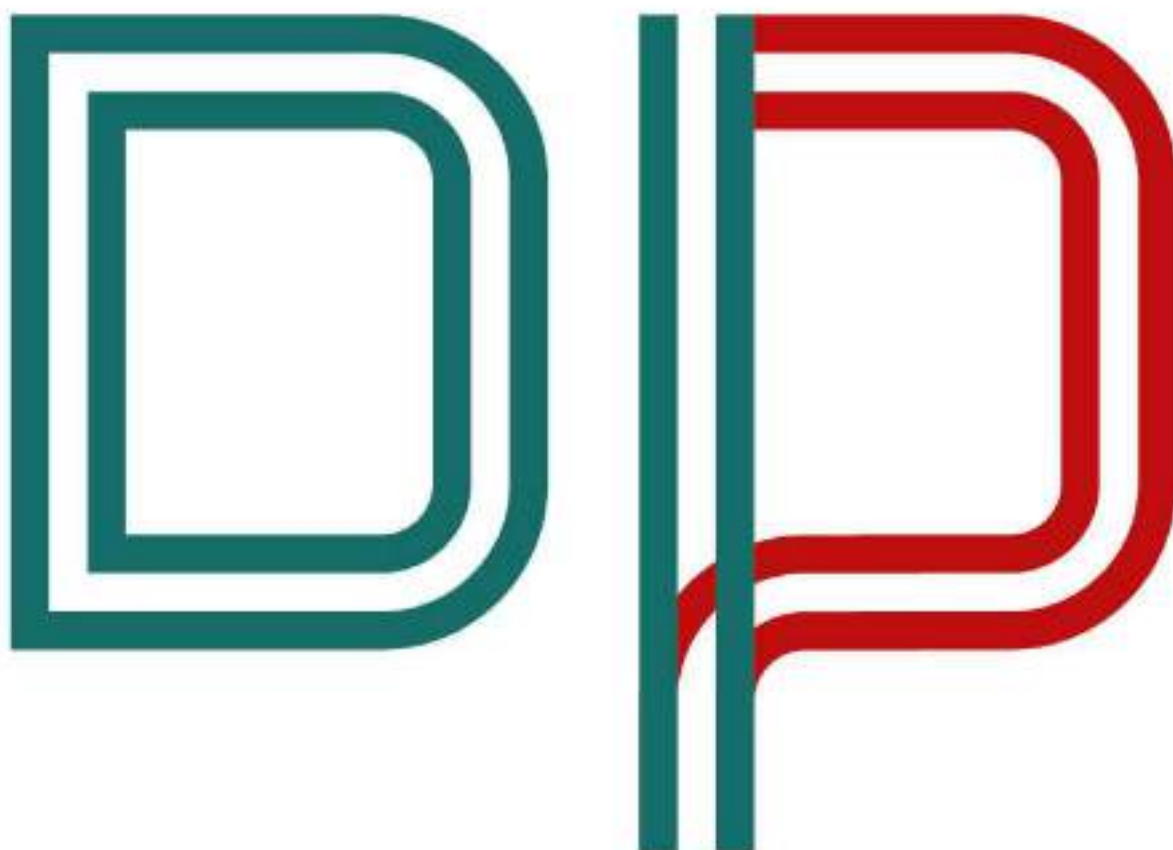
Se non credete a noi Repubblicani avete in casa al vertice del Consiglio Comunale una persona che potrà informarvi sul tutto.

Basta domandare.

Noi crediamo nel informarvi di tutto ciò di aver fatto il nostro dovere nei confronti della Repubblica e della nostra Provincia di Trento.

Distinti saluti

Sergio Posenato
Partito Repubblicano Italiano – Trentino –



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Andrea Ferrari

Consigliere Circoscrizione
Mattarello e membro della rete dei
Cittadini

17 dicembre 2021

INTERVENTO AL DIBATTITO PUBBLICO TENUTO A MATTARELLO IL 15/12/21 DALLE ORE 17.00 ALLE ORE 19.30

Egregio Dott. Pillon

Sono Andrea Ferrari Consigliere Circostrizionale della Circostrizione di Mattarello e membro del comitato nato per informare i cittadini sul By-Pass Ferroviario denominato "Rete dei Cittadini"

Le tappe che abbiamo percorso dal mese di Settembre ad oggi sono sostanzialmente due

Nella prima abbiamo cercato di organizzare degli incontri pubblici con la cittadinanza invitando Sindaco ed Assessori competenti, per permettere un dibattito e una conoscenza approfondita.

Nella seconda e più impegnativa tappa abbiamo ragionato su tutte le criticità raccolte sul progetto attuale e su quello originario del 2003 di RFI in Destra Adige, che era stato scartato dalla Provincia Autonoma di Trento, cercando di proporre una soluzione che sia migliorativa secondo il nostro punto di vista e secondo quello dei nostri tecnici, forti delle esigenze della popolazione.

Quello che **le** chiediamo è che il nostro studio di fattibilità, venga approfondito con rispetto e democrazia, e che dopo un accurata analisi venga scelta l'ipotesi migliore, per la popolazione di Trento e dintorni e per il proseguo del tracciato nella sua interezza.

Abbiamo avuto modo di esporre ampiamente tutto il nostro lavoro ed in questi giorni di dibattito pubblico, a volte acceso, le ha trasmesso tutte le criticità che ognuno ha, rispetto alla propria conoscenza del territorio e della propria professionalità/sensibilità.

Quello che volevo portare alla sua attenzione ora, e che spero le serva per prendere delle decisioni più oggettive possibile, sono degli elementi che non possono essere messi in discussione dalla nostra Provincia di Trento e dal nostro Sindaco, perché fanno parte di documenti che in parte hanno vagliato e firmato loro, e in parte sono documenti riconosciuti internazionalmente.

Il documento di cui volevo parlare è il **"Piano di Protezione Civile del Comune di Trento"**

LINK:

<https://www.comune.trento.it/Aree-tematiche/Protezione-civile/Piano-di-protezione-civile>

Si tratta di un documento

Approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.48 del 17/03/2015

APRILE 2021 Rev.30.04.2021

Un piano che viene continuamente aggiornato e che infatti è stato revisionato nell'Aprile del 2021, e comprende anche il rischio Pandemia.

In questa serie di documenti ci sono tutte gli studi e le criticità che potrebbero verificarsi nel Comune:

le calamità, gli eventi eccezionali e le emergenze.

La valutazione sulla messa in atto delle procedure del piano, spetta al Sindaco, che si avvale delle indicazioni della Sala Operativa Provinciale.

Dato che il Piano è di 274 pagine, focalizzerò l'attenzione sui paragrafi e sulle pagine che interessano le zone attraversate dal Progetto di Circonvallazione Ferroviaria in Sinistra Adige proposto al Dibattito Pubblico.

-Pag :44 : Siti inquinati di Trento Nord

In questo paragrafo vengono descritti i vari tipi di sostanze inquinanti, per le quali ci sono le Schede di sicurezza a disposizione.

Nelle Schede di sicurezza, (che sono riconosciute a livello internazionale e devono accompagnare le merci anche sui Treni) ci sono tutte le caratteristiche chimico-fisiche della sostanza e le **Frasi di rischio**.

La sostanza più pericolosa tra tutte è sicuramente il **Piombo Tetraetile**,

denominazione IUPAC:Tetraetilpiombano

Formula chimica **C₈H₂₀Pb**.

Le frasi di rischio di questa sostanza sono :

SEZIONE 2: Identificazione dei pericoli

2.1. Classificazione della sostanza o della miscela

Classificazione della sostanza secondo il Reg. 1272/2008 (Allegato VI tab. 3.1)

Repr. 1A; H360DF Può nuocere al feto. Sospettato di nuocere alla fertilità.

Acute Tox. 1; H310 Letale per contatto con la pelle.

Acute Tox. 2 *; H330 Letale se inalato.

Acute Tox. 2 *; H300 Letale se ingerito.

STOT RE 2 *; H373** Può provocare danni agli organi <o indicare tutti gli organi interessati, se noti> in caso di esposizione prolungata o ripetuta <indicare la via di esposizione se è accertato che nessun'altra via di esposizione comporta il medesimo pericolo>.

Aquatic Acute 1; H400 Molto tossico per gli organismi acquatici.

Aquatic Chronic 1; H410 Molto tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata.

La parola che salta subito all'occhio è **Letale** e quindi nel contesto dei lavori mi chiedo quali saranno le precauzioni da adottare ?

Oltre a questo c'è il problema che il composto volatile (T° eb 80 °c) si degrada piano piano in due molecole che da **polari** diventano **apolari**, e quindi sono solubili in acqua.quin di se si rompe il diaframma in profondità costituito da uno strato di argilla che protegge la falda, i percolati potrebbero passare e inquinare le fosse che confluiscono nell'Adige.

Una sentenza del TAR del 2013, ha bloccato una cordata di Imprenditori che voleva edificare la zona, con la prescrizione che prima si deve bonificare la zona in maniera totale.

-Pag 49 : **Autostrada e ferrovia**

"La quantità di merci trasportata è di ca. 45 tonnellate nette, di cui circa il 70% su gomma e circa il 30% su rotaia. Per il passo del Brennero transitano più di 2 milioni di mezzi pesanti. Circa 240 treni al giorno viaggiano sulla linea esistente, la metà dei quali sono treni merci.

Queste due arterie attraversano la città da nord a sud e come dimostrato da terribili incidenti avvenuti in altre realtà (ad es. Viareggio), considerato il traffico merci trasportato costituiscono potenziali fonti di rischio, per questo nel prossimo dovrebbero essere sottoposti a specifici piani di emergenza, affrontati collegialmente con gli Enti Gestori e la PAT".

E' chiaro che se possibile è meglio allontanarsi dai centri abitati

SISTEMA FERROVIARIO

Direttrice Traffico Internazionale:

Ferrovia del Brennero.

Il tratto della Ferrovia del Brennero che attraversa il comune di Trento ed il suo scalo sono sicuramente oggetto del trasporto e della sosta di merci di ogni tipo (ovviamente secondo le regole previste dalle norme di settore). Di conseguenza, sia la perdita di carico che l'incidente possono costituire fonte di grave rischio per la città che ne viene attraversata (persone ed ecosistema). Proprio per questo in questa sede viene segnalata come una situazione ad elevato rischio potenziale.

Si ricorda che in data 11/03/2019 nostro prot._L378/RFS 008.03/|0069470| 11/03/2019 è stato consegnato dalle ferrovie dello Stato Italiane -"Il Piano Generale di Emergenza complesso stazione ferroviaria di "TRENTO"-sia su CD che su cartaceo (relazioni e tavole) conservato presso il COC.30

Pag 149: "IL RISCHIO IDROGEOLOGICO E LA SICUREZZA DEL TERRITORIO"



Fonte: PGUAP carta del rischio idrogeologico

Pag 157: ***Esondazioni , Alluvioni, Rischio cedimento argini 2018 Interventi di difesa fatti ed in programma ma non ancora realizzati***

Per rendersi conto, in Piazza della Portela c'è un monumento in marmo dove sono segnati i livelli raggiunti dall'acqua esondata dall' Adige

Nel contesto della cartografia dei dissesti non risalta a sufficienza la vulnerabilità e la criticità dell'Adigetto, dove la realizzazione di un muretto arginale ha innalzato i tempi di ritorno di esondazione da 50 anni a 100 anni, senza però garantire dalla possibilità che il suo rigurgito, quando non riesce a scaricare in Adige, sia causa di allagamenti.

Infatti, nel recente studio idrologico ed idraulico (2011), effettuato sulle fosse dal Consorzio Trentino di bonifica, emerge come per piene con lunghi tempi di ritorno per i quali l'Adigetto non riesce a defluire in Adige, l'acqua in alveo si innalza e provoca il rigurgito dei collettori delle acque bianche che provengono dalla città: in primis quello di Via Monte Baldo, ma anche quelli delle rogge cittadine che confluiscono nel canale Adigetto.

Inoltre quando l'Adigetto rigurgita, con TR di 200 anni non viene interessata solo l'area che comprende il complesso delle Albere - Via Ghiaie ma anche, molto più a monte, i terreni posti lungo la fossa delle Bettine (Zona Cristo Re – Via Maccani) e le aree adiacenti alla fossa della Malvasia.

Rischio idraulico del fiume Adige

La piana posta in sinistra orografica lungo il fiume Adige, dall'aeroporto al Palù di Mattarello, compresa l'unghia dove si esaurisce il conoide del Rio Valsorda, è esondabile con tempi di ritorno (Tr) dai 100 ai 30 anni. Di conseguenza il rischio varia da medio (R2) per le aree agricole ad elevato sino a molto elevato (R3-R4) per quelle residenziali (es. Zona Ronchi e di Mattarello a valle dell'ex statale del Brennero) o per le vie di comunicazione di importanza strategica. A complicare il quadro, anche se messo in sicurezza di recente, è il sistema delle rogge. Ci si riferisce in particolare alle zone retrostanti la fossa Catena e la fossa Palù di Mattarello ancorché dotate di idrovore, nonché al tratto terminale della fossa Maestra di Mattarello, in località Acquaviva, area quasi totalmente destinata ad uso agricolo.

La piana in destra Adige è inserita in zona da elevata (Tr 30 anni) a moderata pericolosità di esondazione (Tr 100 anni), ma, essendo a destinazione agricola, è classificata a rischio da medio (R2) a moderato (R1): anzi viene considerata una potenziale vasca di espansione in caso di piena e pertanto tutelato da ulteriore edificazione.

Pag 180: Rio Stanghet (loc Aquaviva)

Ha un bacino molto acclive predisposto alla possibilità di crolli dalle pareti rocciose ed a fenomeni d'erosione di alveo e di sponda che possono convogliare a valle un notevole trasporto solido (o vere e proprie colate di detrito, vedi evento ottobre 2018). Il bacino idrografico a monte e l'alveo a valle sono inseriti in zona ad elevata pericolosità geologica ma a rischio moderato, mentre lo sbocco che avviene in zona edificata (capannoni) è in zone a rischio elevato R3 (a rischio molto elevato R4 i due sottopassaggi sotto la ferrovia e la ex statale del Brennero).

IL RISCHIO FRANE SUL FONDOVALLE

Pag 165 : **Uscita galleria Zona Ex scalo Filzi**

Tratto Via dei Solteri – Via della Spalliera

Il tratto da via dei Solteri a Via Spalliera è caratterizzato da rocce scagliose del Cretaceo sup. - Eocene inf., che per giacitura, struttura e posizione della falda acquifera rappresentano un contesto fragile per cui in sede di cantiere hanno generato episodi di crollo. La zona, dove sono presenti residenze, è posta a moderata pericolosità geologica e rischio elevato R3.

Azioni da intraprendere, verifiche e monitoraggi:

1 Prestare particolari attenzione agli sbancamenti del versante.

Aree delle Cave di Ammonitico Rosso a Nord del Castello del Buon Consiglio

Si tratta di un'area che si estende dagli ambiti di cava di Rosso Ammonitico fino alla sovrastante zona della Cervara: inseriti in area a pericolosità moderata e a rischio elevato (R3).

Pag 176 : **Rischio frane**

Movimento gravitativo del Monte Marzola

La corona principale della superficie di scivolamento si sviluppa sotto il crinale della Marzola, partendo dai contrafforti rocciosi a monte di Maso Pianizza, passando sotto la cima fino a Spiazzo grande²¹. Il corpo di frana sul versante sottostante è articolato in altre nicchie, ben raffigurate e descritte sul foglio geologico al 50.000 della P.A.T e nelle note illustrative. Effetto di questa frana è l'esteso macereto, a tratti interrotto dall'affiorare del substrato roccioso, che da Spiazzo grande scende ai Casoti di Povo, di qui fino al dosso di San Rocco²² per proseguire ad interessare la zona del lago Turchino e delle Cannelle sino al cono di deiezione del T. Valsorda, interdigitandosi, nel fondovalle compreso tra il dosso di san Rocco e il T. Valsorda, con i sedimenti alluvionali della Val d'Adige. Un fenomeno appariscente di questo movimento sono le profonde trincee di trazione che, allungandosi per decine di metri, spaccano i conglomerati cementati interglaciali dei Bindesi, accumulo di una frana più antica (vedi ad es. zona palestra di roccia). In relazione al movimento gravitativo la parte alta del sobborgo di Villazzano (Salita dei molini, Villa Belfonte, la Grotta, Valdalcole) è inserita ad elevata pericolosità geologica e le parti abitate a rischio idrogeologico molto elevato R4; le parti sottostanti a pericolosità geologia moderata e le parti abitate a rischio geologico elevato R3.

Franosità dei conoidi “detritico-alluvionali” posti tra Villazzano e S.Rocco

Nel tratto Villazzano-San Rocco alcuni dei tubi inclinometrici posti in occasione del PRG 1989 hanno evidenziato sia nel conoide sotto Villa Belfonte, che a San Rocco (zona Torricelle) l'esistenza di movimenti di scivolamento delle coperture detritiche a profondità nell'ordine dei 15 - 25 metri.

I dati a disposizione non permettono la precisa delimitazione dei corpi in movimento, ma permettono di focalizzare alcune differenze tra i due dissesti.

Il conoide sotto Villa Belfonte è costituito da terreni limo-argillosi grigi (sedimentati alla base dell'antico rilievo da specchi d'acqua o blandissime correnti, in epoca tardo - post glaciale) alternati con ghiaie o brecce di natura più propriamente detritico-alluvionale provenienti dal versante stesso. La resistenza al taglio dei sedimenti limo-argillosi potrebbe essere stata mobilitata dai processi di erosione e scalzamento al piede che hanno portato all'attuale morfologia del conoide e trovarsi ancora in continuo lento assestamento.

I movimenti in zona Torricelle sembrano invece dovuti al lento “scivolare” della coltre detritica ghiaio-sabbiosa sui prodotti di alterazione del substrato roccioso (Werfen).

La zona è inserita a moderata pericolosità geologica, le schiere in zona a rischio geologico elevato.

Pag : 178

Dissesti franosi in località San Rocco

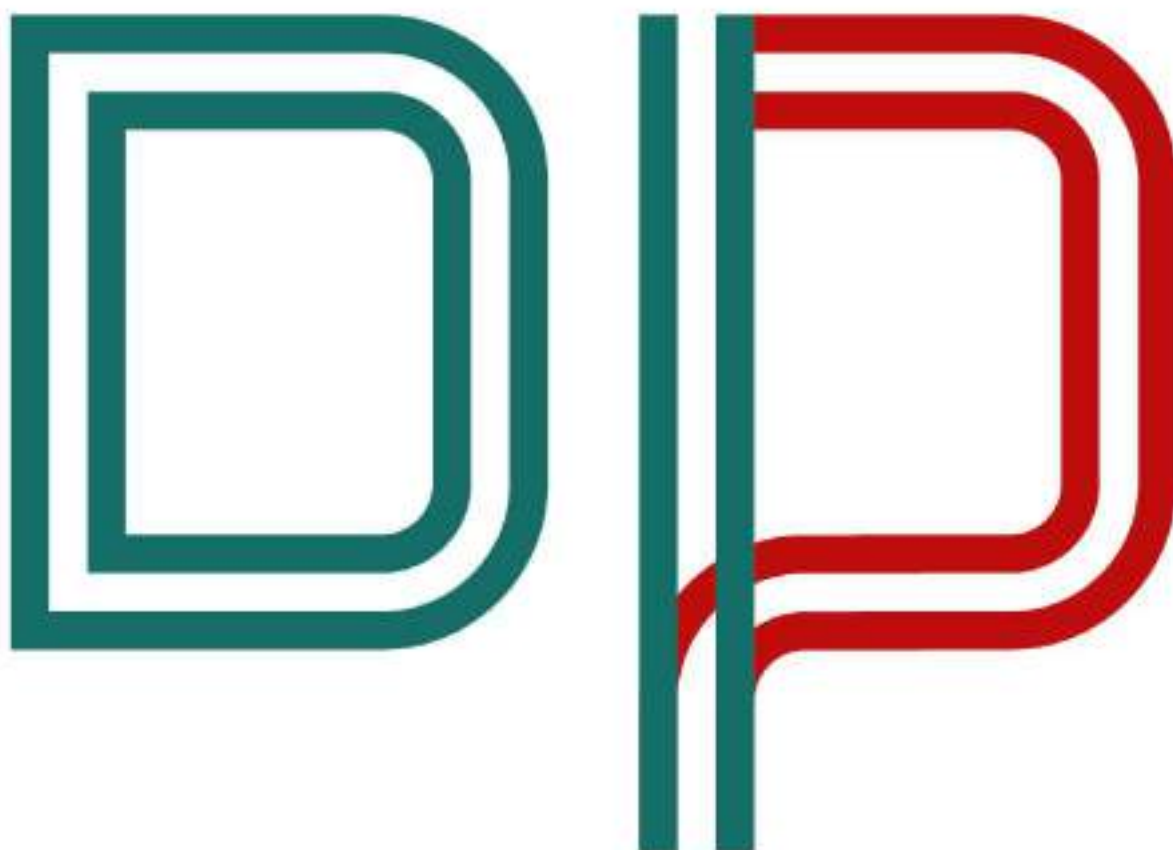
Terreni limosi, identificabili come depositi di contatto glaciale, sono presenti a livelli dell'abitato di San Rocco.

Tali terreni sono stati mobilizzati, in fase di cantiere, nella zona delle cooperative di San Rocco.

Nell'abitato sottostante, più a Sud nella zona denominata case sparse, è presente una zona in dissesto attualmente sotto monitoraggio (al momento non in cartografia); la fragilità intrinseca dei terreni, la morfologia, l'interazione con le infrastrutture dell'abitato, ma anche la posizione al limite dell'emersione della superficie di scivolamento del movimento gravitativo profondo della Marzola rendono difficile l'interpretazione. Il movimento è comunque sotto studio e monitorato con inclinometri

Sperando di aver contribuito al dibattito pubblico e di aver assolto il dovere di cittadino, auguro a lei ed al suo Staff un buon lavoro.

Andrea Ferrari



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Isabella Corbolini

17 dicembre 2021

La circonvallazione di Trento; osservazioni

Ho assistito ad una delle serate illustrative nell'ambito del dibattito pubblico che si sono tenute in questi giorni a Trento.

I tecnici delle ferrovie ed il sindaco hanno esaltato un'opera che, a loro dire, è assolutamente meravigliosa, prospetta un futuro luminoso per la nostra città, pieno di opportunità e senza nessun rischio. Ogni difficoltà è stata affrontata e risolta brillantemente, non esistono problemi e comunque le ferrovie sono disponibili ad ascoltare i cittadini per rendere ancora più bella, se possibile questa grande opera.

Sono convinta che un'opera tanto complessa presenti sicuramente numerosi aspetti positivi, ma è assurdo pensare che non esistano criticità. Improntare una presentazione solo sui primi sembra intellettualmente scorretto, insinua il sospetto nella popolazione e l'allontana da quella logica partecipativa a cui il dibattito aspira.

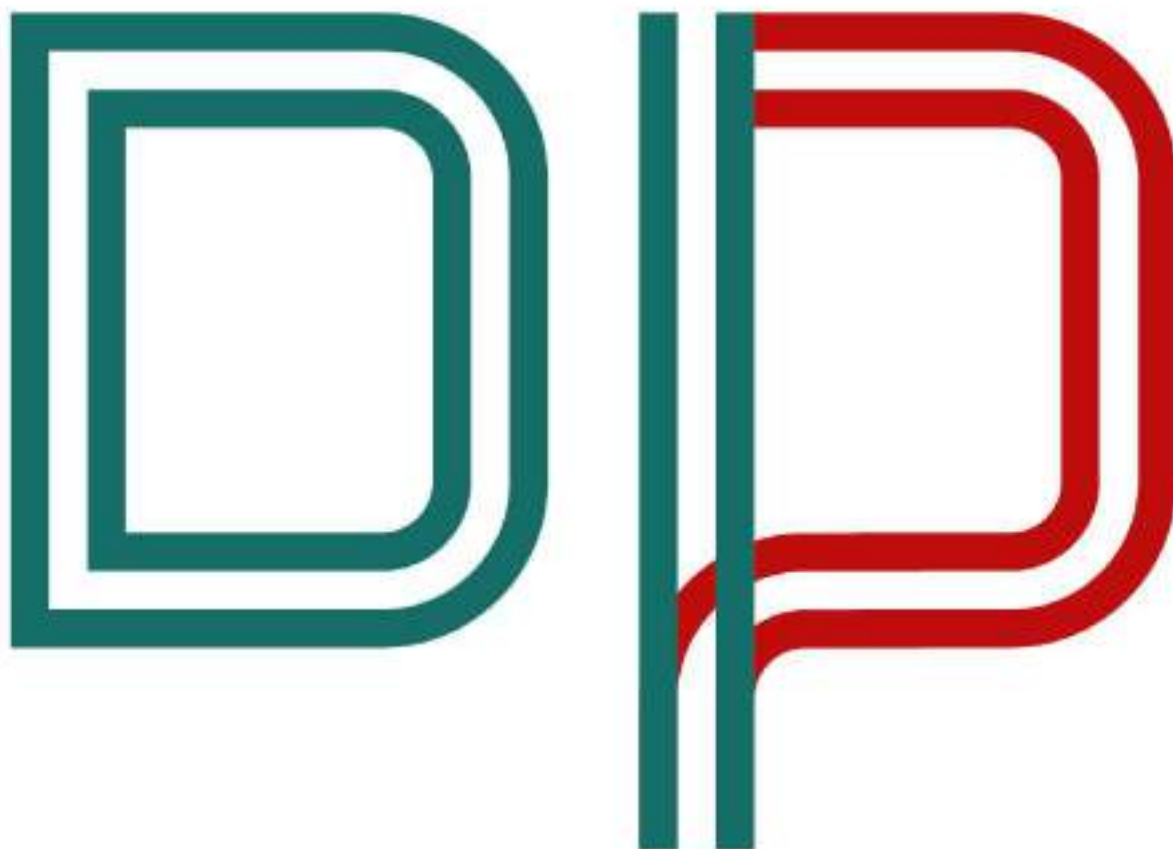
Nessuno dei relatori ha detto che questa cosiddetta circonvallazione della città è incompleta e i treni merci arriveranno fino a poche centinaia di metri dal centro storico.

Spendere 1 miliardo di euro per ottenere questo risultato non è degno di un paese civile, né rispettoso dei cittadini.

Tutto questo quando esiste un'alternativa, che è stata presentata da un gruppo di cittadini volenterosi e che presenterebbe numerosi vantaggi del tutto evidenti, tra i quali: si eviterebbe un cantiere disastroso a Trento nord, si eviterebbe un secondo cantiere a Mattarello, non si dovrebbero attraversare le bombe ecologiche costituite dai siti inquinati di interesse nazionale.

Tuttavia pare che le Ferrovie non abbiano interesse a prendere in considerazione e approfondire l'alternativa della destra Adige. Ma in un momento come questo, di dibattito e progettazione, la valutazione di tutte le alternative dovrebbe essere l'obiettivo. Invece, ciò a cui assistiamo è la presentazione di un progetto già stabilito e reso intoccabile, in nome della solita emergenza "all'italiana".

Isabella Corbolini



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Maurizio Foti

19 dicembre 2021

Egregio dott. Pillon, coordinatore del dibattito pubblico.

Premessa:

Nel seguire il dibattito pubblico in presenza, presso la sala di rappresentanza del 13 dicembre 2021, ho constatato quanto segue:

La spiegazione della parte tecnica, pur essendo interessante, è stata spiegata con tecnicissimi incomprensibili per noi cittadini, ho rispettosamente ascoltato la spiegazione dei tecnici e ho capito che questa circonvallazione non si “ha da fare”, senza che prima non siano date risposte alle domande, poste dalla cittadinanza e da me, con risposta scritta:

- 1) Perché la chiamate circonvallazione? – non gira intorno alla città, ma la spezza in due parti. Già questo è negativo.
- 2) Criticità delle sorgenti dell'acquedotto di Trento;
- 3) Criticità della montagna, molto fragile, con rischi di frane ecc.
- 4) Abbattimento di abitazioni ed esercizi commerciali;
- 5) Dal vostro tecnicismo è emerso che i lavori si svilupperanno su 24 ore con tre turni, questo inevitabilmente, con la movimentazione della talpa, dei camion, manovre varie, produrranno rumori molesti.
- 6) Avete pensato ai venti che da nord attraversa fortissimamente via Brennero, spargendo polveri ed inquinamento?
- 7) L'inevitabile aumento del traffico sulla viabilità, produrranno code di automobili per via Brennero, quindi, altro smog, altro inquinamento acustico;
- 8) Avete pensato, che durante gli scavi allo scalzo Filzi e attraversando con gli scavi, via Brennero sino all'imboccatura del tunnel, c'è la possibilità di trovare bombe inesplose della seconda guerra mondiale?
- 9) Avete pensato, quando demolite le case, nella vicinanza di 10 m c'è un palazzo, dove abitano delle famiglie e persone anziane, quale è la sicurezza, che intendete intraprendere, per tutelare il condominio, ma soprattutto gli abitanti?
- 10) Sapete che un esercizio commerciale, ha la copertura di amianto, e che è un inquinante pericoloso, come intendete tutelare gli abitanti del condominio?

Avete detto che i lavori inizieranno nel 2022 fino al 2026, ma presumibilmente si andrà oltre.

Nella Vostra rappresentazione emerge un altro dato importante, che non fa solo paura a me, ma tutti gli abitanti di San Martino, dai superstiti di Via Brennero, a quelli di via Malvasia, Via San Martino, via Pietrastretta, sono i “Rumori e Vibrazione”.

Dalla Vostra presentazione nero su bianco, scrivete:

“Relativamente alla fase di cantiere: in merito alle risultanze delle simulazioni, è emerso che, nella maggioranza dei casi, l'adozione di barriere antirumore riduca efficacemente i livelli di rumore rilevati negli edifici più prossimi alla ferrovia fino a farli rientrare all'interno dei limiti normativi. TUTTAVIA, in alcuni casi, anche con l'adozione di barriere antirumore possono esserci dei SUPERAMENTI dei limiti normativi. PER TALE MOTIVO SI RENDE NECESSARIO RICORRERE ALLA DEROGA AI VALORI LIMITI DETTATI DAL DPCM 14.12.1997, per tutta la durata delle lavorazioni specifiche previste nella relativa area di cantiere, e al monitoraggio

fonometrico in relazione alla componente vibrazione, data la VICINANZA di alcuni esercizi alle aree di lavoro, potranno esserci impatti non TRASCURABILI, per tale motivo sarà effettuata una campagna di monitoraggio.

Relativamente alla fase di esercizio, le simulazioni effettuate mostrano che l'esercizio della ferrovia potrebbe portare a superamento dei limiti normativi, principalmente in periodo NOTTURNO. L'adozione di barriere acustiche permette un SENSIBILE abbattimento del rumore tale da garantire il rispetto DEI LIMITI NORMATIVI "(dove già avete chiesto la deroga al superamento).

Andiamo al punto della questione che evidenzio in grande ed in grassetto.

"RELATIVAMENTE ALLE VIBRAZIONI, L'ESERCIZIO DELLA LINEA FERROVIARIA, POTREBBE PROVOCARE IMPATTI NEI CONFRONTI DELLE ABITAZIONI PIU PROSSIME ALLA FERROVIA, (tipo il mio condominio) ...pertanto, (vi limitate a scrivere) PERCIO' SARA' EFFETTUATA UNA CAMPAGNA DI MONITORAGGIO, SIA PER MONITORARE GLI EFFETTI SULLE PERSONE CHE SUGLI EDIFICI".

In pratica, state dicendo, che noi monitoriamo il tutto, se ci sono problemi di salute e lesioni agli edifici, sia il Comune, sia la Provincia, sia la ferrovie, sono in una botte di ferro, in quanto abbiamo la deroga al superamento dei limiti normativi, quindi a voi non importa, la salute dei cittadini e l'integrità delle abitazioni, perché non possono chiedere alcun risarcimento e/o indennizzi. Abbiamo fatto cambiare la legge, e pertanto, se questi cittadini vogliono salvaguardare la loro salute, andranno a vivere altrove, tanto noi gli diamo ZERO EURO.

Eppure, ad una domanda del genere da parte di un cittadino, un rappresentante della ferrovia ha risposto (si potrà rivedere il Filmato). Non dobbiamo preoccuparci, ci sarà un continuo monitoraggio, se ci saranno criticità (problemi di salute e danni agli edifici) interverremo. Se durante i lavori si creano dei danni, la stazione appaltante, potrà risarcire tramite le loro assicurazioni.

Il Problema è rivolto nel futuro, cioè al momento del passaggio dei treni, il treno entra nel tunnel a 10 metri di profondità, ci sono abitazioni che stanno a 10,20, 30 metri dal tunnel, questi subiranno per sempre vibrazioni e rumori, che si propagheranno per tutta la via Malvasia, via del Brennero, piazza Nazario Sauro, Via Pietrastretta, Via San Martino sino al Castello di Buonconsiglio.

Cerco si spiegarmi meglio:

Mi sono chiesto, esiste una normativa che ci protegge dall'inquinamento acustico provocato dal rumore del treno vicino casa?

Risposta:

Sì, esiste, anche se il tema è complesso: è la normativa che fa capo al D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459. Questa determina alcune soglie limite al rumore, che riguardano l'infrastruttura ferroviaria.

I valori limite sono diversi a seconda del tipo di infrastruttura e di fascia acustica.

Per gli edifici inseriti nella fascia acustica A (ossia che si trovano entro un raggio di 100 metri dalla ferrovia) i limiti di rumore sono:

70 decibel durante il giorno (fascia oraria 06-22);

60 decibel durante la notte (fascia oraria 22-06).

Per gli edifici di fascia B, invece (ossia che si trovano all'interno di un raggio di 150 metri dalla ferrovia) i limiti sono:

65 decibel durante il giorno (06-22);

55 decibel durante la notte (22-06).

A questi, fanno eccezione edifici particolari come scuole, case di riposo e ospedali, che presentano un limite di rumore più severo.

Il fastidio non è l'unico problema generato dal rumore dei treni.

Le problematiche sono essenzialmente due:

La prima, i danni alla salute.

La seconda, di natura prettamente economica.

Problemi alla salute:

Un rumore eccessivo può interrompere le attività di routine e influire sulla qualità della vita. In generale, la maggior parte delle persone si irrita molto quando il rumore interferisce in modo significativo con alcune attività. Ad esempio, **il sonno, le conversazioni interpersonali o telefoniche, il lavoro sensibile al rumore, la visione della televisione o l'ascolto della musica.**

Oltre a compromettere la qualità della vita e del riposo, il rumore rappresenta una delle principali cause di stress e può provocare seri danni alla salute.

Riduzione del valore immobile vicino ferrovia:

A quanto ammonta la riduzione di valore di un immobile situato a ridosso dei binari del treno o nei pressi di una stazione ferroviaria?

Molto dipende dalla zona e se ci si riferisce ad una grande città o una località di villeggiatura, tuttavia, il valore di una casa a stretto contatto con la ferrovia può subire un deprezzamento che varia dal 20 al 25% rispetto ad un immobile situato nella stessa zona ma che non subisce gli effetti provocati dal rumore del treno.

Tutto questo vi pare eticamente e moralmente giusto? Vi pare giusto, massacrare le persone, le abitazioni per 960 milioni? Non sarebbe meglio di stoppare tutto per qualche mese? Nel frattempo, spiegare alla commissione europea, le perplessità, la paura dei cittadini, far presente alla commissione Europea, al Ministero dei lavori pubblici e/o istituzioni competenti che esiste una alternativa **“il progetto destra Adige”**, suggerito dalla rete cittadina, chiedendo una deroga di 6 mesi meglio un anno, giusto per analizzare anche a fondo il progetto presentato dalla rete dei cittadini, guadagnato per certo da quest'ultimi, un alto consenso per la pace delle anime di tutti senza vincitori e sconfitti.

Infine, si chiede, se siete a conoscenza della Sentenza del TAR di Trento n.382 del 20/1/2013 relativa all'obbligo di bonifica integrale e non parziale delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica.

I cittadini di Trento, hanno a cuore una vera circonvallazione ferroviaria, ma così come la volete fare voi, tutto è, **“tranne una vera circonvallazione”**, in quanto, già più volte citato, **“spezza la città in due parti e con tutte le criticità emerse sin ora, rovinare ancora di più l'assetto cittadino, l'ambiente paesaggistico e turistico di Trento.**

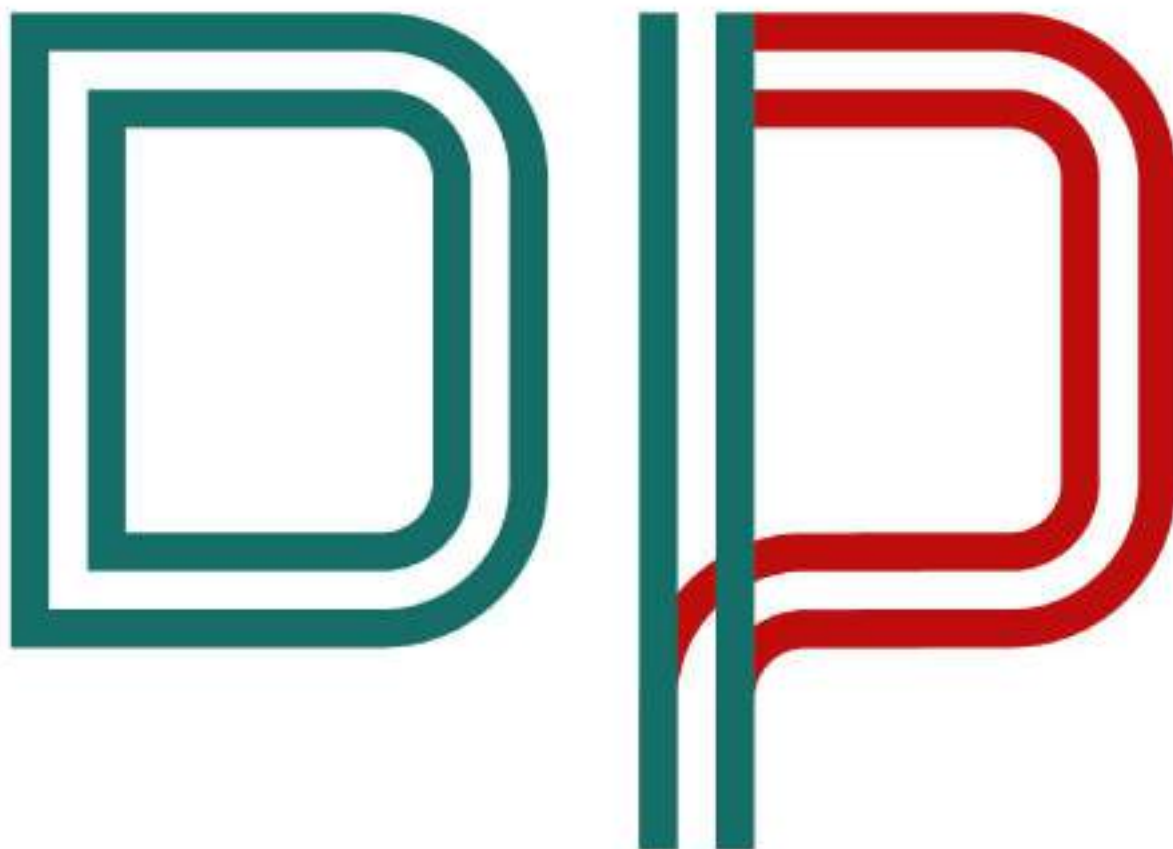
Per quanto sopra esposto, si chiede

1. Non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort;
2. Non richiede la demolizione di edifici nel quartiere San Martino;
3. Non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord;
4. Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento;
5. Non interferisce con la falda del fondovalle dell'Adige;
6. Non è a rischio in caso di alluvione nella zona di Trento;
7. Non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la Valle dell'Adige;
8. Non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;
9. Abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio;
10. Migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose;
11. Consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie;
12. Consente di realizzare i cantieri di scavo in zone distanti dall'abitato;
13. Favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo;
14. Consentirà la vera riqualificazione della parte nord di Trento;
15. Consentirà un interramento più esteso della linea storica verso nord;
16. Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento temporaneo a nord (a Gardolo o a Lavis) del capolinea;
17. Aumenterà la capacità della linea storica per i servizi tra Trento e Calliano;
18. Presenta assoluta compatibilità con gli interventi come il "Nordus";
19. Permetterà la realizzazione anticipata del Trasporto Rapido di Massa (tram);
20. Migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento.

Grazie per l'attenzione con gentile richiesta di inserirlo nel Quaderno degli attori.

Maurizio Foti

Residente in Trento, via Del Brennero 84:



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Alessandra Mosna

20 dicembre 2021

Scrivo in qualità di cittadina di Trento, avente a cuore il futuro della propria città'.

Sono favorevole a che le opere, comprese le grandi opere, vengano portate avanti ed eseguite, ma sottolineo l'importanza di farle bene, davvero al meglio possibile, che poi queste stesse dureranno a lungo!

Spaccare la città' a Nord del quartiere di S.Martino e fare da lì in avanti uno scempio... mi preoccupa davvero tanto. Possibile non ci sia più alcun modo di correggere il progetto, agendo con umiltà' e buon senso da parte di RFI. Siete venuti in questa terra a farla da padroni, senza chiedere il permesso di costruire _o distruggere_ un territorio e una popolazione. Senza valutare nelle prime fasi progettuali, così come previsto dalla legge sul Dibattito Pubblico relativo alle grandi opere, le soluzioni migliori. Siete arrivati a progetti redatti.

Mi chiedo sempre dove sia finita l' Autonomia di questa Provincia, dove siano finiti i politici che Vi hanno svenduto la nostra terra.

Io perderò la mia abitazione per un simile progetto. Mi sentirei disposta a lasciarla più volentieri per un miglioramento duraturo, effettivo ed efficace della città'.

Domande:

Lasciare che sia il progettista-capo del team di Italferr a valutare altri progetti (v. destra Adige) o variazioni significative proposte (es fuoriuscire con le gallerie 200/300 m. più a Nord, nell' area del distributore Agip e del motel _del Comune?_ ospitante gli immigrati, senza intaccare così pesantemente il quartiere di S.Martino) e' da ipocriti. Certo che l'Ingegnere difenderà sempre il lavoro del proprio team senza mettersi profondamente in discussione. Opportuno sarebbe far valutare le varie proposte a professionisti terzi.

Man mano che negli incontri si vedono stralci di progetto, si capisce quanto impattanti e lesivi della città' siano le trincee e le barriere a delimitazione dei binari. Finora non sono previste coperture, ne' sotto/sovrappassi ciclopeditoni. La città' sarà spaccata in modo permanente da scavi e muri.
E di notevole lunghezza!!!

Il Comune di Trento ha dato notizia dell'opera ai Presidenti di Circoscrizioni a **giugno 2021**. Mi chiedo perché da quel giorno non sia stato dato mandato agli uffici tecnici comunali per l'edilizia privata di stoppare qualsiasi ristrutturazione o investimento sulle case che saranno demolite qualora il progetto venisse approvato.

Ricordo come il patto di riservatezza, siglato da Comune e Provincia con RFI nel 2018 e 2019 sia stato così dimenticato da essi stessi da finanziare_ con soldi pubblici_ la ristrutturazione avvenuta in questi ultimissimi anni delle palazzine Aci e Trentino Mobilità poste sull'area prevista in demolizione.

Quest'Opera, così progettata, non libera la città' di Trento dal traffico Alta Capacità ferroviario, ma la spacca e la ferisce in maniera indelebile. Una vera Circonvallazione deve bypassare i centri abitati per intero!!

Viviamo in Democrazia e la volontà dei cittadini deve essere ascoltata e rispettata. Anche i "demolituri" guardano più al bene della città' che non al proprio, alle proprie abitazioni. Meglio tollererebbero il cambio casa se il Progetto fosse davvero meritorio.

Perdere la casa_ un dramma.

In autunno sento parlare di circonvallazione ferroviaria. Mi interessa, voglio capire. E capisco che forse il piccolo condominio in cui abito si troverà sull'orlo del cratere degli scavi. Mi preoccupa: resisterà? si danneggerà? quante polveri e rumori saremo a viverci nei prossimi anni?

Una sera (27 ottobre) leggo il giornale locale e vedo lì la foto dello stesso immobile tra quelli da abbattere. Mi cade il tablet dalle mani (ormai il quotidiano lo leggo così), provo un tonfo al cuore, un vero shock. Cerco di respirare, mando la foto ad un paio di amiche per avere un supporto. Immediatamente rispondono, ma tutte noi non sappiamo cosa pensare. I giorni successivi arrivano le conferme: l'immobile verrà abbattuto; sarà espropriata. Espropriata dal mio bell'appartamento, che tanto avevo desiderato, cercato, aspettato che fosse terminata la costruzione, seguiti i lavori con tanto entusiasmo, amorevolmente arredato poco alla volta, che i mobili su misura _ abito in mansarda!_ costano di più. Sono entrata ad abitare esattamente 15 anni fa, il 17 dicembre 2006. Me la curo ogni giorno, cerco di rendermela sempre più accogliente e confortevole. Il gatto vi si è accasato subito. Ha un bel balcone esposto a sud, dove curo le piante ed in casa entra il sole. Ed anche se abito in via Brennero, dato che si affaccia su un cortile interno il traffico non si sente. Il condominio è piccolo e silenzioso. Sono distante 900 m dal centro storico, mio quartiere di riferimento da sempre, e 800 m dalla stazione: posso tornare stanca dai miei viaggi in completa autonomia.

Proprio dovrò lasciarla? Fatico a crederlo. Espropriano, e vogliono tutto libero per dicembre prossimo, anche se l'ufficialità arriverà verso marzo-aprile. In 8/9 mesi dovrò riuscire a trovare una soluzione e reinventarmi un luogo dove vivere.

Vorrei, dovrei trovare un appartamento dalle stesse caratteristiche. E i soldi? Dagli incontri con ITALFERR non ce ne daranno abbastanza. Già è difficile vivere questo dramma, se poi non ci metteranno nelle condizioni di risistemarci, come faremo?

Come indennizzano? Con i valori pubblicati (il documento va cercato con il lanternino: si chiama IB0Q3AR43RHAQ0000001D.PDF – in nome della trasparenza!) non riuscirò mai ad acquistare un appartamento simile.

Qui non si tratta del progetto migliore o di quello peggiore per la rete ferroviaria.

Si tratta di capire che ci sono delle persone, come me, che avranno la vita stravolta dalla costruzione della circonvallazione. E per intanto vivono nella totale incertezza. E se quando si fanno grandi interventi (strade, ospedali, ferrovie...) qualcuno resta sempre coinvolto, non è giusto che oltre al dramma di perdere la propria casa si debba anche rimetterci dei soldi. Soldi che non tutti abbiamo a disposizione o che si tenevano lì per altri progetti. Avevamo una casa e ne vogliamo un'altra!!

RFI-ITALFERR devono metterci in condizione di tornare a possedere un appartamento dalle caratteristiche simili, vale a dire indennizzare il giusto. Significa conteggiare il costo di acquisto odierno di un appartamento simile, considerare che i mobili su misura andranno persi, aggiungere le commissioni d'agenzia, le spese notarili, quelle di trasloco e del cambio utenze. Ben sapendo che per acquistare un appartamento è necessario anticipare parecchi soldi.

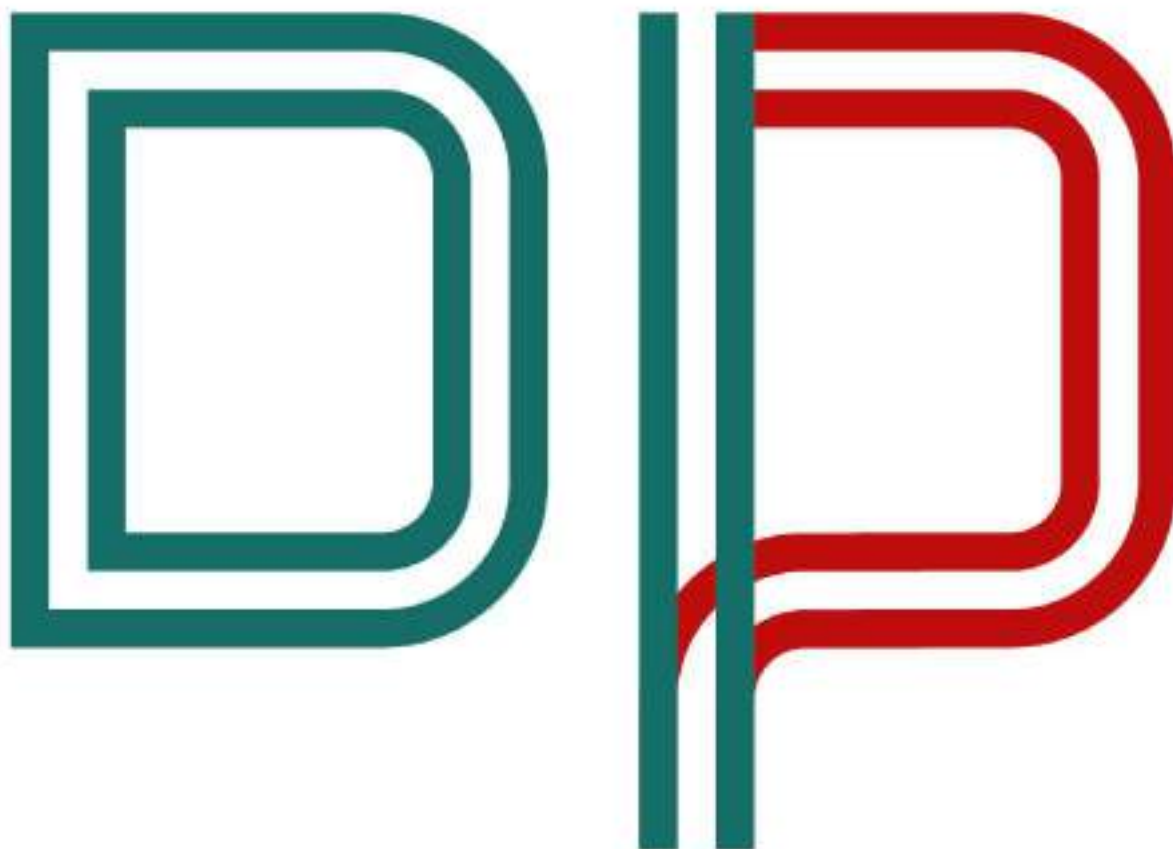
Di fronte a queste considerazioni che credo di buon senso, i tecnici RFI-ITALFERR rispondono che non intendono indennizzare i mobili, che le tariffe a metro quadro sono quelle dell'Agenzia delle Entrate e che se a dicembre 2022 non ce ne saremo andati vi sarà lo sfratto forzoso.

Sarebbe questa una società civile e giusta?

Si dice che i soldi non diano la felicità, nel mio/nostro caso ci darebbero la certezza di poter vivere con serenità in un'altra casa. Aiuterebbero a uscire da questo dramma.

E il Comune? Dirà - farà qualcosa o continuerà ad appoggiare acriticamente RFI?

Alessandra Mosna



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Manuela Guidolin

20 dicembre 2021

Alla cortese attenzione del coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon,

ho letto con attenzione il “Dossier di progetto – Lotto 3A Circonvallazione di Trento” pubblicato sulla pagina dedicata al Dibattito pubblico Circonvallazione Ferroviaria Trento, sul sito del Comune.

Elenco le mie osservazioni sul dossier:

- 1) A pagina 34 si trova un'immagine con didascalia “Vista dalla valle dell'Adige nel tratto frazione Acquaviva”. E' una foto particolarmente importante perché proprio tale località sarà interessata pesantemente dal cantiere (50 ettari saranno occupati). Peccato che la foto non ritragga località Acquaviva, che, come è scritto più volte nel documento, è zona principalmente agricola. Direi piuttosto che sia una foto di Rovereto (nord). Probabilmente sarebbe stato più utile e corretto mettere una foto di villa Bortolazzi oppure delle “aree agricole di pregio” che andremo a perdere.



Vista della valle dell'Adige nel tratto in frazione Acquaviva

- 2) A pagina 27 viene pubblicata un'immagine, con didascalia “loc. Acquaviva. La linea nera indica le opere in progetto.” Rappresenta una ortofoto dell'area in cui ci sarà l'uscita; è stata modificata inserendo appunto la nuova sottostazione elettrica Murazzi, il tracciato in trincea aperta e poi tra muri, l'importante, anche in dimensioni (500 m²), piazzale d'emergenza, infine la galleria artificiale. Sono state anche messe in evidenza le strade sterrate che scendono dalla collina, immagino per rendere più chiara la posizione delle diverse parti dell'opera. La strada centrale però non è una strada, ma il torrente Scanuppia, sul quale sono previsti dei lavori, oltre quelli già in programma della PAT.

Rio
Scanuppia



Loc. Acquaviva. La linea nera indica le opere in progetto

3) A pagina 28 c'è il rendering che mostra la "località Acquaviva – foto inserimento post operam". Nel rendering si vede il termine della TR02, trincea tra muri e di quello che penso sia il piazzale di emergenza. La posizione non coincide con quella in cartina. L'uscita, con relativo piazzale d'emergenza nel rendering si trova sul prolungamento del rio Scanuppia, ma nell'ortofoto di pagina 27 e nelle carte dei progetti, la piazzola d'emergenza si trova sul prolungamento della strada che scende da Maso Grezzi sulla piazzola sono inoltre progettati dei fabbricati che non sono visibili sul rendering. L'errore di posizionamento è di circa 150 - 200 metri.



Località Acquaviva – foto inserimento post operam

4) A pagina 51 nel paragrafo "Paesaggio e patrimonio culturale" sempre per quanto riguarda la zona Acquaviva, leggo con molto piacere che "in questa zona, tuttavia, esistono barriere artificiali in grado di ostruire la visibilità dei cantieri, come l'autostrada e alcune fasce alberate che oscurano la visuale alla pista ciclabile del Sole". Le barriere elencate si trovano ad ovest dei cantieri sono pertanto utili solo per chi percorrere l'autostrada a 110 km/h oppure, nei tratti alberati in periodo estivo, a chi percorre la ciclabile. Quali sono le barriere per chi ci vive nella valle?

5) A pagina 50 paragrafo “Acque” viene scritto “il tracciato interferisce con delle aree a pericolosità fluviale media e torrentizia residua media ed elevata nel tratto in prossimità di Mattarello. Le opere di progetto in ogni caso non aumentano l’estensione delle aree di esondazione e di conseguenza non aumentano il rischio idraulico.”

Considerato quanto ho scritto nei punti precedenti e dalla foto pubblicata a pagina 33, che non sono riuscita a collocare geograficamente e che se veramente rappresenta uno scorcio del vigneto lato est è quanto meno datata, non mi sento rassicurata sulla conoscenza puntuale del territorio di chi ha redatto il documento. Ci sono infatti diversi torrenti che caratterizzano la zona dei Grezzi - Acquaviva, e che di volta in volta negli ultimi anni si sono rivelati “problematici”, i più noti sono due: il rio Scanuppia ed il rio Stanghet.

Durante la tempesta Vaia di fine ottobre 2018 entrambi i torrenti hanno scaricato detriti sia sulle campagne, sia su via Nazionale, ex statale, bloccandola per diversi giorni. Le zone sulle quali hanno scaricato sono le zone del futuro cantiere (rio Scanuppia) e circa 500 metri a nord dell'ingresso della galleria artificiale (rio Stanghet). Sono intervenuti vigili del fuoco, protezione civile, volontari, carabinieri. Tutti gli abitanti della zona sono stati evacuati nel cuore della notte e alcuni sono rientrati nelle loro abitazioni dopo 10 giorni.



Figura 1 colata di fango Rio Scanuppia ottobre 2017



Figura 2 Vecchio invaso del rio Scanupia- ottobre 2018



Figura 3 e 4 via Nazionale a nord dell'uscita sud della galleria - ottobre 2018

Dal 1997 al 2016 ci sono state almeno 4 esondazioni con detriti che sono arrivati fino alla statale. C'è stato poi l'evento del 2017 descritto a pag 11 EVENTI ALLUVIONALI IN TRENTINO NELL'ESTATE 2017 Life Franca a cura del Servizio Bacini Montani (PAT) 2017

“Descrizione: colata detritica, sviluppatasi a seguito di eventi meteo di elevata intensità nella prima mattinata di domenica 25 giugno. Il flusso, dopo aver inciso il canale nelle parti

alta e mediana del bacino, carico di detriti eterogenei, ha intasato l'attraversamento della viabilità esistente, riempiendo la piccola piazza di deposito, e fuoriuscendo sulla viabilità ed in parte nel vigneto in sponda destra orografica. La magnitudo è stimata in circa 1000 m³ di materiale, di cui circa 500 scesi a valle e prontamente rimossi”.

Dati i due eventi ravvicinati che hanno colpito da vicino persone e cose, mio padre Livio Guidolin ha deciso di commissionare uno studio idrogeologico della zona. La relazione finale è risultata essere l'unico studio fatto sul torrente ed è stato utilizzato dal servizio Bacini Montani della PAT per mettere in sicurezza la zona.

Purtroppo, lo stesso non può dirsi per il rio Stanghet. Anche quest'estate, dopo 2 giorni di pioggia intensa, il rio è esondato, con ulteriore intervento di Vigili del Fuoco e Protezione Civile.

La carta di sintesi della pericolosità della PAT indica la zona di cui sopra come “area di pericolosità elevata e area da approfondire” e “classe di pericolosità ordinaria elevata e classe di pericolosità straordinaria potenziale” con riferimento alle norme di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale, L.P. 27 maggio 2008 n. 5.

Considerando quanto sopra chiedo:

- A) Sarà effettuato uno studio geologico delle zone del rio Scanupia per non vanificare i lavori in corso della PAT?
- B) Come interferirà la galleria nella zona del rio Stanghet non ancora studiata dal punto di vista geologico né idrogeologico?
- C) Con i dati attualmente a disposizione non è possibile escludere che le gallerie in progetto interferiscano con l'acquifero che alimenta le diverse sorgenti che sono a servizio della collettività. Le risposte avute durante l'incontro a Mattarello del 15 dicembre 2021 hanno considerato solo la pericolosità di inondazione delle gallerie e del tracciato all'aperto. Non è stato affrontato il tema delle sorgenti a servizio potabile ed irriguo della collettività. Non c'è stata alcuna assicurazione rispetto al rischio di perdere le fonti di acqua potabile e non è chiaro di chi sarà la responsabilità in caso di problemi di approvvigionamento.
- D) Chiedo inoltre che venga indicato in modo chiaro, senza necessità di lunghe sommatorie da parte dei cittadini, quanti sono gli ettari di terreno che verranno per sempre tolti alle aree agricole di pregio, tenendo conto quindi anche di tutte le opere accessorie (nuove stazioni elettriche, nuove strade, nuovi edifici).

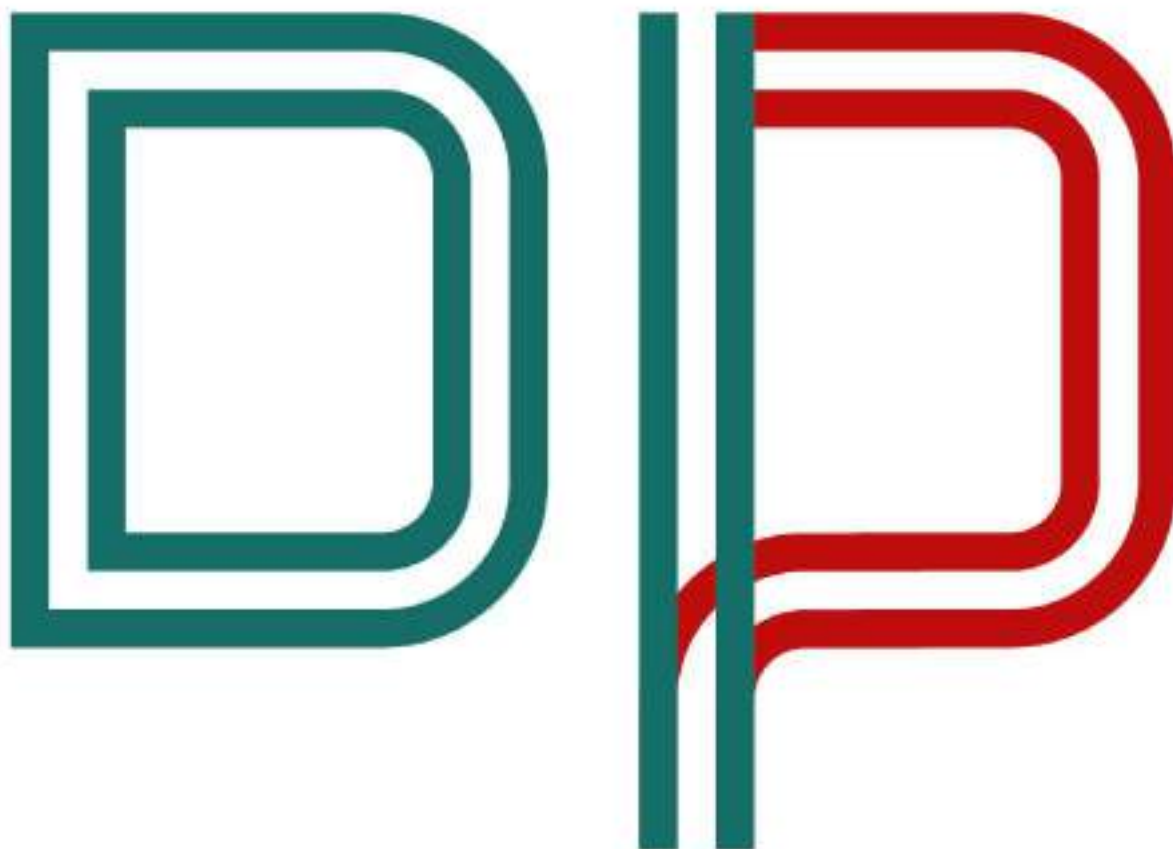
Concludo ricordando che il dossier di progetto è il documento la cui pubblicazione dà il via al dibattito pubblico ed è a disposizione della cittadinanza per farsi un'idea il più corretta possibile dell'opera. Ritengo che la documentazione presentata non soddisfi quest'ultimo aspetto in quanto:

- Mostra foto o datate o di altri luoghi;
- Raffigura ortofoto con scambio di torrenti per strade;

- Il rendering post operam non riporta correttamente posizioni e costruzioni progettate;
- Non tiene conto delle numerose criticità geologiche ed idrogeologiche peculiari della zona.

Ritengo anche che questi errori madornali possano essere considerati sintomatici ed emblematici della scarsa qualità del progetto. Infatti, se io, che non sono un tecnico, ho riscontrato gli errori sopraindicati riguardanti la superficie, facilmente quindi verificabili con un sopralluogo, quali possono essere gli errori nel sottosuolo? Due lunghe gallerie di poco meno di 10 metri di diametro distanti tra loro fino ad un massimo di 40 metri connesse ogni 500 metri che passano in una regione ricca di falde sotterranee o sotto alvei di torrenti, spostate di anche solo 50 metri (un terzo dell'errore segnalato, ma che rappresenta comunque un errore del 100% rispetto alla larghezza delle gallerie) quali conseguenze possono avere?

Grazie per l'attenzione
Cordialmente
Manuela Guidolin



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Tullio Parisi
Coldiretti Trento

20 dicembre 2021



Ufficio zona di : **ROVERETO**
Via Monte Cauriol 7/B
Telefono n° : **0464/432009**

SEZIONE COMUNALE DI BESENELLO

OSSERVAZIONI

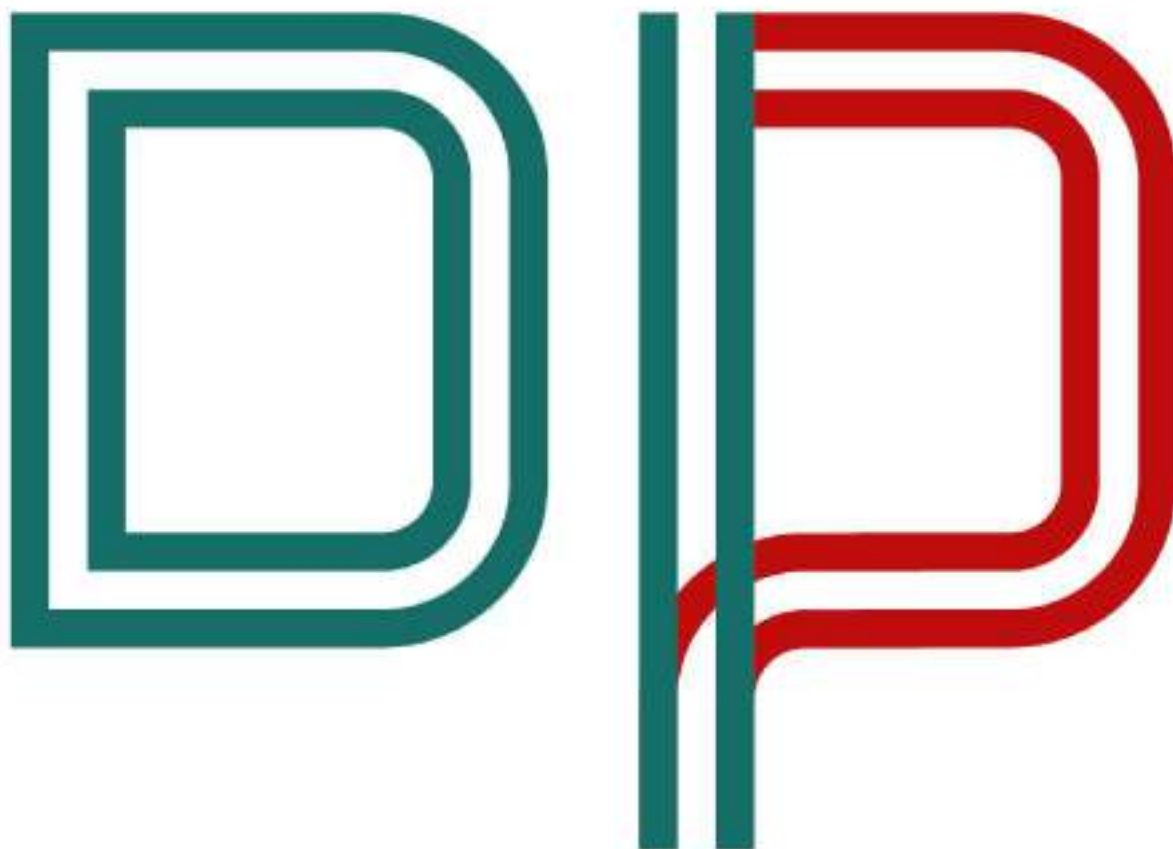
- Il territorio di **Besenello** sarà interessato da un ipotesi di occupazione temporanea di circa 9 ettari in zona Ischei – Acquaviva + altri 2 ettari in zona Acquaviva nei pressi dello svincolo stradale. Apprendiamo dalla relazione generale che le aree sono previste come **deposito dei volumi di scavo in caso di indisponibilità di altre aree**.
- Si chiede con che criterio si è scelta la zona (soprattutto i 9 ettari) , considerato che per raggiungerla è necessario percorrere una stradina interpoderale che costeggia la ferrovia (larghezza 2,5 mt) con accesso da Besenello paese (distante 2,5 km) con evidenti problemi che si creeranno al passaggio dei camion e la convivenza con le restanti aree agricole circostanti.
- Si fa presente che l'area è la stessa oggetto di lavori per la costruzione del depuratore e dei relativi scavi per l'interramento tubazioni, con aziende agricole che hanno reimpiantato le viti meno di 2 anni fa (dopo un'occupazione di circa 4 anni) e che si ritroverebbero occupati gli stessi terreni con ulteriori perdite di reddito ; con l'occupazione ci sono aziende che si troverebbe con superfici drasticamente ridotte e costrette all'abbandono dell'attività agricola (come si considerano i danni in questo caso ?.....)..

- *E' ora che la legislazione statale provinciale stabilisca il principio secondo cui il terreno agricolo non è solo un' area indistinta aperta a qualunque utilizzazione e pertanto tenuta in scarsa considerazione (perché di facile approntamento per i cantieri..... con pochi accorgimenti), ma un valore collettivo che come tale, può e deve essere oggetto di valutazione autonoma e di tutela.*
- *Si chiede pertanto di fare ogni sforzo per trovare delle aree alternative ai depositi dei volumi di scavo (ad esempio area vicino depuratore verso nord ?) investendo anche delle risorse per l'approntamento delle aree, ma per una volta salvaguardando il territorio agricolo. Nelle zone dove ciò non sarà possibile e poiché il territorio è un bene non più riproducibile, si chiede di prevedere che l'eventuale sottrazione dello stesso possa essere compensata con altri terreni derivanti da altre aree dismesse(Banca della Terra)*
- *Nelle zone in cui non sia possibile evitare l'occupazione temporanea di terreni coltivati, si chiede espressamente di prevedere delle consistenti fidejussioni per le ditte appaltatrici in modo da garantire alla fine lavori la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola (non mancano esempi di mala gestione, non pochi problemi ci sono stati anche recentemente i lavori di posa tubazioni o l'area Cariboni di Mori è l'esempio più eclatante) .*
- *E' evidente che oltre a Ferrovie dello Stato queste osservazioni sono rivolte anche alla Provincia Autonoma di Trento che non può chiamarsi fuori e ricercare o proporre con i suoi tecnici delle soluzioni che possano mitigare i disagi che necessariamente quest'opera comporta.*
- *Fiducioso che le nostre osservazioni possano essere accolte, colgo l'occasione per porgere distinti saluti.*

IL PRESIDENTE

**COMPENSORIALE
PARISI**

TULLIO



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Federico Cazzanelli

20 dicembre 2021

Att.ne
Responsabile Dibattito Pubblico

Buongiorno,

chiedo che quanto scrivo sia inserito nel
“Quaderno degli attori “personale

Anche dalla riunione in Regione ho avuto la netta impressione che la qualità della vita dei residenti di San Martino - Pietrastretta - Roncafort - Solteri - Gardolo valga davvero poco e che quello che conta è perseguire questo famigerato progetto a qualsiasi costo.

Tutti noi vogliamo che Trento non perda questa opportunità, ma i benefici devono ricadere sulla città intera, e non solo su una parte, ed in più non a scapito di una parte.

E' un progetto che penalizzerà in modo esagerato queste zone sia durante i cantieri, sia - e quello ancora più grave - poi, per sempre.

Come si può accettare un progetto che peggiori la qualità della vita di una buona parte della città?

Come è possibile vivere in serenità sapendo di rientrare a casa ed essere sicuri di non riuscire a riposare mai??

“Monitorare le vibrazioni”, così come sentito dire nella riunione del 13 dicembre, cosa vuol dire? Se i valori saranno superati cosa si pensa di fare? Si ferma il cantiere? Non credo proprio...!!

Se in fase progettuale si è verificata questa criticità deve essere trovata una soluzione certa e sicura prima di iniziare, non durante o dopo!

La Pietrastretta che incombe sulle abitazioni di Via Malvasia è stata monitorata a dovere, vista la nota fragilità? Via Pietrastretta è sostenuta da barbacani e reti di protezione

A questo punto meglio abbattere tutte le case che non danno garanzia di poter essere abitate giorno e notte in totale tranquillità, è inutile tenere in piedi abitazioni per poveri cittadini disperati in preda a rumori costanti, vibrazioni ed incertezze sulla solidità della propria abitazione.

Tanti dubbi ed ansie che anche ieri nessuno ha dissipato con risposte certe!

Quale sarà il futuro di questi quartieri??

Chi avrà la forza economica se ne andrà svendendo (forse, e chissà a chi!) la propria casa, frutto di tanti sacrifici, spopolando intere zone destinate così a divenire ghetti urbani...è questo il risultato che si vuole ottenere?

Perché non prendere seriamente in considerazione un progetto che non richieda la demolizione di edifici nel quartiere di San Martino?

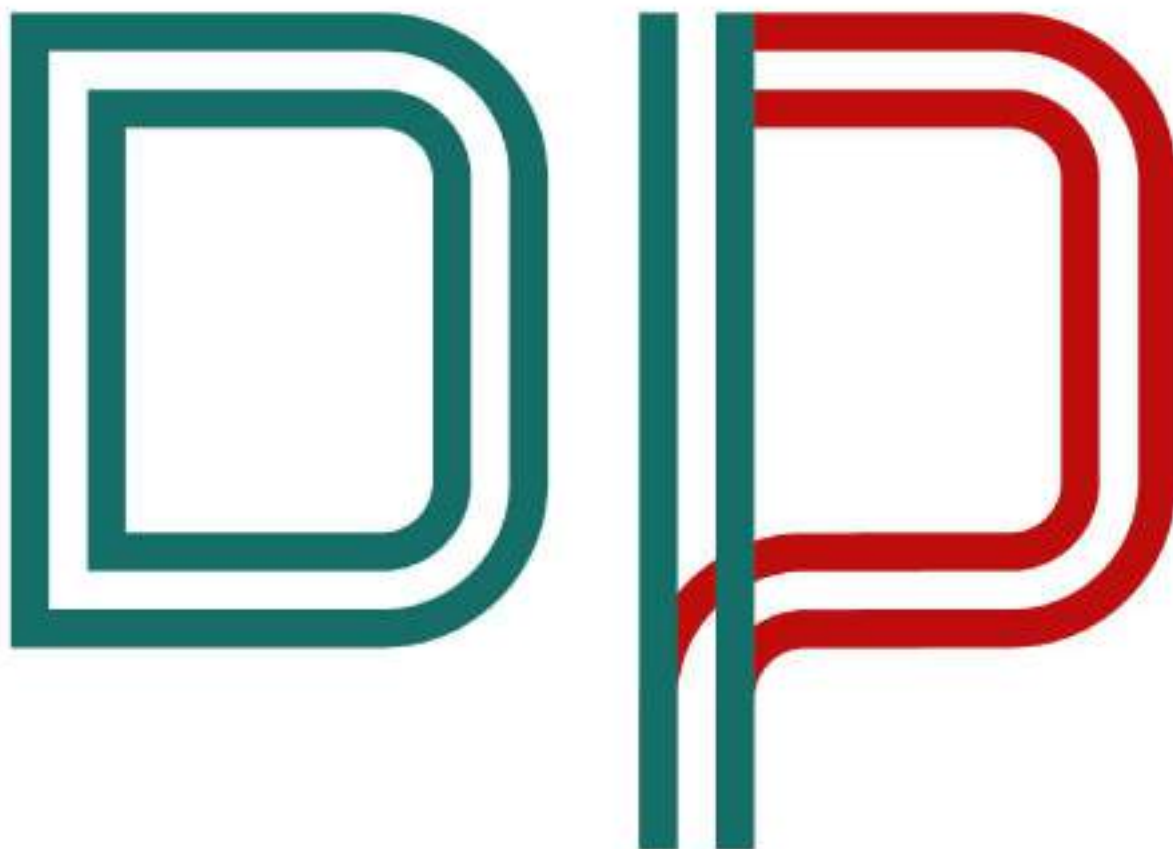
Le aree Carbochimica e Sloi sono una bomba ecologica davvero vogliamo rischiare una catastrofe ambientale facendo passare la ferrovia in quel sito?

Perché mettere a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento

Chiedo con grande passione che si riveda questo progetto, credo sia un dovere etico delle istituzioni lo spendere al meglio questo denaro per far sì che tutta la Cittadinanza possa avere benefici e che questa opportunità non si tramuti per tanti in un incubo senza speranza e senza via di uscita!

Grazie per l'attenzione

Federico Cazzanelli



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Jacopo Zannini
Circoscrizione Centro Storico

20 dicembre 2021

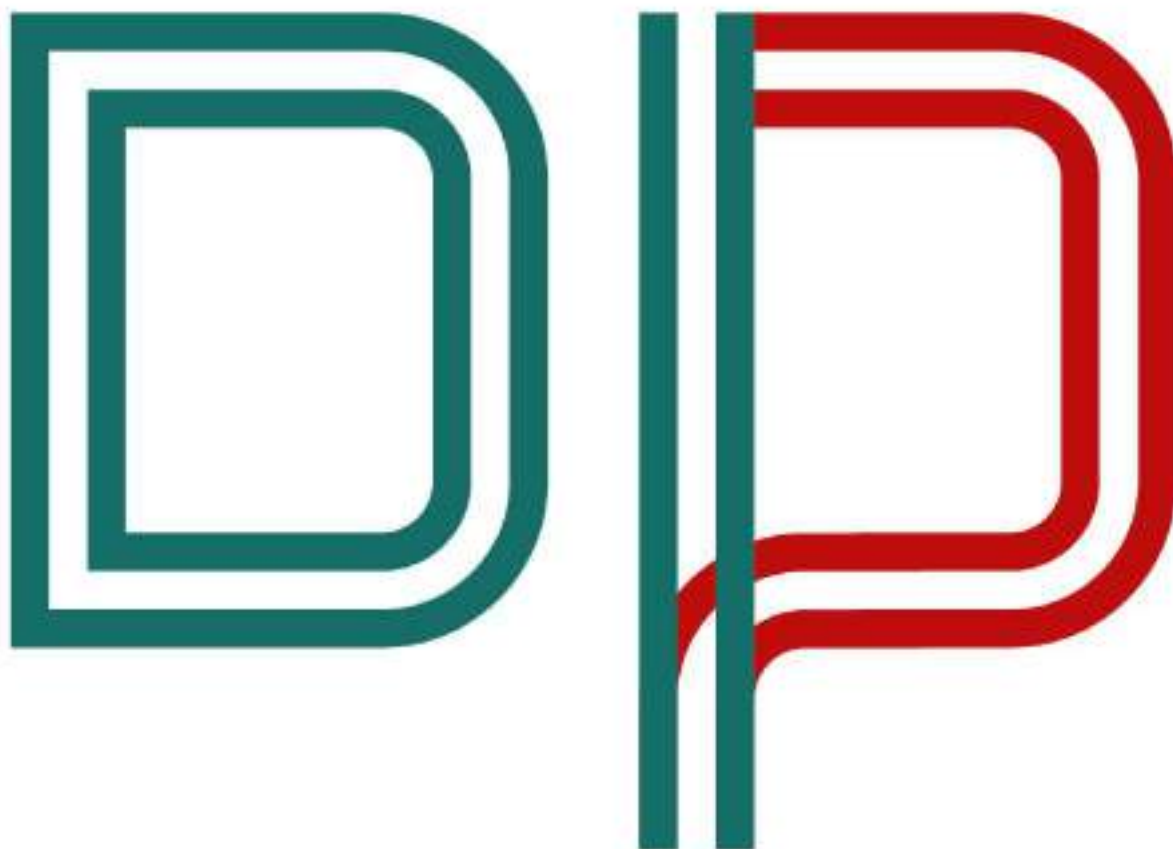
IL RISCHIO DELLA DEAD LINE DEL PNRR

La mia riflessione che ho già fatto in sede di dibattito pubblico, verte sulla tempistica dei lavori legati all'opera della Circonvallazione Ferroviaria. Non sono un tecnico ma sono un amministratore e soprattutto un cittadino trentino che si interroga sulle scelte che le istituzioni portano avanti. Non sono contrario all'opera anzi penso che sia strategica per molto aspetti per migliorare la qualità della vita ma chiaramente come tutte le opere importanti e impattanti va sviluppata in modalità e tempi che permettano di fare le scelte più adeguate e di comunicarle al meglio ai cittadini coinvolti. L'accelerazione che il progetto della Circonvallazione ha subito con l'arrivo delle risorse del PNRR da un lato può essere veramente un momento importante ma c'è un tema che fa scricchiolare un po' tutto: le tempistiche. Nessuno mette in dubbio che il lavoro fatto con quattro talpe contemporaneamente, potrà velocizzare il percorso, ma risulta veramente incredibile pensare che tutti i lavori di un'opera che vale un miliardo, saranno completati entro il giugno 2026. Nonostante i dirigenti di RFI proprio nel dibattito pubblico abbiano sostenuto che siano convinti che il lavoro potrebbero finire in anticipo, con un'analisi più attenta è chiaro che il rischio di sfioramento è elevato come anche quello di avere poi grane con l'attribuzione dei fondi messi a disposizione dall'Europa nel PRNN e per capirlo basta confrontare i tempi di altre grandi opere (vedi Tunnel del Brennero). E' evidente che la cosa migliore e più razionale da fare sarebbe quella di chiedere subito un spostamento della deadline almeno al 2028, questo permetterebbe di allargare le tempistiche e aumentare il dibattito sull'opera e anche di poter discutere maggiormente di criticità dell'attuale progetto, che in tanti abbiamo evidenziato in altri quaderni. Qualora la deadline non potesse essere spostata, sarebbe più saggio chiedere di dirottare i finanziamenti su dei progetti attuabili entro il 2026 come la totale bonifica del sito inquinato dell'area ex Sloi/Carbochimica e di chiedere altri finanziamenti europei per la Circonvallazione che rimane un'opera importante.

Jacopo Zannini

Commissario Esterno Vivibilità Innovazione Sport

Circoscrizione Centro Storico



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Renata di Palma

21 dicembre 2021

INTERVENTO DA INSERIRE NEI QUADERNI

Renata di Palma, cittadina.

Trento, 21 dicembre 2021

Eccoci giunti all'ultimo appuntamento del Dibattito pubblico sulla circonvallazione ferroviaria. Personalmente ho seguito la maggior parte degli incontri, in presenza e online, sono riuscita anche a “imbucarmi” al tavolo tecnico di Trento centro tenutosi il 14 dicembre in sala Falconetto, pur non essendo diretta interessata ad espropri e disagi locali. Peraltro in quella occasione erano presenti solo due proprietarie, una residente, l'altra con un affittuario che dovrà essere sfrattato. Ho ritenuto che la partecipazione fosse utile per capire e potere, magari, cambiare idea sull'utilità o meno dell'opera. Tra le persone con cui mi sono confrontata in questi mesi passati c'era anche l'idea di disertare gli incontri, di non esserci, per dare un segnale di massima contrarietà. Invece, avendo anche tempo a disposizione, ho tenuto duro, ho ascoltato, letto, scritto, ho soprattutto osservato e riflettuto sulla gestione del dibattito pubblico. Nella presentazione dello scopo e della struttura del DP si scrive che RFI sostiene i costi dello stesso e contribuisce alla sua realizzazione. Questa frase ha risposto alla domanda che mi ero fatta sull'aspetto economico, perchè il dott. Pillon e la sua squadra naturalmente per il loro lavoro saranno stati ben e giustamente retribuiti da RFI. Quindi di seguito elenco alcuni punti problematici relativi all'organizzazione pratica degli incontri, sui quali mi sono confrontata con altre realtà critiche. Mi permetto anche qualche suggerimento per i futuri dibattiti pubblici.

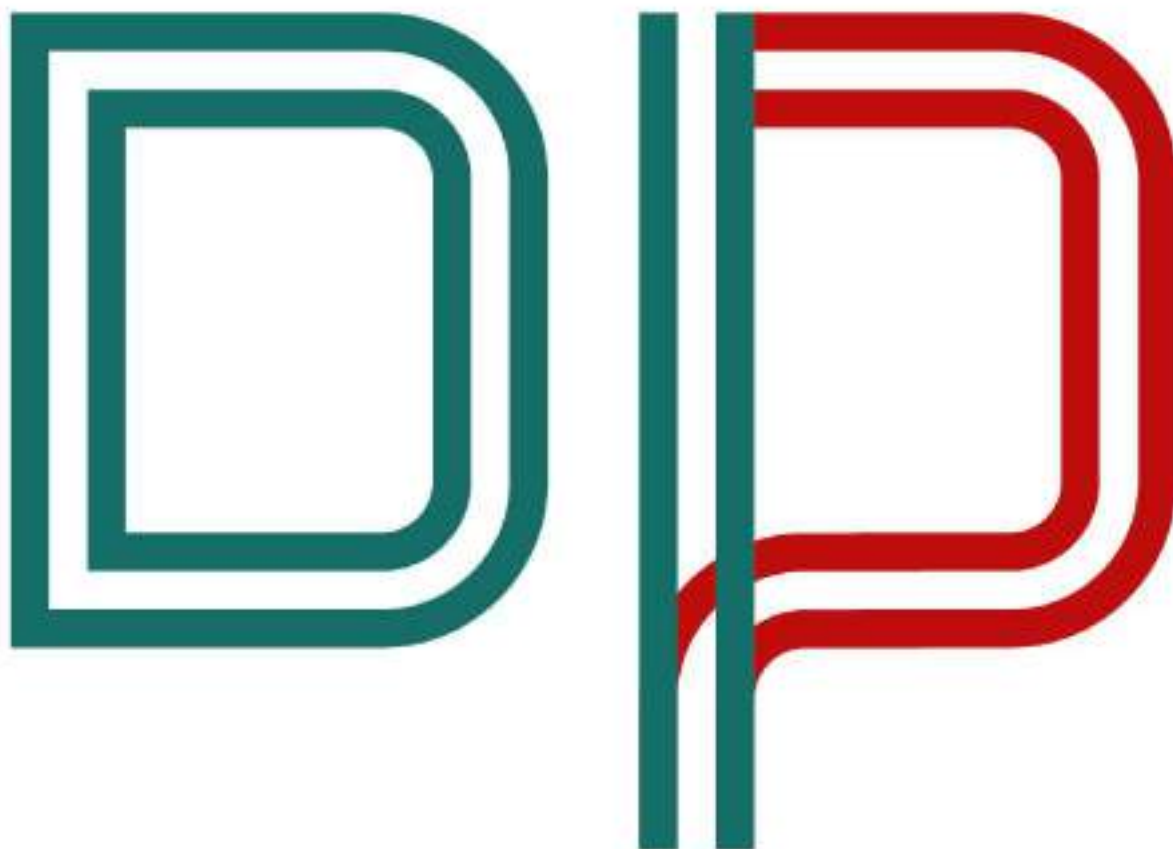
1. Problemi di comunicazione e pubblicazione degli incontri. Alla popolazione è stato dato l'annuncio degli incontri in tempi assolutamente troppo stretti, ravvicinati, senza una capillare diffusione tramite gli strumenti comunicativi più efficaci e popolari per tutte le fasce e le categorie di cittadini. Per esempio, chiedendo al Comune di predisporre assemblee in tutte le circoscrizioni, precedenti alle sedute del DP, utilizzando teatri, sale parrocchiali, sale circoscrizionali. C'è da dire che alcune circoscrizioni si sono attivate indipendentemente, come Gardolo e Mattarello. Ero a Gardolo il 9 dicembre, nel teatro locale, presenti i rappresentanti del Comune e una trentina di persone del luogo, che erano venuti perchè non sapevano niente del progetto. In questi mesi passati, dalla pubblicazione del Dossier non ho fatto altro che chiedere ad amici, colleghi, conoscenti, se e cosa sapessero dell'opera, con risposte che variavano dall' assoluta ignoranza a informazioni diverse (come quella che il progetto riguardasse l'interramento della linea storica). Si poteva e si doveva fare di più e meglio, con tempi più diluiti. Anche gli orari previsti per gli incontri tecnici soprattutto e per le assemblee hanno impedito a molti di partecipare. Si poteva pensare a incontri nei fine settimana, per esempio.
2. Problemi tecnologici e logistici. Abbiamo assistito a diverse situazioni, connessioni scarse, audio e video non funzionanti, ritardi. Doveva essere curato questo aspetto, facendo magari qualche prova tecnica per assicurare una ottima fruizione. Le immagini proiettate, con mappe, grafici, schemi, ecc, erano per lo più illeggibili, sia da casa che in sala, per la scala ridotta e la

complessità delle immagini. Inoltre da casa non si aveva la visione e l'audio completo di quello che avveniva in sala, così facendo sono stati sottratti al pubblico elementi informativi circa l'atmosfera e il termometro della situazione.

3. Articolazione degli incontri. Ogni incontro è stato di circa h. 2,30', almeno un'ora e trenta è stata dedicata alle presentazioni tecniche, lasciando scarsissimo tempo alle domande da casa e in sala e agli interventi prenotati. A molte domande è stata data risposta superficiale e incompleta. Chi aveva preparato interventi più elaborati e spesso di massima importanza e utilità, ha vissuto con estrema frustrazione l'impossibilità di essere dovutamente ascoltato.
4. Difficoltà degli interventi tecnici. Questi interventi sono avvenuti per lo più tramite collegamento con chi si era occupato dei vari aspetti del progetto e ha quindi relazionato sulla propria parte. I tecnici hanno eseguito ed esposto il loro compito, per questo stanno lavorando e sono giustamente retribuiti. Peccato che il linguaggio tecnico sia piuttosto ostico per la maggior parte del pubblico. La maggioranza delle persone in sala non ha potuto leggere il dossier, o altri documenti, che comunque non era di facile comprensione. Ritengo che si poteva trovare, con un po' di creatività, di esempi concreti e di lavoro grafico in più, una modalità comprensibile alla maggioranza.
5. Questo ultimo punto è a mio parere il più imbarazzante e quello che mi ha fatto aprire ulteriormente gli occhi sull'intera "faccenda", parola che il vocabolario Treccani spiega come un affare, per lo più spiacevole e intricato. Mi è apparso chiaramente come la conoscenza reale e completa del territorio sia, da parte dei relatori, assolutamente scarsa e superficiale. E per territorio parlo sì di quello paesaggistico, ambientale, naturale, ma anche, se non maggiormente, di quello antropico, sociale, umano. Mi sono chiesta, durante l'ascolto soprattutto dei collegamenti dei tecnici, se voi tutti nei mesi precedenti alla pubblicazione e all'organizzazione del DP, abbiate visitato i nostri luoghi, salendo e scendendo dalle colline, abbiate osservato la struttura sociale dei paesi e della città. La risposta che mi sono data è stata purtroppo negativa.

Concludo dicendo convintamente che il dibattito pubblico è stato uno sperpero di danaro, è stato un adempimento burocratico, non ha dato ai cittadini la reale possibilità di interazione, è stato un fallimento dal punto di vista della democrazia partecipativa.

Renata di Palma, cittadina attiva.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Coldiretti Trento

22 dicembre 2021



Trento, 22 dicembre 2021

Oggetto: Osservazioni al progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento

La Scrivente, a seguito di incontri effettuati con i propri associati coinvolti dal passaggio dell'opera di cui all'oggetto e successivamente al Dibattito Pubblico organizzato il giorno 20 dicembre u.s., formula le seguenti osservazioni che evidenziano la presenza di numerose e significative criticità che destano allarme e preoccupazione nei nostri associati.

1. GESTIONE DEI CANTIERI

Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord.

È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio.

La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria:

- l'asportazione del terreno superficiale compattato,
- una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile
- infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni.

2. SORGENTI E POZZI

Molti aspetti geologici ed idrogeologici sono da approfondire, ricordando che fino ad oggi sono stati eseguiti sondaggi solo a Povo e a Mattarello sull'intera lunghezza della galleria. Sono ora in corso ulteriori sondaggi integrativi all'ex scalo Filzi, Mattarello, lungo l'intero tracciato della linea, ma il progetto di fattibilità tecnico economica si è basato evidentemente solo sui due punti di sondaggio disponibili, oltre che sulle campagne precedenti e sui dati storici, a prima vista insufficienti per un lavoro di tale portata.



Le campagne di sondaggi eseguite in precedenza e considerate in progetto sono:

- Campagna 2003-2007, RFI e Provincia Autonoma di Trento;
- Campagna 2014-2015, Italferr S.p.A.;
- Campagna 2020-2021, Italferr S.p.A.;
- 1 Sondaggio Dolomiti Energia (2019).

Il progetto è stato eseguito con un numero di verifiche in situ estremamente ridotte, che lasciano adito a dubbi importanti sull'affidabilità delle previsioni. I nuovi sondaggi attualmente in corso portano a confermare la necessità di acquisire una migliore conoscenza dell'aspetto geologico, idraulico ed idrogeologico.

Nel corso del dibattito pubblico, il responsabile R. F. I. a fronte di una domanda specifica, ha chiarito che la legge non prevede ristori economici per danni indiretti, quali ad esempio il deprezzamento degli immobili siti lungo il tracciato, ma anche per quanto riguarda i terreni agricoli, il depauperamento di sorgenti prossime al tracciato ferroviario, ma non direttamente interessate dalle opere e non inserite tra le 220 sorgenti che potrebbero essere interessate dalle opere. Nessun ristoro economico è previsto per i proprietari di fondi agricoli oggi non interessati dalla progettazione, ma i cui pozzi o sorgenti risulteranno danneggiati a seguito dell'esecuzione delle due nuove gallerie ferroviarie. Il problema non riguarda solo coloro che subiranno danni chiaramente quantificabili e per i quali comunque non è previsto un fondo di indennizzi all'interno delle previsioni progettuali, ma riguarda anche tutti coloro che, lungo il tracciato subiranno danni diretti per deprezzamento di fabbricati o per riduzione di portata di pozzi e sorgenti e conseguenti danni gravi alle coltivazioni.

È stato dichiarato dai responsabili di Italferr che verrà eseguito un monitoraggio delle sorgenti che verranno interessate dall'opera (tavola monitoraggio ambientale), senza però chiarire quali saranno le condizioni e le modalità previste per il monitoraggio della portata delle sorgenti nel corso dei lavori.

È estremamente importante che non venga danneggiata la produzione agricola di terreni, a causa di una riduzione della disponibilità idrica attuale. Dovrà essere R. F. i a farsi carico di conseguenti costi di monitoraggio, ma anche dei costi derivanti dalle nuove opere (nuovi pozzi, condotte idrauliche, ogni altra opera accessoria anche per pagamento servitù di attraversamento, se necessarie) che si rendessero necessarie per ripristinare la disponibilità idrica ove questa verrà compromessa direttamente o indirettamente dalle opere di progetto.

A questi interrogativi la progettazione presentata non fornisce alcuna ipotesi di risposta.

3. VIABILITA' AGRICOLA

La consistente occupazione di suolo agricolo per le esigenze di cantiere dovrà tener conto di garantire nel corso dei lavori un'accessibilità ai fondi adeguata ed almeno equivalente a quella attuale. Non sembra sia stato approfondito questo aspetto, che necessita di un indispensabile sopralluogo in sito per individuare correttamente la viabilità esistente. Spesso le strade di accesso



ai fondi non sono individuate con propria separata particella catastale, bensì possono esplicitarsi attraverso servitù spesso intavolate, ma talvolta derivanti da usi acquisiti nel tempo, che non trovano riscontro comunque nelle mappe catastali.

Solo un sopralluogo ed una diretta interlocuzione con gli agricoltori interessati potrà evidenziare questi aspetti, che sono assolutamente indispensabili per garantire la gestione funzionale delle aziende agricole nel periodo di occupazione temporanea di parte dei fondi.

La viabilità alternativa dovrà essere non solo assicurata, ma anche equivalente a quella attuale e comunque non peggiorativa, né come lunghezza del percorso, né come accessibilità ai mezzi agricoli. Ad esempio, una maggiore lunghezza di percorso comporterà maggiori oneri che dovranno essere certamente ristorati.

Analoghe considerazioni, dovranno essere fatte per le aree espropriate, qualora non siano interessate intere particelle fondiari e comunque quando l'accessibilità alla parte residua dell'azienda risulti essere compromessa a fine lavori.

4. PERMUTA DI TERRENI

Si chiede di valutare la possibilità di procedere a permuta di terreni agricoli al fine di salvaguardare le aziende interessate, ricordando che il terreno agricolo per un'azienda è un bene strumentale.

E' evidente che se questo viene a mancare, si compromette la redditività dell'azienda stessa.

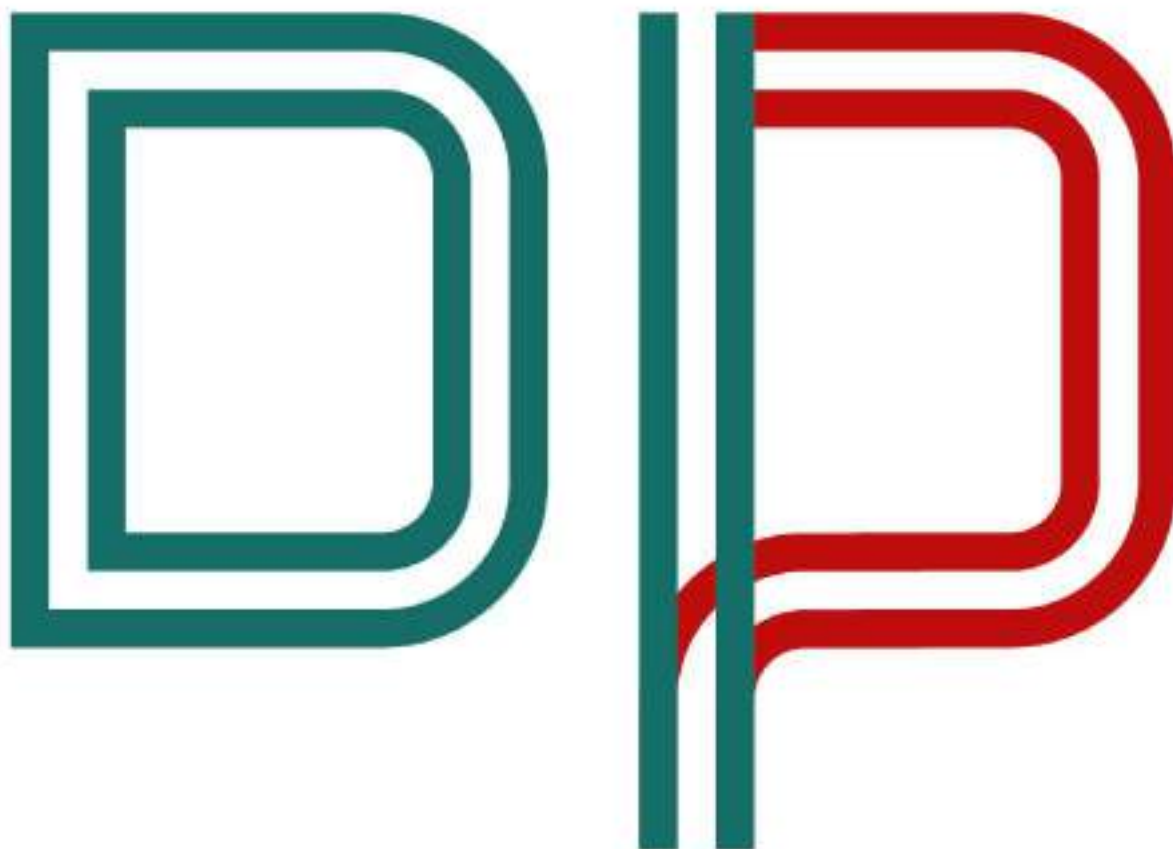
Questa considerazione porta a ritenere importante la possibilità di mettere a disposizione delle aziende compromesse dai lavori, di altri terreni agricoli in zone limitrofe, con analoghe caratteristiche a quelle di cui l'azienda disponeva prima dell'inizio dei lavori.

Come verbalmente espresso nell'incontro pubblico del 20 dicembre u.s., ci rendiamo disponibili ad un incontro per definire modalità e tempi per l'analisi delle singole posizioni, per noi indispensabili per attutire al massimo l'impatto negativo sulle imprese ed inoltre ribadiamo la necessità di visionare il progetto nella sua interezza, da nord e sud di Trento.

Fiduciosi che quanto richiesto possa trovare un favorevole riscontro, cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

IL Direttore/Consigliere Delegato
(Enzo Bottos)

Il Presidente
(Giampaolo Barbacovi)



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Comitato Mobilità
Sostenibile Trentino**

29 dicembre 2021
integrato il 18 gennaio 2022

COME SI BYPASSA LA PARTECIPAZIONE POPOLARE

Il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino-CMST intende partecipare al Dibattito Pubblico sul potenziamento del corridoio Scandinavo Mediterraneo - lotto 3a.

Per prima cosa denunciando il bypass della partecipazione popolare, mediante l'accorciamento dei tempi del Dibattito Pubblico previsto per legge, la sua programmazione a cavallo delle feste natalizie, riunioni al mattino e nelle tarde ore, limitata ai soli cittadini di Trento. Tale metodo pare veramente irrispettoso dei principi della democrazia e nei confronti della comunità interessata da questa imponente e impattante opera.

Per seconda cosa il Comitato rileva che non sia opportuno anticipare procedure finalizzate agli espropri temporanei e permanenti e alle trivellazioni, prima della redazione del progetto definitivo, come previsto dal nuovo Codice degli Appalti.

Pare del tutto evidente il carattere di Dibattito Pubblico fatto ad arte, in quanto tutto è stato deciso a priori.

Per terza cosa il Comitato denuncia che il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica sia stato elaborato dal progettista ITALFERR in difformità a quanto previsto dalle *"Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC"* (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108) Luglio 2021, disposte dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Manca infatti completamente un quadro delle esigenze del territorio interessato, dei legami internazionali, non sono state neppure valutate le alternative progettuali, come previste dal Codice degli Appalti e dalle già citate Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, accompagnate dalle assolutamente necessarie analisi Costi/Benefici (ACB).

In futuro tali macroscopiche difformità, potrebbero dare ampio spazio a fondati ricorsi amministrativi da parte dei cittadini interessati.

D'altra parte i dati contenuti nel documento. *RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO*, facente parte del Progetto Fattibilità Tecnica ed Economica, appaiono sovradimensionati. Tali dati sono stati desunti dalla Stazione Appaltante e dal Progettista ITALFERR da un rapporto RFI-CeSPI: *"Circonvallazione di Trento - studio di traffico finalizzato allo sviluppo dell'analisi di redditività - Settembre 2021"*, che non è stato pubblicato.

Al Comitato risulta non sia stato ancora approvato il Piano Della Mobilità Sostenibile della PAT e non sia stato ancora pianificato il riequilibrio gomma - rotaia nel corridoio SCAN MED. Come il progettista ITALFERR ha potuto costruire gli scenari di traffico 2032 e 2040 illustrati nel suddetto documento?

Il Comitato ritiene infine che una corretta progettazione di qualunque tratta non si debba ridurre ad un episodio di una sequenza disarticolata di aggiramenti di città, riducendo così il progetto a frammenti non collegati tra loro. Tale modo di procedere esclude una visione completa dell'intera tratta che costituisce l'accesso sud al Tunnel del Brennero (da Verona a Ponte Gardena), per occuparsi del solo lotto 3a.

Il Comitato richiede che vengano analizzate finalmente, con le modalità definite dalle Linee Guida, le reali esigenze dei territori interessati coerentemente con le finalità internazionali, nell'ambito geopolitico dell'Euregio e in particolare individuare tutte le soluzioni progettuali alternative e qualitativamente migliori dal punto di vista ambientale, sociale e della sostenibilità economica.

I PORTAVOCE

Alessio Bazzani

Pina Lopardo

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTO

Rovereto, 16 dicembre 2021

**OSSERVAZIONI SULL'ACCESSO SUD TUNNEL DEL
BRENNERO: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO E
ROVERETO (LOTTI 3A e 3B)**

Le seguenti osservazioni sono state elaborate dal gruppo di lavoro del CMST composto dagli ingg. Ezio Viglietti e Alberto Baccega, dall'arch. Paolo Bortot ed altri aderenti del CMST.

Gennaio 2022

1. PREMESSA

Il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino – CMST, intende partecipare attivamente al Dibattito Pubblico indetto per la Circonvallazione di Trento (lotto 3a) rendendo pubbliche le proprie osservazioni al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) e avanzando delle proposte alternative.

Tali osservazioni riguardano il metodo utilizzato e alcuni aspetti di merito.

2. OSSERVAZIONI SUL METODO UTILIZZATO

Le Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108) emanate dal Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel luglio del 2021 (vedi allegato1), prevedono la Fase 1, propedeutica al PFTE e consistente nel CHE COSA realizzare. Tale fase che avrebbe dovuto fornire un quadro esigenziale esauriente e completo, relativo ai fabbisogni del contesto economico e sociale e ai correlati obiettivi e indicatori di prestazione, manca nella documentazione elaborata da ITALFERR (progettista incaricato).

I quadro esigenziale dovrebbe contenere:

- a) gli obiettivi generali da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento, con riferimento a quanto indicato all'articolo 23, comma 1 del nuovo Codice degli Appalti;
- b) i fabbisogni della collettività;
- c) le esigenze qualitative e quantitative dell'amministrazione committente e della specifica utenza, che devono essere soddisfatte attraverso la realizzazione dell'intervento;

Cioè la Fase 1 sarebbe stata necessaria per svolgere una valutazione ex ante dei fabbisogni.

Il progettista (ITALFERR) avrebbe dovuto elaborare il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) che costituisce il documento di indirizzo alla progettazione PFTE e delle alternative progettuali da individuare e analizzare.

Sulla base di tale quadro esigenziale, Il DOCFAP avrebbe dovuto sviluppare un confronto comparato tra alternative progettuali che perseguono i traguardati obiettivi.

Nelle Linee Guida si indica tra l'altro

"Le alternative progettuali da prendere in considerazione ed analizzare possono indicativamente riguardare, a titolo di esempio: - la localizzazione dell'intervento per le opere di nuova costruzione; - le scelte modali e le alternative di tracciato per le infrastrutture di trasporto;.....omissis

L'analisi costi benefici (ACB) è il principale strumento metodologico a supporto della scelta tra alternative progettuali. Strumenti metodologici più speditivi (quali l'analisi multicriteria e l'analisi costi/efficacia) possono essere impiegati soltanto laddove ne ricorrano le condizioni, alla luce della oggettiva semplicità concettuale del confronto comparato tra alternative. In tal caso, la alternativa prescelta a seguito della comparazione deve essere successivamente sottoposta ad analisi costi benefici.

Inoltre nelle Linee Guida viene precisato che: *Per la redazione del DOCFAP si può fare utile riferimento: - alle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" di competenza del Ministero (Novembre 2016), adottate in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 29 dicembre 2011, n. 228; - alla "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, Commissione Europea, DG Regio" (2014).*

Il DOCPAP non è presente nella documentazione del PFTE. Esiste solo un documento delle alternative progettuali non conforme alle Linee Guida suesposte.

3. OSSERVAZIONI SU ALCUNI ASPETTI DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA – PFTE

3.1 ATTORNO AL MODO DI CONSEGUIRE IL POTENZIAMENTO DELLA FERROVIA TRA PONTE GARDENA E VERONA E AGLI ESITI DELLE PROGETTAZIONI SVOLTE NEGLI ULTIMI DUE DECENNI

La ferrovia del Brennero vede la realizzazione del tunnel di valico e della tratta di accesso sud, sul lato italiano tra Ponte Gardena e Fortezza (luogo d'imbocco del tunnel principale) e Fortezza - Verona.

Si procede ora a comporre il progetto di altri quattro elementi collocati in corrispondenza dei maggiori centri urbani a: Bolzano, Trento, Rovereto e Verona.

Essi sono presentati, almeno in Trentino Alto Adige, come circonvallazioni delle stazioni esistenti.

Negli ultimi tre decenni è stato implicitamente fatto riferimento alla linea come fosse da comporre, usando sequenze di tunnel fiancheggianti la valle dell'Isarco e, a sud di Bolzano, di quella dell'Adige, offrendo a giustificazione di ciò un oscuro e mai quantitativamente giustificato sentire a priori attorno al problema che altre soluzioni avrebbero comportato in termini di impatto ambientale.

A partire dal 2018, tuttavia, si insinuava il pesante sospetto che il costo di un'opera con una siffatta sequenza di gallerie sarebbe incompatibile con il beneficio della sua realizzazione.

È facile immaginare che a fronte delle risorse necessarie per realizzarle e dei tempi necessari per ultimarle il processo di potenziamento risultante ne sarebbe talmente appesantito da presentarsi come ingiustificabile.

Infatti, delle due l'una: o la capacità e la prestazione della linea si allineano più o meno simultaneamente e in tempi compatibili con la necessità di ricavarne i benefici attesi, oppure no.

Lo stile col quale si è rappresentato questo sviluppo non ha preso in serio esame questo problema, a tal punto che si ammette, ora, che occorrerebbero circa 15÷20 miliardi di euro per fronteggiarlo sulla scorta delle elucubrazioni presentate.

Infatti, tra Ponte Gardena e Verona ci sono circa 165 chilometri e posto di collocarne circa l'80% in galleria al costo stimabile di 100 milioni di euro al km ne risulterebbero 13,2 Mld per le tratte così acquisite e altri 1,8 per tutte le altre opere che comprenderebbero non solo le tratte all'aperto per un totale di 33 km (contro i 132 in galleria) ma anche le connessioni, gli impianti ed il sistema di controllo e segnalamento e il legame con la vecchia linea. Per quanto rapido e impreciso possa sembrare questo schematicissimo conteggio, esso appare realistico alla luce dei costi di realizzazione delle tratte precedenti.

Se un simile monte di risorse fosse anche disponibile, occorrerebbe giustificarne la spesa in modo comparativo rispetto alle soluzioni alternative.

Tuttavia, posto che l'attuale linea presenta problemi di pendenza solo nell'intervallo tra Ponte Gardena e Innsbruck (e per questa ragione si sta realizzando un tunnel di base) sarebbe difficile sostenere che la linea storica tra Ponte Gardena e Verona non ammetta un traffico con convogli di lunghezza e peso perfettamente compatibili con quelli ammessi dal nuovo tunnel di valico.

Subentrano altre ragioni, apparentemente più marginali, per giustificare le modalità ed i costi ammissibili per queste ulteriori porzioni di linea (come detto di circa 165 km).

Può ovviamente porsi il problema della sicurezza dei maggiori centri urbani e dell'impatto su di essi del traffico merci, in presenza della parallela necessità di addensare, in loro corrispondenza, anche appropriati servizi per passeggeri.

Qui però sorgono i primi paradossi: infatti ove si ammettesse di realizzare per lo più tracciati in galleria – come fino ad ora assunto – e ponendo di riservare la linea storica prevalentemente al servizio passeggeri, si giungerebbe a realizzare un tracciato costoso e potenzialmente veloce per i soli treni merci, a meno di non dotare le circonvallazioni di connessioni tali da raggiungere le principali stazioni su cui incardinare il servizio dei passeggeri in maniera efficiente e rapida (con ulteriori costi).

Esse sono: Bolzano, eventualmente Ora o altra località (in vista del collegamento per la Val di Fiemme e Fassa), Trento e Rovereto cui fanno riferimento la Valsugana (e il Veneto oltre che Trieste) e il bacino del Garda.

In esse un treno, per quanto veloce, dovrebbe prestare il proprio servizio e nella tratta Innsbruck Verona impiegare poco meno di due ore contro il tempo attuale di più di tre.

È lecito, infatti aspettarsi che un nuovo tracciato migliori significativamente le prestazioni di quello storico che ha più di un secolo e mezzo di vita.

Il ragionamento può proseguire evidenziando quale velocità dovrebbe poter sostenere il tracciato più veloce. Per congetturarlo basta formulare alcune ipotesi

attorno alla durata delle fasi in accelerazione e frenatura dei convogli veloci. Essi sono riportati in nota per una velocità di 250 km/ora che presenta la prerogativa di avvicinare la soluzione del problema alle condizioni qui esaminate ¹.

Ora questo genere di osservazioni è assente nella RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO che accompagna la presentazione del progetto della circonvallazione di Trento.

Di più, non vi è indicazione del profilo fattibilità e del merito di realizzare l'interramento della stazione a Trento, se non per generiche motivazioni per lo più riconducibili a luoghi comuni concernenti ricuciture di brani di città o simili ma al di fuori di una progettazione minimamente in grado di evidenziare gli elementi salienti di una simile opera.

Il documento che analizzi la fattibilità e lo spazio delle soluzioni scartate o da porre a confronto si esaurisce con una serie di prese d'atto datate di conati progettuali mai dotati di spessore ideativo o coerenza sufficienti a produrre materiali di confronto ricchi di elementi riscontrabili o prospettazioni minimamente complete degli obiettivi posti alla loro base e del grado del loro conseguibilità a fronte di spese necessarie per materializzarli.

Sicché il riprenderli acriticamente e a-contestualmente appare privo di fondamento o non probante alla luce di verifiche metodologicamente riconducibili all'oggi o sostenute da un quadro di obiettivi che non derivi da elementi apparentemente arbitrari che nulla descrivono circa i parametri di sistema che hanno concorso a definirli.

Un solo esempio: se si praticasse la somma del carico netto pagante trasportabile in ciascun treno merci per il numero di quelli ipotizzati (corrispondentemente al peso lordo di ciascuno: il solo dato che è fornito) si giungerebbe a una capacità largamente superiore a quella stradale e ferroviaria attualmente servita nella direttrice anche dopo di averne ridotto il valore per non assumere che il sistema operi al massimo della sua capacità.

Ora, si può assumere che i treni merci continuino ad avere un rapporto tra il carico netto pagante e quello del materiale ferroviario che serve a trasportarlo invariato, oppure si può far variare questo rapporto in modo favorevole, come pure è possibile e persino doveroso. E, d'altro canto, si può conservativamente ignorare che l'impiego di organi di aggancio più prestanti di quelli tradizionali permetterebbe di eliminare i respingenti dei vagoni e molte operazioni pericolose

¹ Il tempo di accelerazione è stimabile in 251 sec (lunghezza 10.146 metri) in accelerazione e 111 secondi (lunghezza 3704 metri) in frenamento. A fronte di una percorrenza diretta a 250 km/h pari a $(10.146+3704)/(250/3,6) = 199,4$ sec. La differenza pari a $251+111-199 = 163$ secondi. Posto di tener fermo il convoglio in stazione per 180 sec (3 minuti) il tempo da ascrivere all'effettuazione di una fermata è di circa 340 sec ovvero 5,7 minuti.

Ricordato che tra innsbruck e Bolzano stanno circa 100 km di percorso il treno dovrebbe impiegare circa $24+5,7 = 29,7$ minuti che andrebbero rastremati almeno 28 se possibile. Mentre tra Bolzano e Verona su 143 km un treno svolto efficientemente dovrebbe impiegare 51,42 minuti. Un simile risultato andrebbe un poco arrotondato ma si presterebbe al cadenzamento Innsbruck Verona sulla base di un tempo di percorrenza di meno di due ore, cosa che lascerebbe il tempo per coincidenze con altri treni presso i nodi estremi e a Bolzano oltre che a Rovereto Trento e Ora.

che trovano sempre meno operatori disponibili e, soprattutto permettere la formazione di treni molto più pesanti e in numero proporzionalmente inferiore. Questa ignoranza, sconta un problema di capacità irrazionalmente ingigantito a fronte di soluzioni a portata di mano.

Per esempio, dagli anni 80 del secolo scorso la resistenza longitudinale dei vagoni nuovi tiene conto della comparsa di organi di aggancio capaci almeno di duplicare gli sforzi longitudinali lungo i convogli, sia in trazione e molto di più in spinta dove il moltiplicatore sarebbe 3 volte maggiore (a causa della scomparsa dei respingenti e delle asimmetrie che comportano le azioni di spinta che per questo sono ora ammesse in quantità piuttosto limitate.

In poche parole l'aumento considerevole della massa netta pagante da far trasportare al singolo treno merci è ignorato, mentre esso è alla base della stabilità e della supremazia del ferro sulla gomma in ambito continentale (si vedano tutte le altre ferrovie extraeuropee senza eccezione alcuna di scelta: Stati Uniti, Canada, Messico, Russia, Cina, Marocco, Sud Africa, Australia, Giappone ecc.)

Non c'è più modo di giustificare soluzioni di duplicazione inconsulta dei binari di una ferrovia senza adombrare un atteggiamento serio in ordine ai più rilevanti parametri di sistema che ne definiscano l'efficienza e, per questa via, somministrare spese ingiustificabili per realizzare progetti che non giungano a lasciar comprendere e convincere circa le proprie finalità e le proprie compatibilità in termini di benefici a fronte dei costi che comportano.

Inoltre, appare strano preoccuparsi delle procedure di espropriazione prima ancora di aver conseguito elementi minimi introduttivi tramite un approfondito "documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP)" debitamente aggiornato che non può essere sostituito da un altro documento o rassegna dei titoli dei precedenti e datati conati progettuali, alla luce del significato pieno da attribuire ad una simile analisi.

Inoltre, una versione progettuale limitata a pochi episodi artificiosamente considerati come funzionali, privi però del raccordo alle parti rimanenti delle soluzioni ed estraniati dal riscontro dell'intera compagine progettuale appare un metodo progettuale più vicino ad una tattica di frammentazione del problema e nascondimento della carenza d'impostazione che una seria modalità realizzativa.

Non dovrebbe poi, essere tanto difficile spiegare anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, i pregi di un progetto, dopo di averlo sviluppato senza bisogno di far appello a futuri sviluppi mancanti di ogni e qualsiasi verifica.

In questo senso l'interramento della stazione di Trento non garantisce per nulla circa i benefici che da esso potrebbero volersi trarre a fronte dei costi e dei disagi che la sua realizzazione comporterebbero anche provvisoriamente, con l'allontanamento delle stazioni dei principali tracciati o con lo spreco da attribuire per realizzare sostituti provvisori della stazione attuale di capacità apparentemente tutta da verificare a giudicare dagli schemi riprodotti nella RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO.

Reduci come siamo da decenni di enunciazioni prive di verifica, una simile difficoltà merita ora un superamento chiaro che non può essere ristretto a soli addetti ai lavori o allontanato con giochi di prestigio formulati alludendo a sviluppi progettuali non finanziati né sviluppati in modo da lasciarli apprezzare nemmeno a livello schematico.

D'altro canto il livello di elaborazione programmatica e politica che si è trastullato e cibato di simili prospettazioni, durante decenni scorsi, non è migliore delle prospettazioni stesse e anche questo problema merita un proporzionato impegno per non lasciarsi trasfondere in una semplice e triviale presa in giro della popolazione.

Si deve chiarire come e perché distribuire il traffico sulla nuova e sulla vecchia linea. Si devono minimizzare le sedi e tenerle per lo più unite allo scopo di garantire ad entrambe i medesimi benefici e alla soluzione complessiva e a tutte le sue porzioni intermedie coerenza d'impostazione e utilità crescente.

Occorre un programma temporale d'intervento qualificabile in sé e un piano e una sequenza di azioni che permettano il riordino urbanistico di tratti di valle che in alcuni casi sono diventati sede per compagini disordinate di insediamenti non sostenute da adeguati servizi di trasporto e infestati da infrastrutture produttrici di importanti impatti – ed è questo il caso delle strade e soprattutto dell'autostrada del Brennero.

Ove occorresse dislocare simultaneamente diverse infrastrutture anche non ferroviarie pur di trovare assetti ordinati, accessibili e di controllabile impatto non si dovrebbe aver paura di operare modifiche congiunte di altre opere allo scopo di contenere e ri-annodare le logiche e la funzione di tutte.

3.2 ALTERNATIVA "OPZIONE QUASI ZERO" – TRIPLICAZIONE DEI BINARI

Lo scenario 2040 definito nello studio BCP (Brenner Corridor Platform) e nel PFTE prevede, nella tratta Fortezza – Rovereto n.214 treni merci e n.134 treni viaggiatori, come indicato nella seguente tabella (vedi Fig N.1) (RFI-CeSPI: "Circonvallazione di Trento – studio di traffico finalizzato allo sviluppo dell'analisi di redditività – Settembre 2021", d'ora in poi Rapporto CeSPI)

	area storica					area nova				
	LP (n°/h)	LP (n°/h)	RIC	M	se	LP (n°/h)	RIC	M	se	
Bozzone	16	18	104	0	138	24	0	214	238	
Trento Rovereto	16	18	104	0	138	24	0	194	218	
area Trento nord	40	18	104	0	162	0	0	194	194	
Trento	40	18	76	0	134	0	0	194	194	
area Trento sud	16	18	76	0	110	24	0	194	218	
Rovereto										

FIG. N.1

Tale scenario riporta un numero di treni merci di gran lunga superiore a quello necessario per trasportare, attraverso il tunnel del Brennero, **47,1 Milioni di**

tonnellate di merci/annui, tenendo conto del "traffico deviato" che costituirebbe il 30% del traffico di **67,3 Mt/annui ipotizzato**. Negli allegati 2 e 3 del presente documento vengono dimostrate ampiamente, tali aspetti.

Infatti se la ripartizione modale ipotizzata nello scenario 2040, è pari al 50% su strada e 50% su ferrovia (attualmente è 70% su strada e 30% su ferrovia), la quantità di merci da trasportare per ferrovia è pari a circa 23,5 M t.

Nel seguente schema (vedi Fig. N.2), riportato nel BCP sono riportati i numeri dei treni ipotizzati per ciascuna tratta della Germania, Austria e Italia, per i treni merci

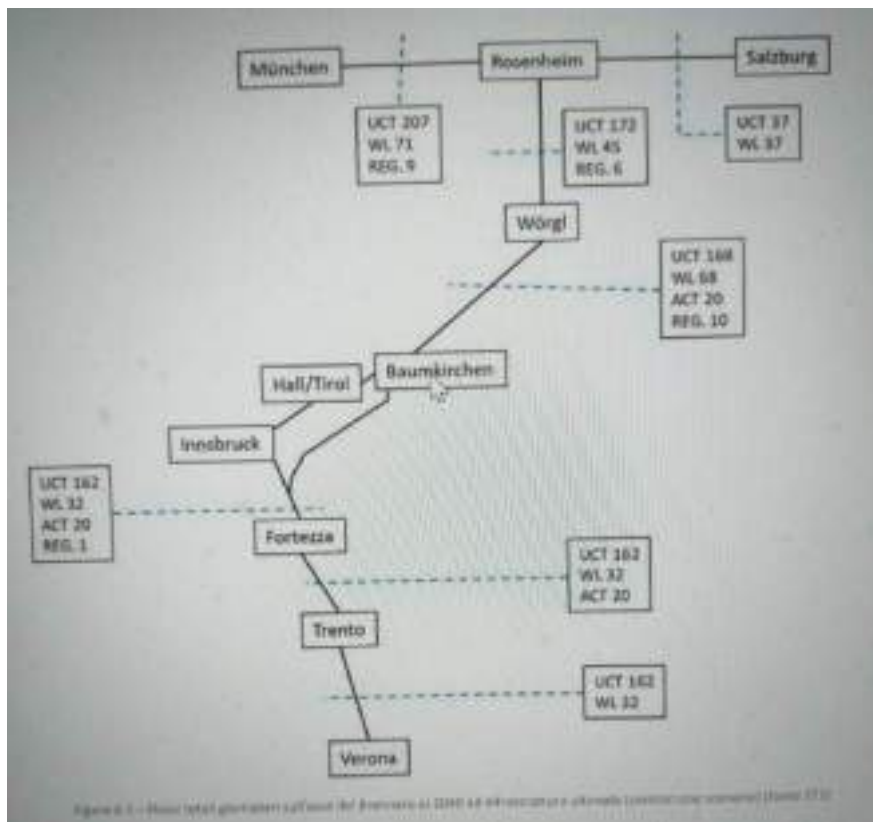


FIG. N.2

In particolare nella tratta Fortezza - Trento sono ipotizzati:

162 treni UCT (combinato non accompagnato)

32 treni WL (tradizionali)

20 treni ACT (Ro.La autostrada viaggiante – combinato accompagnato)

Come dimostrato nell'allegato 2, ipotizzando un carico netto di merce per ciascun treno pari a 800 tonnellate, la quantità di merce trasportabile in un anno sarebbe di **51,4 Mt/annui**, di gran lunga superiore a quella prevista.

Volendo prevedere un carico netto per treno inferiore, i risultati dimostrerebbero sempre un surplus di merce trasportata rispetto al valore preso a riferimento per lo scenario 2040 come indicato nella seguente tabella n.1.

Carico netto per treno	Merce trasportata/annua *	Merce trasportata/annua rapporto CeSPI depurata del "traffico deviato" *	Differenza *
500	32,1	23,5	+8,6
600	38,5	23,5	+15,0
700	44,9	23,5	+21,4
800	51,4	23,5	+27,9

TABELLA N.1

*) in milioni di tonnellate

Da tali dati emerge chiaramente il sovradimensionamento dello scenario 2040 del Rapporto CeSPI, realizzato con i dati del BCP.

Inoltre se considerassimo treni con massa trainata lorda di 2.000 tonnellate, si avrebbero 77,0 Mt/annui trasportati, con un divario ancora maggiore rispetto a quello previsto dal rapporto CeSPI (+53,5 Mt)

D'altra parte per trasportare 23,5 Mt/annui di merce attraverso il tunnel, tenendo conto del "traffico deviato", il numero di treni necessari sarebbero

per treni TIPO 1 (1.600 tonnellate di massa lorda trainata)

98 treni/giorno anziché 214

per treni TIPO 2 (2.000 tonnellate di massa lorda trainata)

65 treni/giorno anziché 214

Quindi di gran lunga inferiori a quelli previsti da modello scenario 2040 del rapporto CeSpi.

Da questi dati emerge la "opzione quasi zero" formulata dal Comitato Mobilità Sostenibile Trentino, cioè **la non necessità di eseguire il quadruplicamento dei binari nella tratta Fortezza – Verona**. Introducendo innovazione tecnologica all'attuale linea storica, mediante l'adozione del ERMTS 2° livello e in futuro il 3° livello, è possibile distanziare i treni senza i segnali fissi, in modo analogo a quanto già attuato in esercizio sulle linee ad AV in tal modo la potenzialità della linea storica passerebbe **da 220 treni/ giorno attuali a 300 treni/giorno futuri**.

La capacità residua per le tracce dei treni a Lunga Percorrenza Internazionali e per i treni Regionali risulterebbe pari a:

300-98= 202 treni utilizzando treni merci di TIPO 1

300-65= 235 treni utilizzando treni merci di TIPO 2

Lo scenario 2040 del Rapporto CeSPI prevede per il traffico viaggiatori

40 treni a LP internazionali

18 treni a LP nazionali

76 treni Regionali

Per un totale di 134 treni viaggiatori attraverso il Tunnel del Brennero.

Nello studio BCP non vengono considerati i treni regionali locali provenienti dalle future nuove linee ferroviarie Rovereto Garda e dell'Avisio e il potenziamento della linea della Valsugana, adibita anche a traffico merci.

Per tali nuove linee si potrebbero ipotizzare altri 60 treni regionali locali in Trentino e altri 20 treni merci.

Ma allora le circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto sono inutili?

Per rispondere a questa domanda occorrerebbe svolgere alcune considerazioni di ordine tecnico, relativamente alla eterotachicità delle tipologie di treni viaggiatori e merci che insisterebbero sulla linea storica ammodernata, come detto sopra.

Pertanto le circonvallazioni, cioè la separazione del traffico merci dal traffico viaggiatori, porterebbe indubbi vantaggi nella circolazione dei treni, oltre che il potenziamento dei nodi. A questi andrebbero sommati i benefici per l'inquinamento acustico e per la mitigazione del rischio dovuto al trasporto delle merci pericolose. Inoltre è da considerare che tali analisi Costi Benefici (ACB) non possono essere limitati al **Global Project** (cioè la realizzazione del Lotto 2- Circonvallazione di Bolzano; Lotto 5- Quadruplicamento Bronzolo – Trento Nord; Lotto 3°- Circonvallazione di Trento) ma all'intera opera, cioè i lotti prioritari e funzionale della tratta Fortezza – Verona.

Come ampiamente dimostrato, l'opera risulterebbe fortemente dimensionata e nelle tratte a sud di Rovereto il quadruplicamento dei binari risulterebbe esuberante. Per le tratte a sud di Rovereto (ad eccezione del Nodo di Verona) occorrerebbe considerare l'installazione del terzo binario in asse, per consentire le precedenza, per i treni tipologicamente eterotachici e così eliminare le relative criticità di circolazione.

4.CONCLUSIONI

Intendiamo confermare quanto denunciato in precedenza:

- il bypass della partecipazione popolare, mediante l'accorciamento dei tempi del Dibattito Pubblico previsto per legge, la sua programmazione a cavallo delle feste natalizie, riunioni al mattino e nelle tarde ore, limitata ai soli cittadini di Trento. Tale metodo pare veramente irrispettoso dei principi della democrazia e nei confronti della comunità interessata da questa imponente e impattante opera.

- la non opportunità di anticipare procedure finalizzate agli espropri temporanei e permanenti e alle trivellazioni, prima della redazione del progetto definitivo,

come previsto dal nuovo Codice degli Appalti, anche se successive normative legislative ad hoc lo hanno consentito.

- pare del tutto evidente il carattere di Dibattito Pubblico fatto ad arte, in quanto tutto è stato deciso a priori.

- il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica sia stato elaborato dal progettista ITALFERR in difformità a quanto previsto dalle "Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC" (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108) Luglio 2021, disposte dal Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (vedi allegato N.1).

Manca infatti completamente un quadro delle esigenze del territorio interessato, dei legami internazionali, non sono state neppure valutate le alternative progettuali, come previste dal Codice degli Appalti e dalle già citate Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, accompagnate dalle assolutamente necessarie analisi Costi/Benefici(ACB).

D'altra parte, i dati contenuti nel documento RELAZIONE TECNICA DI ESERCIZIO, facente parte del PFTE, appaiono sovradimensionati. Tali dati sono stati desunti dalla Stazione Appaltante e dal Progettista ITALFERR dal rapporto CeSPI.

Al Comitato risulta non sia stato ancora approvato il Piano Della Mobilità Sostenibile della Provincia Autonoma di Trento e non sia stato ancora pianificato il riequilibrio gomma – rotaia nel corridoio SCAN MED. Come il progettista ITALFERR ha potuto costruire gli scenari di traffico 2032 e 2040 illustrati nel suddetto documento?

Il Comitato ritiene infine che una corretta progettazione di qualunque tratta non si debba ridurre ad un episodio di una sequenza disarticolata di aggiramenti di città, riducendo così il progetto a frammenti non collegati tra loro. Tale modo di procedere esclude una visione completa dell'intera tratta che costituisce l'accesso sud al Tunnel del Brennero (da Verona a Ponte Gardena), per occuparsi del solo lotto 3° o del Global Project.

Il Comitato richiede che vengano analizzate finalmente, con le modalità definite dalle Linee Guida, le reali esigenze dei territori interessati coerentemente con le finalità internazionali, nell'ambito geopolitico dell'Euregio e in particolare individuare tutte le soluzioni progettuali alternative e qualitativamente migliori dal punto di vista ambientale, sociale e della sostenibilità economica.

Alla luce di quanto sopra esposto e sulla base dei calcoli eseguiti negli allegati tecnici 2 e 3, il CMST ritiene che l'ipotesi di quadruplicamento dei binari sull'intera tratta FORTEZZA – VERONA è basato su dati fortemente esuberanti, in relazione delle reali esigenze di traffico merci e viaggiatori nel 2040, per i seguenti motivi:

- il quadro esigenziale, non eseguito in modo completo nel PFTE, deve tener conto del "traffico deviato" che insiste impropriamente sull'attuale valico e

nel futuro Tunnel di Base del Brennero; a causa delle politiche europee e nazionali sui pedaggi e sulle accise del gasolio, gli autotrasportatori tendono a scegliere il valico del Brennero, anziché gli altri valichi ad est e ovest fra Italia, Austria e Svizzera per motivi essenzialmente di convenienza economica. Tale stato di fatto produce, per via dei percorsi più lunghi, maggiori consumi energetici, maggiore inquinamento atmosferico ed acustico nel territorio della Convenzione delle Alpi.

- non è prevista una composizione dei treni diversa da quella ammessa dalla normativa tecnica italiana e cioè max massa lorda trainata di 1600 t e lunghezza max dei treni merci di 1000 metri. In altre esperienze europee la massa lorda trainata è maggiore di quella italiana. In considerazione della diminuita pendenza della linea al 12,5 per mille, che si realizzerà con l'apertura del Tunnel del Brennero (previsto nel 2032), la massa lorda trainata potrà essere aumentata a 2000 tonnellate, rendendo possibile trasportare la stessa quantità di merce con un numero inferiore di treni.
- Nello studio BCP non risultano previsti, per il traffico viaggiatori, i treni locali, per le nuove linee ferroviarie dell'Avisio, del collegamento Rovereto – Garda e del potenziamento della linea della Valsugana che potrebbe essere adibita anche a traffico merci.

Il CMST intende per il prossimo futuro e in particolare per il dibattito pubblico che verrà svolto per il lotto 3b relativo alla circonvallazione di Rovereto e degli altri lotti prioritari e funzionali, soluzioni alternative a quelle esaminate anche con apposite cartografie, in corso di elaborazione.

I portavoce

Alessio Bazzani

Pina Lopardo

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO

Rovereto, 17 gennaio 2022

ALLEGATO N. 2

In questo allegato si ipotizzano dei TRENI TIPO, facendo riferimento a dati reali riguardanti il materiale rotabile trainato, per calcolare la massa di merce trasportata attualmente e nello scenario 2040, ipotizzato nel rapporto RFI CeSPI, nel BCP, nella relazione di esercizio e nella relazione generale del PFTE elaborato dal progettista ITALFERR.

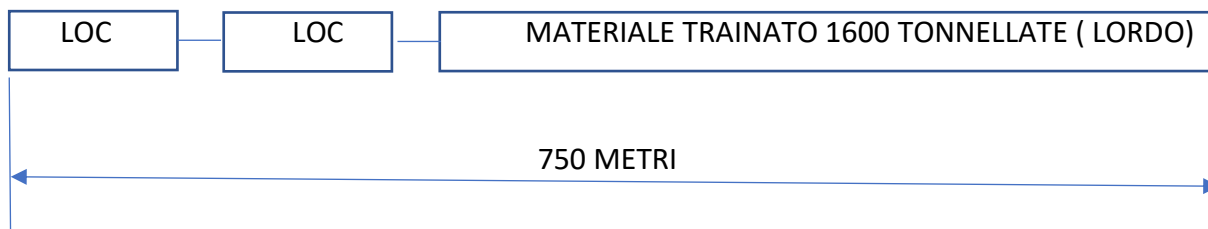
Lo scenario 2040 ipotizzato dallo studio dal BCP e dal rapporto CeSPI, dovrebbe corrispondere al quadro esigenziale per:

- potenziare il trasporto viaggiatori a lunga percorrenza e regionale/euregionale;
- trasferire il trasporto delle merci (attualmente circa 30 % ferrovia, 70% gomma) dalla gomma alla rotaia a circa il 50% su strada e 50% su ferrovia.

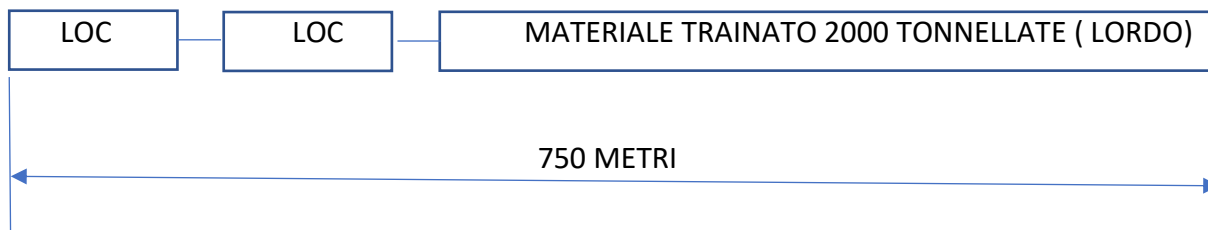
In questo allegato proveremo a calcolare la massa netta di merce trasportata (depurata della tara dei carri) per ferrovia dai treni ipotizzati per il 2040, nelle relazioni suindicate.

I calcoli sono stati eseguiti facendo riferimento per il trasporto merci a due TRENI TIPO.

TRENO TIPO N.1



TRENO TIPO N.2



1) TRASPORTO UCT (combinato non accompagnato)

TIPOLOGIA DI CARRO

n. 21 carri **Sggmrrss** a n. 8 assi 4 carrelli

TARA 35,8 TONN

LUNGHEZZA TRA I RESPINGENTI 35,7 METRI

TARA GENERALE MATERIALE TRAINATO = $35,7 \times 21 = 750$ TONN

MASSA NETTA TRAINATA TRENO TIPO 1 = $1600-750 = 850$ TONN

MASSA NETTA TRAINATA TRENO TIPO 2 = $2000-750 = 1250$ TONN

2) TRASPORTO WL (tradizionale)

TIPOLOGIA DI CARRO

n. 37 carri **Roos** a n. 4 assi 2 carrelli

TARA 25,0 TONN

LUNGHEZZA TRA I RESPINGENTI 19,9 METRI

TARA GENERALE MATERIALE TRAINATO = $25,0 \times 37 = 925$ TONN

MASSA NETTA TRAINATA TRENO TIPO 1 = $1600-925 = 675$ TONN

MASSA NETTA TRAINATA TRENO TIPO 2 = $2000-925 = 1075$ TONN

3) TRASPORTO ACT - RO.LA (combinato accompagnato)

TIPOLOGIA DI CARRO

n. 21 carri **Saadkms** a n. 8 assi carrelli

TARA 35,8 TONN

LUNGHEZZA TRA I RESPINGENTI 35,7 METRI

TARA GENERALE MATERIALE TRAINATO = $35,8 \times 21 = 752$ TONN

MASSA NETTA (compresa tara del mezzo pesante) TRAINATA TRENO TIPO 1
= $1600 - 752 = 848$ TONN

MASSA NETTA NETTA $31 \times 21 = 651$ TONN

TARA MEZZI PESANTI = 323 TONN

TRASPORTO MERCI ATTUALE

N° 75 TRENI MERCI/GIORNO

TRENI EFFETTIVI 75 TRENI MERCI/GIORNO – 10% = 67 TRENI GIORNO

Per tener conto di effettuazioni di treni di servizio: invio locomotive isolate, treni per manutenzione binari, treni soccorso etc.

Assumendo una massa media netta trasportata per treno di 800 t (UCT 850 t, WL 675 t, ACT 525 t)

$800 \times 67 = 53.600$ tonnellate/giorno

53.600 tonnellate/giorno $\times 300$ giorni/anno = circa 16 Milioni di tonnellate/anno corrispondenti a circa il 30% della massa netta delle merci trasportate per ferrovia, che in totale sono circa 55 Milioni di tonnellate annue.

Supponendo che il "traffico deviato" ammonti al 30% del totale delle merci trasportate sul valico del Brennero. Le merci trasportate, depurate del "traffico deviato" ammontano a

$55,5 \text{ milioni tonnellate} - 30\% = 38,9 \text{ MILIONI DI TONNELLATE/ANNUE TOTALI}$

Di cui 30% per ferrovia pari a $11,7 \text{ MILIONI DI TONNELLATE/ANNUE}$

E di cui 70% per strada pari a $7,2 \text{ MILIONI DI TONNELLATE/ANNUE}$

TRASPORTO MERCI SCENARIO 2040

1) TRASPORTO UCT (combinato non accompagnato)

N° 162 TRENI MERCI/GIORNO valico Brennero

$162 - 10\% = 146 \text{ TRENI/GIORNO}$

TRENO MERCI TIPO 1

$850 \times 146 = 124.100 \text{ tonnellate/giorno}$

$124.100 \times 300 \text{ giorni/anno} = 37,2 \text{ MILIONI DI TONNEALLATE/ANNO}$

TRENO MERCI TIPO 2

$1050 \times 146 = 153.300 \text{ tonnellate/giorno}$

$153.300 \times 300 \text{ giorni/anno} = 46,0 \text{ MILIONI DI TONNELLATE/ANNO}$

2) TRASPORTO WL (tradizionale)

N° 32 TRENI MERCI/GIORNO valico Brennero

$32 - 10\% = 29 \text{ TRENI/GIORNO}$

TRENO MERCI TIPO 1

$675 \times 29 = 19.575 \text{ tonnellate/giorno}$

$19.575 \times 300 \text{ giorni/anno} = 5,9 \text{ MILIONI DI TONNEALLATE/ANNO}$

TRENO MERCI TIPO 2

$1075 \times 29 = 31.175 \text{ tonnellate/giorno}$

$31.175 \times 300 \text{ giorni/anno} = 9,4 \text{ MILIONI DI TONNEALLATE/ANNO}$

3) TRASPORTO ACT (RO.LA)

$651 \times 20 = 13.020 \text{ tonnellate/giorno}$

$13.020 \times 300 \text{ giorni/anno} = 3,9 \text{ MILIONI DI TONNELLATE/ANNO}$

Merchi trasportate attuali e scenario 2040 (in milioni di tonnellate)

TRENO TIPO	MERCİ TRASPORTATE ATTUALI	SCENARIO 2040			
		UCT	WL	RO.LA	TOTALE
1	11,7	37,2	5,9	3,9	47,0 (+35,3)
2		46,0	9,4	3,9	59,3 (+47,6)

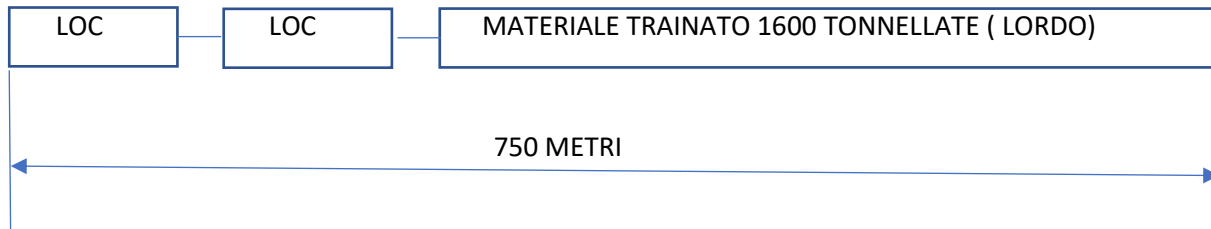
Da tali dati emerge il sovradimensionamento delle infrastrutture ferroviarie connesso al quadruplicamento dei binari dell'accesso sud al Tunnel del Brennero, Fortezza -Verona

In questi calcoli si sono trascurate le tare delle Unità di Trasporto (UTI). Calcoli più accurati che ne terrebbero conto non modificherebbe significativamente i risultati ottenuti

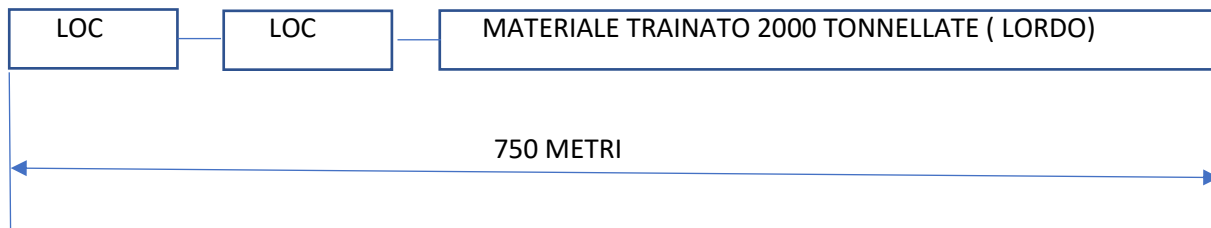
ALLEGATO N. 3

In questo allegato facciamo riferimento ai due TRENI TIPO.

TRENO TIPO N.1



TRENO TIPO N.2



Nel BCP sono indicati i valori del trasporto delle merci nei valichi del Brennero, Svizzera ed altri valichi austriaci.

Nel 2016 attraverso il Brennero sono transitate 48,4 Mt di merci (strada + rotaia). Nello scenario 2040 si prevede un transito di 67,3 Mt; tra Italia e Svizzera 58,8 Mt e tra gli altri valichi Italia e Austria di 25,4 Mt.

Nel 2040 si ipotizza un modal split al valico del Brennero 50% strada – 50 % rotaia.

Quindi nel 2040 si prevedono 33,6 Mt di merci su rotaia.

Considerando un carico netto di 800 t per il treno TIPO 1 e 1.200 t per i treni di tipo 2 il numero di treni occorrenti per trasportare la suddetta quantità di merce è pari a

TIPO 1

$$33.600.000:300= 112.000 \text{ t/giorno}$$

$$112.000:800=\mathbf{140 \text{ treni/giorno anziché 214}}$$

TIPO 2

$$112.000:1200= \mathbf{93 \text{ treni/giorno anziché 214}}$$

Tenendo conto del 30% di "traffico deviato" abbiamo 23,5 Mt

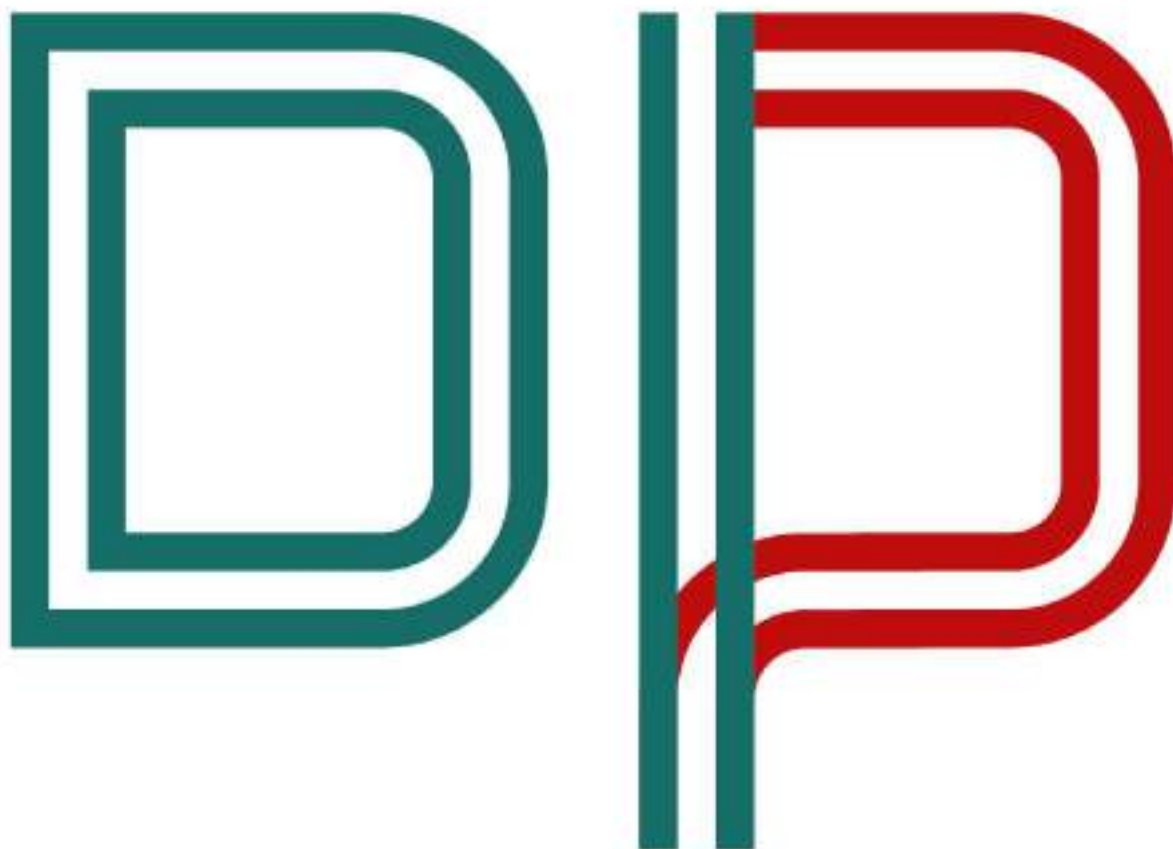
TIPO 1

$$23.500.000:300= 78.333 \text{ t/giorno}$$

78.333:800=**98 treni/giorno anziché 214**

TIPO 2

78.333:1200= **65 treni/giorno anziché 214**



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Lorenza Erlicher
Gruppo 11 domande

3 gennaio 2022

Sono una cittadina residente a Trento in zona Solteri e ho assistito on-line a tre degli incontri del dibattito pubblico. Ho mandato in chat, modalità prevista, diverse sottolineature di quanto veniva detto dai relatori, evidenziando la mancanza di trasparenza inquanto non è mai stato consentito di vedere le domande e le osservazioni di tutti i partecipanti non in presenza, ma solo quelle filtrate dai gestori, modalità che si è tuttavia protratta per tutti gli incontri. Né era possibile percepire l'umore dei presenti in sala, mai inquadrati e con gli applausi silenziati. La prima considerazione che faccio è quindi che in un dibattito pubblico il non poter prendere visione di come l'opera viene valutata dalla cittadinanza che vi partecipa o se a tutte le domande viene data compiuta risposta mi sembra un grave mancanza. Ed inoltre era stato promesso che a tutte le domande RFI avrebbe risposto per iscritto: cosa mai avvenuta, neppure per le più di 40 domande fatte dal Consiglio Comunale in occasione del primo incontro sul progetto.

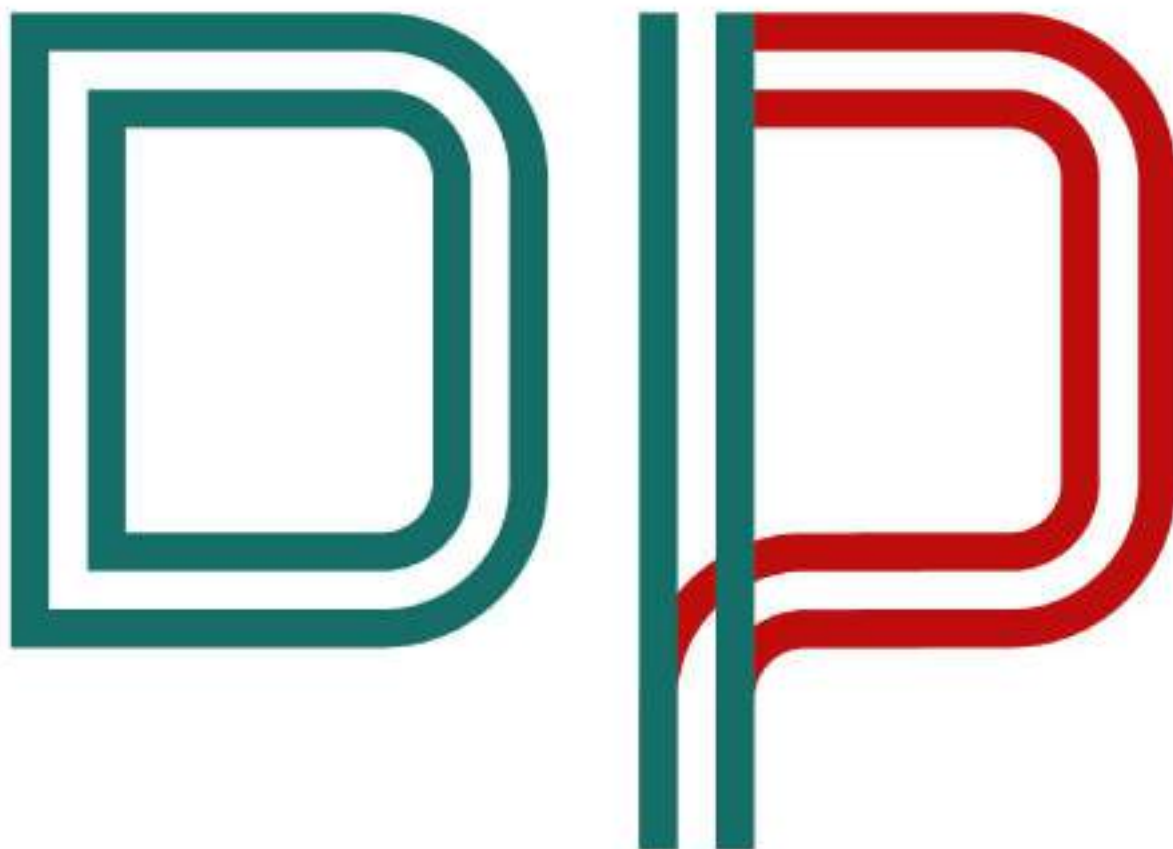
Esprimo quindi la mia insoddisfazione in particolare per quanto riguarda le risposte alla tempistica di realizzazione della circonvallazione: più volte nei vari incontri è stata posta la questione del rispetto dei tempi imposti dall'inserimento nel PNRR, e quindi al vincolo del regolamento europeo sull'utilizzo dei fondi del "Recovery fund" che prevede non solo che le opere siano concluse e fruibili entro il 2026, ma che siano raggiunti a quella data anche gli obiettivi ad esse legati. Nel caso della circonvallazione ferroviaria quindi, anche il trasferimento di merci da gomma e rotaia che giustificerebbero le finalità di transizione ecologica alla base del finanziamento stesso. Quando sollecitato su questo punto, più volte l'ing. Romeo si è limitato a liquidare come "sfidante" la questione dei tempi imposti dal regolamento europeo, dimostrando poco rispetto sia degli interlocutori che delle motivazioni alla base del regolamento stesso, il cui scopo dovrebbe essere la garanzia di un buon uso delle risorse pubbliche secondo finalità di vera e fruibile transizione ecologica. La "sfida" che l'ing. Romeo intende si traduce poi all'atto pratico in doppio cantiere e doppia direzione di avanzamento delle doppie frese, in un contesto già problematico per le criticità urbanistiche e idrogeologiche. Quale sarà quindi l'atteggiamento verso non improbabili problemi tecnici durante i lavori? Si farà davvero il possibile per minimizzare rischi e impatti per città e ambiente o si risponderà all'imperativo di stare nei tempi?

Riguardo all'obiettivo dichiarato, e condivisibile dal punto di vista degli interessi di noi cittadini, della diversione modale del traffico merci, il Dossier di progetto fa sorgere diverse perplessità. Lo scenario di -130.049 veicoli/km è riferito al "global project" che si prevede compiuto al 2032, non si capisce su che basi visto che a quell'anno, sempre salvo nuovi inconvenienti, sarà messo in esercizio, con ritardo pari a più del doppio nei tempi previsti, il Tunnel di Base, ma altre tratte del previsto quadruplicamento non sono nemmeno progettate o presentano criticità ancora maggiori rispetto a quello della circonvallazione di Trento, a cominciare dallo stesso completamento del lotto 3 con la circonvallazione di Rovereto. L'affermazione, riportato in un punto a pagina 9 del dossier di progetto, che la Circonvallazione "permette il completamento dell'intero Corridoio Scandinavo-Mediterraneo" è fuorviante se non menzognera. I 12 km di galleria che oltretutto circonvallano solo mezza città non permettono il completamento di un progetto è in larga parte solo un segno sulla carta, anche guardando solo alle tratte entro i confini nazionali. Quale obiettivo a vantaggio dei cittadini si raggiungerà quindi nel 2026, pure se l'opera fosse portata a termine? Perché, soprattutto, deve essere demandato a tempi così lontani un problema di tale portata sia per la vivibilità e la salute di noi cittadini delle valli dell'Adige che per la situazione climatica mondiale, quando si può intervenire fin da subito sia usando le capacità residue della ferrovia storica sia intervenendo finalmente sul riconosciuto e annoso problema del traffico deviato?

Preoccupa peraltro in questo senso quanto viene affermato sempre nel dossier di progetto riguardo alle prospettive di potenziamento e ammodernamento dell'interporto, con previsto incremento di 630.000 TIR/anno: ma da dove e come dovrebbero arrivare questi tir all'interporto? Cosa significa effettivamente "incrementare l'attrattività del sistema ferroviario Monaco-Verona"?

Oltre a queste mi sembra necessario far presente un'altra questione completamente tralasciata nella valutazione degli impatti sulla città, ossia quella relativa all'ordine pubblico, dal momento che credo non sia sfuggito né al Coordinatore del dibattito pubblico, né ai proponenti né all'amministrazione comunale che l'opera, nonostante tutti gli sforzi promozionali sul "metaprogetto", non incontra certo il favore dell'opinione pubblica. Considerando che di recente come in passato la presenza di piccole trivelle in luoghi remoti è stata difesa da massiccia presenza di forze dell'ordine, cosa ci dobbiamo aspettare durante gli anni di presenza di vasti cantieri, uno dei quali in zona altamente popolata e sulla principale via di accesso alla città, più diverse aree attinenti? Ci dobbiamo preparare alla militarizzazione della città?

Lorenza Erlicher



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Michela Postinghel

Alberto Postinghel

Rita Mittempergher

2 gennaio 2022

Besenello, 2 gennaio 2022
Email-michelapostinghel@gmail.com
Telefono-349 7959854

Sig.ra Postinghel Michela
Sig. Postinghel Alberto
Sig.ra Mittempergher Rita

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietari di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formuliamo le seguenti osservazioni in qualità di proprietari di diverse particelle site nel territorio di **Besenello/Aldeno** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea. Si tratta di circa 3 ettari dei 9 previsti come deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendiamo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Facciamo presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento tubazioni. Nella nostra azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei vigneti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi vigneti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito. Con l'occupazione, la nostra azienda si troverebbe con **superfici eliminate e costretta all'abbandono dell'attività agricola**. La nostra famiglia vive di reddito da lavoro agricolo e i poderi coltivati si trovano interamente nella zona oggetto di deposito temporaneo eventuale. A fronte di ciò, saremmo interessati a comprendere come si considereranno i danni arrecati dalla sottrazione dei nostri terreni, visto che l'azienda agricola dipende totalmente da essi.

Inoltre esprimiamo grande preoccupazione per i pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Per le motivazioni sopra esposte chiediamo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto

risorsa ambientale non rinnovabile se non in centinaia di anni. E chiediamo altresì di considerare che dall'occupazione dei terreni di cui si tratta conseguirebbe l'impossibilità di continuare l'attività della nostra azienda agricola familiare.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invitiamo a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il suolo è quindi una risorsa straordinaria e non rinnovabile (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca, dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiediamo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La nostra preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di mala-gestione negli interventi di posa delle tubazioni di cui sono stati oggetto i nostri fondi.

Oltretutto, abbiamo rilevato, che l'occupazione temporanea non comprende l'uso di particelle al 100%. Nel documento "U.O. Valutazione riserve, espropri e subappalti"

del Comune di Aldeno), la particella tipo F 3493/29 foglio mappa 4, i mq non sono 2489 ma 2517. Inoltre, i metri quadrati nella particella PE 461 edificio foglio mappa 1 sono errati: non sono 34 metri (come riportato sul documento "U.O. Valutazione riserve, espropri e subappalti" del Comune di Besenello), ma bensì 79 metri quadrati per piano (2 piani).

E infine: sappiamo che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. Sappiamo dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

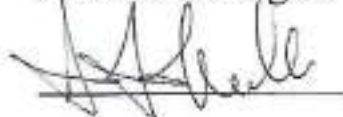
Siamo fiduciosi che le nostre osservazioni possano essere accolte.

Cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

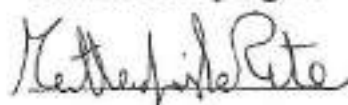
Alberto Postinghel

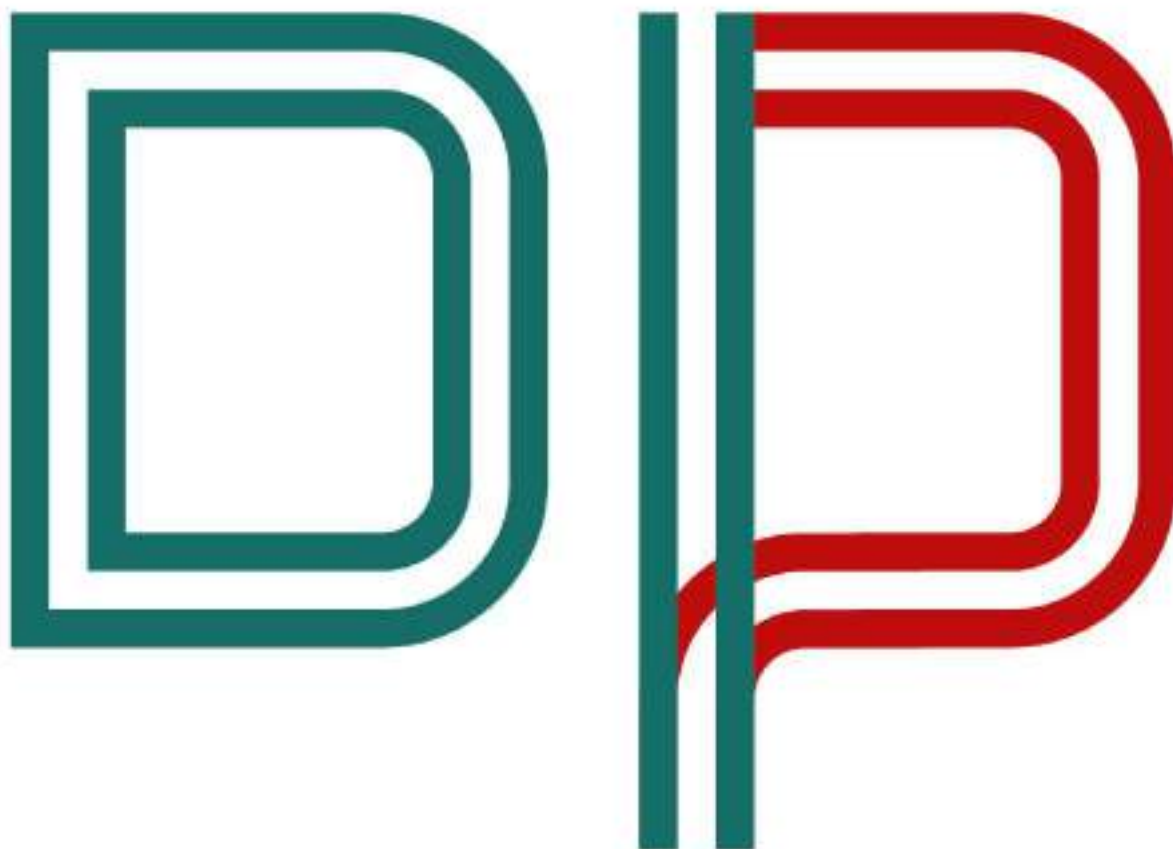


Michela Postinghel



Rita Mittempergher





Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Renata Attolini
Sinistra Italiana del Trentino

30 dicembre 2021

Circonvallazione ferroviaria merci di Trento

Quali ragioni per costruirla?

È sicuro scavare una galleria sotto una frana?

È sicuro scavare in terreni inquinati?

Indice

Presentazione	3
Posizioni di Sinistra Italiana	4
Intervento di Renata Attolini all'incontro del 7 dicembre 2021	4
Interrogazione parlamentare di Nicola Fratoianni	5
Intervento di Renata Attolini per l'incontro del 21 dicembre 2021	7
Quali ragioni per costruirla?	9
È sicuro scavare una galleria sotto una frana?	10
Intervento di Renata Attolini all'incontro del 13 dicembre 2021	10
Richieste di chiarimenti sui documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	12
È sicuro scavare in terreni inquinati?	13

Presentazione

Sinistra Italiana del Trentino chiede, da tempo, di analizzare il progetto di circonvallazione merci da realizzare all'interno della città di Trento sotto molteplici aspetti:

- le previsioni di traffico merci, che devono essere accurate ed aggiornate
- l'azzeramento delle possibilità di peggiorare la deformazione gravitazionale profonda di versante della Marzola
- il pericolo di scavo, deposito di materiale e passaggio in terreni gravemente inquinati
- una ricucitura tra zona orientale ed occidentale che valga per tutti i quartieri della città
- l'inserimento efficace del percorso della circonvallazione di Trento con ciò che la precederà a nord e la continuerà a sud

Su questi aspetti sono state presentate diverse richieste di chiarimenti sia a livello locale che nazionale.

Posizioni di Sinistra Italiana

Intervento di Renata Attolini all'incontro del 7 dicembre 2021

Sono Renata Attolini, segretaria di Sinistra Italiana del Trentino. Mi presento con "qualifica" perché sui punti che consideriamo critici abbiamo interessato il nostro deputato alla Camera, Nicola Fratoianni.

Capisco che RFI abbia tutto l'interesse a convincerci della bontà del suo progetto, ma questo non giustifica il fatto che ci si presenti, esaltandola, la visione aulica di una città trasformata, senza minimamente affrontare le criticità di un progetto, a mio parere, piuttosto brutto.

Per questo fremo, come ha notato il dottor Pillon, durante l'intervento della dottoressa Antonias, che parlando di sostenibilità:

non ha parlato della fragilità della montagna che si va a scavare interessata da una paleofrana

non ha fatto il minimo accenno ai tempi e alle modalità di bonifica di uno dei primi siti di interesse nazionale, fermo da quasi cinquant'anni per incapacità di affrontare quel tipo di inquinamento

non ha considerato le problematiche idrologiche

non ha affrontato lo scavo in centro città e la previsione di affondare solo a dieci metri, una profondità che non salvaguarda abbastanza cittadine e cittadini da vibrazioni e rumori.

Siamo tutti concordi sulla bontà del passaggio da gomma a rotaia, ma non possiamo ignorare che per realizzarlo bisogna agire anche sulle condizioni del trasporto su gomma.

Non ci interessa essere i primi, ci interessa se proprio la si deve fare, che si progetti un'opera fatta bene, nel rispetto del territorio. Aggiungiamo il fatto che questa circonvallazione anziché compattare la città la dividerà a metà, tra una parte abitata da cittadini di serie A e un'altra di serie B

Rispetto agli espropri mi sembra ridicolo e crudele al tempo chiedere alla gente di andarsene entro fine 2022, dal momento che non esiste ancora un progetto esecutivo e le stesse conferenze dei servizi potrebbero fermare questo progetto che è solo quello di fattibilità tecnica ed economica e potrebbe essere bocciato.

Infine non mi sento affatto orgogliosa del fatto che si spenda una montagna di soldi per una piccolissima tratta di un corridoio di là da venire in un'Italia dove i problemi della rete ferroviaria sono ben noti.

Interrogazione parlamentare di Nicola Fratoianni

ATTO CAMERA INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/10817

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 18

Seduta di annuncio: 604 del 26/11/2021

Firmatari

Primo firmatario: FRATOIANNI NICOLA

Gruppo: LIBERI E UGUALI

Data firma: 25/11/2021

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
- MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
delegato in data 25/11/2021

Stato iter: IN CORSO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-10817

presentato da

FRATOIANNI Nicola

testo di

Venerdì 26 novembre 2021, seduta n. 604

FRATOIANNI. — Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministro della transizione ecologica. — Per sapere – premesso che:

in data 12 ottobre 2021 Rfi (Rete ferroviaria italiana) ha inviato alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) della circonvallazione ferroviaria di Trento, terzo lotto funzionale della Tav/Tac del Brennero;

nei confronti di quest'opera si sono espressi associazioni, gruppi di cittadini e tre circoscrizioni che hanno evidenziato aspetti critici e chiesto modifiche sostanziali al progetto;

la stessa Corte dei conti europea ha espresso perplessità sull'opera e sulla sua efficacia, perché i tre Stati membri (Italia, Austria e Germania) non hanno avviato appropriate e coordinate politiche economiche ed ambientali e non è stata fatta alcuna analisi dei costi/benefici di ogni singola tratta;

il progetto di fattibilità tecnica ed economica presentato prevede la realizzazione sotto monte Marzola di una galleria di circa 10,8 chilometri e due trincee di accesso per ulteriori 2,5 chilometri complessivi. L'accesso nord, all'ex scalo Filzi, sarà realizzato a poche centinaia di metri dal Castello del Buonconsiglio e dal centro storico cittadino, in un'area densamente popolata ed antropizzata;

il cantiere sarà lungo 20 chilometri, causerà espropri per 51 ettari di territorio, comprendente trenta aree agricole primarie attualmente coltivate, e la demolizione di interi edifici attualmente abitati. Graverà sulla città con un ritmo di 600 viaggi giornalieri di Tir per il trasporto del materiale scavato in discarica e per il rifornimento al cantiere di materiale di costruzione;

è previsto che la nuova circonvallazione transiti nelle aree inquinate di Trento Nord (Sin Sloi e Carbochimica), ferme da decenni per la mancanza di soluzioni sicure per la loro bonifica e nel progetto non si ravvisa ad avviso degli interroganti, la necessaria attenzione né per la protezione dei lavoratori che in quelle aree opereranno e dei cittadini che abitano in zona, né nei confronti di un'appropriata modalità di scavo e conferimento in discariche speciali del materiale, inquinato da piombo tetraetile e da idrocarburi;

sulle aree inquinate saranno depositati i materiali di scavo del tratto nord della galleria, più di un milione di metri cubi, sopra un «capping» assolutamente insufficiente di 30 centimetri;

nel PFTE non sono inserite le modalità di disinquinamento delle aree interessate al transito della circonvallazione, né delle rogge con cui questa interferirà, sulle quali è in corso un primo lotto di bonifica del Sin;

RFI ha presentato analisi idrogeologiche che appaiono insufficienti (solo 3 carotaggi) per valutare la situazione della montagna sotto cui è prevista la realizzazione delle due gallerie e dei cunicoli di sicurezza e collegamento;

i tempi necessari alla realizzazione della circonvallazione di Trento potrebbero non rispettare il limite di fine lavori del giugno 2026, come previsto per le opere inserite nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) con la conseguenza che la realizzazione di quest'opera possa sfiorare i tempi previsti mettendo a rischio il finanziamento;

i costi dell'opera sembrano nettamente sottostimati se paragonati alla spesa affrontata per la galleria del Brennero:

- se sia a conoscenza delle grandi criticità evidenziate in relazione al Pfte proposto da Rfi per la circonvallazione Ac/Av di Trento;
- quali iniziative di competenza intenda adottare in relazione a quella che l'interrogante giudica una pericolosa minimizzazione che Rfi opera nel Pfte in merito alle problematiche ambientali e sanitarie connesse alla bonifica del Sin Sloi e Carbochimica a Trento;
- se non si intendano verificare costi e benefici dell'opera in questione prima di avviare un intervento tanto marginale rispetto all'economia dell'intera tratta quanto di pesantissimo impatto sulla città di Trento;
- se non intenda valutare la possibilità di adottare le iniziative di competenza affinché Rfi proceda alla revisione del progetto, ad avviso dell'interrogante, suscettibile di danni, ritardi e aumenti dei costi tali da rendere dubbio il finanziamento, elaborando soluzioni alternative più attente ai problemi idro-geologici e ambientali.

(4-10817)

Intervento di Renata Attolini per l'incontro del 21 dicembre 2021

(non esposto per mancanza di tempo)

Espongo sinteticamente alcuni RILIEVI necessari anche se riprendono temi già affrontati:

A_ SULL'OPERA

- parliamo di una misera parte di un corridoio scandivano mediterraneo che sarà ben lungi dall'essere realizzato e concluso per almeno un paio di decenni; una tratta che parte dal nulla e finisce nel nulla, senza alcuna indicazione di un ipotetico tracciato a nord come a sud;
- per questa piccola tratta si prevede un costo esorbitante rispetto a quelle che sarebbero le esigenze anche più immediate della rete ferroviaria italiana, per le quali i soldi potrebbero essere impiegati. E parliamo di un costo comunque sottostimato rispetto a quello che sarà il conto finale dell'opera, come dimostra l'esperienza del tunnel del Brennero;
- a parziale giustificazione di un'opera discussa e discutibile si porta la splendida suggestione di una città liberata dai treni, con un trasporto pubblico di qualità e una urbanizzazione interessante. Si tratta certo di un quadro attraente, chi non vorrebbe una città di questo tipo, ma che già pone i primi interrogativi sull'effettiva possibilità di realizzare un progetto per il quale non esiste finanziamento e sul possibile utilizzo delle aree liberate, che rimarranno di proprietà di Ferrovie e che comunque potrebbero essere oggetto di speculazioni edilizie. Sarà possibile utilizzarle liberamente per un progetto urbanistico del Comune. Ci sono forse accordi di cui non siamo a conoscenza?

B_ SUI PERICOLI

- abbiamo relazionato abbondantemente sulla pericolosità della deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola, e della successione stratigrafica del sottosuolo della Valle dell'Adige, molto complesso ed eterogeneo tanto da poter, se non trattato adeguatamente, mettere a rischio le falde acquifere, dei cui rischi altri hanno parlato in modo documentato. L'ipotesi di progetto è stata fatta senza fornire focus allegati di dettaglio su questi argomenti;
- più e più volte si è affrontato il discorso della bonifica del sito di interesse nazionale Sloi Carbochimica. Ricordo che esiste una sentenza del TAR del 20 novembre 2013 contro il Comune di Trento, che subordina l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito alla completa bonifica del suolo e che non consente sub-ambiti di lottizzazione e quindi piani di attuazione diversificati per le varie aree. Poiché sono passati 8 anni, ma nulla si è mosso. Riesce quindi quanto meno sospetto che un recente DL consenta a RFI di muoversi in modo difforme da una sentenza del TAR.

C_ SUL DIBATTITO PUBBLICO

- il dibattito è partito tardi, senza coinvolgere né gli abitanti né le loro associazioni e circoscrizioni nell'ipotesi progettuale che è stata definita senza confronto alcuno
- negli incontri, tardivi, i temi specifici di ogni zona di città di cui si discuteva sono stati inseriti, spesso di striscio, in mezzo ad approfondite relazioni su questioni tecniche;
- le relazioni sono state condotte con un linguaggio estremamente tecnico. Fare sfoggio della propria conoscenza tecnica non è operazione utile se non è accompagnata da competenze comunicative che ti fanno cambiare registro comunicativo a seconda della platea che hai davanti;
- a domande specifiche e profonde non sono state date risposte altrettanto approfondite, spesso si è risposto in modo distratto, quasi con sufficienza. Questo modo di operare non è giustificato nemmeno davanti a domande ripetute, perché le preoccupazioni di chi abita una città che sarà sconvolta sono legittime e degne di rispetto sempre e comunque;

- lo spazio lasciato ai partecipanti è stato di volta in volta ridotto, mentre si allungavano le relazioni, quasi a coprire la mancanza di volontà di entrare nel vero dettaglio interessante che non era certo la costruzione o il funzionamento della talpa;
- tacciamo poi sulle difficoltà di collegamento di volta in volta peggiori.

Come già detto noi non siamo contrari all'opera a prescindere, ma questo progetto ci sembra talmente lacunoso, che ipotizziamo che probabilmente sarà fermato da richieste di integrazioni e modifiche da qualcuno degli enti che parteciperà alla conferenza dei servizi.

Noi ci aspettiamo un bel progetto, che davvero unisca la città dall'estremo nord all'estremo sud, che tenga conto in maniera seria e approfondita dei tanti pericoli elencati in più interventi, che eviti accomodamenti per rimanere nei tempi concessi dall'utilizzo dei fondi del PNRR.

L'assessore, il Sindaco, la Giunta hanno il dovere, per rispetto nei confronti della città e di chi la abita, di chiedere a RFI di approfondire, soppesare ed eventualmente scartare i rischi connessi alle tante criticità segnalate.

Quali ragioni per costruirla?

Sinistra Italiana del Trentino chiede studi più approfonditi sulle previsioni di traffico merci e sui meccanismi che saranno messi in atto per ottenere il trasferimento del trasporto merci dai tir ai treni. È veramente inaccettabile che in tutto il dibattito non siano mai state presentate le opzioni per il proseguimento del corridoio merci a sud verso Rovereto e a nord verso la Provincia di Bolzano.

DOMANDA 1

Nel TGR Leonardo di mercoledì 8 dicembre 2021 si presenta una invenzione della Fondazione Bruno Kessler sulla costruzione di motori ad idrogeno che entreranno in esercizio sulla ferrovia della Valsugana entro due anni. Nello stesso servizio si annuncia la produzione di motori ad idrogeno per il trasporto su strada.

Considerando che i motori ad idrogeno non producono agenti inquinanti che affliggono l'aria della val d'Adige, considerando la velocità di innovazione tecnologica del parco automezzi per l'autotrasporto, si chiede di aggiornare le previsioni di traffico considerando che la velocità di rinnovo degli automezzi sarà maggiore della velocità di realizzazione del raddoppio Verona-Monaco (entrata in esercizio non prima del 2032 anno previsto per l'esercizio del tunnel del Brennero) e che renderà superfluo, non attraente il trasporto merci su ferro.

DOMANDA 2

La Commissaria dell'opera ha affermato che la ferrovia dovrà essere raddoppiata da Verona a Monaco destinando la nuova linea al traffico merci (linea alta capacità).

- 2.1 Esiste la previsione di come prosegue la nuova linea a sud di Trento verso Rovereto?
- 2.2 Esiste la previsione di come prosegue la nuova linea a nord di Trento verso Lavis?
- 2.3 Esiste la previsione di come prosegue la nuova linea a nord di Trento verso la piana Rotaliana?
- 2.4 Esiste almeno un tracciato indicativo?
- 2.5 In quale documento è reperibile questo tracciato?

È sicuro scavare una galleria sotto una frana?

Sinistra Italiana del Trentino vuole studi più approfonditi della stratificazione geologica dei terreni circostanti il tracciato della galleria per eliminare ogni ragionevole dubbio sulla possibile connessione tra lo scavo della galleria e la “frana profonda” (termine tecnico “Deformazione Gravitativa Profonda di Versante, DGPV) e inoltre tra le vibrazioni prodotte dall’uso della galleria e la “frana profonda”.

Le domande sono state presentate da Renata Attolini nell’incontro svoltosi il 13 dicembre 2021 nella sede della Regione Trentino-Alto Adige oltre a richieste di approfondimenti su due documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.

Intervento di Renata Attolini all’incontro del 13 dicembre 2021

Nella parte della relazione di RFI che tratta appunto gli aspetti geologici (“IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A” a pagina 33 di 51), si parla di DGVP, ossia deformazione gravitativa profonda di versante.

Si tratta di movimenti molto lenti su vaste aree, tali da coinvolgere interi versanti, e ad oggi gli interventi di stabilizzazione non si possono considerare efficaci, proprio per la vastità del territorio coinvolta dal movimento.

In Trentino ne abbiamo diversi esempi, alcuni già noti a tutti, come quella a Prezzo, sopra Pieve di Bono, e quella sul versante a monte dell’abitato di Levico nei pressi di Vetriolo. Sebbene entrambe fossero classificate dalla Carta di Sintesi della Pericolosità di Trento - in grado H2, ossia con pericolosità bassa, in entrambi i casi si sono verificati disagi e dissesti.

Le deformazioni gravitative profonde di versante in provincia sono circa una quarantina, quasi tutte classificate in H1 (pericolosità trascurabile) e H2 (pericolosità bassa) tranne alcune classificate H2 e H3 (pericolosità media). Parliamo di un’area a sud di Condino, una a Brentonico, una in Val di Rabbi e quella appunto che interessa noi, ossia il versante ovest della Marzola.

Leggendo le “Disposizioni tecniche per la predisposizione della Carta di Sintesi della Pericolosità”, del quale posso se necessario fornire i riferimenti,

• **(l.p. 15/2015, l.p. 5/2008) Nuovo testo coordinato con le modifiche** approvato con delib. G.P. n. 1078 del 19 luglio 2019” (Cap. 3.2.3) -

Le deformazioni gravitative profonde di versante in H2 e H3 vengono classificate come: ATTIVE a VELOCITÀ COSTANTE, definita veloce nel caso di H3 e lenta nel caso di H2.

Quindi sulla Marzola ci sono settori con velocità costante veloce e altri con velocità costante lenta.

Bene, sempre secondo la Carta di Sintesi della Pericolosità, ne consegue che le pericolosità per la Marzola sono queste: una piccola fascia lungo il bordo di valle della montagna in P2, una grande parte in P3 e un nucleo centrale in P4 (Rifugio Bindesi). Dove P sta per pericolosità.

Il P4 è il valore più alto in pericolosità e, per gli interventi edilizi e infrastrutturali, richiede uno studio di compatibilità, mentre per il P2 e P3 basta una relazione di compatibilità. Si tratta comunque di documenti che vanno oltre la documentazione progettuale (compresa la relazione geologica e geotecnica) richiesta dalle Norme Tecniche per le Costruzioni 2018 e dal Codice Appalti.

Per la Carta di Sintesi della Pericolosità (redatta dalla P.A.T.) la deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola non appare quindi un evento/ fenomeno trascurabile.

È importante evidenziare che su quella deformazione è stata costruita parte della città di Trento, Villazzano (Grotta e San Rocco) in particolare.

Qualsiasi cambiamento nelle sue modalità di evoluzione (la velocità in particolare) potrebbero portare a delle evidenze sulla superficie topografica (come è successo a Prezzo e Brentonico con lesioni agli edifici). È altresì importante sapere che la deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola non è corredata da studi provinciali o comunali, ma nemmeno accademici, con modelli geologici, geomorfologici e soprattutto idrogeologici di dettaglio.

Le domande:

- **anche se il tunnel molto probabilmente non andrà a scavare direttamente il sottosuolo interessato dalla deformazione gravitativa i lavori di realizzazione della galleria potrebbero influire sulla stessa che si trova a quote più superficiali rispetto allo scavo?**
- **Lo scavo potrebbe modificare l'assetto idrogeologico del versante della Marzola? Se sì, si sa come potrebbe cambiare il movimento della deformazione gravitativa? Avrà un possibile effetto stabilizzante oppure potrà addirittura innescare una accelerazione nei movimenti del corpo di frana "in costante movimento a settori lenti e a settori veloci" (per dirlo come la Carta di Sintesi della pericolosità)?**

Ci sembra inoltre che scarsa considerazione ci sia stata anche in riferimento al sottosuolo della Valle dell'Adige, per nulla omogeneo e invece molto complesso perché mostra una spiccata e significativa eterogeneità nel tipo di sedimento di detriti di zona in zona, (ghiaia, strati di ghiaie e sabbie o lenti di sabbie, livelli di terreni coesivi fini, strati ghiaia alternati a livelli sabbioso-limosi con argilla, ecc). Tale successione stratigrafica va ovviamente a complicare l'assetto idrogeologico del sottosuolo, con riguardo alle falde acquifere.

È stato fatto un focus approfondito su questa questione?

Le risposte a queste domande avrebbero dovuto essere date nel PFTE con allegati dedicati e puntuali, fondamentali per il rispetto e la trasparenza della progettazione nei confronti dei cittadini del Comune di Trento.

Riteniamo pertanto opportuno e doveroso, nel caso non lo avessero già fatto il Sindaco e la Giunta, chiedere che RFI elabori urgentemente un modello geologico di dettaglio aggiornato che comprenda sezioni, carta geologica, carta geomorfologica, carta idrogeologica, carta delle sorgenti e dell'idrografia superficiale, modello geologico della deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola e del sottosuolo della Valle dell'Adige dove transita il tracciato. Parliamo di documentazione di carattere generale richiesta dal documento per la redazione dei PFTE in seno ai PNRR, che manca però dei focus o allegati di dettaglio su Marzola e sottosuolo dell'Adige.

Questo è un atto dovuto, indispensabile per poter approfondire, soppesare ed eventualmente scartare i rischi connessi alla deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola e alla complessità del sottosuolo della valle dell'Adige.

Richieste di chiarimenti sui documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

DOMANDA 1

Nel documento IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A nel paragrafo 4.2.3 (pagina 33 di 51) si afferma di aver rilevato “un possibile movimento diretto lungo il versante”: perché non sono stati approfonditi gli studi e i sondaggi per appurare la connessione tra gli scavi e la deformazione gravitativa profonda di versante (DPGV)?

DOMANDA 2

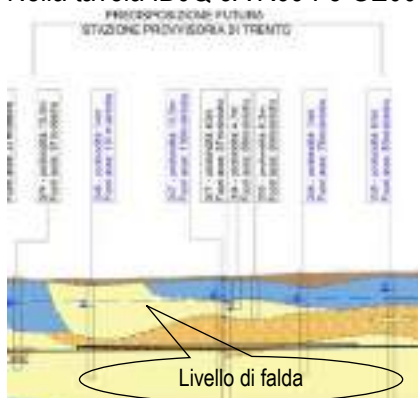
Nel documento IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A nel paragrafo 5 (pagina 49 di 51) si afferma che sono state trovate zone con velocità di spostamento tra 30 e 40 mm/anno: perché non si sono approfonditi gli studi sul loro movimento?

DOMANDA 3

Nel documento IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A nel paragrafo 5 (pagina 49 di 51) si afferma che l'area al piede del deposito di frana attiva ha uno spostamento annuo seppur minimo (dai 4 ai 7 mm/anno lungo la LOS) si chiede di spiegare perché si esclude che l'incremento delle vibrazioni al piede della frana attiva non la possa attivare.

DOMANDA 4

Nella tavola IB0Q 3A R69 F5 GE0001 001 A, di cui si riporta uno stralcio in figura,



si mostra che i sondaggi su cui si basa l'analisi del sottosuolo si basano su pozzetti eseguiti lontani anche centinaia di metri dall'asse del tracciato e dalla futura stazione provvisoria. Perché non sono stati eseguiti sondaggi nella zona specifica della stazione visto che si dovrà attraversare la falda per permettere l'uscita dei passeggeri in superficie?

È sicuro scavare in terreni inquinati?

Sinistra Italiana del Trentino vuole studi più approfonditi sull'utilizzo di terreni inquinati dove far passare la ferrovia e dove depositare terre scavate o materiale necessario al cantiere e sui rapporti tra RFI e i proprietari delle aree inquinate relativamente alle responsabilità ambientali.

A tale scopo si presentano una serie di domande sulle procedure di trattamento dei terreni inquinati.

DOMANDA 1

Se, come indicato nella tavola IB0Q3AR69RGCA0000002B "Relazione generale" pagine 65 e 66, RFI-ITALFERR seguirà l'iter di bonifica come "soggetto interessato ma non cagionatore della contaminazione" ne sosterrà anche i costi?

1.1 RFI sosterrà i costi per la bonifica che eseguirà come "soggetto interessato ma non ragionatore della concentrazione"?

1.1 I costi che RFI sosterrà per la bonifica che eseguirà come "soggetto interessato ma non ragionatore della concentrazione", sono a totale carico del quadro economico dell'opera previsto dal PNRR oppure saranno fatturati ai proprietari delle aree?

DOMANDA 2

In base a cosa, come indicato nella tavola IB0Q3AR69RGCA0000002B "Relazione generale" pagine 65 e 66, RFI indica il riferimento alle Concentrazioni Soglia Contaminazione (CSC) di tipo B che sono più alte (quindi più inquinanti) delle soglie di tipo A?

DOMANDA 3

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B pagina 95 di 162 RFI afferma che lo scavo nelle aree inquinamento per lo spostamento del rio Lavisotto sarà fatto con particolari cautele e che le terre scavate saranno trattate come rifiuti speciali. Perché RFI non deve seguire le stesse procedure previste per i proprietari dell'area?

DOMANDA 4

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B pagina 98 di 162 si afferma che per non avere interferenza con l'eventuale futura bonifica si rileverà il rischio per i futuri fruitori dell'opera.

4.1 Chi è obbligato a rilevare un rischio per i futuri fruitori dell'area?

4.2 Chi dovrà proporre interventi di bonifica?

4.3 Chi dovrà pagare gli interventi di bonifica?

4.4 Quali strumenti e metodi saranno messi in campo durante l'esecuzione dei lavori per valutare il rischio per i futuri fruitori dell'opera?

4.5 Quale sarà il livello di rischio che farà scattare gli "interventi di bonifica"?

4.6 L'individuazione e la realizzazione di "interventi di bonifica" durante la realizzazione dell'opera porterà a sospensioni dei lavori?

4.7 Sono previste indagini o strumenti di controllo in itinere per verificare il livello di inquinamento anche del livello saturo o della parte capillare più superficiale della falda acquifera? Nel caso si riscontri Si lascia perdere o si prevede la bonifica?

DOMANDA 5

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B 99/162 si afferma che la bonifica delle rogge sarà terminata al momento di iniziare i lavori. Poiché i lavori di bonifica sono fermi, è necessario valutare questo aspetto. Come si comporterà RFI se i lavori di bonifica non saranno terminati?

DOMANDA 6

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B pagina 102 e 103 si afferma che la costruzione del canale dove far scorrere il Lavisotto avrà un effetto positivo perché separa le acque del rio dall'inquinamento e non impedisce la bonifica delle altre terre.

6.1 Perché nel progetto di bonifica delle rogge non è stato seguito tale procedimento così semplice? In fondo si tratta della stessa terra; perché nella bonifica delle rogge si deve seguire un procedimento molto elaborato e nella bonifica delle terre per il Lavisotto (per la stessa terra) si dovrebbe seguire un procedimento molto più semplice?

6.2 Lo smaltimento della terra rimossa come rifiuto speciale sarà pagato con i fondi dell'opera o sarà addebitato ai proprietari che devono procedere alla bonifica del sito?

6.3 Chi e con che modalità sarà possibile bonificare quello che RFI lascia indietro? Sarà possibile intervenire con tecniche di bonifica invasive (se necessarie) in presenza di una linea ferroviaria di questa entità?

DOMANDA 7

Lo spostamento del rio Lavisotto dividerà in due la proprietà dell'ex Carbochimica.

7.1 La separazione di una proprietà e la difficoltà di accesso all'area tra la ferrovia e il nuovo corso del Lavisotto impedirà la bonifica successiva dei terreni per difficoltà di accesso?

7.2 Gli eventuali maggiori oneri di bonifica per difficoltà di accesso saranno addebitati a RFI da parte dei proprietari a rivalere sul progetto?

DOMANDA 8

Nella tavola IB0Q3AR69RGCA0000002B "Relazione generale" pagina 66, relativamente alla interferenza tra aree di cantiere e siti inquinati si afferma che si procederà alla copertura di dette aree con capping

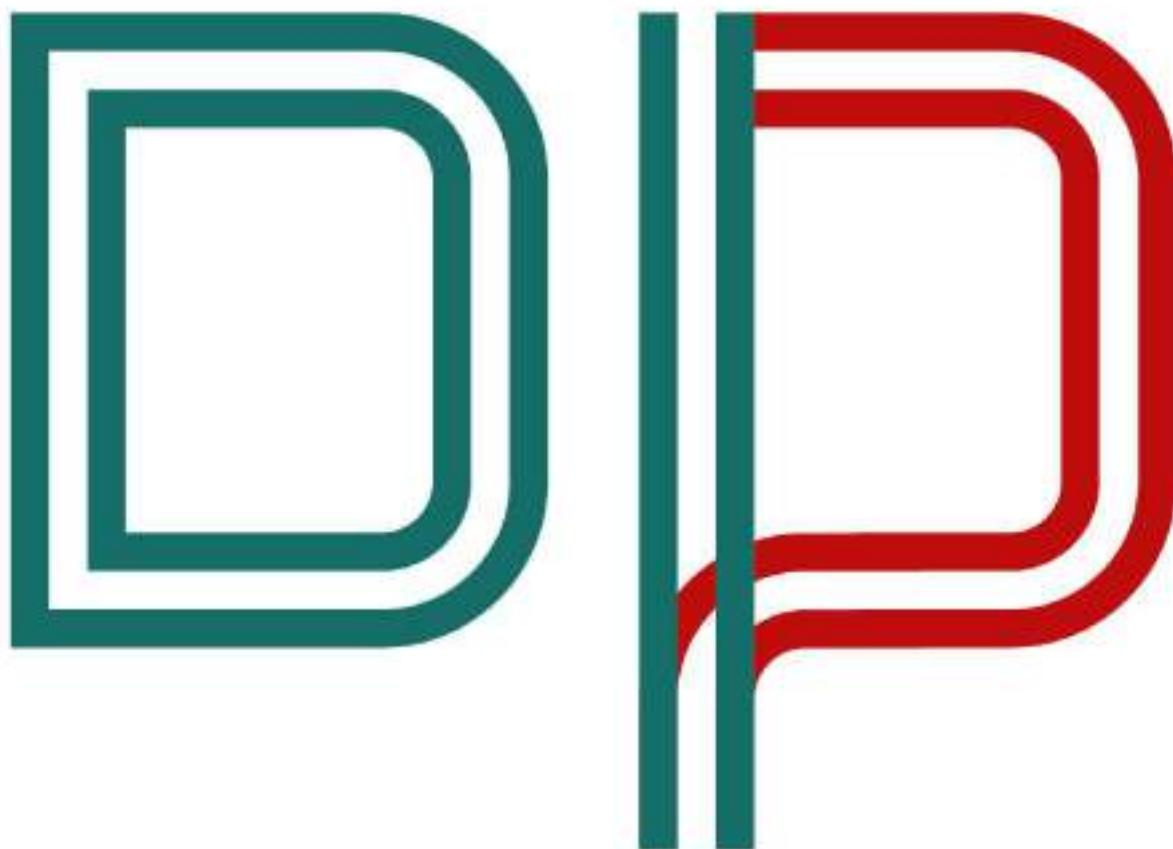
8.1 Sono state condotte analisi di portanza dei terreni inquinati per valutare la loro capacità di non sprofondare sotto il peso del capping e di tutti i materiali che vi saranno depositati sopra?

8.2 Quali studi, analisi e previsioni fanno ritenere che uno spessore di 10 cm di sabbia sia sufficiente a trattenere il terreno inquinato?

DOMANDA 9

Nella tavola IB0Q3AR69P5CA0000002A sono indicati due sottopassi pedonali in due aree inquinate.

Si prevede di bonificarle o si prevede di permettere il passaggio delle persone nelle aree inquinate?



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Barbara Calliari
Cittadina di Mattarello

4 gennaio 2022
integrato il 17 gennaio 2022

**All'attenzione di RFI,
Provincia Autonoma di Trento e Comune di Trento**

**OGGETTO: osservazioni al Progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento in sinistra Adige-
zona sud- Acquaviva Mattarello TN**

Con la presente si intendono esporre una serie di osservazioni all'attuale pianificazione del raddoppio dei binari in zona Acquaviva di Mattarello-Trento e contestualmente chiedere lo spostamento in altra area delle opere oggetto di prossima progettazione, comprensive non solo delle operazioni di cantierizzazione di vario tipo ma anche delle infrastrutture stesse, binari e ingresso del tunnel a doppia canna, quindi la non realizzare a nord della Villa Bortolazzi ma a sud di essa o in destra Adige.

La richiesta si fonda non solo sulle osservazioni fin qui esposte da molti cittadini di Mattarello a titolo individuale e/o di gruppi, associazioni di categoria, residenti, lavoratori, famiglie, rappresentanti della Circoscrizione, vigili del fuoco, che sono intervenuti durante il dibattito pubblico sia in forma scritta che a voce ripetutamente sia agli incontri on line che in presenza e sulla stampa locale; le osservazioni specifiche per quest'area interessata dal Progetto infatti non solo mettono in luce le criticità pesanti dal punto di vista di dissesto idrogeologico con eventi ripetuti negli anni soprattutto in alcune stagioni (che hanno portato anche all'evacuazione di una cinquantina di persone, continuo monitoraggio ed opere di ripresa ancora in fase di ultimazione), ma richiamano all'attenzione elementi di elevato pregio non solo agricolo, ma anche di più ampio interesse della collettività e cioè di carattere socio-culturale, paesaggistico- ambientale, storico- architettonico e quindi di tutela e pianificazione del territorio nei suoi aspetti più evidenti di lettura e visione complessiva e organica, contemplando ragioni sia di tipo spaziale che temporale.

Ritengo che sia importante e fondamentale richiamare alle riflessioni dei progettisti della Circonvallazione ferroviaria sul Comune di Trento il rapporto di valore instaurato da sempre tra l'abitato di Mattarello e una delle sue due ville suburbane del Settecento, Villa Bortolazzi la quale va a chiudere il tessuto costruito stesso del paese nella sua parte meridionale: esistono infatti una serie di percorsi anche storici per cui la Villa è stata concepita in relazione all'abitato quindi in dialogo con esso, affacciata in particolare a nord- est e a sud anche in rapporto con il fiume. Ci sono elementi formali ancora leggibili sul territorio e di gran valore che vanno tutelati come previsto dal Piano Paesaggistico e di tutela come Bene Architettonico della Provincia Autonoma di Trento; si tratta di viali in parte ancora alberati, percorsi probabilmente da carrozze, che partivano e partono dai principali ingressi della Villa: a nord- est quello che parte dalla Cappella e corre quasi fino al limite della zona artigianale segnalato da piante ad alto fusto che attraversano due vigneti interi a voler arrivare ancora oggi a lambire la parte costruita del paese; inoltre a ovest un viale sopraelevato, come una specie di terrapieno, ancora segna il percorso che collegava l'intero complesso suburbano settecentesco agli elementi d'acqua, quindi al fiume Adige, ai canali che ne derivavano e derivano ed

alle sorgenti da cui il toponimo “Acquaviva”. Si richiama all’attenzione come sia stato questo luogo anche testimonianza del passaggio di un personaggio storico della portata di Napoleone e vissuto da sempre nella storia dei residenti di Mattarello, come testimoniato ripetutamente anche dall’attenzione del FAI- Fondo Ambiente Italiano, edificio di interesse della collettività, non solo a carattere quindi locale ma anche a livello nazionale per caratteristiche insediative molto particolari e di pregio considerato nella sua interezza con il parco, i giardini, le campagne circostanti, i viali, le piante secolari e gli altri edifici annessi con diverse funzioni (anche una filanda) a formare appunto un nucleo insediativo allargato, con un sistema di progettazione completo, organico, in relazione con tutto l’intorno. Si tratta infatti di un edificio di tipo “estroverso”, dove il paesaggio, gli elementi fisici naturali e costruiti si intrecciano, si pervadono, l’esterno fa parte dell’interno e viceversa, la natura entra nel costruito, è essa stessa parte integrante; non c’è un limite esatto dove inizia l’uno e finisce l’altro elemento; il costruito lascia delle tracce, dei prolungamenti evidenti materici, come statue, muretti, portali, viali, segni di ingressi, uscite, allineamenti, percorsi lastricati e piante simbolo secolari. E’ il caso a ovest dell’unico platano che è rimasto a segnare l’ingresso, l’arrivo alla Villa dall’acqua.

Si richiamano quindi anche fonti storiche che già al tempo dei Romani raccontano di ritrovamenti anche in zona Acquaviva e Grezzi: asse romano, tombe, terrecotte, monete, gioielli; anche nei periodi successivi del 1300 e 1400 queste aree risultano sempre richiamate all’attenzione per le piane bonificate e rese ben coltivabili, facenti parte a tutti gli effetti dell’abitato di Mattarello. Anche in tempi più recenti, in seguito agli eventi bellici, la popolazione le ha sempre vissute intensamente come testimoniano gli stessi abitanti sia come lidi per il tempo libero e percorsi per una mobilità oggi sostenibile.

Ringrazio per l’attenzione che saprete avere in relazione a quanto esposto dalla sottoscritta e da tutti i cittadini di Mattarello che hanno a cuore l’ultima porzione pianeggiante del nostro paese, dove già purtroppo insistono molte infrastrutture che già tanto hanno frammentato il territorio di fondovalle e reso difficile permeabilità e mobilità all’interno dello stesso. Mattarello può mantenere ancora poche caratteristiche insediative di qualità, tra cui appunto le due ville Gentilotti (sulla collina est) e Bortolazzi a chiusura, corona dell’abitato.

Auguro un buon prosieguo del confronto pubblico e un buon lavoro.

Cordialmente, Barbara Calliari

Trento- Mattarello, 17 gennaio 2022

alla c.a. di RFI
nella persona del coordinatore del Dibattito Pubblico Dott. A.Pillon
e Dott. G.Romeo

e p.c.

Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento

OGGETTO: ULTERIORI OSSERVAZIONI TECNICHE AL PROGETTO DI CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA ALTA CAPACITÀ SUL COMUNE DI TRENTO



SUD- MATTARELLO

A integrazione di quanto accennato qualche settimana fa nel Quaderno d.d. 04.01.2022, si riporta in seguito qualche dato più preciso circa i vari **vincoli di tutela** che coinvolgono gran parte della zona Grezzi- Acquaviva a Mattarello di Trento, in particolare riguardanti la Villa Bortolazzi e una **trentina di terreni ad essa strettamente collegati**, particelle legate cioè all'immobile stesso, anche se oggi appartenenti a diversi proprietari.



vista di Villa Bortolazzi da Mattarello



ortofoto con terreni tutelati

Si tratta nello specifico di tre particelle edificiali (p.ed.) e una trentina di particelle fondiarie (p.f.) come di seguito elencate: p.ed. 180 c.c. Mattarello, p.ed. 179 c.c. Mattarello, p.ed. 174/3 c.c. Mattarello (*), p.ed. 175 c.c. Mattarello, p.ed. 179 c.c. Mattarello; p.f. 904/2 c.c. Mattarello, p.f. 905 c.c. Mattarello, p.f. 915/1 c.c. Mattarello, p.f. 919/11 c.c. Mattarello, p.f. 919/12 c.c. Mattarello, p.f. 919/15 c.c. Mattarello, p.f. 919/2 c.c. Mattarello, p.f. 919/3 c.c. Mattarello, p.f. 919/4 c.c. Mattarello, p.f. 919/5 c.c. Mattarello, p.f. 919/6 c.c. Mattarello, p.f. 919/7 c.c. Mattarello, p.f. 919/8 c.c. Mattarello, p.f. 922/2 c.c. Mattarello, p.f. 923 c.c. Mattarello, p.f. 927/1 c.c. Mattarello, p.f. 927/2 c.c. Mattarello, 927 /4 c.c. Mattarello, p.f. 927/5 c.c. Mattarello, p.f. 927/6 c.c. Mattarello, p.f. 927/7 c.c. Mattarello, p.f. 934/1 c.c. Mattarello, p.f. 934/2 c.c. Mattarello, p.f. 934/3 c.c. Mattarello, p.f. 934/4 c.c. Mattarello, p.f. 937/1 c.c. Mattarello, p.f. 937/2 c.c. Mattarello, p.f. 940/3 c.c. Mattarello, p.f. 940/4 (*) c.c. Mattarello, p.f. 942 c.c. Mattarello, p.f. 960/1 c.c. Mattarello e p.f. 966/1 c.c. Mattarello.

Tali particelle sono sottoposte a vincolo di tutela culturale-architettonica da parte della Soprintendenza dei Beni Culturali della Provincia Autonoma di Trento; il vincolo rientra nel tipo "AREE DI RISPETTO" "TOTALE" per quasi tutti e trenta i terreni (come da dispositivo D.M. 20.05.1963 e in due casi per Determinazione dirigenziale n.305 dd. 23.04.2007) e solo per due particelle (segnalate sopra con *) con vincolo di tipo "parziale".

L'elevata quantità di terreni vincolati sta ancora oggi a dimostrazione non solo, di quanto sia rilevante il valore dell'intero insediamento storico nella sua globalità, ma fa soprattutto comprendere i motivi che portano gli esperti a mantenere questo elevato numero di particelle tutelate sui vari lati della Villa (la maggioranza oltrettutto proprio verso nord ed est per la relazione con l'abitato e gli scorci che da esso si hanno); questa situazione normativa garantisce nel tempo le diverse vedute della villa e dell'intero comparto edilizio (comprensivo di filande) da lontano e su tutti i lati; villa e terreni costituiscono infatti un raro esempio di tenuta estesa con edificio signorile, tipico solo di alcune regioni italiane, quali gli esempi di tenute toscane; in Trentino probabilmente è l'unico caso. Questa unicità va quindi tutelata in toto, come prescritto dal D.M. 20.05.1963, perché non venga snaturata: le generazioni future devono poter godere di un Bene di tale portata, poterne comprendere le peculiarità di diversa natura e valorizzare questo come altri Beni della nostra nazione.



La stessa scheda descrittiva della Soprintendenza per i Beni Culturali ed Architettonici della PAT raffigura, non l'edificio da vicino e singolo, ma ripreso da lontano ad evidenza che la tutela è anche sulle viste prospettiche da lontano sui vari lati; in questa "immagine-simbolo" il punto di osservazione è

proprio dal paese in prossimità della fine dei terreni tutelati dove ancora oggi c'è una fila di cipressi.

Sorprende quindi che non vi sia stata per ora la **dovuta delicatezza** e previste tutele come sopra descritte, senza neanche ipotizzare delle possibili alternative progettuali come invece sta accadendo per la parte più in centro e a nord della città.

Le immagini riportate sono a titolo esemplificativo di quanto qui descritto ed a dimostrazione di come sia la situazione reale della zona Acquaviva dal punto di vista dei vari vincoli, siano essi culturali architettonici che paesaggistici.

Risulta evidente che si tratta di una vasta zona di interesse per l'intera comunità locale e non, attenzionata anche dal FAI-Fondo Ambiente Italiano, oltre che soprattutto tutelata dalla Provincia Autonoma di Trento sia dalla Soprintendenza dei Beni Culturali Architettonici sia dal Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio.

Secondo l'attuale proposta progettuale della Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità, **i treni (convogli di lunghezza di circa 750 metri e del peso tra le 1600 e 2000 tonnellate) transiterebbero (alla velocità di 150/160 Km/h se treni merci) a regime ogni 6 minuti a pochi metri (40 metri) di fronte alla facciata ovest della Villa** (lato rivolto verso gli elementi d'acqua): questo progetto prevede infatti che i **convogli merci più lunghi e soprattutto più pesanti** corrano sul sedime attuale **aumentando le vibrazioni e di conseguenza i rischi per l'edificio storico con possibilità più elevata di movimenti strutturali, fessurazioni, fratturazioni, danni** a intonaci, serramenti, pavimentazioni, ...

Per quel che riguarda le *vibrazioni* le stime vanno effettuate su siti specifici locali (non su dati rilevati in Liguria) dove i risultati sono indicativi delle reazioni della morfologia e geologia trentine.

Certamente anche l'attuale utilizzo (location per eventi quali convegni, matrimoni, ...) ne risentirebbe andando a svilire notevolmente l'attrattiva. L'immobile subirebbe di conseguenza una doppia perdita, sicuramente anche un'enorme svalutazione economica dell'immobile stesso appunto.

I convogli del traffico tradizionale (alla velocità se passeggeri anche di 300 km/h) invece correrebbero sui due nuovi binari costruiti più a ovest verso l'unico platano secolare che sta ancora ad indicare il tracciato del viale di ingresso e relazione tra Villa e fiume Adige; questi due nuovi binari andrebbero perciò ad occupare considerevolmente e in modo invasivo l'ingresso particolare che avveniva dall'acqua, dal sistema dei canali e delle sorgenti attorno alla Villa proprio su questo versante.

Il **passaggio di quattro binari**, sia in questo tratto che più a nord della Villa dove è prevista la biforcazione e l'ingresso in galleria, andrebbe addirittura a **snaturare la concezione dell'intero insediamento storico** ben inserito nel contesto ed i cui segni sono ancora leggibili nel paesaggio.

I vincoli di tutela secondo il D.M. 20.05.1963 impegnano in termini generali quindi i proprietari di questi terreni a far sì che la villa sia visibile dai loro stessi vari appezzamenti, coltivati sì a vigneto, ma comunque **liberi da qualsiasi opera e/o manufatto che non garantisca le vedute anche da lontano a grandi distanze**; questi terreni sono una sorta di zona "cuscinetto", fascia di rispetto. **Le viste non possono essere deturpate**; questo significa e può implicare con probabilità l'impossibilità di collocare delle schermature antirumore lungo un certo tratto di linea ferroviaria, **lasciando quindi che i rumori si propaghino e creino frastuono sbattendo contro la vicina parete della Vigolana.**

Questi dati prevedono che il Progetto venga sottoposto alla Soprintendenza dei Beni Culturali della Provincia Autonoma di Trento e che sia rilasciato un **nulla osta dalla Soprintendenza stessa anche solo per "opere libere"**, vale a dire anche per una sola recinzione o parte di essa temporanea ...

Si chiede di chiarire con quale ragionevolezza si possa pensare di non farsi carico di un tale dato di realtà (i vari vincoli di tutela sia culturali-architettonici che paesaggistici) **e non considerare quindi il danno permanente** all'intera comunità attuale e alle generazioni future; non solo il Progetto tralascia e mortifica tratti di storia di portata nazionale e sovranazionale (passaggio e permanenza anche di personaggi storici come Napoleone e del Duce) ma anche e soprattutto andrebbe a **segnare questa porzione di territorio di pregio con un taglio fisico netto, uno squarcio, una barriera visiva oltre che fisica appunto, interponendosi prepotentemente tra l'abitato di Mattarello e l'insediamento storico delle Villa; il primo edificio costruito fu la chiesa, che ha dato il nome alla parrocchia stessa di Mattarello come segno indelebile della relazione intrinseca che unisce i due insediamenti originari** così come sono stati concepiti fin dall'origine di entrambi.

Nessun elemento di mitigazione potrà essere risolutivo; ci saranno sempre delle criticità irrisolvibili. Si tratta di ingenti criticità **già in fase di esercizio** per nulla sottovalutabili, che poi in fase di lavori si potrebbero tradurre anche in cospicui ritardi, rallentamenti temporali.

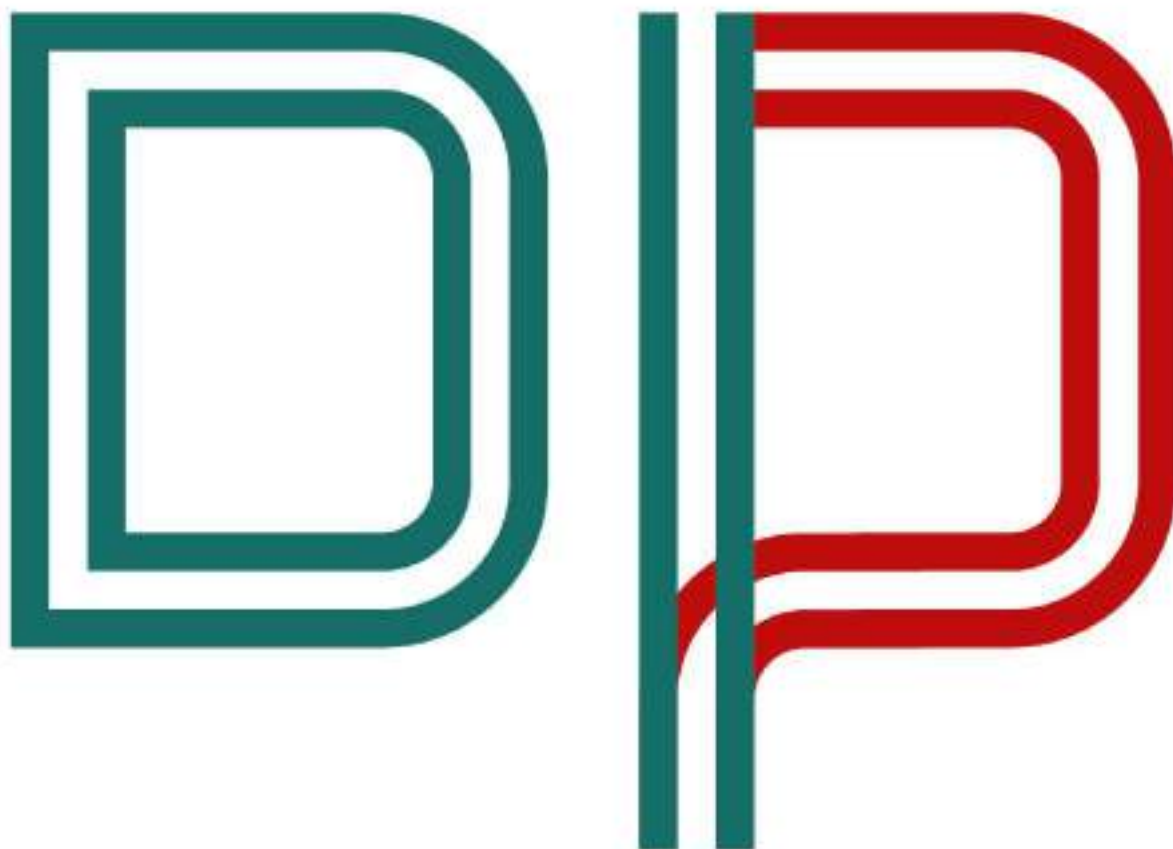
*Nella fiducia che quanto qui esposto sia preso nella giusta e seria considerazione e attenzione da parte dei soggetti coinvolti, rimango in attesa assieme a molti cittadini di Mattarello di un'attenta lettura ed analisi da parte degli stessi al fine di un possibile quanto corretto ripensamento di questa parte dell'opera; il **piano di fattibilità per Rovereto** andrà ora a riflettere anche su **altri possibili snodi***

strategici più a valle della Villa Bortolazzi dove per esempio i territori di Besenello, Calliano e Volano accolgono con maggior interesse e disinvoltura l'intervento stesso dell'intera infrastruttura.

In ultimo si precisa che i 6 **criteri del Regolamento UE 2021/241** che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza **PNRR** (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ed il suo finanziamento -e relative regole di erogazione- hanno come elemento comune quello di non arrecare danno all'ambiente ed invece favorire: la mitigazione dei cambiamenti climatici, l'adattamento ai cambiamenti climatici, l'**uso sostenibile e protezione delle acque** e delle risorse marine, la **transizione verso un'economia circolare**, la **prevenzione** e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'**acqua e del suolo**, la **protezione** e ripristino della biodiversità e degli **ecosistemi**.

Augurando un proficuo lavoro, saluto cordialmente.

Barbara Calliari



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Stefano Tamanini
Cittadino di Mattarello

5 gennaio 2022

Alla cortese attenzione del coordinatore del Dibattito pubblico, Dottor Pillon.

Si continua a dire che l'opera è strategica, che è richiesta dall'Europa! Ma allora, se così è, credo che l'Europa troverà i fondi per finanziare questo mega progetto, facente parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, al di là dei fondi del PNRR, al di là del fatto che i lavori vengano svolti in 5 o 20 anni! Allora la prima domanda è, PERCHÉ TUTTA QUESTA FRETTA di approvare un progetto ricco, anzi colmo di criticità (abbattimento di case abitate, SLOI e CARBOCHIMICA, sorgenti a rischio, terreni agricoli pregiati, paleofrana della Marzola)??? Perché non spendere del tempo, e non solo denaro, per studiare seriamente delle alternative meno impattanti e che vadano realmente incontro ai territori ed alla popolazione? Una mega opera dovrebbe essere fatta se questa va a migliorare la qualità della vita di tutti non a migliorarla ad alcuni schiacciando e disinteressandosi di altri!

Vorrei ora segnalare alcune criticità al di là di quelle che già ben sono state espresse in altri momenti. -Come viene detto nel Dossier di progetto l'obiettivo dell'opera è far incrementare la capacità del corridoio e canalizzare i flussi con il massimo beneficio per il territorio, quindi per agevolare lo sviluppo del traffico ferroviario che favorirà le modalità di trasporto meno inquinanti liberando la rete autostradale (passaggio del trasporto merci da gomma a rotaia).

Per fare ciò e permettere l'equilibrato sfruttamento delle potenzialità offerte dal sistema quadruplicato, l'intero asse deve essere omogeneo sia come capacità che per prestazioni!

-Sempre nel Dossier di progetto al capitolo IMPATTI si dice:

- il rischio di venute d'acqua è stimato generalmente molto basso e medio in tratte limitate, pericolosità fluviale media e torrentizia residua media ed elevata in zona Mattarello
- in relazione alle emissioni inquinanti NO2 è stato previsto un piano di monitoraggio e controllo per verificare l'effettivo superamento dei livelli stimati così da poter prontamente prevedere eventuali misure/interventi mitigativi

-Nel capitolo VIABILITA' IMPIEGATE DAI CANTIERI viene scritto che la realizzazione del progetto porterà un aumento del traffico particolarmente sull'A22 e SS12, che da Acquaviva al casello Trento sud o SS12 ci saranno 200 veicoli al giorno X2 in entrata e 70 veicoli al giorno X2 in uscita (per la zona nord numeri poco superiori) e che la distanza media dai cantieri al casello autostradale o SS sarà di circa 6/7 km.

DOMANDE

- Visto che per Rovereto è stata bocciata l'opzione del tracciato sotto lo Zugna e che quindi a sud di Trento (e lo stesso vale a nord) non c'è ancora un progetto di come quest'opera sarà, non credete che si stiano spendendo soldi per un'opera incompleta?
- Se tutto andrà bene il primo treno percorrerà questo tracciato solo nel 2032, cioè tra 10 anni! E se andrà male? Passerà, non passerà, passerà su strutture già vecchie?

- E' stato calcolato il continuo aumento del prezzo delle materie prime o si sforeranno i costi presunti e si dovrà andare a prendere altro denaro chissà dove (magari tagliando ancora su sanità e scuola)?
- Guardando il tracciato della galleria e confrontandolo con la carta di sintesi di pericolosità della PAT si può notare che il percorso passa in zone che vengono valutate come media pericolosità, ma nelle vicinanze ce ne sono anche ad alta pericolosità e ne interseca alcune da approfondire e quindi non ancora valutate e studiate adeguatamente. Chi si prende la responsabilità di eventuali danni/disastri nello scavare sotto tali zone?
- Nello studio è stato valutato che negli ultimi 4 anni Rio Stanghet e Rio Scanupia a causa della Tempesta Vaia e di periodi di forti piogge hanno scaricato a valle in zona Grezzi (dove ci sarebbe l'ingresso sud del tunnel) una grandissima quantità di fango, acqua e detriti?
- Guardando la cartina "limitazioni per installazioni di sonde geotermiche a circuito chiuso" della PAT, approvata per la salvaguardia qualitativa e quantitativa delle acque sotterranee, risulta che il tracciato in zona Mattarello passi a circa 200 metri in linea d'aria da aree di rispetto idrogeologico per presenza di sorgenti, pozzi o acque superficiali (zona Le Basse e Bellavista/Sant'Andrea) e intersechi una piccola zona di frana superficiale (sotto strada dei Forti) ed altre due sono nelle vicinanze. Se in tali zone non si può forare per delle sonde come può passare un tunnel doppia canna sotto o nelle vicinanze? Chi garantisce che i lavori di scavo non andranno ad intaccare il loro equilibrio? Ed eventualmente chi paga i danni?
- Avendo tempi stretti per terminare l'opera, e quindi dubito verranno fermati i camion, quali sarebbero le misure/interventi mitigativi che verrebbero messi in atto in caso di superamento dei livelli di emissioni?
- Dove andranno i circa 1000 camion al giorno visto che nel dossier si parla solamente dei 6/7 km per arrivare all'A22 o SS12? Da un documento di ITALFERR (in cui si parla di siti di approvvigionamento, smaltimento e betonaggio) vengono elencate cave molto lontane dalla zona di scavo esempio Canal San Bovo a 95km, Grezzana (VR) ad 82km, Scurelle e Villagnedo a 41km, più altre sia vicine che lontane. Queste distanze vanno moltiplicate per 2 calcolando il viaggio di rientro. E' stato valutato l'impatto delle emissioni prodotte da questi camion sia nelle zone di scavo che nelle tratte di trasporto? Esiste una valutazione sul degrado stradale (sia per lo sporco lasciato che per il degrado/danneggiamento dello stesso) che ci sarà con tutto questo traffico di mezzi pesanti? Chi pagherà l'eventuale sistemazione stradale?

Ultima considerazione; il Regolamento UE 2021/241 -che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, stabilisce gli obiettivi del dispositivo, il suo finanziamento e le regole di erogazione di tale finanziamento- richiede una valutazione DNSH "non arrecare un danno significativo" all'ambiente. Per fare questa valutazione sono stati individuati 6 criteri per determinare come ogni attività

economica contribuisca in modo sostanziale alla tutela dell'ecosistema, senza arrecare danno a nessun degli obiettivi ambientali. Tali criteri sono:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici,
- Adattamento ai cambiamenti climatici,
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine,
- Transizione verso un'economia circolare,
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo,
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

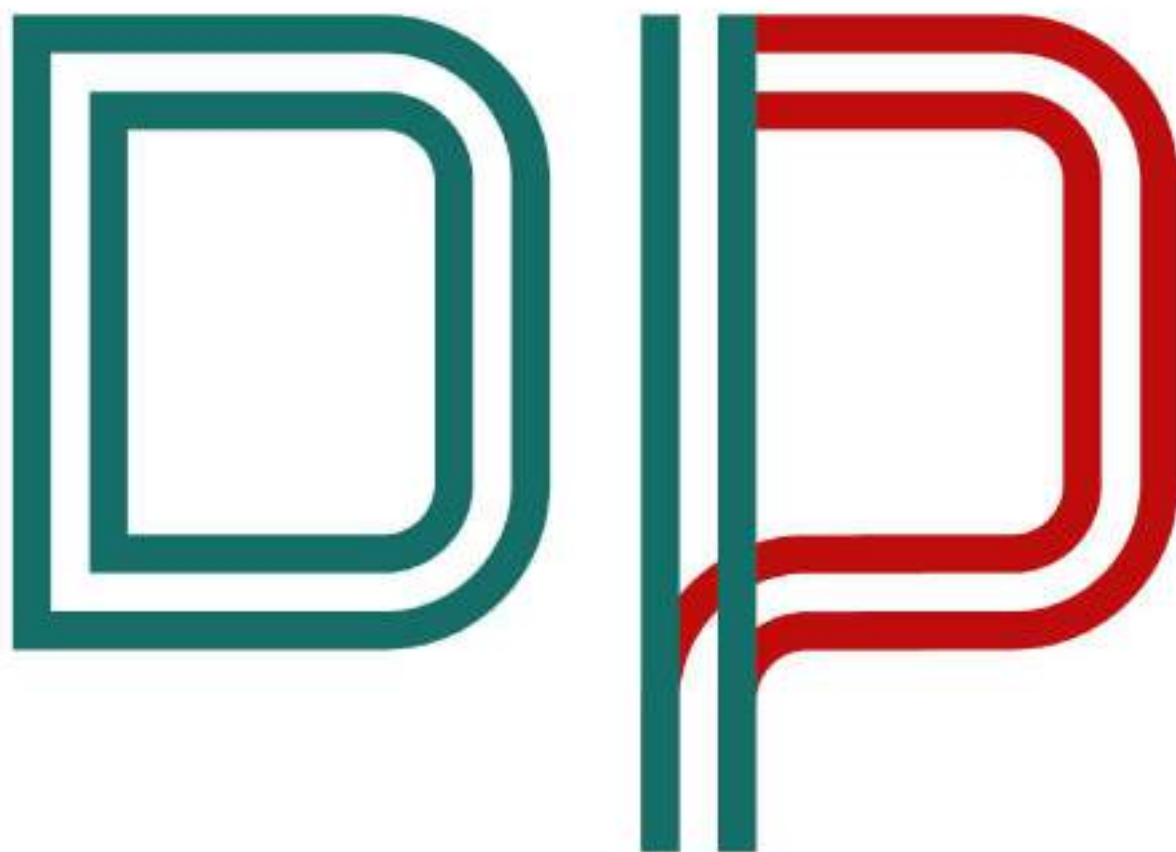
Ora leggendo il Dossier di progetto si vede che dei sei criteri di valutazione 3 risultano sostenere al 100% l'obiettivo mentre gli altri 3 richiedono una valutazione di fondo per raggiungere l'obiettivo.

Quando si pensa di fare queste valutazioni? A lavori avviati quando ormai potrebbe essere tardi?

Come fa ad essere finanziato un progetto che risponde positivamente a solo metà dei criteri richiesti???

Augurandovi buon lavoro

Stefano Tamanini cittadino di Mattarello



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Marco Chistè

7 gennaio 2022

OSSERVAZIONI AL PROGETTO INTEGRATO

a cura di Marco Chistè, gennaio 2022

Le seguenti osservazioni riguardano il “*Progetto Integrato*”, elaborato dal Comune di Trento parallelamente al Lotto 3 delle tratte di accesso al Brennero, e cercano di dare un contributo propositivo alla messa in luce di particolari aspetti e/o criticità che il progetto non ha (ad avviso dello scrivente) al momento considerato e di cui risulta cruciale una risoluzione e una contestuale presa di posizione.

1.0 INTERRAMENTO TRATTO URBANO FERROVIA STORICA

Osservando lo schema planimetrico di intervento si evince che il tratto interrato sarà compreso fra lo Stadio Briamasco e il cavalcavia detto “Caduti di Nassirya”, con una ampia zona a sud e a nord di trincea di raccordo (Fig.1). Se la rampa a nord non presenta particolari problematiche, sorgendo parallela alla futura rampa di raccordo della nuova variante ferroviaria, la rampa a sud e in generale la scelta di interrare il tratto urbano partendo dallo Stadio Briamasco fa emergere a nostro avviso alcune criticità che vogliamo sintetizzare di seguito.

La trincea di raccordo della ferrovia storica collide con le opere di sottopasso realizzate recentemente per avvicinare e ricucire il nuovo quartiere delle Albere con la porzione est di città. In particolare se si presume che in questo tratto la ferrovia storica discenda gradualmente in pendenza costante dalla quota attuale del rilevato ottocentesco fino ad una situazione stimata di -12,00m (profondità dal piano campagna nel Progetto Integrato), risulta evidente e chiaro che la trincea venutasi a formare sarà un’ennesima barriera fra il Palazzo delle Albere e le sue Barchesse, di cui una delle due soggetta recentemente a concorso di progettazione. Sarebbe logico e decisamente auspicabile uno spostamento della trincea di raccordo di circa 400m più a sud per evitare conflitti con una zona di città in piena trasformazione, garantendo al contempo una vera ricucitura efficace con le due parti di città.

Da considerare poi come tutto il tracciato meridionale della ferrovia intercetti porzioni e lembi di città che saranno o dovranno essere interessati da un ampio processo di riconversione, ripensamento e recupero. Procedendo verso sud partendo dall’area delle Albere si trovano le caserme delle Ghiaie, la zona del futuro NOT, la porzione agricola compresa fra l’ansa dell’Adige e la ferrovia oggetto di plausibili nuove urbanizzazioni per comprimere e densificare il tessuto urbano (in ottica di risparmio di suolo agricolo esterno alla città) e infine la zona sportiva delle Ghiaie comprensiva di nuova piscina comunale. La domanda che è lecito porsi è se l’interramento della linea ferroviaria storica possa interessare anche questi ambiti, dando un vero respiro alla città del domani.

2.0 PROGETTO NORDUS

Il progetto di prolungamento della ferrovia Trento-Malè verso sud, sebbene presente da anni nel dibattito pubblico del futuro delle connessioni ferroviarie, risulta al momento attuale ancora poco dettagliato e approfondito. Si auspica che la fase di elaborazione del nuovo PUM possa fare luce su tutti gli aspetti più tecnici e di traffico che un’opera del genere necessita. Di seguito alcune riflessioni e considerazioni.

Definire chiaramente cosa sia il progetto Nordus

Allo stadio di progettazione attuale risulta un ibrido, una sorta di unione tra una ferrovia regionale (delle valli di Non e Sole), una ferrovia suburbana (nel tratto in pianura includendo i centri suburbani di Mezzolombardo, Mezzocorona, San Michele, Zambana e Lavis) e una ferrovia metropolitana con fermate pensate ogni intervallo spaziale significativo (circa 1-2 km da Lavis a Mattarello). Il rischio di sommare in una singola linea queste tre caratteristiche ferroviarie distinte e differenti è quello di non riuscire a raggiungere gli obiettivi preposti.



Fig. 1. Tratto urbano ferroviario interrato e trincee di accesso.

L'esempio di Innsbruck (città paragonabile a Trento per contesto, popolazione e dimensione) è emblematico della strategia che bisognerebbe seguire. Nel capoluogo tirolese esistono linee "R", regionali che connettono le varie città e centri della regione, linee "S", "*Schnellbahnen*" suburbane che insistono prevalentemente sull'asse della valle dell'Inn, e "*Strassenbahnen*" linee di tram urbane che assolvono al trasporto urbano irradiandosi dalla zona della stazione alla periferia, lambendo il centro storico. (Fig.2)



Fig. 2. Schema di rete del sistema delle S-Bahn di Innsbruck.

Nordus necessita di una denominazione

Collegato a quanto detto nel paragrafo precedente serve una futura denominazione delle corse sulla linea Nordus, distinguendo quello che è urbano e metropolitano da ciò che è suburbano o regionale. Non si vede come soluzione praticabile quella di treni che effettuano tutte le fermate da Mattarello a Mezzolombardo, per poi proseguire verso Malè. Dove saranno i punti di scambio in cui la ferrovia assume carattere metropolitano e dove inizierà il tratto suburbano?

Quota di transito del Nordus

Ben più preoccupante a nostro avviso risulta la comprensione della quota di transito della futura linea metropolitana-suburbana del Nordus. Presupponendo che l'idea di base dell'interramento della linea storica sia quella di ricucire le due parti di città, in quale sede troverà spazio il Nordus? Sarà una linea interrata? Oppure transiterà sopraelevata o alla quota di campagna? Se così fosse si ritroverebbe il problema iniziale di una linea ferroviaria, seppur locale, che divide nuovamente la città essendo presumibilmente in sede propria. Anche in questo caso si tratta di una questione fondamentale di denominazione. Se il Nordus nel tratto urbano fosse una normale linea tranviaria, a raso, su strada e non in sede propria, non verrebbe a crearsi una barriera fisica di separazione fra est e ovest della città. Risulta però compatibile questa immagine con una linea che comunque presenta caratteri suburbani nei suoi tratti esterni al tessuto urbano compatto?

3.0 INTERRAMENTO STAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO

Con l'interramento del tratto urbano della ferrovia si vengono a creare le condizioni di una stazione ferroviaria ipogea. Su questo punto sono assolutamente necessari dei chiarimenti e/o delle soluzioni. Come è possibile avere dei binari interrati e conseguentemente una porzione di stazione ipogea, se entro il 2026 la stazione verrà riqualificata? L'accordo fra RFI, PAT e Comune di Trento prevede già un progetto che va nella direzione dell'interramento della ferrovia storica oppure sarà necessario un secondo progetto una volta conclusi i lavori di riqualificazione? Appare poco chiaro come le pensiline della attuale stazione, oggetto di tutela della soprintendenza, possano essere inserite all'interno di un progetto di interramento del tratto ferroviario. Inoltre risulta contestualmente irrisolta la quota di sottopasso o sovrappasso dei futuri binari. (Fig.3)



Fig. 3. Rendering di progetto della riqualificazione della stazione FS, zona banchine, fonte Adige.it.

Rimane poi insoluto il conflitto con il Nordus in questa porzione di città. La fermata Nordus "Stazione FS" corrisponderà alla quota della fermata della linea ipogea o si troverà sul piano di campagna? Parimenti l'innesto della linea della Valsugana avverrà a quota interrata oppure a quella sopraelevata?

4.0 STAZIONE FERROVIARIA TRENTO NORD-ZONA COMMERCIALE

Riguardo questa tematica si volevano sottolineare due aspetti.

Riconoscibilità dell'intervento

Trattandosi di una futura fermata del Nordus sarebbe auspicabile che il progetto nel suo insieme (materiali, forme, lettering ed elementi di arredo) risponda ad una visione omnicomprensiva valida per tutte le future stazioni del sistema stesso, perlomeno nella tratta urbana. Di conseguenza una vera progettazione integrata del Nordus nel contesto della circonvallazione ferroviaria risulta fortemente raccomandabile. La riconoscibilità di un linguaggio comune di un sistema metropolitano o suburbano è di fondamentale importanza, per rendere chiaro e visibile al fruitore di essere di fronte ad un sistema unitario e caratterizzante del territorio.

Qualità dell'intervento

L'intervento proposto da RFI deve essere contestualizzato nel territorio, discusso e rapportato al luogo, agli accessi, alla visibilità e al sistema di interscambi (Fig. 4). L'errore da commettere è quello di prendere per buono l'intervento proposto da RFI senza una reale messa in discussione del progetto con il risultato di creare un oggetto più simile ad un edificio industriale che ad una stazione ferroviaria. Chiaramente si tratta di una bozza di indirizzo, poco approfondita, ma risulta essenziale in fase di progettazione definitiva ed esecutiva chiarire dove si trovano ad esempio gli spazi per il *"Kiss&Ride"* (sosta breve automobilistica per fare scendere i passeggeri), per il *"Park&Ride"* (i parcheggi di interscambio), le stazioni di ricarica elettriche delle E-Car, così come il parcheggio per le biciclette tradizionali e quelle elettriche. Ultima annotazione: sarebbe auspicabile un concorso di progettazione per definire gli interventi architettonici, stilistici e la tipologia delle stazioni da attuare su tutta la linea Nordus.

A titolo di esempio si veda l'intervento realizzativo della nuova stazione fieristica di Innsbruck (Fig.5), e la si metta a confronto con il progetto di RFI della stazione di Trento Nord.



Fig. 4. Rendering di progetto della futura stazione Trento Nord, fonte RFI.



Fig. 5. Rendering di progetto della stazione di Innsbruck Messe (in via di ultimazione).

5.0 TRATTE DI ACCESSO NORD - "COLLINA RONCAFORT"

Il tema della separazione est-ovest nel tratto nord della città rimane, nelle linee di indirizzo attuali, pericolosamente irrisolto. Piuttosto si va purtroppo verso una sua accentuazione: ai 3 binari attuali se ne aggiungerebbero altri 3 (raddoppio ferroviario e Nordus).

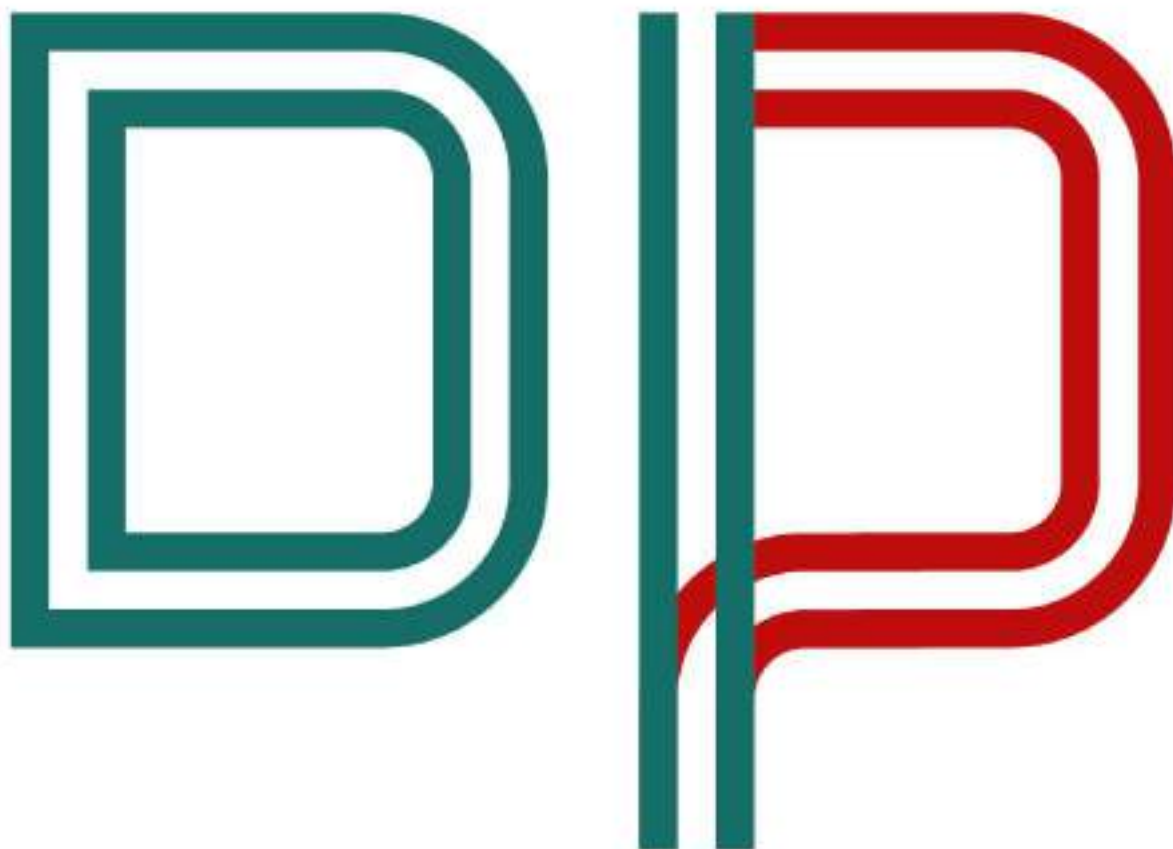
L'intervento denominato *"collina di Roncafort"* (in realtà *"collina Canova-Roncafort"* essendo a servizio di ambo i quartieri) nell'ambito del dibattito della Circonvallazione ferroviaria di Trento, può essere un'interessante soluzione per attenuare la problematica sopra esposta. Esso va però contestualizzato in una logica di sviluppo dei percorsi che colleghino capillarmente est-ovest i due sobborghi di Canova e Roncafort. Sarebbe inoltre utile che l'intervento integri un parco lineare, il quale sappia accogliere delle funzioni come piccole terrazze e affacci, attività sportive o ricreative (campi da beach volley, pallacanestro e skateboard) e non ultima la necessaria stazione Nordus a servizio. Elemento imprescindibile dell'intera *"collina"* è proprio la stazione a scavalco che dovrebbe ospitare idonei spazi per il transito, magari anche piccole attività commerciali, fungendo da vero e proprio attrattore per le attività localizzate sulla collina stessa. Importante in chiave di

insieme sarebbe poi il ripensamento e il miglioramento del collegamento ciclopedonale fra l'esistente parco di Melta e il nuovo parco elevato venutosi a creare fra gli abitati di Roncafort e Canova.

Si veda a titolo puramente di esempio lo schema di seguito proposto.



Fig. 6. Schema di un possibile intervento fra gli abitati di Canova e Roncafort.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Giorgio Pedrotti

14 dicembre 2021
Integrato il 19 gennaio 2022

OSSERVAZIONI AL DIBATTITO PUBBLICO E COMMENTO ALLA SENTENZA DEL TAR PER BONIFICA SITO INQUINARO

Dopo 53 anni di professione e una quarantina di PRG elaborati in Provincia e avendo sperimentato la responsabile attenzione degli enti preposti alle varie autorizzazioni, sono sicuro che, senza la semplificazione degli iter burocratici permessa dal PNRR, la soluzione urbanistica del tracciato in sinistra Adige, così come proposto da RFI, non potrebbe mai ottenere l'approvazione né con una variante al PRG di Trento né all'inserimento nel PUP dovendo superare un approfondito parere VIA, l'approvazione del consiglio comunale di Trento e la conferenza dei servizi della PAT.

Faccio presente che nel 2009 il Consiglio Comunale di Trento per il rilascio del parere VIA alla prima versione del tracciato in sinistra Adige, aveva chiesto chiarimenti sulle stesse criticità emerse nel corso delle assemblee pubbliche da ottobre in poi;

Si sono perse le tracce del documento contenete le risposte alle richieste del CC di Trento e l'eventuale rilascio di un parere VIA !

Credo che la semplificazione degli iter burocratici non significhi l'azzeramento di responsabili approfondimenti per proporre soluzioni in cui sono emersi tanti aspetti critici non ancora approfonditi e tanto meno risolti.

Vi esorto a valutare se sia il caso di appaltare i lavori sapendo già che si arresteranno subito con una valanga di riserve che, la probabile unica impresa italiana in grado di eseguire questo tipo di grandi opere, avrà già predisposto con il proprio ufficio legale che è attrezzato quanto quello tecnico.

Vorrebbe dire un cantiere di durata imprevedibile e disagi alla città prolungati nel tempo!!

COMMENTO ALLA SENTENZA DEL TAR

Sentenza del TAR di Trento n.382 del 20/1/2013 relativa all'obbligo di bonifica integrale e non parziale delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica (siti di interesse nazionale in quanto gravemente inquinate)

Voglio commentare una sentenza del TAR di Trento che respinge un ricorso di un gruppo di Enti ed imprenditori che intendevano utilizzare a scopo edificatorio una porzione delle aree inquinate in oggetto mediante bonifica parziale.

Il ricorso veniva proposto da Consorzio Bonifica e Sviluppo di Trento Nord S.c.a.r.l., IMT S.r.l., MIT S.r.l., TIM S.r.l., che si era visto approvare dal Comune di Trento il progetto del piano guida che prevedeva la suddivisione in sub-ambiti in cui poter intervenire con bonifiche parziali ma **subordinandone l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato di interesse nazionale alla completa bonifica dei suoli.**

I sopraindicati ricorrenti avevano proposto una abbondante serie di motivazioni per dimostrare che anche la bonifica delle aree inquinate per fasi successive in ambiti diversi avrebbe portato alla totale bonifica dei siti.

In sintesi le motivazioni non sono state accettate ed il **ricorso è stato respinto ribadendo che qualsiasi opera da eseguirsi nei siti inquinati va preceduta dalla completa bonifica di tutta l'estensione dei siti.**

Nel timore che il PNRR possa "asfaltare" anche tale sentenza e consenta la possibilità di procedere ugualmente ad una bonifica parziale, come prevede il progetto di RFI, credo che si debba far presente alla pubblica amministrazione quali possibili conseguenze potrebbero scaturire da un loro avvallo all'esecuzione di opere non in linea con quanto espresso dal TAR, organo amministrativo che tutela il nostro territorio.

Trento 14/12/2020

Giorgio Pedrotti

VIBRAZIONI PROVOCATE DAL BYPASS SX ADIGE

Sono un cittadino proprietario di un'unità immobiliare in via di Pietrastretta individuata fra gli edifici "ricettori" di possibili vibrazioni provocate dal passaggio dei convogli in galleria.

In occasione dell'incontro informativo svoltosi il 17/01/2022 nell'ambito del dibattito pubblico **"INCONTRO TECNICO SUL TEMA DELLE VIBRAZIONI"** ho avuta la possibilità di ascoltare le motivazioni tecniche esposte da RFI ed ascoltare le legittime preoccupazioni dei proprietari di edifici "ricettori".

Sono emersi argomenti e/o suggerimenti che ritengo utile riproporre all'attenzione delle istituzioni e dei progettisti dell'opera.

1. Lo scabroso argomento delle vibrazioni, consultabile nella documentazione disponibile sul sito del ministero, contiene elementi tecnici, parametri di riferimento e grafici che sono difficilmente comprensibili alla stragrande maggioranza dei cittadini che, quindi, pretende di comprendere quanto indicato con trattazioni/semplificazioni "ripulite" da terminologie esclusivamente tecniche.
2. Se, come sostenuto dalle motivazioni tecniche esposte, saranno utilizzate tutte le tecnologie di mitigazione degli effetti provocati dalle vibrazioni non è chiaro il criterio con cui è stato individuato il perimetro entro cui inserire gli edifici "ricettori" laddove in edifici a poca distanza da questi ultimi non si dovrebbero sentire vibrazioni. È chiaro che l'estensione del perimetro va allargata anche ad altri edifici che insistono sull'area costituita dal materiale inconsistente denominato "scaglia rossa" (presente in via di Pietrastretta e via Malvasia) in considerazione che qualsivoglia sondaggio o previsione può restituire risultati contrastanti proprio per la differente "inconsistenza" del materiale roccioso in differenti localizzazioni ancorché adiacenti.
3. Se le opere di mitigazione daranno i risultati esposti dei tecnici di RFI sembrerebbe superflua la convocazione di tanti cittadini per informarli sulle possibili conseguenze delle vibrazioni.
4. Con riferimento alla correlazione fra rumore/vibrazioni e velocità di transito dei convogli in galleria non sono state completamente convincenti le motivazioni di RFI e si chiede, quindi, di contenere la velocità di transito dei convogli in galleria fino al limite in cui le vibrazioni non saranno percepibili in termini di rumore di fondo (**secondo il DPCM 14/11/97 il limite massimo differenziale diurno è 5 dB e quello notturno è 3 dB**).
5. Con riferimento al "materassino" sottoposto ai binari per attenuarne le vibrazioni al passaggio dei convogli è prevedibile che l'effetto ammortizzante si esaurisca entro un limitato numero di anni come tutti i materiali "resilienti" il cui effetto si riduce lentamente fino ad esaurirsi a causa del "troppo lavoro" a cui vengono sottoposti.
6. RFI ha reso noto che verranno effettuati puntali sopralluoghi negli edifici "ricettori" per verificarne la situazione prima dei lavori, e, magari, provvedere all'inserimento di sensori per monitorare puntualmente le diverse situazioni durante l'esecuzione dei lavori e verificare possibili formazioni di fessurazioni/cedimenti. Sarà preferibile che i proprietari

eseguano una meticolosa documentazione fotografica asseverata prima dell'inizio lavori.

7. Alla luce delle tante preoccupazioni dei cittadini emerse in questa riunione si suggerisce la **formulazione di un protocollo di intesa**, redatto con la collaborazione del tecnico di riferimento per i cittadini ing. Claudio Bortolotti. Tale protocollo d'intesa andrà sottoscritto da RFI e da tutti i proprietari di unità immobiliari negli edifici "ricettori", identificati prima dell'inizio lavori, ed il contenuto dovrebbe soddisfare le seguenti linee guida:
 - a) fare riferimento alle modalità di documentazione fotografica certificata e/o alla segnalazione dell'installazione di eventuali sensori posizionati da RFI sull'edificio;
 - b) garantire la certezza dei risarcimenti entro limiti temporali accettabili senza procedure legali di contenzioso;
 - c) dare indicazioni sulle modalità di calcolo del valore di eventuali danni provocati in fase esecutiva che andranno risarciti dalla compagnia assicuratrice delle imprese che si aggiudicheranno l'appalto;
 - d) garantire l'assunzione degli oneri per i risarcimenti, dei sopradescritti danni, da parte di RFI nel caso di insolvenza/fallimento delle imprese appaltatrici;
 - e) indicare il limite di anni, ad iniziare dall'attivazione del traffico ferroviario, per comunicare la comparsa di eventuali danni da vibrazione;
 - f) definire le modalità di riferimento per la segnalazione e la conseguente mitigazione dei rumori provocati oltre la soglia normativa in vigore.

La proposta del punto 7 deve costituire punto di riferimento per avere la garanzia che questo progetto (carente in molti punti critici emersi con il dibattito pubblico) rispetti le complesse situazioni che potranno derivare ai cittadini in prossimità dell'imbocco della galleria a nord e sud e ne possa assicurare il congruo risarcimento per i possibili danni alle rispettive proprietà ed alle loro aspettative di vita in queste zone critiche.

Giorgio Pedrotti

inviato via e-mail a:

info@dpcirconvallazioneferroviariatrento.it

domandedibattitopubblico@yahoo.com

VILLA BORTOLAZZI INTERFERENZE CON “BYPASS IN SINISTRA ADIGE”

Segnalo una imperdonabile o voluta svista riguardante Villa Bortolazzi, edificio e terreni circostanti soggetti a vincolo dei Beni Culturali della PAT che viene pesantemente interessata dal nuovo tracciato ferroviario e dall'imbocco della galleria sud.

Si riportano sinteticamente i riferimenti di tali vincoli

- vincolo diretto sulla Villa Bortolazzi

- vincolo indiretto di Villa Bortolazzi:

si tratta nello specifico di tre particelle edificiali (p.ed.) e una trentina di particelle fondiarie (p.f.) come di seguito elencate: p.ed. 180 c.c. Mattarello, p.ed. 179 c.c. Mattarello, p.ed. 174/3 c.c. Mattarello (*), p.ed. 175 c.c. Mattarello, p.ed. 179 c.c. Mattarello; p.f. 904/2 c.c. Mattarello, p.f. 905 c.c. Mattarello, p.f. 915/1 c.c. Mattarello, p.f. 919/11 c.c. Mattarello, p.f. 919/12 c.c. Mattarello, p.f. 919/15 c.c. Mattarello, p.f. 919/2 c.c. Mattarello, p.f. 919/3 c.c. Mattarello, p.f. 919/4 c.c. Mattarello, p.f. 919/5 c.c. Mattarello, p.f. 919/6 c.c. Mattarello, p.f. 919/7 c.c. Mattarello, p.f. 919/8 c.c. Mattarello, p.f. 922/2 c.c. Mattarello, p.f. 923 c.c. Mattarello, p.f. 927/1 c.c. Mattarello, p.f. 927/2 c.c. Mattarello, 927 /4 c.c. Mattarello, p.f. 927/5 c.c. Mattarello, p.f. 927/6 c.c. Mattarello, p.f. 927/7 c.c. Mattarello, p.f. 934/1 c.c. Mattarello, p.f. 934/2 c.c. Mattarello, p.f. 934/3 c.c. Mattarello, p.f. 934/4 c.c. Mattarello, p.f. 937/1 c.c. Mattarello, p.f. 937/2 c.c. Mattarello, p.f. 940/3 c.c. Mattarello, p.f. 940/4 (*) c.c. Mattarello, p.f. 942 c.c. Mattarello, p.f. 960/1 c.c. Mattarello e p.f. 966/1 c.c. Mattarello.

sia nel D.M.dd 20/05/1963, che nella Determinazione del Dirigente dei Beni Culturali della PAT n.305 dd.23/04/2007 si riporta la seguente prescrizione:

“sull'area delle particelle sopra indicate è fatto divieto di nuove costruzioni, nonché di nuove installazioni di qualsiasi genere, e di impianti reclamistici, insegne e cartelli che occludano dalla visuale la Villa e il parco”

Su tutta l'area del vincolo indiretto non si possono eseguire nuove costruzioni o introdurre qualsiasi modificazione ambientale, compresi i cartelli pubblicitari, senza la preventiva autorizzazione dei Beni Culturali della PAT

Per comprendere chiaramente le interferenze del tracciato ferroviario con le pertinenze tutelate di Villa Bortolazzi si allegano gli estratti di 3 diverse planimetrie dell'aera con evidenziate in giallo le aree tutelate ed in rosso indicata la collocazione della villa.

Trento, 19/01/2022

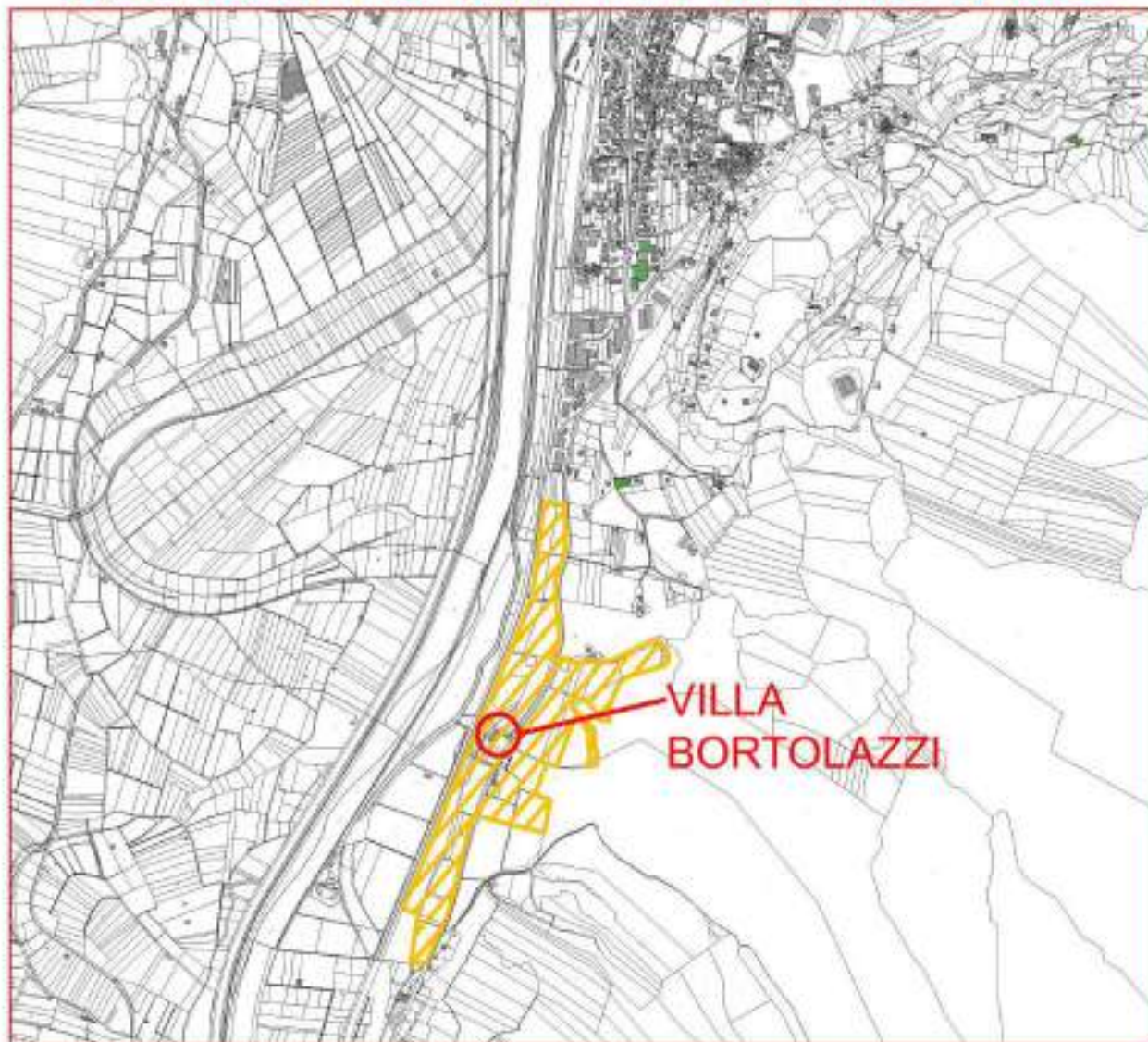
arch. Giorgio Pedrotti



ORTOFOTO

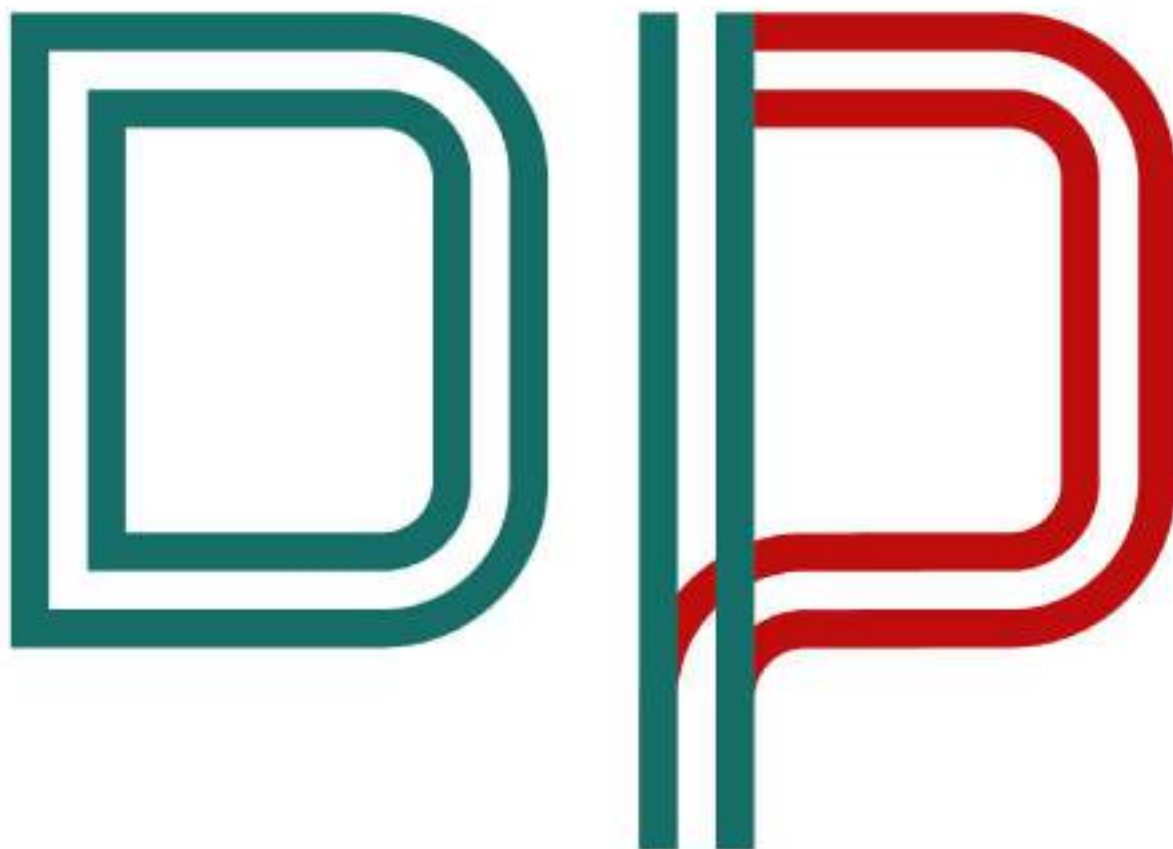


ESTRATTO MAPPA CATASTALE



ESTRATTO PROGETTO RFI





Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Claudio Geat
Michele Brugnara

8 gennaio 2022

Richiesta di collegamento via Maccani con via del Brennero con un percorso ciclopedonale.

Il consiglio della circoscrizione Centro storico Piedicastello ha evidenziato ripetutamente, in occasione della stesura delle cosiddette "priorità di bilancio", cioè di un elenco delle necessità di intervento nei vari quartieri all'interno della circoscrizione, la necessità di approfondire "alla luce della decisione di programmare l'interramento del passante ferroviario di Trento ad una quota inferiore a quella inizialmente ipotizzata, l'ipotesi progettuale di realizzare un sottopasso solo ciclopedonale all'altezza della rotatoria di Campotrentino", (delibera n. 23 del 2021) così da collegare il quartiere alla parte di città posta a est della ferrovia e cioè al quartiere di Solteri.

Con successiva delibera n. 46 del giugno 2021 il Consiglio scriveva così: *"Va approfondita, alla luce del previsto interrimento del passante ferroviario di Trento l'ipotesi progettuale di realizzare un sottopasso solo ciclo-pedonale all'altezza della rotatoria di Campotrentino, già abbozzata dai tecnici comunali e di grandissimo interesse per garantire un migliore collegamento con l'abitato e l'accesso all'area ad est della ferrovia, dove trovano sede molti servizi e negozi; questo nuovo collegamento ridurrebbe grandemente l'isolamento attuale del quartiere."*

Questa richiesta di collegamento tre quartieri è ritenuta estremamente importante per la circoscrizione Centro Storico Piedicastello e per questo è stata ripetuta annualmente all'amministrazione comunale già da alcuni anni. Gli uffici tecnici comunali avevano effettivamente abbozzato una proposta di collegamento che però non aveva mai trovato copertura finanziaria anche perché vincolata alla quota di realizzazione della circonvallazione ferroviaria merci, prevista da oltre vent'anni in diverse posizioni, ma non ancora definita.

Tale collegamento era stato ipotizzato all'incirca all'altezza della rotatoria di Campotrentino, limitrofa all'area comunale ove ha sede la polizia municipale ed il cantiere operativo, con funzioni solo ciclo pedonali e non di autoveicoli, per risolvere l'isolamento del quartiere e superare la barriera costituita dalla linea ferroviaria statale e della ferrovia Trento Malè.

Solo pochi mesi fa nulla era stato deciso riguardo alla circonvallazione ferroviaria merci della città di Trento ed anzi pareva essere maturata la decisione, all'interno dell'amministrazione comunale, che aveva avuto rapporti con le ferrovie, di interrare completamente la nuova linea merci per l'intera tratta ove si ipotizzava di realizzare il collegamento ciclopedonale. Questa ipotesi ovviamente rendeva più difficile il collegamento interrato ed avrebbe imposto la costruzione di un sovrappasso alla ferrovia.

Anche la richiesta della circoscrizione avanzata nel mese di giugno dello scorso anno 2021 era rimasta senza risposta.

Oggi conosciamo la quota di interrimento parziale della futura linea merci prevista il progetto di fattibilità tecnica ed economica di R. F. I. all'altezza del quartiere di Campotrentino ed è quindi

possibile avanzare la richiesta di integrazione di tale progetto con la previsione di un sottopasso/sovrappasso ciclopedonale tra il quartiere di campo Trentino, limitrofo a via Ezio Maccani e gli altri quartieri a est della linea ferroviaria, disposti lungo via del Brennero.

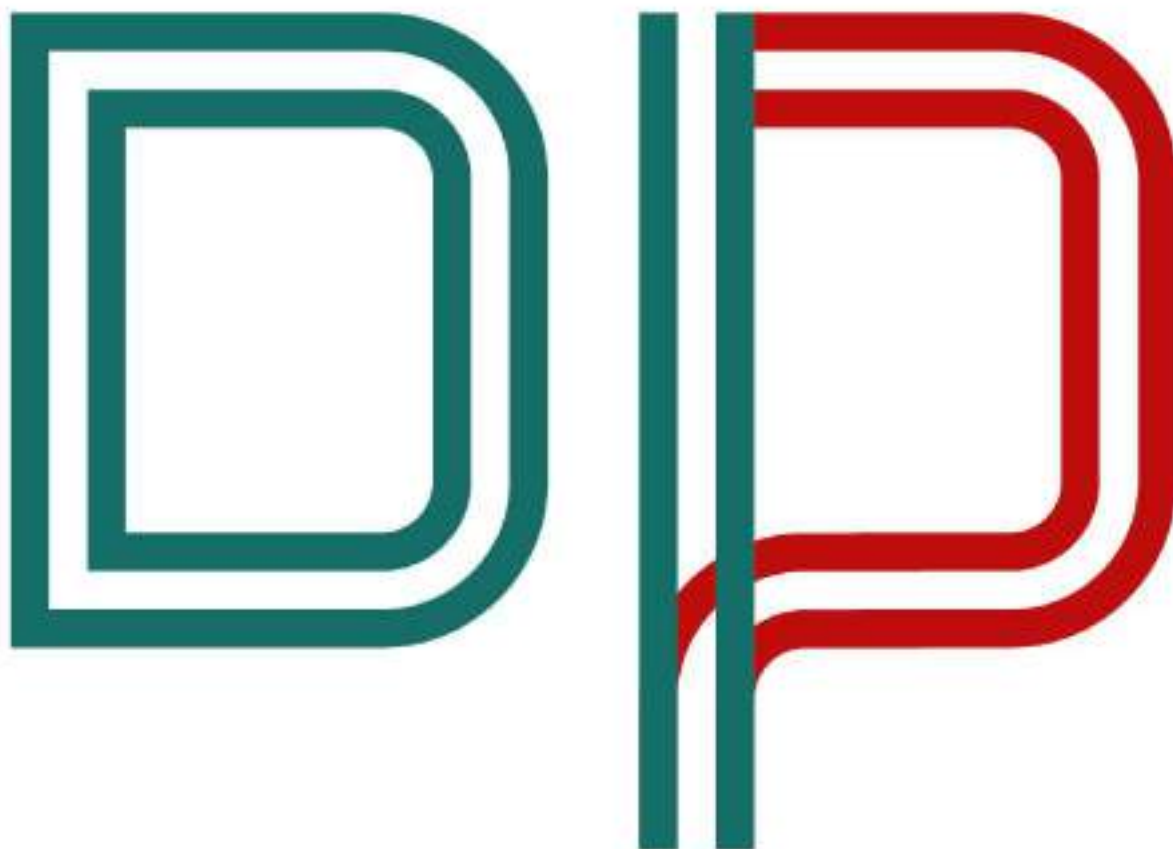
La realizzazione di tale collegamento è oltremodo importante anche in vista del futuro quadruplicamento della linea ferroviaria nella tratta in questione e dell'affiancamento di un doppio binario ulteriore, a servizio della ferrovia Trento Malè, come da programmi del Comune di Trento e di R.F.I.

I tempi di realizzazione del quadruplicamento dei binari non sono ancora definiti ma è certo che per il completamento del corridoio Scandinavia Mediterraneo, sarà necessario, prima o poi, realizzare tale opera, aggravando l'isolamento tra i quartieri posti ai lati della ferrovia.

Ing. Claudio Geat, Presidente circoscrizione Centro storico Piedicastello

Dott. Michele Brugnara, consigliere comunale

Trento, 8 gennaio 2022



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Claudio Geat

Presidente Circoscrizione Centro Storico

13 gennaio 2022

Integrato il 18 e il 19 gennaio 2022



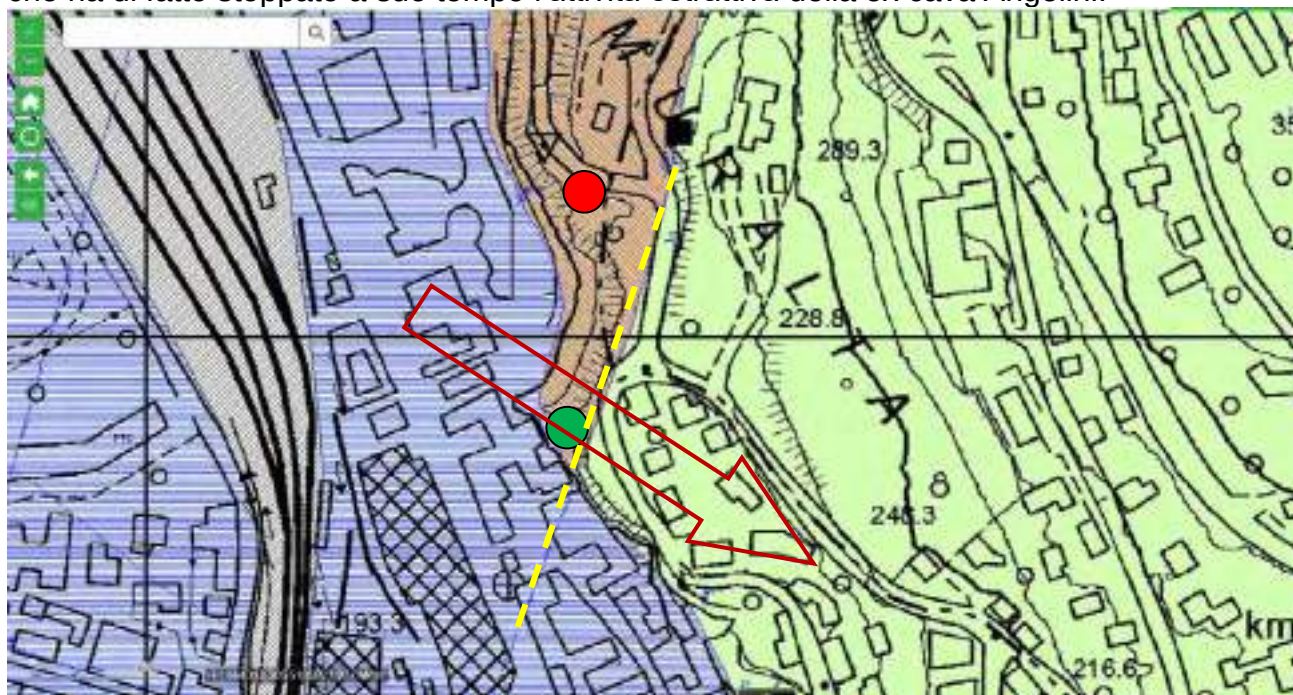
Nel settore al piede del versante compreso tra San Martino ed i Solteri sono presenti per quanto di interesse tre tipi di roccia (Formazioni) direttamente identificabili nella Carta Geologica della P.A.T. sopra riportata in estratto e ben evidenti anche nelle cave (dismesse) presenti nel settore di interesse:

- **Rosso Ammonitico** (o rosso di Trento, in color azzurro nella cartografia) costituita da calcari compatti, in grossi banconi dal tipico color rosato. Utilizzati fin da epoca romana per l'attività edilizia (i marciapiedi del centro storico sono fatti con questa pietra). Compagno nel settore sud all'altezza della vecchia cava di Largo N. Sauro per continuare poi nel parco della Predara, al Castello del Buonconsiglio, ed oltre. A nord compaiono invece ai Solteri, in corrispondenza della vecchia cava Redi in esercizi fino agli anni '60. Sarebbe il tipo di roccia ideale per realizzarvi il portale di una galleria.

- **Scaglia Rossa** (denominata anche "calcare a scaglie", in verde chiaro nella cartografia). Caratterizza l'intera parte bassa del versante dall'altezza di Largo N. Sauro e fino all'altezza dell'ex cava Redi ai Solteri (di fronte al centro scolastico). I litotipi di questa formazione sono costituiti da calcari marnosi, talora selciferi, perlopiù lastriformi e talora selciferi dal tipico colore rossastro. Tale formazione sovrasta stratigraficamente la precedente.

Presenta nel suo insieme caratteristiche geomeccaniche da scadenti a discrete a seconda del suo assetto e del grado di alterazione. Per il suo assetto locale, nella zona di Via di Pietrastretta veicola notevoli quantità d'acqua in corrispondenza del piede del versante. Verrà direttamente interessata dalla realizzazione del portale nord della galleria ferroviaria.

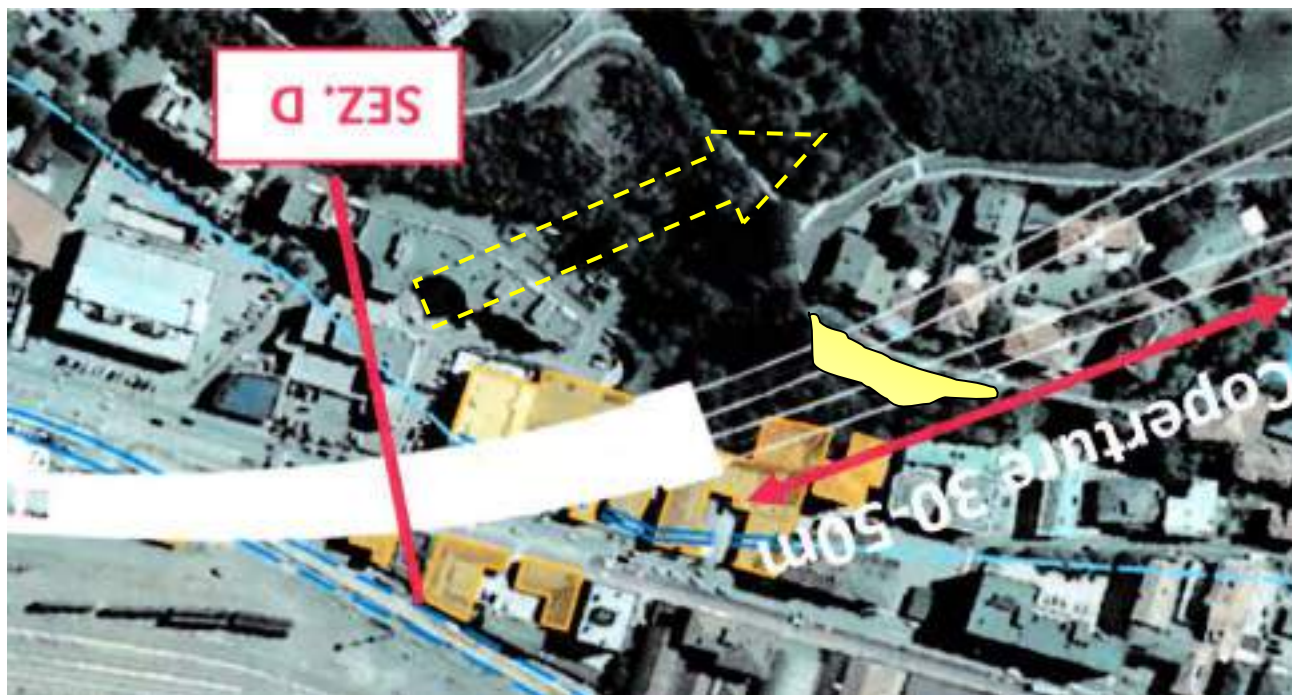
- **Formazione di Chiusole** (in marrone nella cartografia) Nel settore di diretto interesse, a contatto con la sovrastante Scaglia Rossa, sono presenti dei calcari marnosi eocenici utilizzati in passato dalle vicine fornaci per la produzione calce idraulica e calce idrata. Il complesso di tali cave si estendeva dall'attuale insediamento delle "Fornaci" fino all'intera area dell'attuale "Nest", risultando delimitato a nord da un camino vulcanico basaltico (in rosso nella cartografia geologica alla pagina precedente) e nel settore di interesse dalla presenza della Scaglia Rossa immediatamente a monte della viabilità (Via Comboni), circostanza che ha di fatto stoppato a suo tempo l'attività estrattiva della ex cava Angelini.



Nello specifico, la formazione di Chiusole (in marrone) che verrà direttamente interessata dalla realizzazione del portale d'accesso (vedi estratto) è presente fino al sovrastante piano stradale (quota 228,65 m in corrispondenza dell'incrocio) ed anche a quota del sottostante piazzale delle "Fornaci" (quota 192,6 m), fin quasi al tracciato di Via Brennero come hanno evidenziato i sondaggi a suo tempo eseguiti per la realizzazione del complesso le "Fornaci". Tale formazione è caratterizzata da calcari con stratificazione sottile, talora lastriformi con noduli e lenti di selce e con sottili interstrati marnoso-argillosi. La stessa formazione è presente anche all'inizio di Via dei Solteri, sul retro dell'edificio che ospita i negozi "Vertical" e "Zanotti", immediatamente a sud del "Nest".

Tale formazione è "fragile" e di caratteristiche geotecniche decisamente scadenti, tanto che nel settore di immediato interesse ha dato luogo ad importanti dissesti, il primo dei quali ha interessato anche la sovrastante Via Comboni nel corso dei lavori di realizzazione delle "Fornaci" richiedendo interventi di placcaggio e tirantatura al piede (bollo rosso nell'estratto di cui sopra) ed il secondo, più recente, ha interessato la parete rocciosa a monte degli ultimi edifici di Via Malvasia, richiedendo la messa in sicurezza del versante fino alla sovrastante Via Pietrastretta (bollo verde), ricongiungendosi con i lavori di messa in sicurezza (disgaggi e reti di contenimento) realizzati per la parete rocciosa sovrastante il nuovo centro per i non vedenti, sempre in via Malvasia.

Il contatto tra la Formazione di Chiusole e la Scaglia Rossa nel settore di interesse avviene in corrispondenza di una linea disgiuntiva (faglia con prevalente componente trascorrente, in tratteggio giallo alla pagina precedente). La presenza di tale disturbo ha senz'altro contribuito ad aumentare il grado di disturbo (fratturazione) al contorno di formazioni già di per se "fragili". Se a ciò si somma poi il peculiare assetto dei luoghi derivante dalla precedente attività estrattiva risulta ben evidente la fragilità dei luoghi in corrispondenza della porzione sommitale di Via Pietrastretta, nel tratto sotteso dal terrazzamento a lato strada che precede l'innesto su Via della Spalliera.



Estratto progetto circonvallazione ferroviaria (in giallo terrazzamento di Via di Pietrastretta ed in tratteggio il possibile tracciato alternativo)

Il portale di accesso delle gallerie così come ora previsto avviene in corrispondenza del margine sud del vecchio fronte di cava, in prossimità della linea di faglia andando quindi ad interessare un ammasso roccioso di per se fragile (Formazioni di Chiusole e della Scaglia Rossa) e sicuramente "disturbato" dalla presenza della faglia. Se è infatti vero che al piede del versante roccioso le gallerie risulteranno già al di sotto del locale p.c. è altrettanto vero che le perforazioni e in generale le lavorazioni previste in questo specifico settore potranno avere delle ripercussioni dirette (vibrazioni) sulla stabilità del sovrastante fronte roccioso che già in passato ha evidenziato la sua instabilità e, considerato l'andamento del tracciato previsto, si ripercuoterà fino all'altezza del centro per i non vedenti in Via malvasia, per il tratto quindi sotteso a monte dal terrazzamento a lato strada della porzione sommitale di Via di Pietrastretta (vedi estratto sopra riportato).

Al di là della fragilità intrinseca della roccia e della presenza di una faglia in corrispondenza del portale di accesso si tenga inoltre presente che le scarpate rocciose presenti tra Via Pietrastretta / Via Comboni ed il fondovalle sono ancora i fronti di scavo della vecchia cava - e quindi con roccia detensionata - mai ripristinati e messi in sicurezza in maniera definitiva ma oggetto nel tempo di interventi puntuali al manifestarsi di dissesti. Qualsiasi intervento in tale contesto, e soprattutto quelli ora previsti, richiederanno preventivamente la messa in sicurezza e la stabilizzazione anche in profondità del fronte roccioso per il tratto sopra definito prima di poter procedere alla realizzazione del portale stesso

PROBLEMI GEOLOGICI ALL'IMBOCCO NORD DELLA GALLERIA

In conclusione:

- se si vuole portare avanti l'intervento così come previsto, le caratteristiche geologiche e l'assetto dei luoghi in corrispondenza del portale richiederanno degli estesi interventi preliminari di stabilizzazione e consolidamento della porzione di versante interessata dagli interventi,. In tali condizioni il ricoprimento previsto in corrispondenza dell'accesso, alla cui sommità sono presenti degli edifici, risulta decisamente ridotto per il tipo di intervento previsto: 30÷35 m in corrispondenza degli edifici presenti nella porzione sommitale di Via di Pietrastretta, richiedendo uno specifico programma di monitoraggio dello stato delle abitazioni a partire dalle fasi iniziali dell'intervento.

- L'alternativa – praticabile a nostro avviso – sarebbe altrimenti quella di spostare l'imbocco verso nord di poche decine di metri, parallelamente al tracciato previsto, in corrispondenza della testata del vecchio fronte della ex cava Angelini. Tale spostamento comporterebbe minori problematiche realizzative di carattere geologico considerato l'assetto dei luoghi e non essendo presenti abitazioni immediatamente a monte. I primi edifici "intercettati" dal tracciato risulterebbero infatti ubicati molto più a monte dove lo spessore della copertura garantirebbe in ogni caso da interferenze seppure indirette. Da ultimo giova evidenziare che tale soluzione implicherebbe la demolizione di un unico edificio (per la sola fase realizzativa) vale a dire della porzione centrale e meridionale delle "Fornaci".

Questa proposta di spostamento assume particolare importanza oggi, dopo il consiglio comunale di ieri 11 gennaio 2022, nel corso del quale l'assessore alla mobilità ha illustrato l'intenzione del Comune di chiedere nel corso della conferenza dei servizi che sia realizzata una lunga galleria nel tratto San Donà-Salorno e che il ramale ferroviario all'ex scalo Filzi venga destinato al transito dei soli treni diretti all'interporto. Pertanto destinato a un numero ridottissimo di treni merci, che dall'ex scalo Filzi, con un tratto di circa un km si troveranno ad imboccare i deviatori di accesso allo scalo merci.

Alla luce di questa decisione il raggio di curvatura adottato nel progetto di fattibilità può essere abbondantemente ridotto, proprio in considerazione della bassa velocità di transito di treni che stanno per accedere allo scalo merci di Roncafort.

Riducendo il raggio di curvatura aumenta la flessibilità del tracciato ed è possibile adottare la soluzione di ingresso sotto la montagna CHE EVITI L'ABBATTIMENTO DI EDIFICI RESIDENZIALI, ma soprattutto in condizioni migliori di sicurezza dal punto di vista geologico, evitando o limitando il pericolo di crolli del fronte roccioso.

Si chiede di affrontare e risolvere il gravissimo abbattimento di edifici residenziali nella circoscrizione.

Il consiglio della circoscrizione Centro storico Piedicastello è intervenuto a più riprese sulla bozza di progetto di circonvallazione merci alla città di Trento ed in particolare con delibera numero 55 del 13 agosto 2021, avente per oggetto:

“"CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO".

Si riportano di seguito i contenuti fondamentali della delibera, per le parti attinenti al procedimento di Dibattito Pubblico;

1. Premessa

Il Consiglio Circostrizionale ha dapprima ricordato Il complesso iter progettuale iniziato nell'anno 2003 e proseguito, con numerose cause, fino all'attualità, con la proposta di progetto di fattibilità tecnico ed economica presentata da R. F. I.

Vennero poi affrontate una serie di tematiche che sembravano essere evidenti, alla luce dei pochi particolari conosciuti, pur in assenza di qualunque informazione tecnica fornita sia da R. F. I, sia dalla Provincia, sia dal Comune di Trento, che si trincerava dietro una clausola definita "di riservatezza", contenuta nel protocollo di intesa stipulato tra Comune, Provincia, R. F. I. nel 2018 ed aggiornato poi nel 2019. Tale clausola, a detta del Comune di Trento, impediva di divulgare qualunque aspetto progettuale riferito alla nuova circonvallazione in corso di definizione. Inoltre il consiglio circostrizionale, quando assunse la delibera numero 55, non era al corrente della decisione del Comune di Trento di appoggiare la scelta di R. F. I. di presentare domanda di finanziamento all'interno del cosiddetto PNRR. Le informazioni di cui disponeva la circoscrizione erano state divulgate in un incontro pubblico dall'assessore alla mobilità, coinvolgendo tutte e 12 le circoscrizioni cittadine, nel mese di febbraio 2021, tenutosi via meet, in conseguenza delle norme di contenimento della pandemia esistente all'epoca. Nel corso di tale incontro era stato illustrato l'iter progettuale per la realizzazione della circonvallazione merci della città di Trento e presentato un crono programma che si articolava su 12 anni, con la previsione di un intero anno, il primo, destinato alla formazione del consenso. L'adesione al finanziamento del PNRR impose una tempistica estremamente ridotta, da 12 anni a quattro anni e mezzo con la conseguente necessità di installare un imponente cantiere all'imbocco nord della galleria merci, da dove iniziare lo scavo con altre due frese, oltre a quelle due inizialmente previste per il cantiere di Mattarello.

2. Problematiche evidenziate

- Un aspetto da approfondire riguarda la fascia di rispetto ferroviario prevista dal DPR 753 del 11 luglio 1980, pari a 30 metri dalla più vicina rotaia, limite inderogabile per distanza inferiori a 6 metri; posto che sotto numerosissime abitazioni cittadine si troverà il tracciato ferroviario in galleria, va indagato quale sia l'incidenza del sopra citato DPR 753/80, nel quale non è previsto alcun abbattimento delle fasce di rispetto in corrispondenza di percorsi ferroviari in galleria; a questo proposito si ricorda il recente caso avvenuto a Trento, in cui A22 ha bloccato la

ricostruzione di un'abitazione in fascia di rispetto della galleria autostradale ed il giudice, a cui si è rivolto l'avvocato dell'interessato, che aveva già ottenuto il titolo edilizio da parte del comune, ha invitato le parti a trovare un accordo, ma ha confermato la validità della fascia di rispetto in corrispondenza di una galleria autostradale.

- Le aree ferroviarie di Trento centro, che verranno, se mai verrà liberata la linea storica, rese disponibili per lo sviluppo urbano, sono solamente quelle poche sotto le quali non vi saranno binari interrati, ma per esse non è stato studiato, né tanto meno sottoscritto, un Protocollo specifico sul loro futuro utilizzo, come invece è stato fatto, ad esempio, per l'interramento della linea Alta Velocità nella città di Bologna, dove, prima dell'inizio di ogni opera, si è sottoscritto un dettagliato programma operativo;
- L'ipotesi di bypassare Rovereto con un percorso in fondovalle dell'Adige, attualmente all'attenzione di RFI, secondo le dichiarazioni dell'A.D. Vera Fiorani, oltre che comportare un notevole sacrificio di terreno, è rilevante per la conseguenza che tutti i treni merci rimarranno sulla attuale linea per un lungo tratto, impedendo così una migliore offerta di treni passeggeri del servizio regionale e interregionale; infatti il tratto Trento – Rovereto, liberato dai treni merci a lunga percorrenza, con qualche intervento infrastrutturale, potrebbe consentire una maggiore frequenza nel servizio passeggeri, con indubbio beneficio sul traffico stradale e riduzione dei problemi viabilistici della città di Trento, ipotesi impraticabile qualora i treni merci percorrano ancora la linea attuale;
- questa considerazione porta a ritenere importante una più accurata valutazione dell'ipotesi di tracciato di destra Valle dell'Adige, dedicato all'Alta Capacità del trasporto merci, per i vantaggi che deriverebbero all'intero territorio urbanizzato di Trento, oltre che per la città di Rovereto;
- è opportuno ricordare che lungo la linea del Brennero transitano con frequenza carichi di merci infiammabili, esplosive o tossiche; è preferibile che transitino sulla linea ferroviaria anziché su gomma, però questa situazione consiglia di non transitare in ambito urbano, con ciò rendendo preferibile un bypass completo della città di Trento e non parziale, come con l'attuale previsione;

Sulla base di queste premesse il consiglio circoscrizionale propose alcune modifiche progettuali o interventi di miglioramento da introdurre nel progetto esistente, che mantengono la loro attualità all'interno del Dibattito Pubblico. Si riportano di seguito:

1. esigere che la valutazione comparativa della soluzione destra Adige (sotto il Bondone, da Ischia Podetti fino a Mori), prospettata da RFI già nel 2003, venga inclusa nello studio di fattibilità tecnica economica del bypass merci, con valutazione costi benefici in rapporto alla soluzione progettuale attualmente proposta;
2. in alternativa sia adottata la soluzione "parietale", che almeno contemplava la completa circonvallazione della città;
3. proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città e non penalizzare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorate notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni, a fine lavori;

4. chiedere previsioni progettuali concrete a RFI riguardo – omissis - all'assenza o presenza di vincoli per le fasce di rispetto ferroviarie nei tratti in galleria, - omissis -;
5. nel tratto cittadino di galleria e all'aperto siano adottati sistemi di mitigazione del rumore e vibrazioni comunemente utilizzati, secondo le migliori tecnologie conosciute, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - materassini antivibranti: stuoie realizzate generalmente con elastomeri poliuretanici dello spessore di 15-40 cm che vengono stese in uno o due strati al di sotto della massicciata o dello strato di ballast. Tali sistemi garantiscono smorzamenti elevati nel campo di frequenza 40-80 Hz tipico delle ferrovie con efficacia variabile da 5 a 15 dB;
 - sottopiasstre in gomma e piattaforme galleggianti: utilizzate nei sistemi di armamento indiretto, consistono nell'applicazione di uno strato di materiale elastomerico di circa 10 mm al di sotto della piastra di isolamento dalla traversa o piattaforma e presenta una buona efficacia garantendo spesso attenuazioni superiori ai 10 dBA soprattutto nel campo di frequenza tra 31,5 e 150 Hz;
 - sistemi di ancoraggio di tipo elastico: consistono nell'adozione di sottopiasstre in gomma con sostituzione delle tradizionali caviglie con apposite molle di rigidità tale da ridurre notevolmente le vibrazioni trasmesse alla piattaforma. Tale sistema ha prestazioni superiori a quelli descritti precedentemente; le attenuazioni coprono un ampio range di frequenza e possono giungere sino al 90%;
6. gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai limiti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in comune di Trento;

Il testo integrale della delibera 55 del 2021 è disponibile sul sito Internet della circoscrizione Centro Storico-Piedicastello.

Il presidente

ing. Claudio Geat

Il consiglio della circoscrizione Centro storico Piedicastello è intervenuto a più riprese sulla bozza di progetto di circonvallazione merci alla città di Trento ed in particolare con una prima delibera, nel mese di agosto 2021 numero 81 del 29 novembre 2021, avente per oggetto:

""INTERRAMENTO DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA - RICHIESTA PROLUNGAMENTO A NORD, MAGGIORE PROFONDITÀ DI INTERRAMENTO E SALVAGUARDIA DELLA FERROVIA TRENTO - MALÈ".

Si riportano di seguito i contenuti fondamentali della delibera, per quanto attiene al procedimento di Dibattito Pubblico; il Consiglio ha evidenziato tre gravi lacune contenute nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica, che di seguito si riportano

1. Premessa

Il Consiglio Circonsorzionale ha dapprima ricordato di aver approvato un precedente documento, la delibera numero 55 del 2021, con la quale si chiedeva la prosecuzione dell'interramento della linea merci almeno fino a Canova, cioè sostanzialmente fino al limite della circoscrizione Centro Storico, considerato che il consiglio circonsorzionale di Gardolo con delibera numero 61 del 2021 ha chiesto di prolungare l'interramento fino allo scalo ferroviario, per non penalizzare pesantemente la parte nord della città, rispetto alla rimanente parte del contesto urbano.

Venne anche ricordato che in data 8 ottobre 2021 il servizio progetto mobilità rigenerazione urbana del Comune di Trento ha inviato una nota alla commissaria straordinaria per il potenziamento della linea ferroviaria fortezza per una, Ingegnere Paola Firmi, ed a R. F. I. di valutare la possibilità di prolungare il più possibile verso nord la parte interrata.

2. Richiesta di maggiore interramento e maggiore profondità

La decisione di interrare la ferrovia merci ad appena 10 m e mezzo dal piano stradale di via Brennero, quindi con una distanza assolutamente modesta di poco più di 3 m tra la volta della galleria ferroviaria e il piano stradale, non è in grado di garantire né un isolamento acustico, né tanto meno un isolamento dalle vibrazioni del traffico ferroviario merci, con treni lunghi 750 m e pesanti 1600 t, che percorreranno la linea ad una velocità di 100 km all'ora, come previsto nel progetto delle ferrovie. Tutti gli edifici vicini alla nuova sede ferroviaria saranno soggetti a inevitabili vibrazioni sia nella fase di costruzione della nuova linea, sia soprattutto nella fase futura di esercizio, anche se venissero garantite le condizioni di sicurezza statica dei fabbricati, con grave disagio per gli abitanti.

Il Consiglio ha proposto una soluzione per evitare tali problematiche:

L'unica soluzione che può garantire una minore propagazione del rumore e delle vibrazioni è quella di interrare maggiormente la nuova linea ferroviaria, quanto meno ad una profondità di 20 m dal piano stradale, come peraltro era stato previsto nel progetto presentato dalle ferrovie nel 2009, che stimava necessario uscire dalla galleria sotto la Marzola ad una quota appunto di -20 m sotto il piano stradale di via Brennero, per una maggiore garanzia della qualità della vita degli abitanti di Trento nord.

E' indispensabile il prolungamento dell'interramento verso nord fino al confine settentrionale della Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello, per non penalizzare pesantemente una parte consistente della città di Trento nella quale i cittadini, dopo avere subito la presenza dell'enorme cantiere per molti anni, vedrà peggiorata definitivamente la qualità della vita, con un forte aumento di rumore e vibrazione (passaggio di treni lunghi 750 metri, pesanti 1600 tonnellate ed a velocità superiore a 100 km/h), con la creazione di una perenne barriera tra la parte est e quella ovest, con la prospettiva inoltre di un prossimo quadruplicamento della linea ferroviaria che aggraverà il disagio, con un pesante deprezzamento del valore degli immobili. Nello studio di fattibilità del prolungamento andrebbe anche valutata l'opzione di riportare la quota di inizio della galleria nord a -20 metri, come previsto nella proposta di RFI del 2009, al fine di ridurre l'impatto del rumore e della vibrazione per tutti i numerosi edifici limitrofi alla linea sul territorio della circoscrizione;

Occorre infatti osservare che la normativa italiana relativa ai danni da vibrazioni non pone al centro la tutela delle persone, ma solo quella dei fabbricati, ignorando completamente le conseguenze gravi o gravissime che si possono riscontrare nelle persone soggette quotidianamente ad elevati livelli di vibrazioni. La normativa nulla prevede per i cittadini soggetti a vibrazioni lungo l'intero arco delle 24 ore, situazione che si potrà certamente verificare, considerato che il traffico merci sarà equamente ripartito anche nelle ore notturne. Questa notevole esposizione a vibrazioni e rumore inoltre sarà certamente causa di una considerevole perdita di valore per tutti i fabbricati vicini alla linea ferroviaria merci interrata.

In estrema sintesi è stato chiesto di approfondire la quota dell'interramento a -20 m anziché a -10 m e di prolungare tale interramento verso nord, quantomeno fino al confine della circoscrizione, che coincide con la circonvallazione, ben sapendo che la limitrofa circoscrizione di Gardolo ha chiesto l'interramento fino all'Interporto, cioè fino al limite della città.

3. Richiesta di mantenimento del capolinea Ferrovia Trento – Malè in Trento

Il Consiglio circoscrizionale ha poi esaminato anche le problematiche legate all'interruzione della linea Trento-Malè in quanto “verrà dismessa la tratta da Trento centro all'attuale fermata Trento Nord-Zona Commerciale, dove viene realizzata una nuova fermata con due binari servita da marciapiedi e sovrappasso, che ne realizza l'attestamento fino all'ultimazione del Lotto Funzionale 3C”.

Con questa premessa si giungeva alla facile conclusione che la ferrovia Trento male sarebbe stata costretta a spostare il capolinea nella stazione di Lavis, la più vicina dotata di un adeguato parcheggio di attestamento anche per il bus sostitutivi, per un tempo indefinito, non essendo finanziato il lotto funzionale 3C. Vi era quindi la concreta possibilità di giungere addirittura alla chiusura della ferrovia e comunque la certezza di un incremento del traffico passeggeri e merci di tipo privato verso la città di Trento, in completo contrasto con le finalità del PNRR.

L'amministrazione comunale si è resa conto che tale problematica esiste ed è grave e nel corso del consiglio comunale dell'11 gennaio, l'assessore ha dichiarato che è in corso di definizione una modifica progettuale che comporterà l'interruzione della ferrovia Trento Malè per circa un anno, con conseguente attestazione del capolinea a Lavis. Tale ipotesi, certamente pesante per l'utenza diretta a Trento, comporta comunque un notevole miglioramento progettuale e riduce grandemente una criticità estremamente importante.

Rimane attuale l'incognita nella durata dei lavori all'interno delle aree inquinate ex Sloi ed ex carbochimica, con problematiche di tutela ambientale gravissime e con un'estrema incertezza circa la possibilità di eseguire i lavori previsti senza interruzioni, mantenendo la sacrosanta salvaguardia della sicurezza della salute pubblica degli abitanti e delle maestranze che dovranno operare in loco.

Il testo integrale della delibera 81 del 2021 è disponibile sul sito Internet della circoscrizione Centro Storico-Piedicastello.

Il presidente

ing. Claudio Geat

Il consiglio della circoscrizione Centro storico Piedicastello è intervenuto a più riprese sulla bozza di progetto di circonvallazione merci alla città di Trento ed in particolare con delibera numero 82 del 29 novembre 2021, avente per oggetto:

**"CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA
DELLA CITTÀ DI TRENTO. RICHIESTE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE E
PROPOSTE PER IL CANTIERE"**

ha evidenziato una lunga serie di criticità contenute nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica, che di seguito si riportano, solo con riferimento agli aspetti rilevanti riguardo al processo di Dibattito Pubblico:

1. con delibera n. 55 del 13 agosto 2021 è stato chiesto di esprimere parere negativo al progetto per la circonvallazione ferroviaria merci della città di Trento qualora non venissero forniti elementi chiarificatori rispetto ad una serie di criticità sensibili ed importanti riportati all'interno del documento, in premessa;
2. inoltre era stato chiesto di eseguire una valutazione comparativa con la soluzione progettuale di tracciato in destra Adige, già avanzata da RFI come prima proposta nel 2003;
3. l'Amministrazione comunale ha risposto dicendo che l'ipotesi di tracciato in destra Adige è impraticabile per una serie di motivi, compreso il fatto che, a giudizio dell'Amministrazione comunale, la previsione di sinistra orografica consente di ragionare sul progetto integrato e l'interramento della linea storica di Trento, tema fondamentale per la città che, nell'ipotesi di percorso in destra, non si sarebbe potuto considerare. Dalla risposta emerge con chiarezza l'indisponibilità a discutere ulteriormente dell'ipotesi di tracciato in destra Adige e di ciò questa Circoscrizione prende atto; *NB. Successivamente l'amministrazione comunale ha mutato parere, chiedendo a R. F. I. di valutare l'ipotesi del percorso in destra Adige presentato da un gruppo di cittadini volenterosi, denominato Rete dei Cittadini. Tale proposta progettuale è stata poi presentata anche in consiglio comunale e nella commissione comunale competente per quanto riguarda i lavori pubblici.*
4. il Protocollo tra Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento e Rete Ferrovie Italiane RFI in data 17 aprile 2018 per la "riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona Brennero" prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria tra Trento e Rovereto, da realizzarsi anche per fasi, con l'obiettivo di costruire una linea che permetta di evitare l'attraversamento dei centri abitati dai treni merci. L'idea oggetto del protocollo prevede anche la realizzazione di una stazione provvisoria interrata all'ex scalo Filzi, dove fermeranno tutti i treni passeggeri in transito, che percorreranno la nuova circonvallazione merci per alcuni anni, liberando in questo modo la linea storica tra l'ex scalo Filzi e Mattarello. Ciò renderà possibile l'interramento della linea storica per una lunghezza di oltre 2 km, a costi minori rispetto a quelli che si avrebbero in presenza di esercizio ferroviario. Oggetto del protocollo è anche rendere compatibile con le altre opere la costruzione del cosiddetto Nordus, cioè il prolungamento della ferrovia Trento - Malè fino a Mattarello;
5. **il progetto, reso consultabile solo il 28 ottobre 2021, non evita l'attraversamento di parte della città** e non prevede affatto la costruzione di una stazione provvisoria interrata sotto l'ex scalo Filzi, contrariamente a quanto assicurato dall'Amministrazione comunale in ogni occasione di presentazione dell'idea progettuale, in particolare in febbraio, con una pubblica presentazione alle circoscrizioni;
6. **un primo aspetto da approfondire riguarda la fascia di rispetto ferroviario prevista dal DPR 753 del 11 luglio 1980, pari a 30 metri dalla più vicina rotaia, limite**

inderogabile per distanze inferiori a 6 metri; posto che sotto numerosissime abitazioni cittadine si troverà il tracciato ferroviario in galleria, a indagato quale sia l'incidenza del sopra citato DPR 753/80, nel quale non è previsto alcun abbattimento delle fasce di rispetto in corrispondenza di percorsi ferroviari in galleria; Ad oggi non sono state fornite risposte al quesito

7. riguardo a questo aspetto, riportato nella sopracitata delibera circoscrizionale del 13 agosto u.s., la risposta inviata dall'Amministrazione comunale dice che "le parti del tracciato in galleria esterne alla montagna sono ridottissime per cui il problema delle fasce di rispetto è assolutamente marginale e comunque eventualmente risolvibile in protocolli specifici che l'amministrazione intende sottoscrivere con RFI". Se ne deduce che il problema effettivamente esiste, **ma fino ad ora non è stato sottoscritto alcun protocollo con RFI**;
8. dall'esame del progetto presentato emerge che si prevede il **deposito temporaneo sulle aree ex Carbochimica ed ex SLOI** di oltre un milione di metri cubi di terra e roccia di scavo, con i rischi conseguenti per lo stoccaggio, pur provvisorio, di una massa enorme di tonnellate di materiale che dovrà essere suddiviso in materiale riutilizzabile per il confezionamento del calcestruzzo, in materiale recuperabile ad uso drenaggio e quindi da vendere sul mercato ed infine il materiale non riutilizzabile che dovrà essere conferito a discarica. Lo strato di separazione tra il materiale inquinato in sito e quello che verrà depositato sembra estremamente esile e gli accorgimenti previsti per tutelare la salute pubblica appaiono molto blandi. Anche la previsione riguardo alla caratterizzazione di materiali inquinati che verranno estratti da tali siti è molto generica e probabilmente ottimistica sia nelle quantità, che nei costi, con un richiamo specifico alle responsabilità penali che restano in capo al futuro esecutore delle opere, che dovrà effettuare una puntuale caratterizzazione dei materiali inquinati che dovranno essere allontanati dal cantiere;
9. è previsto l'abbattimento di 10 edifici e l'allontanamento di 15 famiglie, oltre a ulteriori possibili danni agli edifici e manufatti limitrofi al cantiere che, in numero di molte decine, sono stati sommariamente catalogati come edifici e manufatti interferenti, che potranno subire danni nel corso delle operazioni di cantiere, trovandosi a distanza estremamente ridotta da esso; Alcuni edifici sono stati censiti in modo errato o non sono stati censiti per nulla, pur essendo in situazioni analoghe a limitrofi edifici censiti.
10. il progetto di quadruplicamento della linea Verona Monaco non prevede strutturalmente la possibilità di effettuare l'alta velocità passeggeri, ma solo un'alta capacità per i treni merci, in quanto la linea storica attuale prevede pendenze e raggi di curvatura che non consentono alta velocità, mentre la linea nuova è espressamente concepita per il transito di numerosi treni merci; la velocità nei collegamenti tra Italia e Germania rimarrà, al termine di questo grandioso progetto che si svilupperà per qualche decina d'anni, ancora limitata, traendo beneficio solo nella tratta di attraversamento del valico del Brennero, dove i treni passeggeri potranno percorrere la nuova linea, accodandosi ai treni merci, con un risparmio di tempo significativo rispetto agli attuali tempi di percorrenza, ma ben lontano dagli standard dell'alta velocità passeggeri;
11. con separato documento questa Circoscrizione ha chiesto di approfondire l'interramento della linea ma, qualora la richiesta non venga accolta, si evidenzia che installare una nuova linea ferroviaria interrata a quota -10,5 m sotto il livello di via Brennero, con una semi curva in galleria che si chiude contro la roccia di sinistra orografica, rischia di creare **una vera barriera idraulica per gli edifici a nord**, bloccando il deflusso delle acque che attualmente, analogamente alla fossa Malvasia, scorrono lentamente verso sud con un livello della falda di pochi metri sotto il livello stradale;

12. dall'esame del progetto emerge anche uno **scarso approfondimento degli aspetti geologici ed idrogeologici**, con due unici sondaggi eseguiti sul territorio lungo l'intero tracciato e quindi con una documentazione tecnica che non consente di affrontare compiutamente i notevoli problemi che si incontrano lungo il tracciato, quali ad esempio le 220 sorgenti che potranno essere interessate dallo scavo delle due gallerie, ma anche il fenomeno gravitativo profondo della Marzola che viene evidenziato, ma classificato a rischio basso, rimandando ogni responsabilità conseguente ad un necessario e prescritto approfondimento da realizzarsi da parte del soggetto che si aggiudicherà il progetto integrato e quindi sia la progettazione esecutiva che l'esecuzione stessa delle opere;
13. un aspetto importante è quello relativo alla possibilità di allagamento all'ex scalo Filzi, ipotesi che si è già verificata nel 1966 e che potrebbe nuovamente presentarsi, pur considerando le opere di prevenzione del rischio eseguite dalla Provincia Autonoma di Trento nel corso degli anni. Un possibile rischio è anche quello di rigurgito dall'Adige attraverso la rete delle fosse di bonifica oltre che quello derivante da un cedimento localizzato dell'argine dell'Adige nella zona nord della città. Il manufatto che potrà in futuro ospitare la stazione interrata non è adeguatamente protetto verso questi possibili pericoli;

il Consiglio circoscrizionale, alla luce di quanto sopra riportato, ha proposto al Sindaco e alla Giunta Comunale di adoperarsi per miglioramento del progetto ed ha richiesto in particolare, per quanto riguarda gli le proposte di miglioramento del Progetto di fattibilità Tecnica ed Economica, oggetto del Dibattito Pubblico i seguenti punti:

1. approfondire le indagini geologiche ed idrogeologiche, ad oggi completamente insufficienti, prima di andare all'approvazione del progetto ed al dibattito pubblico, con particolare riferimento:
 - al fenomeno gravitativo profondo della Marzola,
 - all'imbocco nord della galleria dove non è previsto alcun consolidamento della struttura rocciosa, pur essendo in assenza di qualunque sondaggio e dove la copertura al di sopra della volta della galleria di progetto è in alcuni punti inferiore ai 30 m, contrariamente ai valori dichiarati in relazione, nonché, all'intero tracciato della galleria, in assenza quasi totale di sondaggi.
1. Chiedere approfondimenti riguardo al pericolo di allagamento dei nuovi manufatti in corrispondenza dell'ex scalo Filzi, evento che si è già verificato in passato.
2. Adottare nel tratto cittadino di galleria e all'aperto sistemi di mitigazione del rumore e vibrazioni comunemente utilizzati, secondo le migliori tecnologie conosciute, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - materassini antivibranti: stuoie realizzate generalmente con elastomeri poliuretanici dello spessore di 15-40 cm che vengono stese in uno o due strati al di sotto della massicciata o dello strato di ballast. Tali sistemi garantiscono smorzamenti elevati nel campo di frequenza 40-80 Hz tipico delle ferrovie con efficacia variabile da 5 a 15 dB.
 - sottopiastrre in gomma e piattaforme galleggianti: utilizzate nei sistemi di armamento indiretto, consistono nell'applicazione di uno strato di materiale elastomerico di circa 10 mm al di sotto della piastra di isolamento dalla traversa o piattaforma e presenta una buona efficacia garantendo spesso attenuazioni superiori ai 10 dBA soprattutto nel campo di frequenza tra 31,5 e 150 Hz;
 - sistemi di ancoraggio di tipo elastico: consistono nell'adozione di sottopiastrre in gomma con sostituzione delle tradizionali caviglie con apposite molle di rigidità tale da ridurre notevolmente le vibrazioni trasmesse alla piattaforma. Tale sistema ha prestazioni superiori a quelli descritti

precedentemente; le attenuazioni coprono un ampio range di frequenza e possono giungere sino al 90%.

Gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai limiti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in Comune di Trento.

3. Per quanto riguarda lo stoccaggio provvisorio del materiale di scavo della galleria sulle aree ex Carbochimica ed ex SLOI, lo strato di separazione a protezione dei terreni inquinati sia decisamente più consistente e robusto di quanto previsto, che l'area a disposizione sia estremamente limitata, imponendo il progressivo allontanamento sia del materiale da conferire in discarica sia di quello che potrà essere riutilizzato già in corso d'opera, così da avere l'area completamente liberata al termine dello scavo della galleria e quindi ben prima della fine dei lavori. A tale scopo dovrà essere prevista una consistente cauzione che permetta, in caso di inadempienza, l'allontanamento e lo smaltimento del materiale depositato senza oneri per l'Amministrazione comunale. Approfondire lo studio degli effetti dello strato di materiale depositato temporaneamente, imponendo uno spessore massimo non superabile e dovrà essere condotto, durante tutta la durata del cantiere, un monitoraggio del livello di inquinamento della falda, per evitare l'aggravarsi della situazione e così da consentire un immediato eventuale blocco dei conferimenti di materiale di scavo ed anzi l'allontanamento dalle aree dello stesso, qualora si riscontrasse un aggravamento dei livelli di inquinamento derivanti dal deposito temporaneo della grande massa di materiale.

Quanto sopra esposto è stato riportato all'interno del Dibattito Pubblico con lo scopo di evidenziare possibili miglioramenti della proposta o l'esistenza di criticità che devono essere risolte. Il testo completo della delibera 82 del 2021 è stato già inviato in precedenza ed è liberamente consultabile sul sito della circoscrizione Centro storico Piedicastello.

Il presidente della circoscrizione
ingegner Claudio Geat

Fasce di rispetto idraulico previste per i corsi d'acqua demaniali anche per i nuovi alvei.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica prevede lo spostamento di un lungo tratto della fossa Lavisotto nonché di un breve tratto della fossa Malvasia.

Entrambe le fosse sono attualmente iscritte all'interno dell'elenco delle acque pubbliche e per esse valgono le norme relative alle fasce di rispetto idraulico che lateralmente non consentono la costruzione di edifici o manufatti a distanza inferiore a 10 m. (DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA 20 settembre 2013, n. 22-124/Leg, Regolamento di attuazione del capo I della legge provinciale 8 luglio 1976, n. 18 (Legge provinciale sulle acque pubbliche) in materia di demanio idrico provinciale (b.u. 24 settembre 2013, n. 39, suppl. n. 4)).

Eventuali autorizzazioni in deroga ai divieti, ai sensi dell'articolo 7 e autorizzazione ai sensi dell'articolo 7 bis della legge provinciale sulle acque pubbliche, debbono essere richieste all'ente gestore dei corsi d'acqua pubblici e non possono comunque essere rilasciate per distanze inferiori ai 4 m.

Nel progetto di fattibilità presentato da R.F.I. non sono evidenziate in alcun modo le fasce di rispetto idraulico per i nuovi alvei dei corsi d'acqua Lavisotto e Malvasia, che interessano in realtà numerosi fabbricati che si troveranno gravati da una servitù, ad avvenuta approvazione del progetto, senza esserne stati informati preventivamente e quindi senza alcuna possibilità di chiedere modifiche progettuali o qualsiasi altro intervento.

All'interno dell'elaborato di R.F.I. denominato "elenco delle ditte soggette a servitù, espropri, asservimenti", non si fa alcun cenno alle servitù derivanti dallo spostamento delle fosse di bonifica, che dovranno necessariamente essere intavolate quale bene demaniale, ramo acque come la rimanente parte dell'alveo di tali fosse, e che, proprio per la loro natura, comportano l'istituzione delle fasce di rispetto idraulico. A titolo di esempio si segnala che il nuovo tragitto del Lavisotto all'interno delle aree che sono attualmente nella vecchia stazione della ferrovia Trento Malè, attraversa quasi centralmente un'area C5, vincolandola pesantemente e creando un palese deprezzamento.

Si tratta quindi di una mancanza che crea disparità di trattamento tra coloro che sono stati preventivamente informati e coloro che non sono stati informati per nulla.

Si denuncia pertanto l'inadeguatezza del Dibattito Pubblico così come si è svolto in quanto il progetto ha omesso totalmente e in maniera discriminatoria la corretta e necessaria presentazione di effetti gravi e diretti dell'opera su un ampio numero di cittadini.

Si richiede l'introduzione di misure compensative quali la riapertura della procedura del Dibattito Pubblico all'insegna della correttezza informativa e che vengano fornite alle figure riportate le medesime opportunità di informazione nonché di presentare osservazioni.

La clausola di riservatezza

La clausola di riservatezza del protocollo di Intesa del 17 aprile 2018 tra Comune di Trento, Provincia Autonoma di Trento e R.F.I., con il visto di approvazione del commissario straordinario per le tratte di accesso al tunnel del Brennero, come è noto, ha comportato l'impossibilità per i cittadini, per le circoscrizioni e perfino per i consiglieri comunali di conoscere qualsiasi aspetto del progetto di fattibilità tecnico economica in corso di redazione da parte di R.F.I..

Nel corso dell'estate ed autunno del 2021 vi sono state alcune assemblee pubbliche sull'argomento circonvallazione ferroviaria, la prima delle quali si è tenuta il primo di settembre, indetta dal comitato San Martino, ma anche le successive sono nate su iniziativa di una circoscrizione o di comitati, mai organizzate dal Comune di Trento. A questi eventi è sempre stato invitato sia il Comune di Trento, come la Provincia Autonoma e Rete Ferroviaria Italiana. Solo il sig. Sindaco e l'assessore alla mobilità sono sempre stati presenti e si sono trincerati dietro la clausola di riservatezza.

Non è mai stato mostrato alcun particolare di progetto, al punto che non era disponibile neppure una planimetria, tranne quella presentata a febbraio 2021 a tutte le circoscrizioni della città, nel corso della presentazione dello studio sulla circonvallazione merci. Questa tuttavia era diversa da quella poi presentata da R.F.I. a fine ottobre e comunque a scala troppo piccola per riuscire a distinguerne i particolari.

Una clausola di riservatezza viene normalmente utilizzata nei contratti commerciali, per difendere segreti commerciali, brevetti o altri aspetti che, se resi pubblici, potrebbero creare un danno alle parti. Non sembra quindi il caso di un protocollo sottoscritto da pubbliche amministrazioni.

Questa situazione ha danneggiato il regolare sviluppo del procedimento di Dibattito Pubblico, al quale i cittadini, i comitati e le associazioni varie non hanno potuto partecipare adeguatamente preparati, in quanto hanno potuto visionare l'imponente materiale del progetto solo a partire dalla fine del mese di ottobre.

Sembra quasi di poter dire che un procedimento che dovrebbe garantire l'emergere di osservazioni, con considerazioni di carattere generale e particolare, che dovrebbe evidenziare le eventuali criticità di un progetto, non abbia potuto far valere fino in fondo le proprie potenzialità a causa di una riservatezza da parte delle pubbliche amministrazioni coinvolte, le cui motivazioni, a prima vista, sembrano oscure ed incomprensibili.

È sicuramente opportuno, ed anzi necessario per il futuro, introdurre delle condizioni vincolanti che consentano ai cittadini di potersi preparare adeguatamente in vista di un prossimo Dibattito Pubblico, che per le opere previste all'interno del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza prevede tempi comunque estremamente ridotti, che sarebbe opportuno allungare adeguatamente, in funzione delle problematiche progettuali che debbono essere affrontate. Un'adeguata pubblicità e conoscenza del progetto, prima dell'apertura del procedimento del Dibattito Pubblico, è fondamentale perché vi sia una partecipazione preparata ed informata che è il fondamento su cui si deve basare l'obiettivo di raggiungere un buon risultato con il Dibattito Pubblico, intendendosi per "buon risultato":

1. Rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche, attraverso procedure che garantiscano il coinvolgimento delle comunità interessate;
2. Migliorare la qualità delle progettazioni delle opere pubbliche di grande rilevanza;

3. Semplificare l'esecuzione dell'opera attraverso scelte ponderate, al fine di ridurre l'aggravio dei contenziosi.

Si chiede pertanto di fornire giustificazione normativa all'introduzione di una clausola di riservatezza, in evidente contrasto con l'interesse pubblico, inserita all'interno del protocollo di Intesa del 17 aprile 2018 tra Comune di Trento, Provincia Autonoma di Trento e R.F.I.; si chiede anche di giustificare il mantenimento di detta clausola anche a seguito dell'inserimento del progetto all'interno del P.N.R.R. che prevede la riduzione dei tempi previsti da norma.

In difetto si richiedono misure compensative quali la riapertura della procedura del Dibattito Pubblico.

Valutazione del rischio esplosioni

Non si trova, all'interno degli elaborati progettuali, la valutazione del rischio esplosioni nemmeno in modo sommario, fermo restando che l'analisi di rischio dovrà essere condotta nel progetto esecutivo secondo quanto stabilito dal DM 28/10/2005 e s. mod ed int.

Il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28/10/2005 "*Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*" si connota, come atto legislativo, per i seguenti aspetti:

- aver introdotto un approccio sistemico e prestazionale al problema della sicurezza per le gallerie ferroviarie;
- avere identificato l'analisi di rischio come strumento di indagine analitico e ben definito, idoneo a quantificare il rischio connesso al progetto della sicurezza per una specifica galleria ferroviaria;
- avere fissato i livelli di rischio che devono essere soddisfatti dal progetto della sicurezza di una specifica galleria ferroviaria, sulla base di una prefissata dottrina di accettazione del rischio ed in modo congruente con il contesto socio-economico del paese nel quale essa è realizzata.

L'analisi è particolarmente importante nella galleria, agli imbocchi nord e sud, che presentano la copertura in materiale incoerente o di scarsa consistenza e nella galleria artificiale dove verranno montate le frese, la cui copertura è molto leggera.

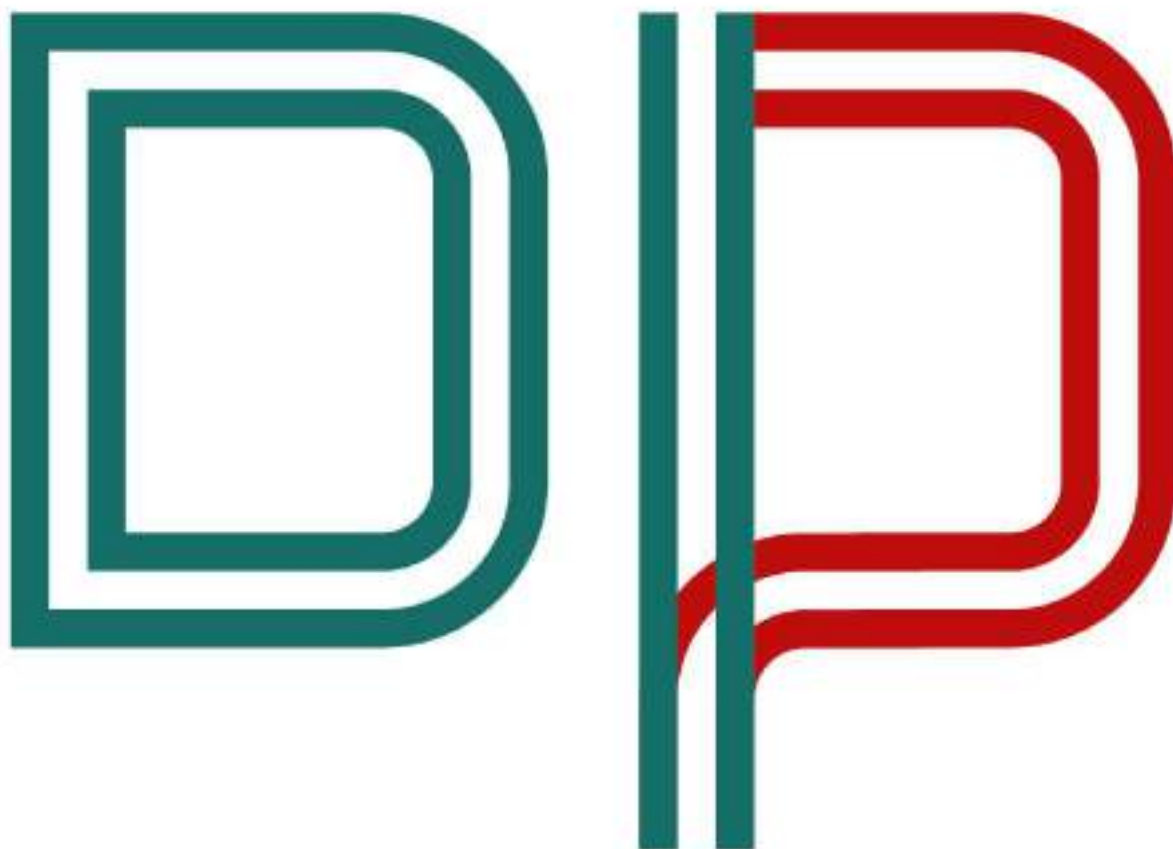
Rimane completamente non risolto il rischio esplosioni all'interno del centro abitato che si estende per circa 2500 metri a monte dell'imbocco nord, ove una eventuale esplosione può avere effetti disastrosi e questa è una criticità importante del progetto che qui si evidenzia.

Vibrazioni

Si prende atto che nella presentazione della tematica "effetti delle vibrazioni" ai residenti interessati nel corso dell'incontro tecnico di lunedì 17 gennaio u.s., i tecnici di R.F.I. ed Italferr hanno assicurato unanimemente che, sia nel corso dei lavori di scavo che successivamente, in esercizio, non vi saranno assolutamente danni agli edifici e inoltre che, in esercizio, le vibrazioni dovute al transito dei rotabili saranno così ridotte da essere impercettibili.

Si rimanda alla registrazione dell'evento per la conferma di quanto sopra.

Trento, 18 gennaio 2022



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Consiglio Circoscrizione di Gardolo

14 dicembre 2021

Integrato da

Consiglieri Circoscrizione di Gardolo

12 gennaio 2022

Per affrontare l'argomento circonvallazione ferroviaria la Circoscrizione ha voluto partire da un approfondimento della documentazione messa a disposizione nel progetto di fattibilità tecnico economica.

Si è ritenuto di costituire un tavolo di lavoro appositamente dedicato all'interno della commissione territorio che dopo aver analizzato la parte di progetto relativa alla zona nord delle opere ha rilevato alcune osservazioni e richieste di chiarimento. Tali questioni integrate dalla commissione sono state sottoposte al dibattito del Consiglio circoscrizionale da cui unitamente sono emerse le puntuali osservazioni che si espongono di seguito.

Abbiamo suddiviso in due macro argomenti le questioni ovvero quello relativo alla cantierizzazione e realizzazione dell'opera e quello relativo alla messa in funzione e a regime della ferrovia.

In merito alla fase di costruzione, dall'analisi degli elaborati del progetto di fattibilità tecnico-economica si rileva una consistente presenza di aree di cantiere ricadenti nella nostra circoscrizione (Cantiere di armamento a Roncafort, Cantiere Base in via Paris e Cantiere Operativo in zona interporto).

Dai medesimi elaborati si evince che la movimentazione di materiali e delle maestranze sia in entrata che in uscita sarà fatta in maniera quasi esclusiva tramite trasporto su gomma; questo ovviamente è motivo di preoccupazione soprattutto per i cantieri di armamento e base che avranno come unica via di accesso carrabile quella rappresentata da via Caneppele, che già attualmente risulta fortemente trafficata.

Su questo aspetto si chiede se possa essere previsto che parte della movimentazione sia spostata da gomma a rotaia essendo l'area direttamente comunicante con la linea ferroviaria Verona-Brennero.

Dall'analisi delle previsioni di progetto si apprende che le lavorazioni di scavo avranno un arco di lavoro di 24 ore al giorno per sette giorni alla settimana, ma anche le lavorazioni di preparazione e di contorno saranno eseguite con turnazione di lavoro, quindi ragionevolmente oltre le classiche otto ore giornaliere, in merito a questo si chiede se siano previste anche lavorazioni in orari notturni e se si quali precauzioni si intendano prendere per evitare eccessivi disagi agli abitanti della zona interessata.

Per quanto riguarda invece l'ambito relativo alla situazione dopo la fine del cantiere con la messa a regime della ferrovia, risulta chiaro che il forte aumento sia in numero che in dimensione dei convogli comporterà un drastico peggioramento della qualità di vita dei residenti nella nostra circoscrizione, in particolare nelle aree di influenza della ferrovia stessa.

Si ritiene che la proposta di installare barriere antirumore di dimensioni importanti non possa essere una soluzione ottimale in quanto creerebbero oltre alla divisione fisica dei quartieri anche una divisione visiva che andrebbe a peggiorare sostanzialmente il paesaggio attuale.

Riprendendo quanto già comunicato e sottolineato con delibera del Consiglio circoscrizionale del 16 settembre scorso si ritiene che al fine di ovviare alle problematiche appena esposte sia necessario prevedere che il percorso interrato venga prolungato **fino all'interno dello scalo** situato a nord di Roncafort in modo da prevedere una quota dei binari in uscita che permetta di mantenere i convogli in trincea e rispettando le pendenze un completo interrimento proseguendo a sud.

Pur comprendendo lo sforzo economico che questo intervento comporta deve essere considerato prioritario e inserito in maniera strutturale nel progetto.

Tale intervento, oltre a dare dignità ad un quartiere che ospita importanti servizi interportuali e intermodali, sarebbe in continuità con la visione dell'amministrazione comunale di voler eliminare la cesura della città e permettere una migliore permeabilità del territorio in direzione est-ovest.

Un ultimo aspetto che si ritiene importante è quello di chiedere un'attento controllo delle operazioni che si andranno ad eseguire sull'area EX-SLOI, anche se tale area non ricade strettamente nel nostro territorio è direttamente a ridosso e fonte di preoccupazione anche per noi, tutto questo al fine di garantire le corrette procedure di bonifica.

Si conclude con una suggestione, visto che si sta operando sulle aree Ex Sloi e Carbochimica si chiede di valutare la possibilità, visti gli attori in campo, di intervenire su tutta l'area per risolvere una situazione atavica e restituire alla città un suo importante pezzo.

IL BYPASS FERROVIARIO DEVE AFFRONTARE E RISOLVERE I PROBLEMI LEGATI AL TRANSITO DEI TRENI SUL TERRITORIO DELLA CIRCOSCRIZIONE DI GARDOLO, INTERVENENDO DA SUBITO ALMENO FINO ALLO SCALO FERROVIARIO DI RONCAFORT

Fin dalle prime anticipazioni del progetto inerente la “Circonvallazione Ferroviaria di Trento” presentate dal Comune, è stata portata all'attenzione degli attori coinvolti la problematica relativa alle previsioni progettuali relative al tratto più a nord del sotto lotto 3.a. Quello, per capirci, che definisce le opere dallo sbocco nord della galleria naturale all'altezza dell'ex scalo Filzi e che prosegue – nella versione originaria del progetto presentato – fino al ricongiungimento con l'attuale linea “storica” poco più a nord della rotatoria di Nassiria.

La specifica questione è stata affrontata in alcune delibere della Circoscrizione Centro storico - Piedicastello e della nostra Circoscrizione. Con toni, motivazioni ed accenti diversi, richiedevano sostanzialmente:

- interventi di mitigazione delle vibrazioni, dell'inquinamento acustico ed ambientale causati dal passaggio dei treni;
- lo studio di soluzioni in grado di favorire la ricucitura del territorio e la penetrazione est-ovest dello stesso;
- massima attenzione nell'esecuzione delle opere nel tratto che attraversa le aree inquinate del S.I.N. ex Sloi-Carbochimica;
- il prolungamento verso nord ben oltre il limite previsto dal sotto lotto 3.a di dette opere, proseguendo con il raddoppio dei binari (quadruplicamento) fino al nuovo scalo Filzi di Roncafort, “invadendo” la zona di competenza del lotto 5.

Nel corso dell'assemblea indetta dalla Circoscrizione di Gardolo del giorno 9 dicembre 2021, è stato reso pubblico il risultato della valutazione fatta da RFI relativamente alla richiesta di prolungamento dell'interramento verso nord oltre il punto previsto nel progetto. Tale prolungamento è stato ritenuto possibile per una lunghezza massima di 150/200 metri, che sposterebbe la rimessa in quota dei binari in corrispondenza del viadotto della tangenziale. Tale allungamento, comunque ritenuto utile e necessario, non risulta però soddisfacente per il territorio di Gardolo che in questa ipotesi risulta completamente escluso da qualsiasi tipo di intervento che – non si sa come e quando - non siano le classiche barriere antirumore.

Durante la serata prevista dalla procedura di dibattito pubblico tenutasi il giorno 14 dicembre 2021 presso il teatro “Gigi Cona” di Gardolo che si proponeva di approfondire gli interventi e le opere previste dal progetto nella zona nord della città, è stata presentata un'ipotesi di realizzazione di una galleria artificiale completamente fuori terra, con ricopertura della stessa, per realizzare una collina al posto delle ipotizzate barriere antirumore.

Analizzata la proposta, che sembra essere ben accolta da Enti e Committente, sulla base delle informazioni oggi disponibili, si rilevano le seguenti criticità:

- per quanto suggestiva, è **una soluzione parziale** il cui rapporto costi/benefici è tutto da verificare. Se sul versante di Canova si può immaginare di ridisegnare i piani attuativi delle aree C3 prevedendo di acquisire con la perequazione i terreni adiacenti alla ferrovia (dove va a finire però l'idea di riqualificazione di quel quartiere attraverso l'utilizzo di queste aree?), altrettanto non si può dire sul versante di Roncafort dove si dovrà procedere con esproprio. Senza tener conto che su una parte di questi terreni il progetto di Bypass prevede la collocazione del “cantiere base”. Queste brevi considerazioni disegnano **orizzonti temporali non compatibili con i fondi del P.N.R.R.** e quindi ci chiediamo quando e con che soldi potrà essere finanziata l'opera;

- il posizionamento della “collina” tra Canova e Roncafort, per una lunghezza di circa 400/450 metri, insiste inevitabilmente sulla parte di tragitto dove gli edifici risultano più lontani dalla linea ferroviaria stessa e quindi **dove i problemi di vibrazione, rumore, ecc. sono minori**. D'altra parte, se posizionata nei tratti più stretti, la collina diventerebbe un muro abbellito con delle terre armate più alto, ma molto simile a quello che oggi separa l'abitato di Roncafort dai binari dello scalo ferroviario;
- l'altezza complessiva della collina risulterebbe pari a circa 11/12 m dal piano di campagna attuale. Per capirne l'impatto si può **confrontare con l'altezza del sovrappasso ferroviario** che rimane l'unico collegamento utilizzabile dai veicoli per raggiungere da nord-est Roncafort. Se cittadini e Circoscrizione di sono **battuti per anni per avere un sottopasso ciclo-pedonale**, ci sarà pur stato un motivo. Semplice: salire e scendere a piedi, in bicicletta, in carrozzella, ecc. lungo il percorso del sovrappasso era ed è impresa non alla portata di tutti.
- Ricucitura: al fine di evitare fraintendimenti dobbiamo intenderci sul significato che vogliamo attribuire a questa parola. **Per noi ricucire vuol dire favorire le connessioni: tra i servizi e la residenza, tra un quartiere e l'abitato adiacente, risolvere le disuguaglianze fra centralità e marginalità incrementando i servizi e distribuendo i benefici**. Troviamo poco di tutto ciò nell'idea di collina artificiale. Considerato che, rimanendo il manufatto di proprietà di RFI, sulla sommità ed ai lati della collina non si potrà costruire, non rimane spazio che per un'area verde attrezzata con dei percorsi ciclo-pedonali e forse, come ventilato, per una destinazione agricola. **Quello che manca ai quartieri di Canova e Roncafort è davvero un nuovo parco sopraelevato dove poter correre, pedalare, fare sport, e coltivare la vite?**
- crediamo infine che un intervento di tale portata, che risolve indubbiamente per un piccolo tratto del percorso ferroviario il problema del rumore, debba essere inquadrato dentro un processo di trasformazione urbana che poggia le sue fondamenta sulla condivisione e sulla partecipazione sociale. **Quello che si aspetta la cittadinanza è che, superati gli inevitabili disagi che dovrà sopportare, si possa riscontrare una situazione migliore di quella esistente.**

Da un punto di vista tecnico non entriamo nel merito delle opere e delle tecniche ingegneristiche, ma facciamo alcune riflessioni:

- l'ingegno umano ci ha permesso di realizzare un collegamento ferroviario sotto la Manica e destiniamo non pochi fondi per la ricerca di acqua su Marte. Pensiamo sia possibile trovare una soluzione efficace ed elegante anche per il tratto di percorso ferroviario che parte dal viadotto della tangenziale (a sud) e l'entrata del nuovo scalo ferroviario (a nord);
- i rappresentanti di RFI in risposta ai dubbi sollevati in merito ai tempi stretti per la realizzazione dei lavori, hanno sempre detto che le opere devono essere sfidanti. Riteniamo che una collina di terreno di almeno 11 metri non sia la risposta adeguata a questa sfida. Sembra più la soluzione, servita su un piatto d'argento, per lo smaltimento del materiale di scavo;
- ci preoccupa la volontà di proseguire con l'attuale progetto, posticipando ad altro intervento il raddoppio dei binari sul territorio della nostra Circoscrizione, che – ricordiamo – fa ancora parte del Comune di Trento. L'ultima conferma, rispetto a questo intendimento, è arrivata dal Sindaco di Trento nella sua risposta alle apprensioni relative ai possibili futuri abbattimenti lungo via Martino Aichner e Bepi Todesca. Se si mantengono i due lotti staccati, con esecuzione delle opere sicuramente in tempi diversi, si deve tener presente che tutte le proposte emerse sinora, comprese quelle contenute nel Metaprogetto elaborato dagli uffici tecnici comunali, dovranno slittare nel tempo fino al completamento del raddoppio dei binari ferroviari e di quelli della Trento-Malè previsto dal progetto Nordus;

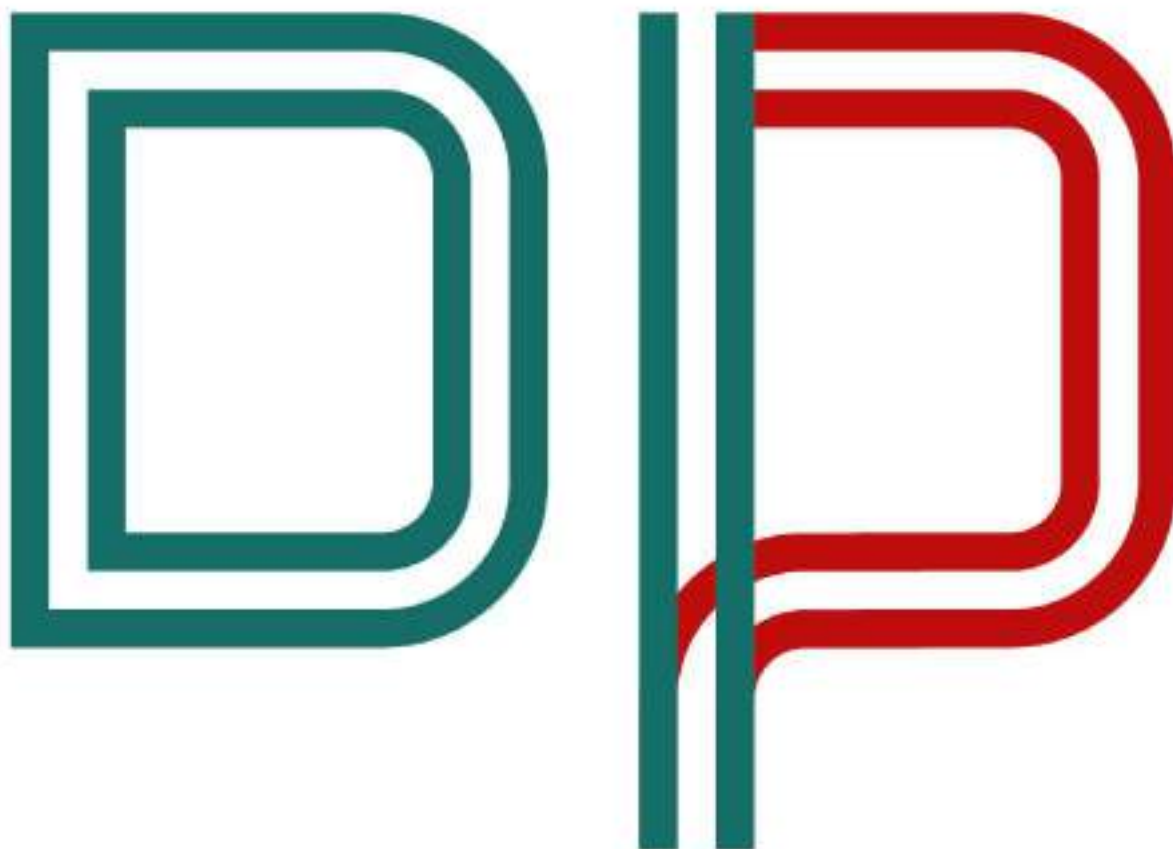
Tutto ciò premesso, il Consiglio Circostrizionale chiede al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale, di **farsi parte attiva nei confronti di RFI e di subordinare il proprio parere favorevole al progetto di Bypass ferroviario**

1 – al **prolungamento dell'intervento di raddoppio dei binari (quadruplicamento) almeno fino al nuovo scalo ferroviario di Roncafort**, superando di fatto la problematica degli incroci e delle soste dei convogli in tratti in pendenza. Spostando a nord il rientro sulla attuale linea storica, incroci e soste potranno avvenire in tutta sicurezza all'interno dello scalo ferroviario;

2 – alla previsione, **qualora risulti tecnicamente impossibile interrare completamente il tracciato ferroviario**, di inserire i binari in trincea ad una quota di almeno 3/ 4 metri sotto il livello del suolo, in modo tale da contenere una eventuale copertura o barriera entro un'altezza massima di 5/6 metri fuori terra. Ciò renderebbe possibile prolungare l'intervento (trincea + copertura artificiale) fin oltre l'abitato di Roncafort, anche nei tratti dove le case sono più vicine ai binari. Appare evidente che contestualmente o in tempi successivi l'intervento dovrebbe prevedere il trinceramento non solo per i nuovi binari, ma anche per la linea storica.

Si chiede inoltre al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale:

3 – di appoggiare e sostenere con la PAT, in collaborazione e sinergia con RFI per i tratti dove i binari corrono paralleli tra loro, una **simile soluzione anche per il raddoppio dei binari della linea Trento-Malè**, nella prospettiva di realizzazione del progetto Nordus.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Marino Cofler

13 gennaio 2022

Sintesi intervento su traffico deviato a incontro su circonvallazione ferroviaria di Trento Besenello 20 12 21

Intervengo per segnalare che il consiglio comunale di Besenello il 29 maggio 2017 e il consiglio comunale di Trento il 30 gennaio 2019 hanno approvato due mozioni molto simili (che allego) con un dispositivo analogo.

Entrambe avevano come oggetto il traffico pesante "deviato" in Autobrennero e la salvaguardia della qualità dell'aria e della salute dei cittadini di Besenello, di Trento e, per analogia, di tutta la valle dell'Adige soggetta alla ricaduta degli inquinanti emessi da camion e tir in transito sull'A22.

A partire dai dati aggiornati sul superamento dei livelli ammessi di ossidi di azoto lungo l'A22, considerando i ripetuti impegni della Provincia di Trento, che, a partire dal 2010, ha più volte preso in considerazione il problema senza mai giungere, purtroppo, a soluzioni efficaci, le mozioni prevedono interventi molteplici che conducano alla riduzione del traffico deviato, cioè il traffico dovuto a quegli autotreni e tir che, invece di affrontare i tragitti da e verso nord più brevi ma più costosi su treno attraverso i tunnel svizzeri del Gottardo e del Lötschberg e sulla ferrovia dei Tauri Udine-Salisburgo, preferiscono allungare il percorso di diverse decine e centinaia di chilometri, passando dal Brennero, perché più conveniente economicamente.

Solo l'equiparazione delle tariffe di transito tra tutti i valichi transalpini può contribuire a una distribuzione omogenea del traffico, visto che i dati confermano che negli anni il traffico globale sull'arco alpino non è aumentato, mentre è aumentato il traffico attraverso il Brennero per pura convenienza economica.

Tra le misure proposte, oltre l'adeguamento delle tariffe e il maggior controllo del rispetto delle regole di viaggio, si prevede anche il miglioramento dell'attuale ferrovia per consentire un più efficace trasporto su rotaia, nel rispetto dei vincoli posti dalla tutela delle persone dall'inquinamento acustico e dalle vibrazioni che si propagano attraverso il suolo. Ovviamente ogni intervento infrastrutturale aggiuntivo avrà senso solo dopo aver attuato queste misure e averne verificato l'effettiva necessità. La sola riduzione del traffico deviato comporterebbe infatti una riduzione di traffico di autotreni e tir lungo l'asse del Brennero tra il 30 e il 35%.

Con costi/chilometro uguali i camion e tir diretti o provenienti da Germania, Belgio e Olanda da o per Milano e Torino andrebbero per la più breve via Svizzera (su treno visto che sono già entrate in funzione le linee ad alta capacità del Gottardo per Zurigo e del Lötschberg per Berna-Basilea) mentre i camion e tir per o da Germania, Polonia, Danimarca, Paesi Scandinavi da o per Venezia, Pordenone, Udine e Trieste andrebbero via Austria centro orientale grazie alla ferrovia dei Tauri Udine-Salisburgo già adeguata per trasporto mezzi pesanti.

Con il trasporto dei tir sui treni per le vie più brevi si avrebbe anche una elevata riduzione di emissione di biossido di carbonio con un effetto benefico contro il cambiamento climatico.

L'A22 rimarrebbe "libera" per il traffico "proprio" nord sud con una riduzione netta dell'inquinamento dell'aria e da rumore. I TIR locali potrebbero avere tariffe "agevolate" facilmente applicabili con appositi telepass dedicati (quindi senza subire danni economici, anzi con il vantaggio di trovare meno traffico e meno intasamenti).

Naturalmente vanno comunque previsti tutti gli altri sistemi per ridurre l'inquinamento quali motori più efficienti (in prospettiva non più diesel ma a GPL o metano abbinati a sistemi ibridi termico-elettrici o del tutto elettrici), riduzione della velocità a 100 km/ora, barriere laterali verdi,.....

Diventa evidente che solo dopo aver applicato queste misure tariffarie e di utilizzo delle ferrovie esistenti si potrà valutare l'effettiva necessità di una circonvallazione ferroviaria di Trento.

Ringrazio per l'attenzione,

dott. Marino Cofler, chimico

Sintesi intervento su rischio scomparsa sorgenti Acquaviva, Besenello 20 12 21

All'inizio degli anni '80 andavamo con la bici da corsa da Besenello a Riva del Garda e poi lungo la strada del Ponale fino in val di Ledro. Circa a metà della salita del Ponale c'era la sorgente dello Sperone che riforniva anche l'acquedotto di Riva.

Adesso la sorgente non c'è più.

Infatti con la costruzione del tunnel per la Val di Ledro alla fine degli anni '80, si è definitivamente compromessa la falda e la sorgente si è seccata.

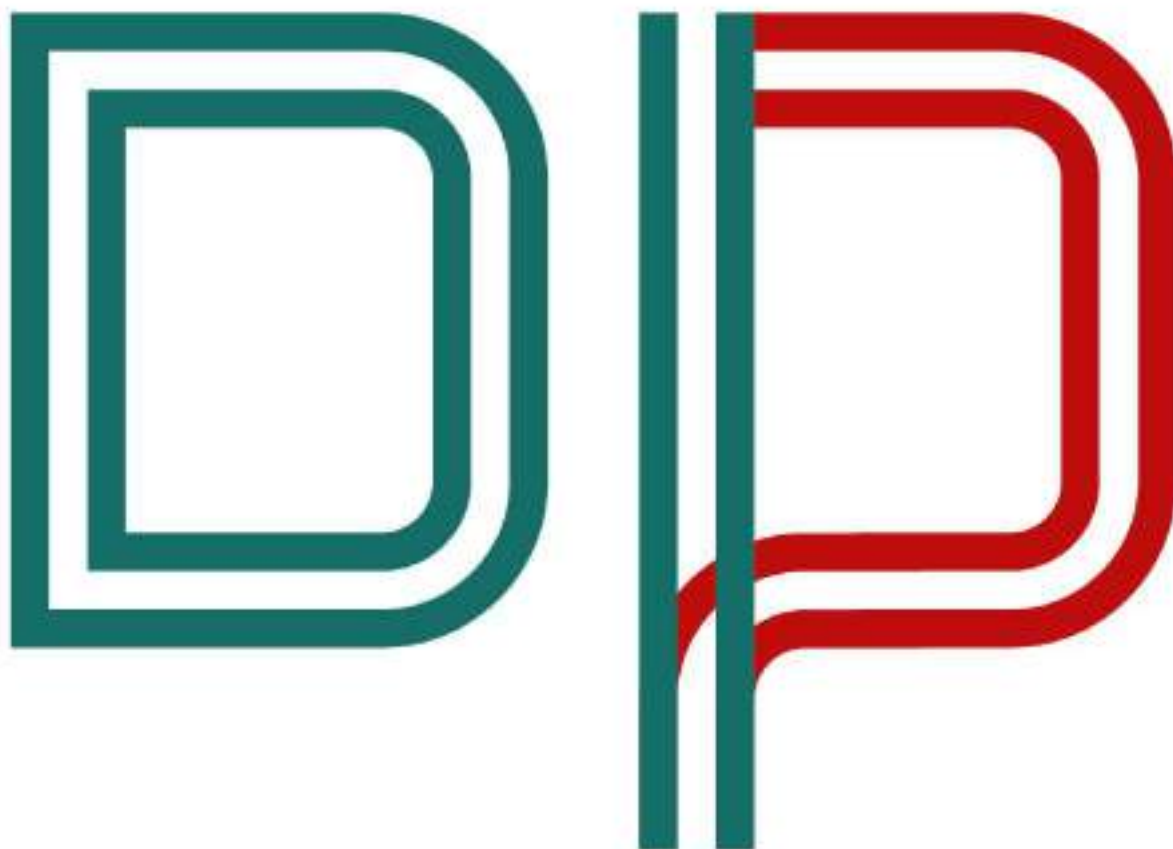
La distanza tra la fonte dello Sperone e il tunnel è di 1 chilometro e si tratta circa della distanza che ci sarebbe tra sorgenti dell'Acquaviva di Besenello e l'imbocco sud del tunnel della circonvallazione ferroviaria di Trento.

Dalle sorgenti dell'Acquaviva giunge la maggior parte dell'acqua per l'acquedotto di Besenello e c'è portata sufficiente per dare un buon apporto anche all'acquedotto di Trento

Il rischio di perderle non ci fa stare tranquilli!

Ringrazio per l'attenzione,

dott. Marino Cofler, chimico



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Goffredo Cofler
Cittadino di Besenello

14 gennaio 2022

Besenello, 14 gennaio 2022

Ho appreso che la p.f. 1982/2 C.C. Besenello di mia proprietà e da me coltivata è stata individuata come area di occupazione temporanea nell'ambito del progetto del tunnel ferroviario di Trento.

Faccio presente che le confinanti p.f. 1986/1 – 1986/2 – 1996/3 C.C. di Besenello, non individuata come area di occupazione temporanea, sono non di mia proprietà ma da me coltivate, in un unico impianto viticolo senza soluzione di continuità.

Nel progetto attuale quindi la p.f. 1982/2 dovrebbe essere estirpata con relativo indennizzo, ma ne patirebbero le conseguenze anche le p.f. 1986/1 – 1986/2 – 1996/3 le quali si troverebbero senza sostegni e si renderebbe di conseguenza necessaria una onerosa opera di messa a dimora di sostegni temporanei (a titolo esemplificativo e non esaustivo: installazione di testate di sostegno, taglio con interruzione dei tiranti latitudinali e collegamento alle stesse, ecc...).

Al termine dell'occupazione della p.f. 1982/2 tali sostegni temporanei dovrebbero poi essere rimossi e le strutture portanti nuovamente collegate al nuovo impianto della p.f. 1982/2.

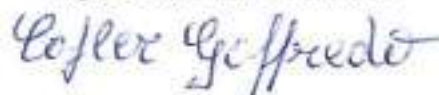
Per quanto sopra premesso e per quanto evidenziato anche da altri cittadini e portatori di interesse chiedo cortesemente di:

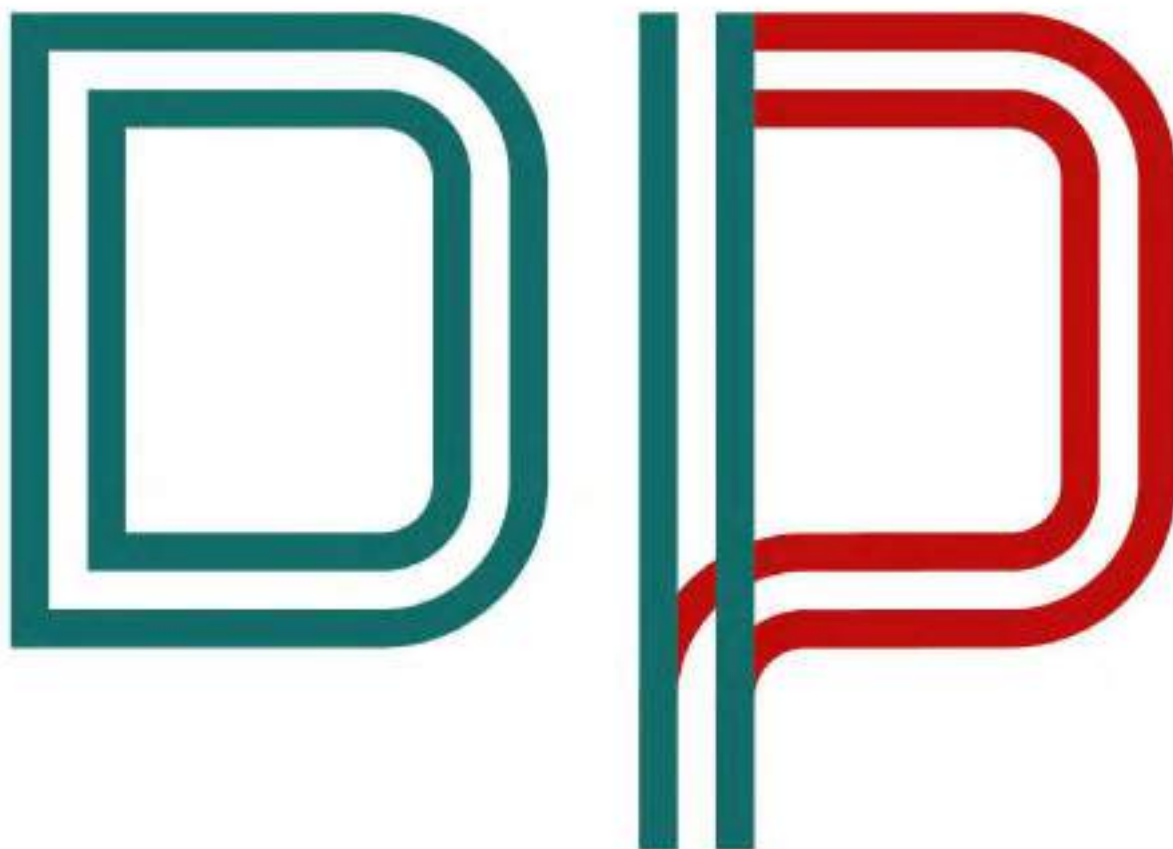
1. prioritariamente porre in essere ogni sforzo per trovare delle aree alternative di occupazione temporanea, salvaguardando il territorio agricolo;
2. in seconda istanza non comprendere la p.f. 1982/2 C.C. Besenello nell'area di occupazione temporanea;
3. in ultima e residuale istanza, se non possibile soddisfare le due precedenti richieste, comunicare ufficialmente l'occupazione temporanea entro il termine dell'annata agraria precedente all'occupazione stessa, data convenzionalmente individuata nel giorno 11 novembre.

Fiducioso in un positivo accoglimento di quanto espresso, l'occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.

Cofler Goffredo

Agricoltore di Besenello





Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Cittadini di Besenello

16 gennaio 2022

Ondertoller Enrico

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certo che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Enrico Ondertoller 

Besenello, 12 gennaio 2022

Adami Carmen

Struffi Ivan

Struffi Nicola

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietari di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formuliamo le seguenti osservazioni in qualità di proprietari di una particella fondiaria sita nel territorio di **Besenello** e interessata da un'ipotesi di occupazione temporanea. Si tratta di circa 1.356 metri quadrati dei 9 ettari previsti come deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendiamo dalla relazione generale che l'area è qualificata come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Facciamo presente che l'area **è stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella nostra azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Citiamo, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiediamo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invitiamo a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

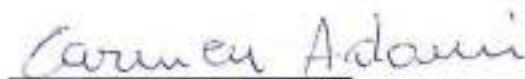
E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

Sappiamo che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. Sappiamo dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiediamo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La nostra preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i nostri fondi.

Certi che le nostre osservazioni possano essere accolte, porgiamo cordiali saluti.

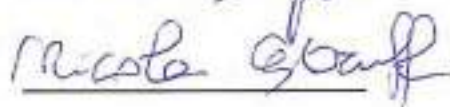
Carmen Adami



Ivan Struffi



Nicola Struffi



Besenello, 12 gennaio 2022

Battisti Sandro

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

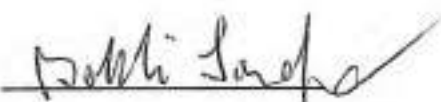
Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidelussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Battisti Sandro 

Besenello, 13 gennaio 2022

Penner Giovanni

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

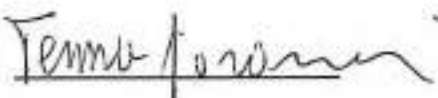
Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Penner Giovanni 

Besenello, 12 gennaio 2022

Piffer Franco

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Piffer Franco



Besenello, 12 gennaio 2022

Cofler Goffredo

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischel – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

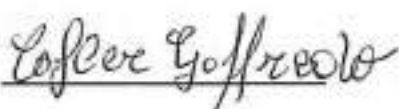
Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola.

Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Cofler Goffredo 

Besenello, 13 gennaio 2022

Goller Franco

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischel – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Goller Franco



Besenello, 13 gennaio 2022

Piffer Gianfranco

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certo che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Gianfranco Piffer 

Besenello, 12 gennaio 2022

Feller Alma

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietaria di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietaria di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certa che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Alma Feller 

Besenello, 12 gennaio 2022

Buccella Mario

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Grande preoccupazione deriva dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

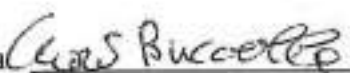
Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i fondi di altri proprietari vicini interessati dai lavori per il Depuratore Trento Tre e prima ancora per la posa dei tubi per l'acquedotto di Acquaviva.

Certo che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Mario Buccella 

Besenello, 14 gennaio 2022

Battisti Lina

Battisti Denis

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietari di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formuliamo le seguenti osservazioni in qualità di proprietari di una particella fondiaria sita nel territorio di **Besenello** e interessata da un'ipotesi di occupazione temporanea. Si tratta di circa 1.356 metri quadrati dei 9 ettari previsti come deposito terre in zona Ischei - Acquaviva. Apprendiamo dalla relazione generale che l'area è qualificata come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Facciamo presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella nostra azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Citiamo, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiediamo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invitiamo a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica

trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo "*Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils*", conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

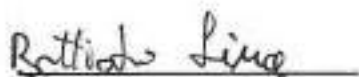
E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

Sappiamo che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. Sappiamo dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

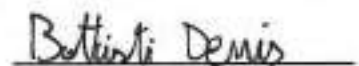
Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiediamo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La nostra preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i nostri fondi.

Certi che le nostre osservazioni possano essere accolte, porgiamo cordiali saluti.

Lina Battisti



Denis Battisti



Besenello, 12 gennaio 2022

Piffer Renato

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiari site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Grande preoccupazione deriva dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i fondi di altri proprietari vicini interessati dai lavori per il Depuratore Trento Tre e prima ancora per la posa dei tubi per l'acquedotto di Acquaviva.

Certo che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Renato Piffer 

Besenello, 14 gennaio 2022

Mazzarol Maria Teresa

Pompermaier Carlo

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietari di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formuliamo le seguenti osservazioni in qualità di proprietari di una particella fondiaria sita nel territorio di **Besenello** e interessata da un'ipotesi di occupazione temporanea. Si tratta di circa 1.356 metri quadrati dei 9 ettari previsti come deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendiamo dalla relazione generale che l'area è qualificata come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Facciamo presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella nostra azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Citiamo, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

**...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni...".*

Per le motivazioni sopra esposte chiediamo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invitiamo a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica

trasformandola in sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

Sappiamo che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. Sappiamo dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

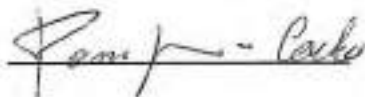
Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiediamo espressamente di **prevedere delle consistenti fideiussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La nostra preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i nostri fondi.

Certi che le nostre osservazioni possano essere accolte, porgiamo cordiali saluti.

Maria Teresa Mazzarol



Carlo Pompermaier



Besenello, 12 gennaio 2022

Piffer Pierino

Oggetto: Osservazioni progetto Circonvallazione ferroviaria di Trento da parte di proprietario di fondi destinati a deposito temporaneo di terre.

Formulo le seguenti osservazioni in qualità di proprietario di alcune particelle fondiarie site nel territorio di **Besenello** e interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea per deposito terre in zona Ischei – Acquaviva. Apprendo dalla relazione generale che le aree sono qualificate come **deposito dei volumi di scavo** in caso di **indisponibilità di altre aree**.

Faccio presente che l'area è **stata oggetto di lavori** per la costruzione del Depuratore Trento Tre e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni. Nella mia azienda agricola, di conseguenza, abbiamo dovuto effettuare importanti opere per il reimpianto dei frutteti **meno di 2 anni fa** (dopo un'occupazione di circa 4 anni). Tali nuovi impianti si ritroverebbero occupati nuovamente causando un'ulteriore perdita di reddito, ma soprattutto un depauperamento ulteriore delle superfici coltivate.

Grande preoccupazione deriva anche dai pericoli rappresentati dalla possibilità di rottura delle tubazioni sottostanti, qualora camion, ruspe o mezzi pesanti dovessero transitare sopra le stesse.

Cito, condividendole appieno, le osservazioni presentate da Coldiretti del Trentino in sede di dibattito pubblico:

"...Un primo aspetto riguarda la gestione di cantieri ove verranno depositati materiali di scavo a Trento nord, ma soprattutto a Trento sud. Un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo. E' necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse. Solo in questo modo si potrà impattare in modo molto più ridotto sulle aree di Mattarello, Aldeno e Besenello, al fine di ridurre l'occupazione di aree agricole di grande pregio, sia frutticole che viticole, ma anche sulle aree di Trento nord. È importante osservare che la dimensione media dell'impresa agricola nella nostra provincia è di circa due ettari ed un'occupazione temporanea per lunghi anni di una parte significativa dell'azienda può causare l'impossibilità di gestirla in modo redditizio. La restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: • l'asportazione del terreno superficiale compattato, • una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e favorevole • infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni..."

Per le motivazioni sopra esposte chiedo di considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni.

Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola in

sostanze organiche che possono rimanere nel suolo, terreno fertile, per centinaia o migliaia di anni, alimentando i microorganismi del terreno.

Il suolo agricolo e forestale, agisce così come "pozzo di assorbimento", e con adeguate pratiche agronomiche, permette ai terreni di assorbire oltre un miliardo di tonnellate di carbonio l'anno a livello mondiale (aggiuntive a quelle già immagazzinate).

Il **suolo** è quindi una **risorsa straordinaria e non rinnovabile** (per generare 2,5 centimetri di suolo ci vogliono 500 anni nelle zone temperate). È un bene comune che ci nutre, ci sostiene, ci fa respirare.

Se viene calpestato e asportato perde le sue proprietà ed è distrutto per sempre (o almeno per centinaia di anni).

Uno studio pubblicato a novembre 2017 nella rivista Nature evidenzia come, a seconda delle pratiche di gestione agricola, i terreni possano rappresentare al contempo fonti o depositi di carbonio. La ricerca dal titolo *"Global sequestration potential of increased organic carbon in cropland soils"*, conferma la centralità dell'agricoltura nella lotta al cambiamento climatico e l'importanza della salute del suolo nel percorso di mitigazione per contenere l'aumento delle temperature globali entro i 2°C.

E ancora, la necessità di tutela del suolo è confermata dalla normativa provinciale vigente, tra tutti gli atti normativi che si potrebbe citare, basti la L.P. 15 del 4 agosto 2015 – "Legge provinciale per il governo del territorio".

So che nei territori limitrofi ai luoghi che saranno oggetto di scavo, si trovano terreni già antropizzati e in molti casi attualmente inutilizzati; citiamo solo alcuni esempi: le aree a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo; le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata a ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure ancora l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud. So dunque che **esistono alternative vicine** che risparmierebbero suolo agricolo.

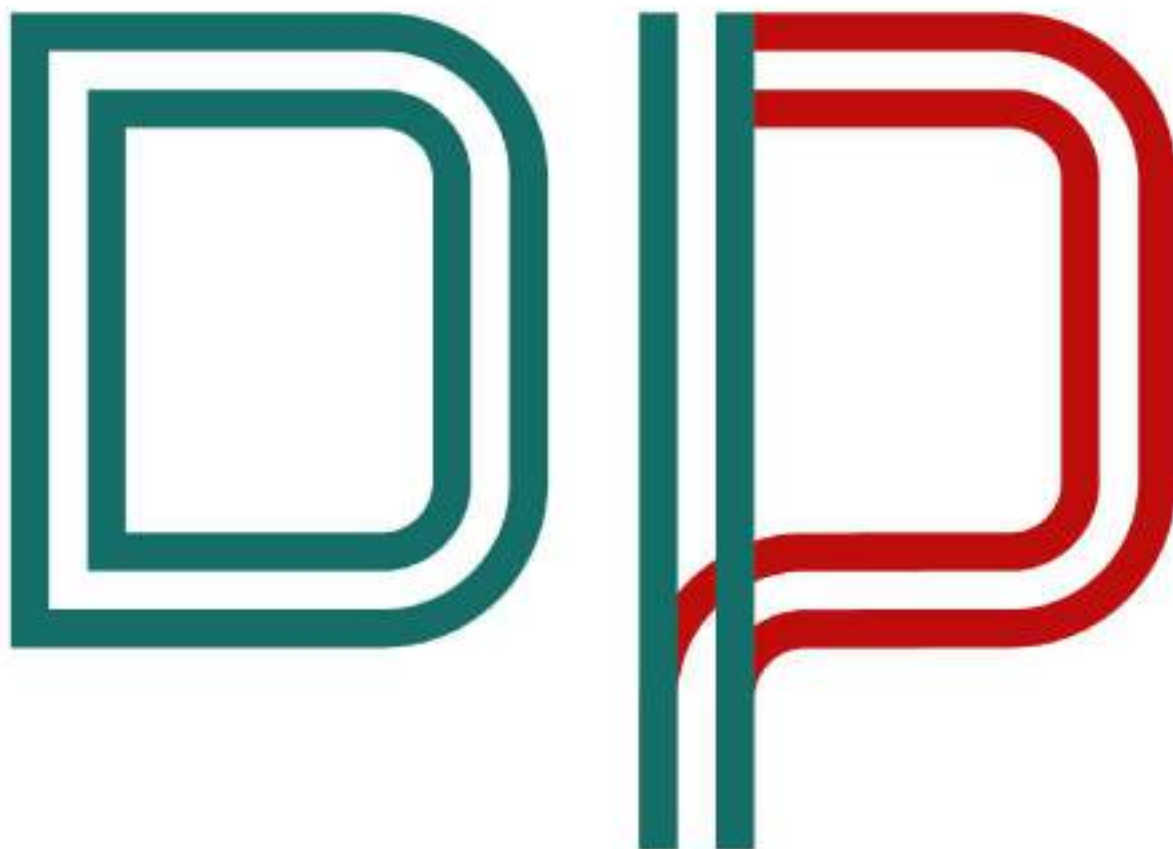
Se, nonostante gli argomenti sopra esposti, si volesse procedere a occupazione temporanea dei terreni coltivati, chiedo espressamente di **prevedere delle consistenti fidejussioni** per le ditte appaltatrici in modo da **garantire al termine dei lavori** la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola. La mia preoccupazione è dovuta anche a recenti esempi di ripristino dei terreni interessati dagli interventi di posa delle tubazioni avvenuto in modo inadeguato per i miei fondi.

Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Piffer Pierino



Besenello, 14 gennaio 2022



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Alessandro Zanasi

17 gennaio 2022

Sarebbero molte le cose da scrivere a mio vedere in merito a questo progetto, ma cercherò di non dilungarmi perché vista la preoccupazione che riscontro negli abitanti della circoscrizione Argentario immagino siano molti a scrivere.

Avrei voluto strutturare meglio questo mio contributo, ma è un continuo inseguire notizie ed informazioni e la preoccupazione è tanta ed influisce sicuramente sulla capacità di mettere nero su bianco in maniera ordinata i pensieri in merito a un tema così delicato.

Premesso che sono fermamente convinto sia necessario spostare il traffico da gomma a rotaia, credo si possa e debba agire in maniera diversa.

Dibattito pubblico

E' stato gestito male sin dall'inizio. Il comune non ha voluto incontrare veramente la popolazione, almeno questa è l'impressione. Prima del dibattito era necessario convocare la popolazione, coinvolgere le circoscrizioni (con le quali ancora non è stato fatto alcun passaggio da quel che mi risulta). Gli unici incontri tenutisi prima dell'ufficiale dibattito pubblico sono stati un continuo utilizzo di verbi al futuro: vedremo....controlleremo...chiederemo....pretenderemo. L'unica affermazione certa: si farà il dibattito pubblico ma non è in discussione il progetto, valuteremo eventualmente alcune migliorie ma il progetto non si discute. Quindi, in sostanza, il dibattito alla fine a cosa serve? Considerato che ogni osservazione viene respinta al mittente. Troppo mistero prima, troppa poca chiarezza e questo ahimè soffia sul fuoco della protesta del NO, quella che non porta a nulla, quella che è solo uno scontro. Il dibattito doveva essere uno strumento meraviglioso di democrazia, non deve diventare il mezzo con cui cercare il consenso.

Evito di commentare incontri del tipo di quello che si è tenuto a Gardolo con la popolazione: va bene e capisco che i mezzi tecnici non fossero adeguati, però non si può incentrare un 30 minuti di discorso con la popolazione su trincee, conci, altezze e spessore dei muri quando si sa benissimo quali sono le preoccupazioni che desta il progetto. Bisogna rassicurare la gente, non farli andare via delusi e con le idee ancora più confuse.

Progetto

Da un lato la bellissima suggestione del metaprogetto (sul quale per altro ci sono immagini sfuocate e nulla di definito), per il quale occorre trovare chi mette i soldi e che poi di conseguenza vorrà plagiare il progetto a suo piacimento dato che paga. Dall'altro un progetto che in quasi venti anni nessun ha avuto probabilmente il coraggio di rendere pubblico e che salta fuori all'improvviso stravolto (perché in passato si era sempre parlato di progetti diversi) e anzi a 2 giorni dalla fine del dibattito cambia di nuovo aspetto e appaiono di colpo i "cameroni" sotto San Donà. Mi chiedo se sia un modo serio di affrontare il progetto di una circonvallazione (che non circonvalla proprio niente) che deve chiudere la cesura (e non la chiude per niente anzi crea ancora più una spaccatura nella città).

Mi lascia perplesso sentire che il progetto fa tremare i polsi al sindaco....si figuri allora come possiamo reagire noi cittadini di fronte a tutto ciò.

Tornando all'aspetto tecnico, non sono un tecnico ma balzano all'occhio evidenti perplessità: le sorgenti sotto Marzola e Calisio, la paleofaglia, il terreno agricolo che si consumerà per la massicciata a sud di Mattarello, la Sloi, le acque della parte nord della città, le vibrazioni, il rumore, il traffico dei camion, i cantieri.... Se effettivamente non sono dei problemi andava dimostrato in fase di dibattito. Non possono bastare, ad esempio, le assicurazioni secondo cui i camion che trasportano lo smarino non avranno ripercussioni sul traffico già congestionato di una città in cui sono 2 le arterie principali di traffico e tutte due sull'asse nord/sud mentre come già segnalato a febbraio 2021 all'assessor Facchin in un incontro a quattrocchi sull'asse est/ovest c'è un solo punto di accesso o ancora... non c'è mobilità sostenibile di alcun

tipo (per inciso aspettiamo ancora delle risposte da quel famoso incontro). Tornando al progetto nessuno è stato in grado in fase di dibattito di fugare i dubbi ed i timori della popolazione. E su questo ci si deve interrogare a fondo. Non parlo di quella parte di popolazione convinta che non serve a nulla tutto ciò, ma parli di chi capisce l'importanza di trasferire il traffico da gomma a rotaia ma vede troppe criticità in tutto questo.

Come possono essere sereni gli abitanti di Roncafort e di S.Martino se a Milano per una linea di metrò tremano le case mentre noi parliamo di 200 e dispari treni merci ben più pesanti. Non basta alla gente un "monitoreremo la situazione....abbiamo fatto simulazioni" per dormire sereni. Non basta. Se abitassi lì spererei di essere uno di quelli che deve lasciare il proprio alloggio: lascio lì gli affetti e i ricordi, ma lascio lì anche rumori e vibrazioni.

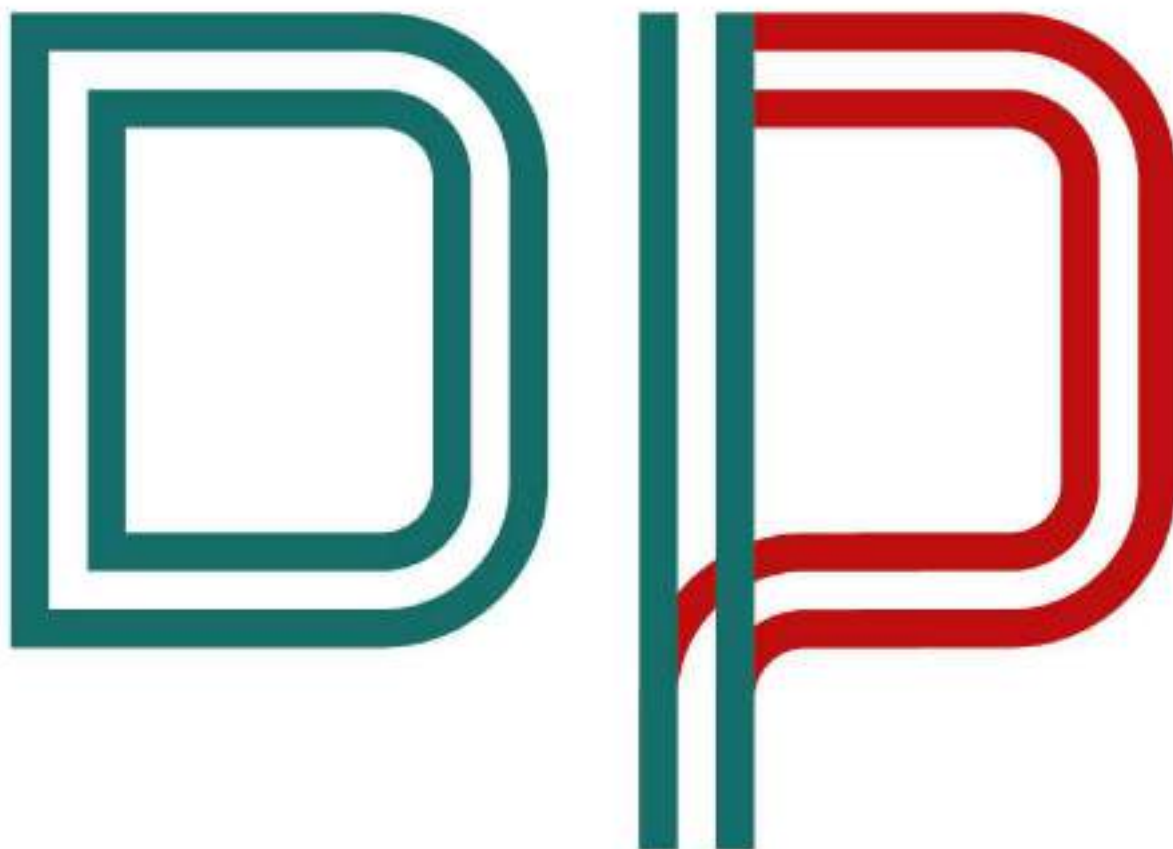
Non entro nel confronto con altre soluzioni proposte, ma ci si aspetta quando si fa un progetto del genere che si valutino seriamente le varie proposte. Non mi si venga a dire che è stato fatto, perché tra i vari progetti iniziali che sono stati scartati ne è stato scelto uno che è però diverso da quelli analizzati in prima battuta. Non è un confronto alla pari.

Per concludere, non si può solo sperare avere i soldi del PNRR: se l'Europa vuole il tunnel del Brennero e vuole che venga completato il corridoio dalla Scandinavia al Mediterraneo i soldi li può trovare in altri modi sicuramente. Non si può imbastire un progetto (fosse anche il progetto migliore al mondo) in fretta e furia per prendere dei soldi perché come dicono in molti "altrimenti non si fa più nulla".

I soldi del PNRR secondo me, ma da come sento non sono l'unico a pensarla così, si potevano spendere in modi migliori per problemi più contingenti: una linea del tram, la bonifica della Sloi, l'inceneritore....

Grazie.

Alessandro Zanasi - Cognola



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Elio Bonfanti

17 gennaio 2022



Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE)
della
Circonvallazione ferroviaria di Trento

NOTE A MARGINE

Premessa

Lo scopo di queste note è quello di una analisi critica del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della circonvallazione ferroviaria di Trento redatto da Italferr per conto di RFI.

In data 11 ottobre 2021 RFI ha inviato il Progetto in oggetto sia alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico che alla Sovrintendenza Nazionale per i Lavori Pubblici allo scopo di arrivare, sulla base delle procedure e della legislazione vigente, all'approvazione, da parte della Conferenza dei Servizi, del progetto in parola.

In data 27 ottobre 2021 Elio Bonfanti, a nome e per conto del gruppo “11 domande al Sindaco di Trento sulla circonvallazione ferroviaria”, ha scritto alla Presidente della Commissione per il dibattito pubblico (allegato 1) per chiedere chiarimenti sia circa i tempi di nomina del Coordinatore del Dibattito Pubblico che per avere notizie circa la pubblicazione del PFTE.

In data 29 ottobre, la dott.ssa Cittadino, Presidente della Commissione rispondeva alla email del sign. Bonfanti (allegato 2) chiarendo che la commissione Nazionale per il dibattito pubblico avrebbe avuto tempo fino al 29 novembre per la nomina del Coordinatore, mentre ricordava che **circa la pubblicazione del Progetto di Fattibilità tecnica ed Economica la Commissione medesima aveva sollecitato RFI a “renderlo pubblico”**.

Nel pomeriggio del 29 ottobre 2021 RFI, finalmente, liberalizzava l'accesso al link di progetto, consentendo a tutti i portatori di interesse di visionarlo.

Nella nuova comunicazione (allegato 3), inviata al Bonfanti dalla Commissione per il Dibattito Pubblico la mattina seguente, dopo averlo notiziato circa la possibilità di accedere al Progetto, **a giustificazione del comportamento di RFI la Cpdp parlava espressamente di “problemi tecnici”. Una giustificazione questa che suona come implicita critica verso il comportamento di RFI ma anche e soprattutto nei confronti di quelle istituzioni pubbliche (Comune di Trento e Provincia Autonoma di Trento) che del progetto erano a conoscenza (nei termini attuali almeno dal luglio 2021) ma di fatto hanno negato l'accesso allo stesso da parte dei propri cittadini.**

La procedura in vigore prevede ora, dal punto di vista del dibattito pubblico, che dopo la avvenuta nomina del Coordinatore dello stesso (che dovrà avvenire entro il 28 novembre 2021) questi abbia a sua disposizione 15 giorni per varare il “progetto di dibattito pubblico” che dovrà durare 30 giorni e prevederà appositi incontri territoriali ed altro. Alla fine di questi incontri e dibattiti il Coordinatore predisporrà un verbale che sarà trasmesso alla Conferenza dei servizi e costituirà oggetto di valutazione per la approvazione del Progetto.

La legislazione vigente (il decreto semplificazioni, DL 77/2021) prevede poi un iter parallelo per le autorizzazioni tecniche ed in particolare prevede che il Progetto sia inviato alla Commissione Nazionale per la Valutazione di Impatto ambientale (composta da 40 membri nominati dal Ministro della Transizione Ecologica) che avrà tempo 30 giorni per esprimersi sul progetto, così come saranno a disposizione dei cittadini 30 giorni per la formulazione di eventuali osservazioni al progetto medesimo. Questo iter tecnico sarebbe dovuto essere più veloce rispetto a quello relativo al

dibattito pubblico ma la difficoltà nella formazione della Commissione in parola ne sta ritardando i tempi. Pare infatti che non siano pochi i progettisti che richiasti di far parte di detta Commissione rifiutino l'incarico, visti i tempi previsti per i pareri, assolutamente incongrui con lo svolgimento di un reale controllo sulla progettazione ed il rispetto delle norme sia urbanistiche, che ambientali.

Sulla base di queste notizie pare di poter dire che verosimilmente il progetto sarà esaminato dalla Conferenza dei Servizi entro il mese di febbraio 2022.

Giova al riguardo ricordare che della Conferenza di Servizi non fa parte il Comune di Trento, mentre la Provincia Autonoma partecipa ai lavori in qualità di ente territoriale competente. In altre parole il PFTE potrà essere approvato anche se il Comune o la Provincia fossero contrari all'opera, non essendo prevista nella legislazione di riferimento nessuna norma speciale per gli enti locali, neppure per le Province e le Regioni ad autonomia speciale.

E' bene ricordare infine che la decisione della Conferenza dei servizi costituisce variante della pianificazione territoriale in vigore e che gli enti dovranno adeguare la loro pianificazione alla prima occasione utile.

Un ultima considerazione merita il periodo scelto per il dibattito pubblico. Come abbiamo detto il Coordinatore sarà nominato il 28 novembre 2021. I quindici giorni a sua disposizione per la formulazione del progetto di dibattito scadranno dunque il 13 dicembre. Da quel momento per la realizzazione del dibattito pubblico ci saranno trenta giorni di tempo: dal 13 dicembre al 12 gennaio. In altre parole il dibattito pubblico si svolgerà nel pieno delle festività di Natale, Capodanno e la Befana, come non pensare che per RFI si tratti di poco più di un noioso adempimento burocratico?

1. Alcune osservazioni generali

Chi legge per intero le relazioni tecniche e la cartografica del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della circonvallazione ferroviaria di Trento, predisposti da Italfer per conto di RFI e nonostante lo stesso sia passato attraverso la “verifica di fattibilità di primo livello” non può non rimanere impressionato dal carattere “spannometrico” con cui è presentata la documentazione.

Alcuni esempi valgano per tutti:

- a. **Non è chiaro quanto è lunga l'opera.** Nella documentazione (in particolare nelle relazioni accompagnatorie) la circonvallazione passa dai 12,5 km, ai 13, ai 13,2 fino ai 14 km.
- b. **un intero documento** (incluso nella cartella Analisi costi e benefici e titolato Appendice metodologica datato agosto 2021) -si tratta di uno studio metodologico di traffico di 84 pagine- **è scritto interamente in lingua inglese e non è stato tradotto.**
- c. **un altro documento** (anche questo uno studio di traffico) **riporta ogni 10 righe la seguente dizione: “Errore. L'origine di riferimento non è stata trovata”, inficiando in questo modo l'insieme dei contenuti del documento stesso.**
- d. **le descrizioni del tracciato sono (segnatamente nelle aree inquinate di Trento nord) in parziale contrasto fra loro** e di fatto rendono quantomeno difficoltosa una reale quantificazione sia dei terreni inquinati che verranno asportati che dei reali movimenti terra che in quelle aree saranno effettuati.

Inserire forse un riferimento agli errori toponomastici nel dossier di progetto emersi durante il dibattito pubblico?

e. **la descrizione delle alternative all'opera omette di prendere in considerazione la “opzione zero”, mentre il rispetto del principio europeo della “non finanziabilità delle opere che arrecano un significativo danno ambientale” risulta scarsamente documentato.** Gli stessi studi di traffico si basano su affermazioni non documentate (a cominciare dalla presunta “saturazione” della linea ferroviaria esistente nonostante la capacità della linea relativamente al traffico merci sia di 30 milioni tonnellate anno mentre il suo attuale utilizzo non raggiunge i 14 milioni di tonnellate) e **non esiste uno studio circa il “traffico deviato” fenomeno messo in evidenza anche dall' Euregio del Tirolo**, e che è prodotto dalle politiche tariffarie della A22; autostrada che, in conseguenza dei bassi pedaggi e delle sovvenzioni statali al carburante degli autotrasportatori, richiama su di sé traffico merci dal nord-ovest, che dovrebbe utilizzare valichi alpini diversi dal Brennero per raggiungere la Germania ed i Nord Europa. Attualmente il Brennero costituisce il principale vettore del traffico merci italiano verso l' Europa (circa il 40%).

f. **il documento di sostenibilità ambientale anziché prendere in esame l'opera oggetto del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica espressamente si riferisce ad un “global project”** che comprende oltre a Tunnel del Brennero anche altri 3 lotti – circonvallazione di Bolzano, lotto Bronzolo-Trento e circonvallazione di Rovereto- che non risultano né progettati, né finanziati. Inoltre sempre il documento di sostenibilità fa perno sul cosiddetto **“progetto integrato” di cui al protocollo RFI, Provincia di Trento e Comune del 2018: anch'esso oggi nulla più che uno studio che le Ferrovie considerano propedeutico “alla riqualificazione urbana di Trento”**.

Il cosiddetto Progetto Integrato, ovvero gli studi connessi al protocollo 2018 fra RFI, PAT e Comune di Trento, non fanno neppure parte della documentazione inclusa fra quella fornita a corredo del PFTE, a dimostrazione di quanto RFI consideri tale documentazione irrilevante ed inconferente rispetto al PFTE stesso, che riguarda, “la sola circonvallazione ferroviaria di Trento” (citazione letterale dal PFTE).

In generale non si tratta solo di semplici refusi (peraltro, almeno in questa quantità, intollerabili se riferiti ad un opera che costa circa un miliardo di euro!), ma si ha proprio l'impressione che nessuno si sia preso la briga di “armonizzare le relazioni” e di rettificare le incongruenze, quasi che il pressapochismo possa consentire una maggiore possibilità di gestire i problemi e le numerose criticità connesse a questo progetto ed evidenziate in alcuni incontri pubblici promossi dai cittadini.

2. Ambiente. Relazione Generale

(contenuta nella cartella Ambiente) La relazione in parola risulta redatta nel luglio 2021 e rivista su richiesta di RFI nel settembre 2021

Pur non essendo questa la relazione posta alla testa del Progetto, pare utile ai fini del nostro lavoro fare riferimento alla descrizione dell'opera da realizzare che è contenuta a pagina 9 di detta “Relazione Generale. Ambiente”.

Pag. 9: “ In zona scalo Filzi è prevista la realizzazione di una galleria artificiale in continuità con quella naturale seguita da una trincea profonda per uno sviluppo di circa 500 metri, con larghezza pari a 33 metri.

La trincea profonda è dimensionata per ospitare la stazione provvisoria di Trento, composta da 2 binari di corsa..[...]. “In approccio al cavalcavia Martiri di Nassyria (anche qui la dizione è quantomeno approssimativa..ndr) verrà realizzata una galleria artificiale di 202 metri. La coppia dei binari AC resta in profondità (circa 10 metri fino a quando non è completato lo scavalco della linea della Trento Malè, per poi iniziare a risalire, con pendenze pari al '12 per mille', inserendosi infine nella sede della attuale linea storica in prossimità del cavalcavia della SS 12 dove termina il progetto”.

L'importanza di questa descrizione sta nel fatto che questa è una delle poche che ci consente di capire le varie sezioni dei lavori, ovvero di verificare se la circonvallazione sarà rispettivamente in trincea fra muri, in galleria artificiale, in galleria naturale o in affiancamento della linea ferroviaria esistente.

La cosa ha evidente importanza soprattutto per quel che riguarda i siti inquinati di Trento Nord (le aree ex Carbochimica e Sloi costituenti il “SIN” Sito inquinato di Interesse Nazionale), ma anche circa lo spostamento delle rogge (Fossa della Malvasia e Lavisotto) e loro nuova collocazione.

Le problematiche di attraversamento del SIN, come vedremo, sono affrontate anche in altre parti del PFTE, ma, **per intenti di minimizzazione**, non sempre la descrizione dei lavori che verranno effettuati è chiara e precisa.

3. Relazione descrittiva opere civili

redatta nel gennaio 2021 e revisionata su richiesta di RFI nel giugno 2021

La relazione chiarisce che:

- il progetto sviluppa “la sola circonvallazione ferroviaria di Trento”
- che l'opera si sviluppa per 13 km
- sarà composta da una “galleria naturale in doppia canna a singolo binario per uno sviluppo di circa 10,5 km

Copiamo, commentandolo, dal documento progettuale “Relazione tecnico - descrittiva delle opere civili”, il tracciato di progetto:

“Il tracciato della Circonvallazione di Trento ha origine in località Acquaviva, poco dopo il cavalcaferrovia della SS12, nel comune di Trento e si sviluppa in corrispondenza della sede attuale della ferrovia per circa 400 m per poi proseguire in galleria in corrispondenza della sua intersezione con Via Nazionale.

Appena le coperture lo consentono ha inizio la nuova galleria naturale Trento, che si sviluppa a doppia canna per circa 10500 m.

La galleria naturale a doppia canna GN01 termina al Km 11+320, dove ha inizio la galleria artificiale GA02 (200 m circa) (**siamo nel tratto dove la galleria esce dalla balza della Pietrastretta e, attraversando via Brennero entra nello scalo Filzi ndr**) in corrispondenza della quale è prevista la realizzazione di un setto al fine di mantenere la separazione fisica tra le sedi dei due binari fino al raggiungimento del tratto in trincea. La GA02 è attraversata in testa dal nuovo tratto del canale Malvasia, da via del

Brennero e dalla nuova sede del canale Lavisotto.

La TR03, che si sviluppa dal Km 11+520 al Km 12+058, ha una larghezza circa 32 m e una profondità di circa 10 m. La trincea profonda TR03, che nel progetto ospita il PES, è dimensionata per ospitare la stazione provvisoria di Trento prevista nel successivo Lotto funzionale B (lavori per l'interramento di Trento) **(lotto che non verrà mai realizzato visto che non esiste alcun finanziamento, ndr)**

Le opere strutturali della TR03 realizzate per il lotto funzionale A devono essere dimensionate e predisposte per la successiva chiusura della trincea, prevista nel lotto funzionale C **(ovvero la “stazione provvisoria” allo scalo Filzi non sarà nemmeno coperta – la trincea insomma rimarrà aperta – come si evince dal rendering in prima pagina del presente documento ndr)**.

Dal km 12+058 al Km 12+338, è prevista la realizzazione della GA03, che è la galleria artificiale che sottopassa il cavalcaferrovia di via Nassirya. In questo tratto, la quota dei binari si mantiene ad una profondità di circa 10 m dal piano campagna, fino a quando la linea sottopassa il cavalcaferrovia esistente; da qui **(siamo nel tratto che attraversa le aree inquinate di Trento nord, ndr)** procede in ascesa costante fino al Km 13+200 circa, dove diventa complanare con la linea storica e la Trento Malè.

La GA03 è necessaria a creare, in superficie, la sede del futuro doppio binario della linea Trento Malè. La coppia dei binari della nuova linea AC resta in profondità (circa - 10 m) in galleria artificiale fino a quando non è completato lo scavalco da parte della Trento Malè, per poi cominciare a salire con la pendenza pari al 12 ‰ in trincea **(siamo nelle aree inquinate, SIN della SLOI e della Carbochinica, a Trento Nord, ndr)** inserendosi infine sulla sede attuale della linea storica fino in prossimità del cavalcaferrovia della SS12, dove termina il progetto.

L'allaccio dei binari della circonvallazione con la linea storica a Nord avviene secondo lo schema individuato dal gruppo di lavoro nel 2018, ossia andando ad occupare il sedime dei binari esistenti, inserendosi, tra la variante della linea storica e quella della linea Trento Malè.

Il tratto in trincea, dal Km 12+300 al Km 13+700 circa, ospita i marciapiedi che faranno parte del PES da attrezzare a attivare nel lotto funzionale C, quando viene realizzata la soletta di copertura della TR03 **(si riconferma che la copertura della stazione provvisoria non è prevista, ndr)** che quindi diventa il prolungamento della galleria Trento fino al Km 12+340”.

Basta questa descrizione del progetto della circonvallazione per capire il grande scasso che questa opera farà alla città e contemporaneamente la sua inutilità (ai fini del passaggio da gomma a rotaia del traffico merci (fa risparmiare forse due minuti alle merci per raggiungere le loro destinazioni), ed infine anche la assenza da parte dei proponenti (RFI ma anche le amministrazioni di Provincia e Comune) di una visione di sviluppo economico che sappia davvero abbandonare le grandi opere energivore ed inquinanti, per scegliere la strada di un nuovo modello di sviluppo che salvaguardi il territorio, l'ambiente e la biodiversità.

4. Relazione di sostenibilità ambientale

(redatta nell' ottobre 2021)

Dalla relazione si evince che secondo i proponenti i benefici connessi alla realizzazione dell'opera saranno in termini di:

Sviluppo del comparto logistico attraverso l'”Incremento della capacità di trasporto merci, stimato in 60/90 treni al giorno che consentirà di gestire efficacemente il sostanziale incremento dei volumi di traffico ferroviario delle merci previsto lungo l'intero territorio”.

Interporto di Trento. Il documento copia lo scenario di traffico descritto nella proposta di revisione del PUP in discussione in Provincia, che riguarda il completamento della Autostrada della Valdadige (PIRUBI). Proposta già bocciata da tutti i Comuni dell'asta dell' Adige.

In particolare si prevede il passaggio dagli attuali 2 treni ROLA al giorno fino a 36 treni ROLA giornalieri. Si noti che in relazione non si corregge un evidente errore che quantifica gli attuali treni Rola in 21 anziché 2 (se non è pressapochismo interessato questo...)

Sempre a proposito di benefici (sic), previsione su cui ci soffermeremo anche in seguito, **si parla di un incremento dell'uso dell' Interporto Doganale di Roncaforte pari a 630 mila tir anno (ulteriori 2000 TIR al giorno per 300 giorni lavorativi anno: ben quattro TIR al minuto nelle normale ore di funzionamento della Autostrada del Brennero).**

Benefici in fase di costruzione (dell'opera) prodotti dalla gestione del materiale di scavo (più di 2.100.000 metri cubi) in un ottica di “**economia circolare**”(?).

Solo il 3% del materiale scavato (70.000 metri cubi) sarà utilizzato per la realizzazione dell'opera. A questo si aggiunga che la stessa quantificazione del materiale di scavo è discutibile. Dando per buona la quantità indicata da RFI, ovvero **2.180.000 metri cubi**. Il Progetto omette di dire che tale volume aumenterà sensibilmente quando depositato. Qualsiasi manuale al riguardo parla di **un volume superiore di almeno il 30% fra il materiale da banco ed il materiale scavato. In questo caso si tratta di un volume tutt'altro che trascurabile (circa 650.000 mc)** e, in dispregio alle norme vigenti che prevedono un apposito piano sulla destinazione e lo stoccaggio, **non è detto dove verrà collocato né è specificato il suo utilizzo.**

La quasi totalità di materiali di scavo saranno conferiti come materiale per la bonifica di cave o altro in un territorio che spazia dalla Valsugana a Valsugana sul Mincio (alla faccia dell'economia circolare, alle centinaia di camion giornalieri che trasporteranno il materiale si fanno fare centinaia di chilometri per portarlo nelle aree da bonificare o in discarica) e nel PFTE non esiste nessuno studio, né relazione che quantifichi l'inquinamento prodotto da una simile scelta (si tratta di almeno 500.000 viaggi di TIR nei 3 anni ed otto mesi previsti per lo scavo delle due canne della galleria dall'ex Scalo Filzi ad Acquaviva, a cui si devono aggiungere i TIR che forniranno il materiale per la realizzazione della galleria e dell'opera stessa, quantificati in altri 400 mila metri cubi di materiale aggiuntivo).

Benefici di riqualificazione urbana

(come in parte abbiamo già detto, l'intero capitolo fa riferimento a opere di cui non esiste alcun progetto presentato per la approvazione, prive di qualsiasi finanziamento e per le quali, infine, è evidente il disinteresse di RFI, che non ha voluto addirittura pagare il costo dello studio per il “progetto integrato” previsto nel Protocollo di Intesa del 2018). E' quindi assolutamente arbitrario e scorretto inserire fra i benefici della circonvallazione il fatto che attraverso l' interrimento della linea esistente si libererebbero 16 ettari di sedime ferroviario e si avrebbe un alleggerimento del 16,33 % delle aree usate per tale destinazione.

Così come la analisi dell' inquinamento” è rapportata alla entrata in funzione del “Global project”, che include sia il Tunnel del Brennero che la realizzazione di tutte le tratte di accesso, opere, nel caso del Tunnel, ancora in fase svolgimento e che termineranno (pare nel 2032/33) comunque dopo i tempi previsti per la circonvallazione ferroviaria di Trento (giugno 2026) o neppure progettate e finanziate, come nel caso della tratta Bronzolo Trento, della circonvallazione di Bolzano e della circonvallazione di Rovereto.

Pare invece quantomeno avventata, vista la mole di lavori, la grande quantità dello smarino (2.100.000 metri cubi) e dei materiali per la realizzazione dell' opera (circa 500.000 metri cubi), la affermazione contenuta in relazione che “le emissioni annuali di CO2 derivanti dal trasporto e dalle lavorazioni [...] sono trascurabili”.

Utilizzo di soluzioni tecnologiche di avanguardia

La relazione pone grande rilievo all'utilizzo di soluzioni tecnologiche avanzate per la realizzazione della circonvallazione e la mitigazione delle criticità.

In realtà si tratta di una mezza verità. La ricerca di soluzioni tecnologiche di avanguardia è stata effettuata per rendere compatibile l'opera con i disposti del Recovery Fund europeo (tradotto nel PNRR) che pone come termine perentorio per la fine dei lavori finanziati il “giugno 2026”.

Lo scavo della galleria di 10,5 km avverrà mediante l'uso di “4 TMB dual mode di tipo EPB” (anche denominate “talpe”) dotate anche di sistemi di avanzamento (capaci insomma di valutare in anticipo il tipo di materiale che sarà scavato). Una TMB di questo tipo è stata recentemente realizzata per RFI per la costruzione della AV/AC di Cefalù ed è lunga 146 metri comprensiva anche del buck-up, ovvero il seguito dei macchinari a supporto dello scavo. Il costo, lo ricaviamo da Internet, supera i 10 milioni di euro a talpa.

L'idea iniziale, praticamente fino a pochi giorni dopo l'inserimento della circonvallazione nel PNRR, era quella di procedere con lo scavo da sud utilizzando una sola talpa (erano previsti circa 10/12 anni di lavoro). La necessità, pena il rischio di perdere in parte o tutti i finanziamenti, di completare la realizzazione della circonvallazione entro il giugno 2026 ha prodotto un'accelerazione dell'opera che si sta rivelando foriera di gravi disagi e portatrice di grossi problemi per la città.

Tanto per cominciare né nello studio di sostenibilità, ma neppure nello studio sul rumore e sulle vibrazioni, è contenuta una valutazione convincente circa gli effetti del combinato scavo simultaneo di due talpe di questa dimensione e peso (pesano 1650 tonnellate l'una!). In Italia non esiste una sola opera, neppure il realizzando

tunnel del Brennero, in cui abbiano operato contemporaneamente quattro frese di questo tipo e con questo diametro (10 metri ciascuna).

Non si tratta evidentemente di un problema di poco conto. **Gli imbocchi nord e sud della circonvallazione ferroviaria prevedono una significativa quantità di immobili da demolire per far posto alla scatola in cemento armato nella quale verranno montate e da cui partirà lo scavo delle talpe. Dalla lettura delle cartografie emerge inoltre che immediatamente a ridosso del percorso di progetto vi sono altre numerose abitazioni ed immobili commerciali che renderebbero indispensabile uno studio specifico sull'effetto combinato del funzionamento di macchine di questa potenza. Pare invece che “il principio di precauzione” non sia fra quelli che ispirano il progetto in parola.**

La prima opera ad essere sacrificata dalla accelerazione dei tempi connessa **all'inserimento del by pass ferroviario nel PNRR è stata l'ipotizzata “stazione ferroviaria provvisoria allo scalo Filzi”** (spesa prevista nel “progetto integrato” prodotto dallo studio congiunto RFI, PAT e Comune di Trento, 50 milioni di euro) che **scompare** per essere inserita in un assolutamente fumoso ed ipotetico “lotto c dell'opera” e che verrà realizzato per favorire l'eventuale interramento, dal sottopasso di via Monte Baldo a largo Martiri di Nassyria, della linea ferroviaria esistente per il quale servirebbero almeno altri 700 milioni di euro).

Inoltre, sempre per rimanere alla stazione provvisoria dello scalo Filzi questa vedrà realizzati soltanto i marciapiedi fra i binari ed una pensilina mentre nessuna altra opera è prevista, neppure le scale di accesso, i servizi igienici, la biglietteria, le sale d'aspetto ecc.. L'opera poi sarà a “cielo aperto”, non sarà neppure costruita la soletta che copre l' alloggiamento dei binari! A risulturne è quindi un pericoloso squarcio largo 32 metri, profondo 10/12, lungo circa 500 metri, in pieno centro urbano cittadino, in zona urbanistica classificata “satura” e densamente popolata e trafficata.

La certezza che si evince dal progetto, suffragata anche dalle previsioni di traffico sulla circonvallazione ferroviaria, è che **ad opera conclusa, sul by pass ferroviario (sicuramente fino al 2040 come è scritto nel progetto) transiteranno una sessantina di treni merci al giorno** mentre la generalità del traffico passeggeri nazionale e regionale continuerà ad utilizzare la linea storica e l'attuale stazione di Piazza Dante, opportunamente ristrutturata proprio con finanziamento prevalentemente di RFI al Comune di Trento ed i cui lavori di ristrutturazione (in alcune parti in evidente contrasto con l'interramento della linea esistente!) devono concludersi prima delle olimpiadi invernali del 2024.

Infine va osservato che questa soluzione, palesemente inutile sul piano generale della realizzazione del Corridoio Europeo (per ben che vada permetterà di far risparmiare meno di 2 minuti di viaggio alle merci in transito!) rafforza la **“opzione zero”** rispetto al progetto in discussione visto che detta previsione di aumento del traffico sulla linea del Brennero (60 treni merci al giorno) risulta già contenuta nei benefici ventilati da RFI con la apertura del Tunnel del Brennero e di essa avevamo parlato nelle famose “11 domande al Sindaco di Trento”.

L'adozione di tecniche e materiali di avanguardia è poi la principale medicina utilizzata per minimizzare gli effetti sulla popolazione delle vibrazioni e del rumore prodotto dai lavori. Oltre al tipo di talpe per lo scavo grande ruolo è attribuito

alle barriere anti - rumore. Rispetto a queste vanno subito fatte due osservazioni, una di carattere paesaggistico e l'altra relativa allo studio contenuto nel PFTE sulla loro reale capacità mitigante. **Paesaggisticamente pensare di porre sia nel tratto a nord del centro storico che nel tratto sud (complessivamente più di tre km), sui due bordi dell'opera, barriere anti-rumore alte ben 7,5 metri (realizzate peraltro su un basamento di altri 3 metri), prefigura una barriera paesaggistica pesantissima ed in grado di mutare significativamente, ed in peggio, la qualità del paesaggio di quel tratto della valle dell'Adige.** L'opera poi, transitando anche attraverso terreni incolti, coltivati a prato... nei quali è presente fauna selvatica e volatili finirà per costituire una barriera significativa e **produrrà effetti di sicuro danno al patrimonio faunistico dell'asta dell' Adige.** Va detto poi, che dal punto di vista del patrimonio faunistico, la stessa scelta della costruzione, in trincea e trincea profonda, dei tratti esterni alla galleria naturale non potrà che produrre effetti negativi e significativa moria di animali.

A spiegare invece **i reali effetti delle barriere anti-rumore sulle vibrazioni ed il rumore** realizzato sia nella fase costruttiva che poi durante il funzionamento della circonvallazione ferroviaria, basti la figura (qui riprodotta) contenuta a pagina 110 del documento “21.10.22_Circonvallazione Trento_CSLLPP_revA”.

In altre parole la figura mostra che **la mitigazione è molto parzialmente ridotta dall'uso delle barriere**, mentre manca, lo ripetiamo, un'analisi sugli effetti dello scavo combinato, in centro abitato!, di due talpe TMB di questa potenza e dimensione. Studio questo che non può non essere contenuto dentro la relazione di sostenibilità **che nella richiesta di VIA Nazionale**, che costituisce uno degli elaborati progettuali fondamentali.

Negli elaborati poi manca anche una riflessione sullo scavo di una galleria a due canne. Dopo un iniziale valutazione idrogeologica, nella quale si era parlato di uno scavo che interessa 222 sorgenti, il **PFTE presentato parla (senza indicarle!) di interessamento di “sette sorgenti”, e per queste prevede un rischio “medio”.**

L'opera progettata prevede lo scavo nella montagna di due canne lunghe 10,5 km e con un diametro di 10 metri ciascuna. “Ogni **500** metri circa” le sue canne saranno collegate fra loro da una galleria di circa 6 metri di diametro, realizzata per garantire la sicurezza in caso di incendio o incidente sulla linea. Le due canne viaggeranno parallele alla distanza sempre di circa 40 metri.

Visto in sezione in alcuni tratti (segnatamente nel tratti in cui le due canne si collegano fra loro – ogni **500 metri circa-) il taglio della montagna sarà largo circa 60 metri.** Delle possibili conseguenze di una simile scelta in relazione neppure si parla, eppure la collina sotto cui transiterà la circonvallazione ferroviaria, in tutto il suo sviluppo, è densamente abitata e almeno nel tratto di Villazzano sulla carte geologiche risulta area con pressoché totale divieto di edificazione.

Nel PFTE, nell'evidente intento di minimizzare i reali pericoli, si parla di copertura media della galleria sotto la Marzola di 120 metri. Salvo la necessaria segnalazione, contenuta sia in Relazione che in cartografia, **si sorvola sul fatto che la distanza fra le due canne ed il Fiume Fersina, nei pressi del quale è la sorgente da cui ancora oggi Trento attinge gran parte dell'acqua del suo acquedotto, è di circa 45 metri** (cfr Relazione su Opere Sotterranee). Una distanza che data la caratteristica delle rocce

attraversate e la sostanzialmente esigua (per non dire inesistente) quantità di rilievi geologici effettuati (solo 3 su 10,5 km di galleria) potrebbe costituire un elemento di grandissima criticità non solo per l'avanzamento dei lavori ma anche per il possibile e rilevantissimo danno ambientale che si produrrebbe per la città interferendo su quella delicata situazione.

Da questo punto di vista **certo non tranquillizzano né le affermazioni contenute a pagina 94 della Relazione Istruttoria del Responsabile del Procedimento (nella zona di imbocco della galleria sia a sud che a Nord “la realizzazione della galleria potrebbe generare significative venute d'acqua lungo tutto il fronte di avanzamento dello scavo”), né sapere che per capire cosa accadrà nell'attraversamento delle cavità carsiche della collina est di Trento si dovrà attendere lo scavo (!) e l'unica nostra garanzia starebbe nel fatto che le talpe TMB dual mode sono attrezzate per eseguire indagini in avanzamento (?). A riguardo di questo poi si deve aggiungere che in relazione si parla anche di “rischio da basso a medio per venute d'acqua nelle zone di faglia e dei calcari grigi”.**

Pare davvero che la vicenda della “voragine IRIS”, che ha bloccato per diversi mesi i lavori della realizzazione del Tunnel del Brennero e che non era stata individuata negli studi geologici eseguiti, non abbia insegnato nulla e si continua ad operare con metodi assolutamente incongrui per la realizzazione di una galleria, meglio è dire due gallerie parallele, di questa dimensione.

Siamo in presenza anche qui di quel **“pressapochismo interessato” che pare contraddistinguere questo PFTE, oltreché del fatto che l'accelerazione connessa ai vincoli posti dalla inclusione nel PNRR ha praticamente sacrificato lo studio idrogeologico facendolo poggiare, come abbiamo detto, su soli tre carotaggi profondi e su di una generalità di studi pubblici relativi a quell'area. Studi dove a farla da padrone nella quantificazione dei rischi è il metodo probabilistico, utile per la realizzazione di cartografie e strumenti di governo del territorio ma assolutamente incongruo per la realizzazione di opere di questa dimensione e complessità in contesti urbanizzati e densamente abitati.**

Pare infine di poter dire che sia una caratteristica del modo di operare di RFI quella di trascurare i rilievi idrogeologici, situazione a cui veniva posto rimedio attraverso la tecnica del “tunnel esplorativo” (utilizzato per capire la situazione reale prima dello scavo vero e proprio della galleria e convertito nella fase finale dei lavori in apparato di sicurezza della galleria stessa). In questo caso invece “la fretta” fa saltare anche questo strumento e **lo scavo avverrà affidandosi “alla fortuna”** ma anche ponendo la città di fronte a rischi pesanti ed inaccettabili.

Asportazione di 48 mila metri cubi di terreni contaminati

La vicenda della aree inquinate di Trento Nord compone parte significativa degli elaborati costituenti l'attraversamento del SIN della SLOI e della Carbochimica.

Dedicheremo, fra poco, un intero capitoletto di queste nostre Note a Margine a quella che è se non la più grande, una fra le più grandi, criticità di questa opera ed a cui il PFTE presentato da RFI non risponde.

In questa sede ci limitiamo a rilevare **che non esiste, né nella relazione di Sostenibilità Ambientale, né in altra parte del PFTE, una relazione che chiarisca**

le quantità del materiale asportato, i luoghi da cui verrà prelevato e le modalità di smaltimento, così come esiste un'evidentissima differenza fra le tecniche, le modalità operative, le condizioni di lavoro indicate nel PFTE e quelle approvate dalla Provincia Autonoma di Trento e dall'APPA nel recente appalto pubblico (novembre 2020) per il disinquinamento delle rogge (uno dei tre siti facenti parte del SIN).

Lavoro

La stampa locale, ha dato significativo risalto ai benefici che l'opera produrrebbe in termini di lavoro e di reddito. La relazione in oggetto parla di circa 900 milioni di indotto e di circa 12000 unità lavorative prefigurando importanti ricadute sul territorio. Al riguardo è necessaria una digressione.

Le imprese nazionali che possono concorrere ad un appalto di queste dimensioni, che quindi sono iscritte al Registro delle imprese per appalti di questa soglia, si contano sulle dita di una mano ed alcune nell'ultimo quinquennio si sono unificate fra loro (E' il caso ad esempio di Salini che ha incorporato Impregilo, Gavio ed Astaldi, costituendo la Webuild). Pare difficile che una impresa europea, nonostante la cifra dell'appalto, partecipi ad una gara di questo tipo, vista la sua particolare tecnicità, che rende necessaria una buona relazione con i territori e le loro amministrazioni.

La complessità del lavoro farà sì che i livelli dirigenziali generali e di settore rimangano in capo alla impresa vincitrice dell'appalto mentre il resto (pressoché tutta l'opera dal punto di vista della manodopera e dei lavori manuali) sarà subappaltato. L'occupazione che quest'opera creerà sarà dunque nella sua quasi totalità collocata nei livelli bassi e molto bassi del lavoro, e non ci saranno ricadute sulla impresa locale neppure su piano del know how. **In altre parola non ci sarà alcuna ricaduta benefica sulla impresa locale che al massimo potrà mettersi in fila per raccogliere le briciole che cadono dal banchetto dell'appalto.** Ed il lavoro generato sarà di carattere precario, probabilmente sottopagato e non sicuro sul piano della sicurezza (è la logica del subappalto, dove il profitto di impresa si realizza proprio risparmiando sul costo della forza lavoro e sulla sicurezza).

Uguale ragionamento va fatto per l'occupazione che deriverà dall'incremento del traffico interportuale. L'ipotizzato aumento del traffico presso l'interporto di Roncafort nella misura di 2000 tir al giorno (già previsto nel documento di Revisione del PUP finalizzato al completamento della Valdastico) non è di alcun beneficio né per la città né per l'asta dell'Adige, che sarà trasformata in nastro trasportatore delle merci venete verso il nord Europa.

E' significativa, perché sottende un giudizio negativo verso l'interlocutore (pensato come soggetto da imbonire e da tacitare), la disinvoltura con cui si passa da un argomento all'altro per giustificare questo progetto. Per un lungo periodo si è spiegato che il nodo fondamentale che faceva propendere per questa opera era il passaggio da gomma a rotaia del traffico merci, riducendo così l'inquinamento del fondovalle, oggi quasi costantemente superiore ai livelli di guardia codificati dalle normative ambientali. In questa seconda fase invece il beneficio sarebbe direttamente economico, dato dal mettere a disposizione del traffico merci, sia su strada che su rotaia, l'intera asta dell'Adige e dalla relazione in oggetto scompare qualsiasi visione di scenario

futuro all'insegna del **“pecunia non olet”**.

La relazione in sostanza disegna uno sviluppo economico e sociale del Trentino fondato non sulla vocazione dei luoghi, sul suo essere terra di montagna ma anche luogo importante della ricerca, sulla tutela della biodiversità e il non consumo ulteriore di territorio, bensì su alcune opere pubbliche ad alto impatto ambientale (la circonvallazione ferroviaria e la PIRUBI) e sulle loro ricadute in termini di ulteriore aumento del trasporto merci, sia su rotaia che su strada. Il tutto condito da un piano di riqualificazione urbana di Trento che mira ad edificare gli spazi che si libererebbero dall'interramento della ferrovia e a realizzare una tranvia che già per la sua realizzazione disarticola la Trento Malè nel tratto Gardolo-Trento (rendendola poco appetibile nei confronti del mezzo privato per scendere a Trento dalla Valle di Non o dalla Piana Rotaliana). Un modello di sviluppo in aperto contrasto sia con gli andamenti del mercato delle merci (in significativo calo ed in mutazione dopo la grande crisi economica del 2008) che con i tanto decantati obiettivi europei in termini di mitigazione della crisi climatica e di dismissione delle energie fossili.

L'abazia di San Lorenzo

Come considerazione finale pare di poter dire che la relazione (ma non solo questa!) sembra scritta da chi non conosce neppure minimamente Trento.

Oltre alla errata quantità di treni ROLA infatti fra i benefici si parla anche di “liberare la abazia di San Lorenzo, in Cristo Re”. Peccato che la Abazia di San Lorenzo non sia a “Cristo Re” bensì a lato della attuale e storica stazione ferroviaria, ai bordi del Centro Storico cittadino.

..... a proposito di Trento - Malè

Fin dall' avvio delle opere previste dal PFTE la Trento Malè sarà fermata a Gardolo. La linea attuale infatti interferisce con la realizzazione delle opere previste presso lo Scalo Filzi e dentro il PFTE è prevista la realizzazione di una nuova stazione nell' area Magnete, dentro e ai bordi del SIN di SLOI e Carbochimica.

L'ing. Claudio Geat, presidente della circoscrizione Centro Storico, ha recentemente argomentato sul web il rischio che questo significhi in prospettiva un fortissimo ridimensionamento di questa ferrovia se non addirittura la sua soppressione.

Nei programmi di sviluppo della Trento Malè è presente il trasferimento in località Spini di Gardolo della sua officina, necessaria alla manutenzione del suo parco viaggiante. Allo stato però l'opera è in forte ritardo e necessiterà di alcuni anni per la sua realizzazione. La attuale officina di Trento Malè è situata a valle dell'ex scalo Filzi e l'inizio dei lavori della circonvallazione vedrà fra le prime opere propedeutiche allo scavo della galleria naturale la demolizione della attuale linea, nel tratto che va dal Magnete fino allo scalo Filzi. L'assenza di parcheggi nei pressi della fermata di Gardolo sta facendo propendere la Direzione della Trento Malè a posizionare a Lavis il capilonea temporaneo (al proposito si sono recentemente svolti alcuni incontri fra i sindaci di Trento e di Lavis).

Succede però che tutto questo funziona se ai treni non viene sospesa qualsiasi manutenzione e se non succedono guasti o rotture al parco circolante, in quel caso diventa impossibile portare i mezzi in officina e prima o poi l'intero meccanismo si

inceppa ed alla fine si blocca.

Da più parti si sussurra che la cosa non sarebbe del tutto indigesta né a RFI, né al Comune, né alla Provincia. RFI farebbe economia del lavoro previsto, mentre PAT e Comune toglierebbero di mezzo un pericoloso concorrente, nel tratto Lavis - Trento, del Nordus (l'ipotizzata tranvia), su cui nei mesi scorsi **Alstom (penso sia questa la dizione giusta e non Alstron)**, il colosso franco-tedesco della Alta Velocità, già cliente della PAT, ha presentato alla Provincia una proposta di partenariato pubblico-privato del costo di 280 milioni di euro.

5. Relazione tecnica generale

(redatta nell'aprile 2021, revisionata su richiesta di RFI nel giugno 2021 e ulteriormente revisionata, sempre su richiesta di RFI, nell'ottobre 2021).

La relazione in oggetto si apre garantendo che l'opera di cui al PFTE rispetta i criteri di valutazione DNSH in relazione al Regolamento UE n. 241/2021, che all'articolo 5, “Principi orizzontali”, dice che “il dispositivo finanzia unicamente le misure che rispettano il principio di non arrecare un danno significativo”.

Deve essere per questa ragione che nella parte iniziale, smentendo le previsioni di un aumento del traffico dell'Interporto di Trento di 630 000 TIR all'anno, posto come beneficio nella relazione di Sostenibilità ed in altre relazioni, si parla di “alleggerimento della rete autostradale”, previsione, questa ultima, peraltro in contraddizione anche con l'analisi fatta dalla Camere di Commercio nel loro convegno del marzo di questo anno, dove di fatto si sposa – senza curarsi minimamente di documentarla – la previsione contenuta nella variata al PUP attualmente in discussione in Provincia.

La Relazione chiarisce inoltre che sia l'imbocco a nord (ex scalo Filzi) che a sud (località Acquaviva) della “galleria naturale” di 10,5 km che transiterà sotto la Marzola, saranno realizzati con il metodo costruttivo denominato “bottom-up” (dal basso verso l'alto), attraverso “uno scavo profondo 12, 14 metri e largo da 16 a 24 metri”. L' intento è quello di creare una scatola di cemento armato dentro cui posizionare, al livello previsto per lo scavo le due frese/talpe, che scaveranno in parallelo, e tutto il macchinario al seguito, sia per il consolidamento dello scavo che i nastri trasportatori, attraverso i quali portare fuori dallo scavo stesso lo smarino.

Imbocchi galleria a nord ed a sud

Il primo breve tratto della galleria sarà a canna unica diviso in due da un muro di cemento armato, poi la canna si separeranno distanziandosi di circa 40 metri (da centro a centro di due diametri di scavo). Per la realizzazione di questa fase iniziale dei lavori è prevista prima la riduzione della fascia stradale, poi il temporaneo spostamento ed infine la temporanea chiusura, di via del Brennero fino alla realizzazione ed al consolidamento della scatola dove verranno posizionate le frese/talpe. Lo scavo “dal basso in alto” non potrà avvenire prima che gli edifici destinati alla demolizione non siano stati abbattuti (vedi capitolo espropri e demolizioni). Sarà probabilmente questo il primo atto dei lavori previsti dal PFTE. Lo scavo della scatola si estenderà dalla balza della Pietrastretta (dietro l'attuale sede dell'ACI) fino all'interno dello ex scalo Filzi, comprendendo entrambe le corsie di via del Brennero.

I lavori proseguiranno poi oltre che in galleria anche sul sedime dell' ex Scalo Filzi, dove saranno realizzati, lo abbiamo già detto, in trincea profonda (10/12 metri), larga 33 metri e lunga circa 500 che si trasformerà in una galleria artificiale lunga 202 metri nel tratto che supera il cavalcavia stradale che sbocca su Largo Martiri di Nassyria.

Prima di capire come si passerà attraverso le aree inquinate di Trento Nord importante e significativa è la motivazione scritta in relazione circa la scelta di lasciare quel tratto in trincea aperta, ovvero di non coprirlo. Motivazione che trova spiegazione nella **non realizzazione della stazione provvisoria allo scalo Filzi**. Si scrive infatti: “la scelta di non coprire la trincea è legata essenzialmente ad evitare le false spese legate all'attrezzaggio impiantistico e di sicurezza della futura stazione interrata provvisoria”(vedi foto in copertina delle presenti note).

E' la conferma del disinteresse di RFI per la stazione provvisoria allo Scalo Filzi contenuta nel “progetto integrato” considerata “ falsa spesa” oltreché (diciamo noi) l'inveramento di quel proverbio trentino che dice: “l'asen ben vesti, nol sconde le rece”. Dopo aver confermato la previsione (di cui abbiamo parlato in precedenza) che nel 2032 (sei anni dopo la completa realizzazione dell' opera!) l'effetto della stessa sarà quello di non far passare 59 treni al giorno dalla stazione di Piazza Dante deviandoli in circonvallazione e dopo aver ricordato uno studio realizzato da CeSPI e RFI nel settembre 2021 senza neppure curarsi di segnalare il link per poterlo visionare (!), la relazione si occupa della **organizzazione dei cantieri**.

I criteri di organizzazione dei cantieri sarebbero sostanzialmente tre:

1. l'utilizzazione di aree di scarso valore
2. il necessario contenimento dell'impatto a tempi brevi
3. la massima limitazione nello spostamento dei materiali.

Ma una cosa sono le enunciazioni ed un' altra è la realtà: **nessuno dei tre criteri indicati è lontanamente rispettato.**

Non sono infatti di “scarso valore” né i terreni (quasi totalmente coltivati e la cui prevalente destinazione urbanistica è “agricolo primario”) individuati per i cantieri a Matterello né quelli individuati “nei pressi” dell'imbocco nord, né infine quelli costituenti il SIN della SLOI e della Carbochimica (urbanisticamente aree la cui destinazione urbanistica prevista è C4 – formazione luoghi centrali- o D, Direzionali).

A proposito di “contenimento dell'impatto” il cantiere risulta essere di ben 50 ettari (circa 30 a Matterello, 20 ettari fra scalo Filzi ed aree più a nord e 1,5 a Besenello) **pari a 100 campi di calcio regolari! Il cantiere è lungo quasi venti chilometri (da Besenello a Roncafort).**

Infine anche la necessità del limitare gli **spostamenti dei materiali** è ampiamente contraddetta dal luogo dove questi verranno collocati in via definitiva: **si prevedono una ventina di siti finali che spaziano dalla Valsugana a Valeggio sul Mincio** in provincia di Brescia ed **almeno 600 TIR al giorno in entrata ed uscita dai cantieri**. Infine i cantieri sono differenziati in diverse categorie a seconda delle funzioni che andranno a svolgere (cantiere base, cantiere operativo, aree di stoccaggio terre, cantieri di armamento e tecnologici...).

Neppure in questa relazione si quantificano i materiali inquinati, né si chiarisce dove verrà conferito il materiale che verrà asportato dai terreni inquinati di Trento Nord.

Per la realizzazione completa dell'opera sono previsti “1410 giorni” di cui 280 giorni per le opere anticipate (la realizzazione degli accessi, le demolizioni gli scavi esterni per il posizionamento delle trincee...) e 1060 per la realizzazione della galleria. La relazione infine accenna alla necessità di una “compatibilizzazione” delle aree inquinate di Trento nord (il SIN di Interesse nazionale su cui ci soffermeremo fra breve).

Prima di affrontare quello che è uno dei documenti fondamentali del progetto, la Relazione del Responsabile del Procedimento, serve dire che:

*** Lo studio che affronta la Analisi Costi/Benefici allegato al PFTE non è congruo** essendo riferito per un verso al General Project e per l'altro alla realizzazione del Progetto integrato, quest'ultimo, lo ripetiamo di nuovo, allo stato attuale niente più che uno studio che RFI si è rifiutata di finanziare e che considera estraneo alla realizzazione della tratta di accesso al Corridoio Scandinavo Mediterraneo e propedeutico alla “riqualificazione urbana di Trento”.

*** Lo studio di traffico presentato è illeggibile per i motivi precedentemente accennati** (vedi premessa alle presenti Note).

Ultima considerazione riguarda invece la copertura delle spese.

La spesa prevista è di 960 milioni di euro, coperta per 930 milioni dai fondi del PNRR, per 6 milioni di € da avanzi di amministrazione e per i rimanenti 24 è stato richiesto un pari stanziamento dentro il Bilancio 2022 dello Stato.

La quantificazione della spesa non è affrontata nel PFTE, una critica puntuale è quindi impossibile. Il costo proposto è copiato dalla quantificazione realizzata nel Protocollo di intesa fra Comune, Provincia e Rete Ferroviaria Italiana contenuta nel protocollo d'intesa del 2018, quindi prima della pandemia da Covid. Dopo di allora abbiamo assistito ad un **notevole aumento del costo di quelle materie prime necessarie alla realizzazione di opere edilizie**, aumento che risulta confermato anche in questi ultimi giorni. Inoltre già nelle 11 domande avevamo fatto notare che la media del costo finale a km delle gallerie fin ora realizzate per l' AV/AC italiana è fra i 110 ed i 130 milioni di euro, mentre in questo caso siamo sull'ordine degli 80 milioni. Una differenza assai significativa e che deve far riflettere.

A questo non si può non aggiungere che per come è documentato e per come è redatto il PFTE (il “pressapochismo interessato” a cui accennavamo nelle pagine precedenti) la ditta che si aggiudicherà l'appalto senz' altro solleverà numerose “riserve”, che come è noto si trasformano in costi aggiuntivi per pagare le varianti e gli imprevisti in corso d'opera: questa è la storia della AV/AC in Italia

Una riflessione infine meritano anche i finanziamenti previsti dal PNRR.

E' noto che i finanziamenti contenuti nel Recovey found sono legati al fatto che la esecuzione delle opere contenute nel PNRR devono essere ultimate entro il 30 giugno 2026.

Nei mesi scorsi, il Gruppo 11 domande al Sindaco sulla circonvallazione ferroviaria ha prima incontrato il Commissario del Governo e poi scritto una lettera alla Commissaria Straordinaria per la linea del Brennero, dott.ssa Paola Firmi, mettendo in evidenza che **non sembrano credibili i tempi previsti per la realizzazione dell'opera.** E questo sia

per le numerose criticità del tracciato proposto con il PFTE che per i tempi realizzativi delle opere di scavo dove anche utilizzando 4 frese/talpe saranno necessari come minimo **più di tre anni per il solo scavo della sola galleria** a due canne (i tempi ipotizzati nel cronoprogramma presente nel progetto parlano di una capacità di scavo delle frese nell'ordine di 45 metri lineari al giorno e di finire lo scavo dopo 765 giorni: una media insostenibile vista le criticità della Marzola), e a questo va aggiunto che una volta scavata la galleria sarà inoltre necessario attrezzarla ed anche in questo caso tempi previsti sembrano non congrui.

Giova ricordare infine che l'attuale dibattito politico europeo, dove si evidenzia una significativa ostilità verso l'Italia da parte non solo dei cosiddetti “paesi frugali” ma anche dei parlamentari del Nord Europa (non esclusi i conservatori tedeschi), fa pensare ad un atteggiamento tutt'altro che accomodante in caso di ritardi da parte dell'Italia nella realizzazione delle opere previste nel PNRR.

E' molto concreto dunque il rischio che alle criticità evidenziate ed a quelle che stiamo per evidenziare si aggiunga quella della **perdita del finanziamento europeo e la conseguente sospensione dei lavori. Una eventualità che la lettura dei documenti del PFTE non è riuscita a sfatare.**

6. Relazione del Responsabile del Procedimento

La relazione inizia confermando quelle carenze e quel pressapochismo di cui abbiamo già parlato: la lunghezza dell'opera è in questo caso di “14 km”, mentre la linea ferroviaria del Brennero sarebbe “satura”.

La relazione invece serve a chiarire il coinvolgimento di Provincia e Comune di Trento nella predisposizione del PFTE (si ricorda al riguardo il Comune ha, fino a pochi giorni fa, negato addirittura di avere il progetto dell' opera) il Responsabile del Procedimento scrive infatti che **“nel dicembre 2020 la relazione preliminare è stata trasmessa a PAT e Comune di Trento”** e ciò ha permesso che il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica fosse consegnato, in prima battuta, **dal progettista nel mese di aprile 2021” per essere sottoposto al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Nel luglio 2021 il progetto è stato definitivamente ultimato** ed è stato “revisionato a settembre”, non per inserirvi correttivi alle criticità avanzate dai cittadini o dalla assemblea alla Predara (1 settembre 2021) ma “a seguito delle linee guida nella redazione dei Progetti di Fattibilità Tecnico Economica emesse dal Ministero e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.”

Detto in altre parole il progetto era pronto, almeno relativamente alle relazioni, già a dicembre 2020 e ad aprile 2021 è stato completamente ultimato, sono quindi non veritiere le affermazioni di Sindaco ed Assessore alla Rigenerazione urbana che fino a pochi giorni fa dichiaravano di non conoscerlo. In questo modo si sono persi, probabilmente qualcuno ha voluto perdere, mesi importanti per un approfondito confronto ma anche per far contare i cittadini e vivificare la partecipazione!

A differenza di quanto si ostina a dire l'Assessore alla Riqualificazione Urbana ing. Ezio Facchin, la relazione del Responsabile del Procedimento conferma che nel PFTE **non è prevista la stazione provvisoria allo scalo Filzi**, ma “se ne prevede lo spazio”,

confermando che la stessa sarebbe un indebito anticipo del ventilato interrimento della linea esistente, che nel PFTE non è né previsto, né finanziato “limitandosi alla circonvallazione ferroviaria”.

In merito alla cantierizzazione la Relazione quantifica in **“215 viaggi in uscita ed in 83 viaggi in entrata” quotidiani i TIR previsti nel cantiere a Nord (scalo Filzi) ed in “200 viaggi in uscita e 75 viaggi in entrata” giornalieri i TIR previsti per il cantiere di Mattarello. Insomma, ulteriori 600 viaggi di TIR al giorno per almeno 4 anni, probabilmente per molto di più, che si riverseranno sulla città.**

La relazione parla di **bagnatura dei piazzali di stoccaggio come mitigazione degli effetti del deposito**, ma anche in questo caso **non si chiarisce nulla circa le aree inquinate di Trento Nord e sul “se, come e dove” verrà stoccato il materiale.**

Sorvolando, per ora, sulla parte della relazione che riguarda il SIN di Trento Nord (di cui ci occuperemo in un capitolo apposito esaminando in quella sede tutti i materiali contenuti nel PFTE) **a pagina 151 è affrontata la problematica relativa al “rumore”.**

La relazione ammette che il problema del rumore, sia in fase realizzativa dell'opera che durante il funzionamento della futura galleria, è una delle principali criticità ed in particolare che sarà difficile (impossibile) rispettare i disposti della delibera 130/2021 del Consiglio Comunale di Trento.

Come abbiamo già evidenziato, non sono presenti né in Relazione né nella documentazione del PFTE, studi specifici per quel che concerne il funzionamento contemporaneo di due frese/talpe, né le vibrazioni che verranno prodotte. Il rimedio proposto è quello delle barriere anti-rumore, la cui dimensione (in parti consistenti del tracciato raggiungono, assieme al basamento su cui sono poggiate, l'altezza di 10 metri) e l'ampiezza del loro uso (sono previsti tre km di barriere!) non solo propongono un'inaccettabile barriera paesaggistica, ma rendono risibile lo stesso proclamato obiettivo di realizzare questa opera al fine di agevolare la relazione fra la parte est e quella ovest della città!

E' bene che si sappia comunque che RFI annuncia già dentro a questa Relazione (pag. 155) che è prevista sul rumore la presentazione di una richiesta di deroga.... e così ovviamente il problema è risolto.

Anche sulle vibrazioni niente di nuovo rispetto alle altre Relazioni di cui abbiamo parlato e si prosegue con l'argomento che trova nell'uso di attrezzature tecnologicamente avanzate e nella modalità di utilizzo dei macchinari, lo strumento per mitigare la criticità.

7. Le aree inquinate di Trento Nord

Sono molti e sparsi e non sempre coincidenti fra loro i riferimenti alle aree inquinate di Trento Nord nel PFTE.

In queste note tenteremo sia di documentare la reale interferenza fra i siti inquinati e le opere per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria che di mostrare la assoluta inadeguatezza (e la conseguente pericolosità) degli interventi proposti sulle stesse e della parziale bonifica che per

realizzare il bypass ferroviario verrà effettuata.



Questa cartografia, forse l'unica dentro il progetto, mostra in maniera abbastanza veritiera la reale interferenza dell'opera con le aree inquinate di Trento nord.

Scriviamo “abbastanza veritiera” perché balza agli occhi di qualsiasi osservatore (anche dei non tecnici) la contraddizione fra la descrizione del percorso che abbiamo pubblicato nelle pagine precedenti e il disegno proposto. In particolare se si afferma che da una profondità di 10/12 metri si risale al piano di campagna “con una pendenza del '12 per mille” significa che servono 850 metri per raggiungere il piano di campagna, mentre (come dimostra l'allegato di progetto che qui abbiamo riprodotto) nell'elaborato progettuale il piano di campagna è raggiunto circa dopo 5/600 metri!).

Nonostante questo l'elaborato permette di capire la profondità e la dimensione dello scasso sulle aree inquinate e di contrastare come le descrizioni che minimizzano l'intervento siano fatte apposta per non richiamare l'attenzione sulla parte del PFTE che in maniera evidentissima è in contrasto con la normativa vigente in termini di disinquinamento dei SIN, ma anche con quanto disposto circa l'attraversamento di questi da parte di opere contenute nel PNRR:

Un excursus storico sulle aree inquinate di Trento Nord, almeno su quanto è avvenuto nell'ultimo periodo, è però necessario.

Nel novembre del 2020 la PAT ha appaltato ad un consorzio di imprese fra cui è anche il CLA (il Consorzio Lavoro Ambiente, le cooperative di produzione lavoro, aderente alla Federazione delle Cooperative) il primo lotto di disinquinamento delle Rogge, una delle tre zone (le altre sono la SLOI e la Carbochimica) che costituiscono il SIN di Trento.

Per opportuna conoscenza riproduciamo qui il comunicato stampa della Giunta Provinciale che annuncia l'affidamento dell'incarico e le caratteristiche del disinquinamento, oltreché i disegni allegati che ne

illustrano le modalità.

“Oggi la consegna dei lavori di risanamento dei canali di Trento Nord per un costo di oltre 6 milioni e mezzo di euro

Al via la bonifica delle rogge nelle aree ex Sloi e Carbochimica

A quasi quarant'anni di distanza dalla chiusura dell'ultimo stabilimento - correva l'anno 1983 quando Carbochimica cessò le attività, mentre alla Sloi la chiusura fu imposta da Comune di Trento nel 1978 - iniziano i lavori di bonifica dei corsi di acqua che attraversano le ex aree industriali, oggi abbandonate, di Trento Nord. Stamattina sono stati consegnati i lavori del primo lotto di bonifica delle rogge - in particolare i tratti non coperti, da Trento Nord fino all'altezza di via Fratelli Fontana- che lambiscono i 15 ettari di terreni delle vecchie fabbriche, inquinati da sostanze chimiche altamente tossiche. L'intervento ha un costo stimato in circa 12,6 milioni di cui oltre 6 milioni e mezzo di euro per lavori di contratto e sarà finanziato dalla Provincia autonoma di Trento, in concorso con il ministero dell'Ambiente, in quanto i canali appartengono al demanio idrico provinciale. Il cantiere resterà aperto circa un anno e mezzo, e servirà a togliere lo strato più contaminato, fino a un metro di profondità, depositato sul fondo dei canali nel corso di decine di anni di scarico da parte degli impianti chimici. Il materiale sarà poi portato in centri specializzati dove verrà trattato e smaltito. Una curiosità: il lavoro di ripulitura dei canali sarà effettuato da mezzi meccanici che lavoreranno all'interno di una “bolla”, ovvero una struttura che manterrà chiusa, rispetto all'esterno, l'area di scavo per evitare la dispersione nell'ambiente di polveri e sostanze dannose. Nel corso del prossimo anno sarà perfezionato il secondo lotto di lavori che riguarderà, soprattutto, la bonifica dei tratti sotterranei dei canali.

La bonifica dei corsi d'acqua di Trento Nord, che lambiscono i due importanti impianti chimici, Sloi e Carbochimica, era attesa da anni.

I corsi d'acqua inquinati

Il progetto complessivo di risanamento dei canali è suddiviso in diversi lotti che riguardano, in particolare, la roggia Lavisotto e Primaria di Campotrentino, a monte del tratto coperto, il tratto del canale Lavisotto sotto il sedime cittadino, il tratto terminale del canale Adigetto a cielo aperto.

L'area inquinata di Trento Nord comprende la fossa Primaria di Campo Trentino, il Rio Lavisotto, il Canale Adigetto, la Fossa

Armanelli. Le prime tre fanno parte del demanio idrico della Provincia mentre l'ultima, che scorre a fianco dell'ex area Sloi, si trova su proprietà privata.

Le caratteristiche morfologiche dei vari corsi d'acqua ed il differente grado di contaminazione degli alvei hanno imposto interventi di bonifica specifici e modalità operative diverse sia da roggia a roggia, sia lungo lo stesso corpo idrico. Da qui la scelta dell'amministrazione provinciale di procedere per lotti successivi di intervento, separando quindi i tratti a monte di via Fratelli Fontana, da realizzarsi a cielo aperto, dal successivo sviluppo del Lavisotto nel tratto tombinato che scorre sotto la città.

Con il primo lotto di intervento, il cui cantiere è stato aperto stamattina, si interviene sul sedime della fossa Primaria, Armanelli e Lavisotto nella parte non coperta. Il progetto non prevede alcun intervento di bonifica dei terreni sui cui sorgevano gli stabilimenti chimici, che sono di proprietà privata.

Costi della bonifica

L'importo totale dell'intervento di bonifica, sia del tratto coperto che di quello a cielo aperto, ammonta a 35,22 milioni di euro, dei quali gran parte saranno spesi per l'asportazione del terreno e dei materiali inquinati, oltre che per lo smaltimento in impianti autorizzati. Si tratti di impianti e siti in buona parte localizzati in Germania, la cui scelta definitiva del centro di trattamento - come confermano i responsabili dell'impresa aggiudicataria - sarà fatta sulla base delle analisi dei terreni, una volta incominciati i lavori di asportazione dello strato più contaminato dei canali.

“La parte relativa al 1° lotto - spiega la relazione tecnica - ammonta a 12.597.511,61 euro, che sono stati posti a base di gara. L'importo di aggiudicazione dei lavori relativi al 1° lotto è di 6.532.856,66 euro, dei quali 375.193,03 euro sono destinati a copertura dei costi della sicurezza”.

La bonifica.

In particolare, la bonifica consisterà nell'asporto di strati di materiale inquinato - per circa 60-80 centimetri di profondità - depositatosi sul fondo delle rogge. Il materiale scavato sarà trasportato e consegnato ad impianti specializzati nel trattamento di rifiuti e materiali tossici.

Completata la rimozione, la sezione della roggia sarà ricostruita con materiale inerte, così come il rifacimento delle sponde laterali. L'intervento procederà da monte (apprestamento della fossa Armanelli

e ultimo tratto della Primaria di Campotrentino) verso valle (Lavisotto), seguendo il deflusso dell'acqua, affinché la movimentazione del materiale non pregiudichi le sezioni già interessate dalla pulizia.

Al fine di rendere più agevole e efficace l'intervento di bonifica saranno deviati (e in parte regimati) i corsi d'acqua, mentre saranno realizzate delle paratie di sostegno del terreno lungo la ferrovia del Brennero e la Trento - Malè.

Particolare attenzione è stata posta alla sicurezza. “La sequenza delle lavorazioni - spiega Mauro Groff, dirigente del servizio opere ambientali dell'Agenzia per le opere pubbliche - è rigorosamente vincolata da un protocollo di sicurezza rivolto in particolare agli operatori, che saranno protetti da adeguati dispositivi per la respirazione”. Inoltre sarà costruita una sorta di “capanna mobile” che delimiterà e sigillerà l'area degli scavi e delle lavorazioni. La struttura mobile sarà installata a cavallo dei canali e sarà dotata all'interno di filtri di aspirazione ed affinamento dell'aria per evitare fughe verso l'esterno. “In questo modo - continua Groff - sarà possibile lavorare in sicurezza il materiale del fondo. Il terriccio, caricato sui camion con container chiusi, sarà fatto uscire dal cantiere e inviato verso i centri di trattamento”.

Sempre in tema di sicurezza e difesa dell'ambiente, l'appalto e il progetto prevedono l'applicazione di specifici protocolli che prevedono la tracciabilità di ogni mezzo in uscita dal cantiere fino alla destinazione finale. L'Agenzia Provinciale per la protezione dell'Ambiente seguirà l'esecuzione dei lavori per i necessari controlli ambientali.

Principali dati tecnico-amministrativi

Impresa aggiudicataria: A.T.I. Società Unirecuperi srl, Ecoopera Soc. Coop e Consorzio Lavoro Ambiente Soc. Coop

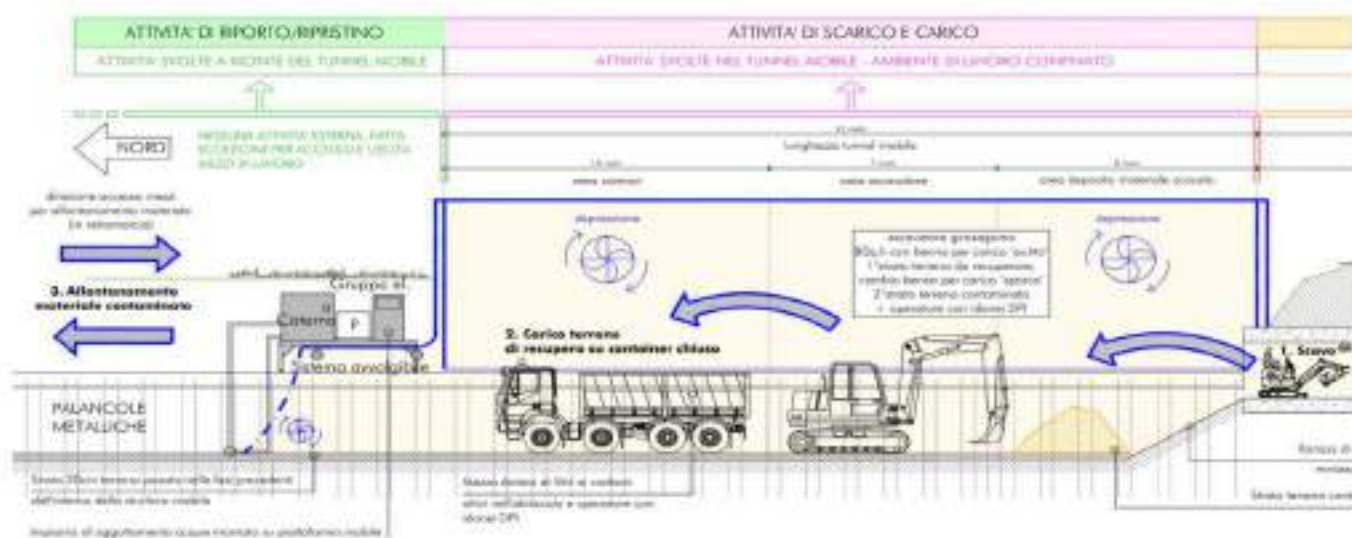
Servizio di riferimento: Servizio opere ambientali - PAT

Direzione lavori: Ing. Willy Merz (direttore dei lavori), geom. Andrea Oss (assistente di cantiere), p.ind. Michele Tait (assistente di cantiere), Ing. Andrea Maschio (coordinatore per la sicurezza)

Responsabile per il procedimento: Ing. Mauro Groff – Servizio Opere Ambientali

Durata dei lavori: 560 giorni naturali e consecutivi

Importo dei lavori (netto IVA): 6.532.856,66 euro”

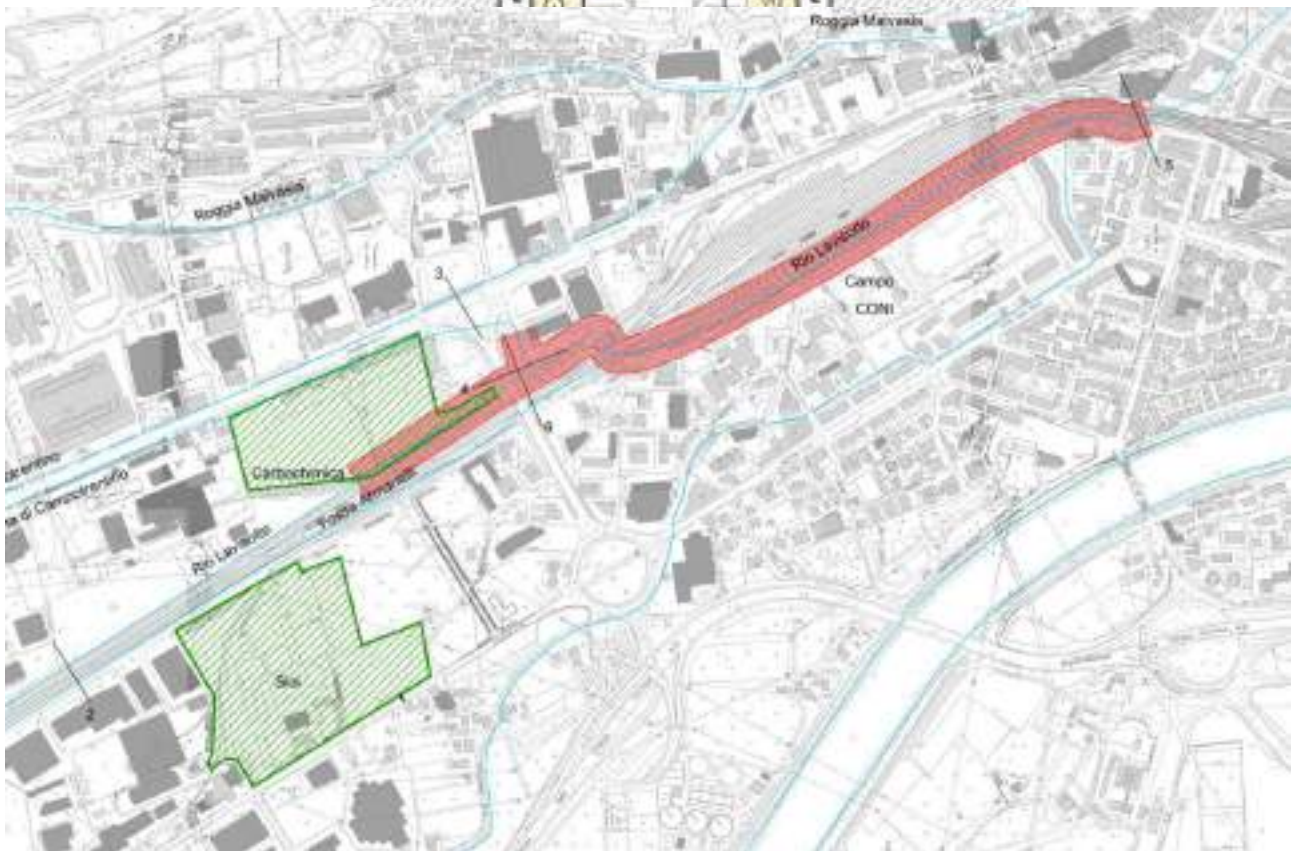
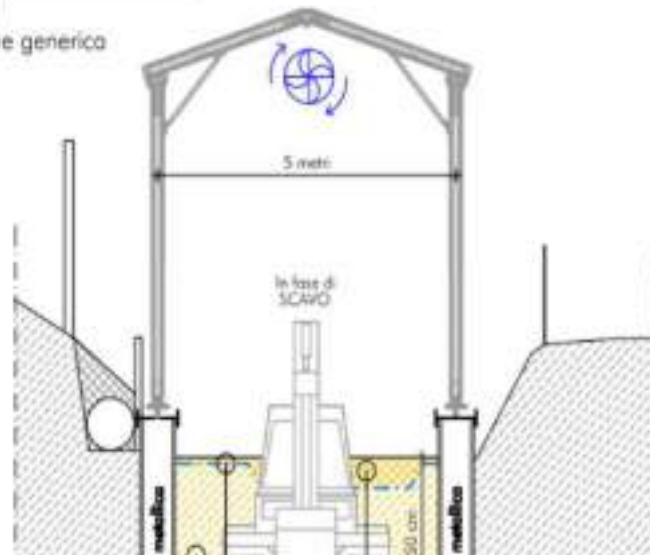


SEZ. C-C

Scala 1:1000

ZONA 1, 2 e 3.1

FASE A - posizione generica



Dalla lettura del comunicato stampa, dai costi della bonifica e dalle modalità di lavoro prescritte per chi opererà sull'area (lavoro in igloo, tute protettive, depurazione dell'area sotto l'igloo, raccolta del materiale dentro camion a

tenuta stagna e tracciatura del percorso dei camion che certifica il conferimento in discariche speciali - in questo caso in Germania) si evince (lo sapevamo dal 1978, anno di chiusura della SLOI) che siamo di fronte ad un inquinamento di grande rilevanza.

Fin dagli anni 90, nella parte sud dei 10,5 ettari delle zone inquinate, è stata posizionata una barriera idraulica, per impedire che l'inquinamento da piombo e da idrocarburi raggiungesse la falda.

I livelli di inquinamento registrati nelle rogge (principalmente nella Fossa degli Armanelli e nel Lavisotto) parlano di inquinamento da piombo e da idrocarburi fino a 8 metri di profondità e raccontano di un inquinamento che attraverso il Lavisotto (che dal sottopasso ferroviario di Piazza Centa si inabissa sotto la città per sfociare nell'Adigetto a lato del fiume Adige nei pressi del ponte di San Lorenzo) attraversa la città.

Negli anni i vincoli urbanistici sull'area, che fino al 2019 costringevano ad una progettazione e ad un disinquinamento unitario, sono cambiati e nel PRG ora quelle aree sono divise in quattro zone autonome. Una scelta che ha oggettivamente aiutato gli attuali proprietari dell'area (si tratta quasi totalmente di immobilizzatori e imprese di costruzione fra cui Tosolini, Podini, Dalle Nogare, Albertini solo per fare alcuni nomi) che già in precedenza erano stati gratificati di un grandissimo premio, in termini di volume realizzabile, in cambio della promessa di disinquinamento.

Tenuto questo sullo sfondo, come griglia per capire, passiamo ora all'analisi delle scelte fatte nel PFTE sulle aree inquinate di Trento Nord.

Nelle relazioni che si occupano dell'inquinamento delle aree di Trento Nord RFI opera una distinzione fra le aree inquinate e le esamina, circa la interferenza con l'opera, in maniera separata. La cosa può avere un senso se è riferita ai terreni da espropriare ma è assolutamente inaccettabile se riferita al disinquinamento. Le aree dove transiterà la nuova linea ferroviaria, che è affiancata alla linea storica, sono situate sul confine interno dei due lotti inquinati e sono sottoposte ad un inquinamento che accumula al piombo gli idrocarburi. Ragionare quindi distinguendo in maniera rigida le aree di SLOI e Carbochimica indica quantomeno il tentativo di pensare al disinquinamento solo come intoppo alla realizzazione della circonvallazione, anziché ragionare con la logica di chi vuole ridare alla città quelle aree ripulite da attività industriali che hanno segnato una pagina nera per la storia di Trento.

Nella relazione Ambientale ed in quella che costituisce la scheda del progetto (e su cui si svolgerà il dibattito pubblico. Nel file del progetto si tratta della penultima cartella) si parla di asportazione di 48.000 metri cubi

di terreno contaminato, mentre a pagina 223 della relazione del Responsabile del provvedimento si parla di 9322 metri cubi di materiale inquinato che verrà conferito in discarica: la contraddizione è evidente.

Inoltre nessuno dei siti indicati nel PFTE come luoghi dove verrà conferito il materiale è una discarica di “rifiuti speciali” (come abbiamo visto il materiale inquinato asportato dalle Rogge è attualmente conferito, con il metodo di cui abbiamo detto, in Germania).

Dove finiranno invece i 48.000 metri cubi, stimati nel PFTE, non è dato sapere. Ed in talune parti della relazione sembrerebbe addirittura che sarà conferito come un qualunque materiale di scavo.

Ma è la stessa quantificazione del materiale inquinato che non convince. Nelle relazioni RFI scrive che la interferenza della circonvallazione riguarderà:

- * per l'area SLOI la realizzazione di un sottopasso pedonale (indicato in progetto con la sigla IN53) e la realizzazione della variante della linea storica per un tratto che correrà sulle aree inquinate per 195 metri.

- * per l'area Carbochimica è previsto lo spostamento del Rio Lavisotto, la realizzazione del sottopasso pedonale (in progetto IN53), la realizzazione della variante della linea storica per un tratto lungo 2000 metri ed il raddoppio della Trento Malè. Mentre si parla di possibili altre interferenze che verranno valutate nel corso della realizzazione dell'opera.

- * per le rogge è previsto un sottopasso oltrechè un interessamento per la lunghezza di 100 metri per la realizzazione della variante della linea storica. Noi sappiamo, i dati si evincono dal progetto presentato da RFI, che nel tratto di circonvallazione ferroviaria che transita sotto il sottopassaggio che porta a Largo Martiri di Nassirya il progetto prevede che il bypass transiti in una galleria artificiale, alta circa 6 metri e lunga 200, per permettere che sopra trovi sede per un tratto la fossa della Malvasia (che sarà intubata) e per l'altro lo spostamento del Rio Lavisotto, che percorrerà parte del suo corso a cielo aperto scorrendo sopra la galleria stessa.

In altre parole all'uscita di quella galleria artificiale i binari della circonvallazione scorreranno ancora a 10 metri sotto il livello del suolo e da lì (come abbiamo visto anche dall'elaborato di progetto che abbiamo pubblicato in testa a questo capitolo), con una pendenza del '12 per mille', risaliranno per essere completamente fuori terra solo quando sarà superato il sovrappasso della SS12 (della circonvallazione stradale) dopo il Bren Center. Nelle aree inquinate quindi la circonvallazione transiterà in trincea ad una profondità che va dagli 9 ai 7 metri. Considerato che la trincea ha un tappo inferiore di 1,5 metri, che serve a reggere i binari ed il peso dei treni,

il materiale asportato sarà costituito da un parallelepipedo largo almeno una trentina di metri, lungo 200 e profondo (in media) 10 metri: **circa 60 mila metri cubi, a cui vanno aggiunti i 9.300 metri cubi di materiale inquinato stimati per le rogge.**

“E la fossa degli Armanelli?”. Si ricorderà che dall'appalto per il disinquinamento la Fossa degli Armanelli è stata stralciata, quindi risulta ancora, totalmente, da bonificare. In questo caso peraltro il disinquinamento non potrà avere le caratteristiche di quello dell'appalto per le rogge scorrendo i binari ad una quota più bassa del terreno che verrà bonificato con quell' appalto (nell'appalto sulle rogge è previsto di togliere un metro circa di terreno dopo aver deviato l'acqua, in questo caso invece bisognerà scendere al livello di transito della circonvallazione e quindi ad almeno 9 metri sottoterra). Lo stesso è da fare circa lo spostamento del Rio Lavisotto. In altre parole la quantificazione sembra sbagliata e costruita all'insegna della minimizzazione.

Nulla si dice inoltre su come verrà trattata l'acqua che si produrrà appena sarà iniziato lo scasso per la realizzazione della trincea in cui scorreranno i binari (qualunque scavo effettuato in quella zona, che è il compluvio della valle, deve fare i conti con questa problematica).

Fuoriuscendo dalle aree inquinate **si tratterà senz'altro di acqua inquinata, che andrà trattata con grande attenzione**, soprattutto nella fase dello smaltimento visto che non potrà essere reinserita nell'ambiente.

Ma di questo le relazioni contenute nel PFTE non parlano nemmeno!

Nel PFTE è previsto di utilizzare le aree inquinate di Trento Nord come “deposito temporaneo” del materiale che fuoriesce dallo scavo ed a tale proposito di operare attraverso la tecnica del “capping” (letteralmente “tappare”) per “mettere in sicurezza le aree inquinate”. La tecnica del capping è normalmente usata per mettere in sicurezza e bonificare le discariche, ma non c'è alcun esempio di uso di tale tecnica per tipi di inquinamento come quelli che riguardano SLOI e Carbochimica. E questa non è l'unica controindicazione. La tecnica proposta prevede di impermeabilizzare il terreno prima con 10 centimetri di sabbia che a loro volta verranno coperti di tessuto non tessuto sui quali sarà posto un foglio da due millimetri di HDPE che a sua volta verrà ancora coperto da tessuto e non tessuto. A finire l'isolamento contribuiranno poi 20 centimetri di stabilizzato che saranno posti sopra il tessuto non tessuto. Così isolato il terreno, secondo i progettisti di RFI, sarebbe il luogo dove accatastare il milione di metri cubi di materiali di scavo che uscirà dal lato nord della galleria!

Le aree inquinate di Trento Nord hanno una dimensione che supera i 10 ettari (100.000 metri quadrati), tenuto conto che la parte centrale del lotto, per uno spazio di almeno un ettaro verrà usata per la realizzazione del transito della circonvallazione ferroviaria, ne rimangono poco più di 9.

Mettere lì un milione di metri cubi significa rialzare tutta quell' area di almeno 10 metri! E questo su di un sito che è nel compluvio della valle e che a sud vede posizionata una barriera idraulica per impedire che l'inquinamento entri in falda, in una zona dove basta fare un buco e questo si riempie d'acqua (come è successo a tutti lavori che fino ad ora sono stati svolti su via Brennero compreso il realizzando Super Poli)!

Il rischio di un “effetto spugna” e della creazione di gravissimi problemi anche di natura sanitaria è concretissimo e assai probabile, tenuto conto che il terreno di scavo pesa 17/20 quintali a metro cubo e quindi il peso di materiale che transiterà su quell' area è pari a 2 milioni di tonnellate!

Usare il capping poi in posti dove si opera con grandi escavatori è una pura formalità, gettare fumo negli occhi degli interlocutori. Basta che un escavatore si impunti su di un sasso che una simile “protezione” è stracciata e resa inutilizzabile.

Vediamo le cose più nel dettaglio.

1. Nella relazione del Responsabile del procedimento (pag. 65) si legge: “per le rogge sono in corso operazioni afferenti alla bonifica [...] e si prevede che tali aree saranno certificate quando saranno eseguiti i lavori”.

In realtà l'appalto in essere sulla bonifica delle rogge è solo il primo lotto dell'opera di bonifica, i tempi previsti per la consegna sono 1,5 anni (giugno 2022) ma è in ritardo a seguito di problemi tecnici sopravvenuti, mentre parte della bonifica, quella relativa alla fossa degli Armanelli (come abbiamo già detto), che inizialmente faceva parte dell'appalto, è stata stralciata. **Ricordiamo che la fossa degli Armanelli, ovvero il luogo dove la Sloi sversava le acque della sua produzione, è forse il tratto più inquinato delle rogge, dove maggiormente si combina l'inquinamento da piombo e quello da idrocarburi.**

Di questo il PFTE non parla e fornisce un dato per un verso inesatto e per l'altro sbagliato, ovvero che l'appalto delle rogge sarà finito per quando inizieranno i lavori della circonvallazione (si tenga presente che in questo caso si tratta di lavori che la stessa RFI scrive che dovranno essere realizzati prima dello scavo vero e proprio, perché sono propedeutici alla realizzazione della galleria naturale sotto la Marzola) mentre sono in ritardo ed ancora che le rogge verranno interamente bonificate, mentre, come abbiamo visto, non corrisponde al vero almeno per quel che riguarda la fossa

degli Armanelli.

La ipotesi di disinquinamento fatta da RFI ha addirittura carattere provocatorio rispetto a quello attualmente in corso, non è accettabile che RFI presenti un progetto dove fa finta che l'inquinamento non esista e lavori sulla fossa degli Armanelli e sui terreni inquinati (che stanno sul tracciato della circonvallazione) non prevedendo modalità operative in continuità con quelle usate nell'appalto stesso. Stesso ragionamento riguarda poi il Rio Lavisotto.

2. A cappello dell'intervento nei siti inquinati di Trento Nord, RFI scrive che questo avviene nel rispetto di quanto previsto dall'art. 242 ter e 252 del D. Lgs. 152/06 ovvero che gli interventi previsti dal PNRR possono essere realizzati nei SIN (i siti inquinati di interesse nazionale) purché “dette opere vengano realizzate con modalità e tecniche CHE NON PREGIUDICHINO NE' INTERFERISCANO con l'esecuzione ed il completamento della bonifica”.

Costruire una trincea aperta larga una trentina di metri e lunga 200 metri, profonda in media 10 metri, in una area inquinata inserita in un SIN nazionale va nel senso inverso di quanto definito nel decreto Legislativo di cui sopra. **E' impossibile argomentare che questi interventi non pregiudicano né interferiscono con l'ambiente e con il disinquinamento.**

3. **“La documentazione per l'autorizzazione” ad operare su quelle aree (tutte le aree inquinate) ai sensi della art. 242 ter e del D.M. 46/21, inclusa nel PFTE è assolutamente fuorviante** in quanto parla di “opere che non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente del suolo”. Sempre in detta documentazione per l'autorizzazione si dice che “il progetto prevede la realizzazione di una nuova coppia di binari, oltre a due varianti della linea storica” senza chiarire che ciò avverrà in trincea proprio sulle aree inquinate di Trento-Nord.

4. **Lo stesso approccio alle aree inquinate pare in profondo contrasto con quanto finora deliberato sul piano urbanistico dal comune di Trento.** Relativamente alle aree interessate, proprietà dei privati, RFI parla di “inserimento nel percorso amministrativo prevedendo che questi terreni abbiano destinazione “commerciale/industriale”, mentre nel PRG sono incluse o fra le C4, luoghi per la formazione delle aree centrali, o fra le aree D, direzionali, con indici di fabbricabilità molto alti (complessivamente nell'area una volta bonificata sarebbe possibile costruire ben 500.000 metri cubi di costruzioni residenziali e direzionali e miste).

Il silenzio su questo del Comune di Trento è assai preoccupante **e forte è l'impressione che ci sia una sorta di accordo con i proprietari per far sì**

che alla fine dei lavori il capping e le pseudo “bonifiche” della fossa degli Armanelli e del terreno asportato per far passare la nuova linea ferroviaria, costituiscano la “bonifica delle aree inquinate” e che questo risolva i problemi connessi con l'attuale obbligo al disinquinamento, favorendo l'utilizzo intensivo di quel territorio.

5. Preoccupa moltissimo poi la affermazione, contenuta in relazione, che pilatescamente precisa che per quanto riguarda le aree inquinate **“la caratterizzazione degli inquinanti è compito del soggetto appaltante”.**

L'attuale costo di disinquinamento, emerso dall'appalto per le rogge, è di circa 5.000 € al metro cubo. 70.000 metri cubi da asportare, conferire in discarica e disinquinare costerebbero ben 350 milioni di €, più di un terzo dell'intero finanziamento previsto per l' opera (960 milioni).

Un PFTE in cui sono scritte cose di questo tipo è assolutamente foriero di pesanti riserve da parte di chi vincerà l'appalto, riserve che faranno enormemente lievitare il prezzo rispetto al preventivo. E non potrà che accadere questo se il disinquinamento sarà fatto davvero e con serietà.

6. Preoccupa infine anche la sicurezza dei lavoratori che opereranno su quei territori, dove oggi è interdetta la possibilità di accesso. Se confrontiamo le modalità di lavoro fra quelle previste per il disinquinamento delle rogge e quello che si intuisce leggendo il PFTE emerge una differenza abissale. **Se il modo di operare non sarà sicuro, e quello previsto nel PFTE non è sicuro!, a subirne le conseguenze saranno i lavoratori che in quelle aree opereranno, ed il rischio per la salute è molto alto.** I morti della SLOI sono una pagina nera di questa città e le conseguenze del saturnismo sono pesantissime, così come pesantissimi sono i rischi per i lavoratori che operano dove ad inquinare sono gli idrocarburi e le sostanze ad essi connesse.

RIPETIAMO: Il modo in cui è trattato dentro il PFTE il problema dell'attraversamento delle aree inquinate è in assoluto contrasto sia con gli studi effettuati su quell' area (che hanno previsto come forma più opportuna di disinquinamento l'asporto del terreno in discarica speciale), che con le modalità dell'appalto in essere di disinquinamento delle rogge, che con un doveroso principio di precauzione (il capping proposto non mette in sicurezza il lavoro ed i lavoratori e dentro il materiale che verrà conferito nelle discariche finiranno anche terreni inquinati, distribuendo sul territorio l'inquinamento della aree SLOI e Carbochimica), infine contrastano con la legislazione vigente e con quanto disposto per le opere incluse nel PNRR che interessano SIN, dove, e non è questo il caso, non dovrebbero interferire, né impedire il

disinquinamento, ed E' QUINDI INACCETTABILE.

8. Espropri e cantierizzazione

La Relazione sulla cantierizzazione chiarisce che le scelte progettuali relative alle aree preposte per il cantiere **“non sono vincolanti ai fini di eventuali diverse soluzioni che l' Appaltatore intenda attuare sempre nel rispetto della normativa vigente”**, come a dire che potrebbero essere insufficienti le attuali aree di cantierizzazione e che chi si aggiudicherà l'appalto potrà intervenire per modificarle ed ampliarle.

Anche nel caso di questa relazione non mancano tuttavia le incongruenze.

A pagina 48, parlando della realizzazione delle scatole in cemento armato (in progetto sono chiamati “cameroni” e verranno realizzati agli imbocchi nord e sud della galleria naturale) si dice che “il camerone, rimarrà aperto per il tempo necessario al montaggio DELLA TMB (la talpa, ndr)”. Anche in questo caso, peccato che le talpe siano due per lato e non una!

In altre parole la relazione pare scritta prima della accelerazione che la circonvallazione di Trento ha ricevuto con l'entrata a far parte del PNRR, e visto il “pressapochismo interessato” di cui abbiamo parlato nessuno si è neppure preso la briga di armonizzarla con le altre relazioni.

Relativamente alle aree di stoccaggio, che a nord sono costituite dal sedime delle aree inquinate facenti parte del SIN è scritto:

- * che si tratta di “aree destinate al deposito di materie prime e dei prefabbricati nonché delle terre/materiali di risulta dell lavorazioni” (lo smarino)
- * che su di esse è previsto “il transito dei mezzi impiegati per la movimentazione dei materiali” (pale meccaniche escavatori, ruspe e camion, ndr)
- * che i “cumuli di materiale che verranno realizzati saranno di al massimo 5000 metri cubi cadauno ed occuperanno una superficie unitaria di circa 2000 metri. I cumuli rimarranno sull'area al massimo 14 giorni e poi saranno collocati nella loro destinazione definitiva”.

Sono soluzioni che non garantiscono né la sicurezza del lavoro su quell'area né un reale disinquinamento del SIN di SLOI e Carbochimica.

In primis balza agli occhi che le aree inquinate siano descritte in relazione in prima battuta come “aree agricole separate fra loro dalla linea della ferrovia” senza alcuna prescrizione per quanto riguarda la loro caratterizzazione.

Solo in seconda battuta, a confermare il fatto che nessuno si è occupato di armonizzare le relazioni con il mutamento di contesto intervenuto con l'inserimento della circonvallazione nel PNRR, in un apposito riquadro si dice che per la sicurezza sarà su queste aree adottata la tecnica del capping.

Va fatto rilevare comunque che dal cronoprogramma dei lavori contenuto nel PFTE **l'opera dovrebbe iniziare nel luglio del 2022** attraverso l'approvvigionamento delle talpe (le quattro TVB di cui abbiamo detto che potranno essere poste in funzione solo un anno dopo circa) e **con i lavori propedeutici allo scavo della galleria naturale fra cui la realizzazione delle trincee, dello spostamento del Lavisotto, la costruzione dei cameroni che ospiteranno le frese/talpe TMB, lavori che incideranno sul SIN di SLOI e Carbochimica.**

Sapere che quel materiale, altamente inquinato (ad esempio quello che deriverà dallo spostamento del rio Lavisotto o dall'intervento sulla Fossa degli Armanelli ed ancora dallo scavo della trincea dentro cui scorrerà la nuova circonvallazione) sarà depositato all' aperto per 15 giorni ... fa tremare le vene ai polsi e ci parla di un totale disinteresse per le conseguenze di una falsa bonifica delle aree del SIN, disinteresse che in questo caso rasenta la procurata calamità sanitaria pubblica.

Demolizioni e occupazione temporanea

Per la realizzazione dell'opera sono previsti espropri e demolizioni significative sia nei pressi dell'imbocco nord che di quelle sud della galleria naturale ma anche lungo il tracciato della ipotizzata circonvallazione ferroviaria (in questo caso soprattutto a nord. A progetto vengono demoliti “unicamente” gli edifici che sono sulla linea dei nuovi binari. Quella effettuata pare, se viene adottato un reale principio di precauzione, una scelta sbagliata e riduttiva. In cartografia, ma anche da un semplice sopralluogo sulle aree interessate, **risulta evidente che soprattutto presso l'ingresso in galleria e nel tracciato a nord del bypass ferroviario sono molti di più gli edifici a rischio**, così come nella cartella riguardante le espropriazioni ci sono alcuni edifici che vengono interessati per metà dal transito della nuova linea ferroviaria e dei quali viene espropriata solo la parte che dovrà essere abbattuta.

Già in altra parte delle presenti note abbiamo accennato alla assenza di uno studio sull' effetto combinato dello scavo di due frese TMB (solo attraverso uno studio di questo tipo è possibile quantificare il rischio che correranno le case e le palazzine di via della Pietrastretta sotto le quali transiterà, con una copertura non superiore ai 30 metri, la circonvallazione) mentre chi conosce la morfologia dell'ingresso a nord della galleria naturale sa che poco sotto il piano di campagna la realizzazione dell' opera, ed ancor più alla profondità di circa 12/14 metri, incontrerà roccia e che lo scasso necessario per ospitare le Talpe prevede un camerone di circa 200 metri lineari largo da 16 a 22 metri, a scavalco di via del Brennero, per poter ospitare le due TMB. Un'opera che verrà realizzata con la tecnica del bottom-up ma che non potrà non prevedere l'uso di esplosivi.

Gli edifici a lato o nei pressi del camerone, necessiterebbero anch'essi uno studio sull'effetto combinato dal punto di vista delle vibrazioni e del rumore, di due canne ad una rotaia ciascuna, visto che in quel posto i treni transiteranno a circa 100 km all'ora.

L'impossibilità di chiudere via del Brennero, se con per un limitatissimo lasso di tempo (peraltro non quantificato in relazione) pena l'ingorgo pressoché totale della viabilità cittadina, **scarica su quell'area una quantità relevantissima di problematiche ambientali che avrebbero consigliato quantomeno una “occupazione temporanea”, nei 240 giorni previsti per la realizzazione dei lavori propedeutici allo scavo della galleria naturale, degli edifici limitrofi sia allo scavo della galleria stessa che alla realizzazione del camerone che ospiterà le due talpe TMB. Così**

come auspicabile è una perizia statica di tutte quelle costruzioni sia dopo la realizzazione delle opere propedeutiche allo scavo della galleria, che dopo il collaudo dei lavori.

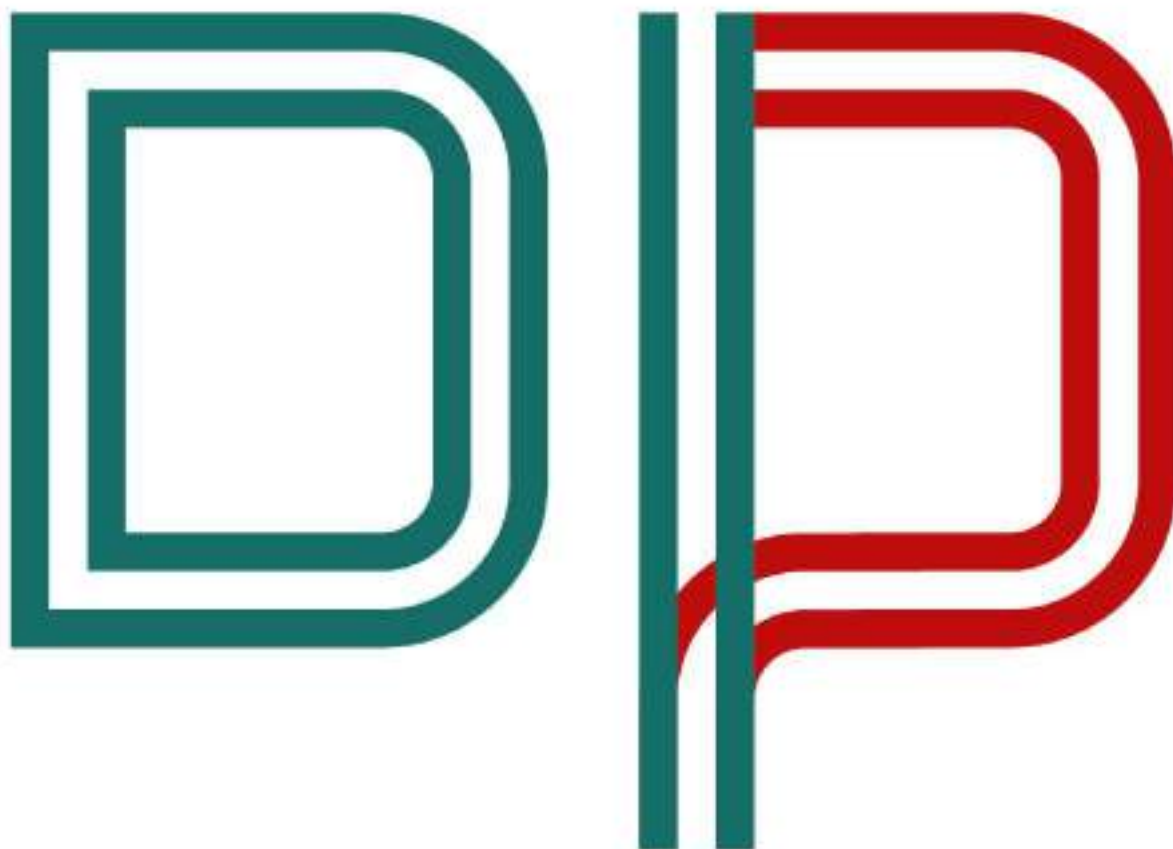
La realizzazione poi, ad una profondità di 12/14 metri, della trincea aperta sull'ex scalo Filzi, della galleria artificiale che sottopassa, sempre ad una quota di – 10/12 metri, il cavalcavia che conduce a Largo Martiri di Nassyria e di un'altra trincea aperta che da quel punto impiega più di un km prima di raggiungere il piano di campagna, **finisce con il posizionare sottoterra un manufatto in direzione contraria al normale deflusso delle acque, aumentando i fenomeni di allagamento di cui già ora sono soggette quelle aree e che rischiano di rendere inservibili e perennemente allagate le cantine e i parcheggi degli edifici che insistono in quell' area.**

L'ultima osservazione di queste note riguarda la qualità della vita a Trento durante i lavori di realizzazione della circonvallazione.

Oltre ad un cantiere lungo 20 km, da Besenello a Roncafort, alla trasformazione di 50 ettari di città (venti a nord e trenta a sud) in aree di cantiere e deposito materiale, oltre al traffico indotto dalla realizzazione della circonvallazione rappresentato dal transito in città di almeno 600 viaggi quotidiani di TIR, all'aumento del rumore e delle vibrazioni a livelli tali da dover chiedere la deroga al Comune di Trento (eventualità presentata come molto probabile dentro le relazioni del PFTE), la città vedrà radicalmente in crisi la sua mobilità. E' prevista la chiusura del tratto cittadino della Trento-Malè, è spostato sine die l'appalto per la tranvia (che non potrà essere realizzata prima della fine di questa consiliatura), via del Brennero sarà di fatto inutilizzabile (non è un caso che proprio in questi giorni si apra alla gratuità della A22 nel tratto Trento Rovereto) e la tangenziale, già oggi super oberata di traffico veicolare, sarà sottoposta ad un compito a cui non è in grado di far fronte.

Di certo abbiamo soltanto il rischio sanitario per la città di un disinquinamento parziale e malfatto delle aree inquinate di Trento nord; la perdita di trenta ettari di terreno agricolo a Mattarello (già penalizzato dalla perdita qualche anno fa di più di venti ettari di terreno per la cittadella militare poi non realizzata); il pesante inquinamento da rumore e da vibrazioni sull'intero tragitto della galleria naturale ed in particolare agli imbocchi; una significativa quantità di edifici ed abitazione demolite e lesionate; la probabile e definitiva chiusura della Trento-Malè; l'accentuarsi dei rischi di allagamento dallo scalo Filzi fino ai Solteri; il rischio per l'approvvigionamento dell'acquedotto cittadino dato dallo scavo delle due canne della galleria in località assai prossima al fiume Fersina; i pericoli per i getti d'acqua in galleria e le possibili conseguenze negative dovute all'aver adottato metodologie probabilistiche nella valutazione dei rischi dello scavo della galleria naturale sotto la paleofrana della Marzola; il pressoché certo rischio di dover restituire il finanziamento e lo scarico sulla Provincia e sulla città del costo dell'opera, dovuto al non rispetto dei tempi definiti dal Recovery Fund, rischio che potrebbe produrre la realizzazione di un'opera incompiuta; la concomitanza di queste opere con altre opere urbane come la riqualificazione della stazione ferroviaria (che dovrà finire entro il 2024), la realizzazione della riqualificazione dell'area ex Italcementi, la costruzione del nuovo ospedale cittadino (NOT) nell'area ex Ghiaie, che si inseriranno in una città bloccata e fortemente congestionata con il rischio della paralisi di tutti i lavori, ed altro ancora...

Dimenticavamo, di certo c'è infine la promessa di 960 milioni di euro (1900 miliardi di vecchie lire), e di una possibile significativa revisione prezzi: cifre enormi!, che hanno azionato gli appetiti della speculazione, della rendita, dei signori della città. E' questo e non altro il vero motivo perché così' cocciutamente si cerca di realizzare quest'opera.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
**Gruppo
"Nodiscaricasardagna"**

17 gennaio 2022

I sottoscritti, componenti il gruppo "Nodiscaricasardagna",

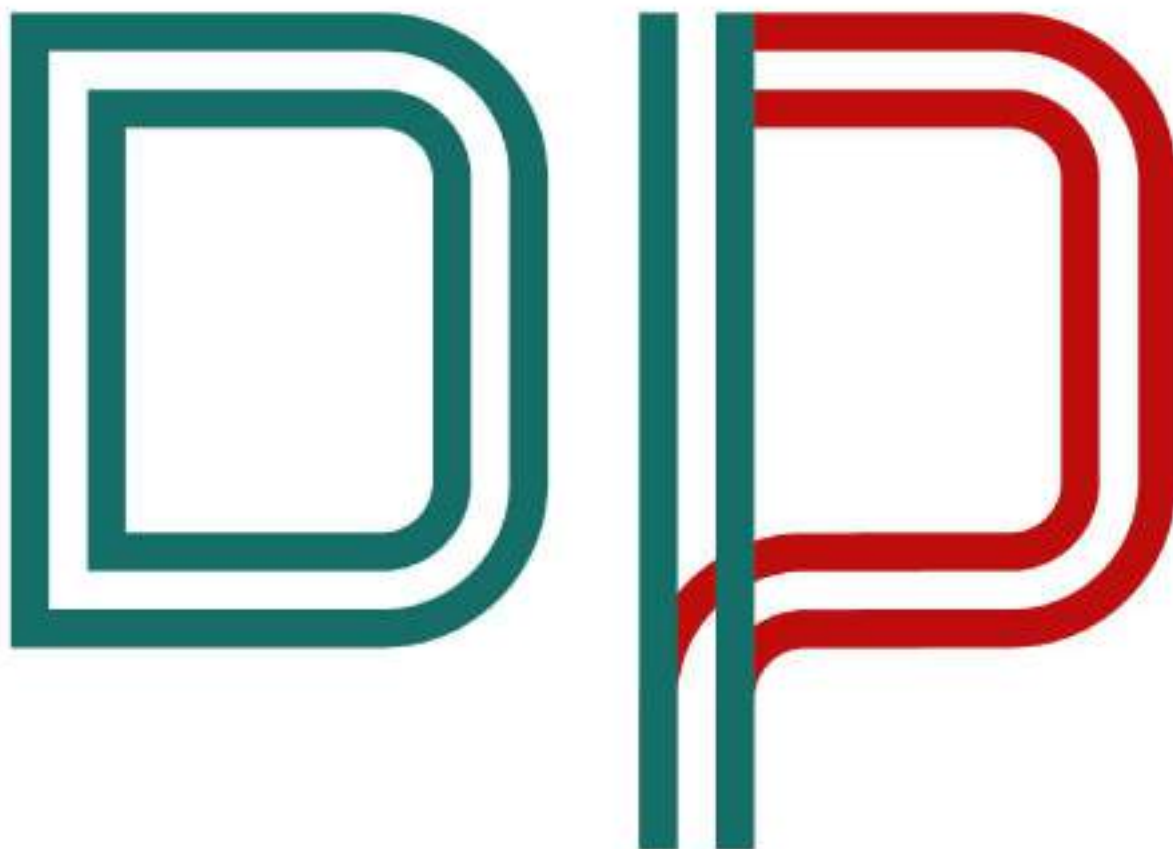
attenti e molto interessati al progetto della nuova Circonvallazione ferroviaria di Trento, consapevoli che questa grande opera sarà determinante per il futuro della città e dell'intero territorio, preoccupati comprensibilmente anche per gli effetti che la stessa potrebbero far ricadere sul loro piccolo sobborgo - così duramente penalizzato negli ultimi decenni da scelte che si sono rivelate sconsiderate - sottopongo al Dibattito Pubblico la seguente domanda:

Letti e considerati il Dossier pubblicato, nonché ai documenti Gestione dei materiali di risulta (Cod. IB0Q3AR69RGTA0000001C), Piano di utilizzo dei materiali di scavo (DPR 120/2017) – Relazione Generale (Cod. IB0Q3AR69RGTA0000002B) e Corografia viabilità di conferimento ai siti di destinazione finale (Cod. IB0Q3AR69C1TA0000001A) si chiede chiarimenti in ordine a un possibile coinvolgimento dell'area dell'ex discarica di Sardagna di proprietà della Sativa S.r.l., con particolare riferimento alla strategia di gestione dei materiali di risulta.

Restando in attesa di cortese riscontro, ringraziano sin d'ora per l'attenzione che si vorrà riservare al loro quesito.

Annamaria Berloff, Sabrina Bragagna, Alessandra Degasperi, Marilena Degasperi, Roberta Degasperi, Fausto Gardumi, Antonio Lovise, Loreta Orsi, Cinzia Weber

Recapito: Alessandra Degasperi, Via al Castagneto, 6 - 38123 Trento cell. 328 7139688



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Giannandrea Laino

18 gennaio 2022

CONSIDERAZIONI SUL DIBATTITO PUBBLICO

Fino ai primi mesi del 2021 la tempistica per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria era vista nell'orizzonte temporale di 12/15 anni. Da qualche mese a questa parte, grazie alla prospettiva di poter fruire dei fondi europei, abbiamo assistito ad un'improvvisa accelerazione ed il progetto di RFI è stato calato improvvisamente dall'alto dopo essere stato volutamente tenuto sottotraccia anche a causa delle "clausole di riservatezza" inserita nei protocolli di intesa e che hanno contribuito ad ostacolare la diffusione delle informazioni ed il necessario coinvolgimento del territorio. Tutto ciò, appare chiaro, è finalizzato all'approvazione senza un reale ed adeguato coinvolgimento della cittadinanza, svilendo il Dibattito Pubblico, già penalizzato dalla tempistica in quanto avviato ad inizio di dicembre, della durata di 45 giorni (festività comprese), oltretutto in una fase di recrudescenza della pandemia Covid.

Il Dibattito Pubblico sulla circonvallazione ferroviaria di Trento si è rivelato un fallimento totale per RFI. Il proponente dell'opera è progettista ed esecutore, ha un interesse esclusivo affinché l'opera venga approvata senza variazioni, essendo i costi ed i tempi contingentati dal finanziamento nell'ambito del P.N.R.R. Ne deriva che non sono attuabili interventi di miglioramento del progetto o mitigazione degli impatti, che il Dibattito Pubblico si prefigge di conseguire, in quanto eventuali modifiche al progetto porterebbero ad un incremento dei costi e dei tempi di realizzazione che farebbero perdere la possibilità di accedere ai finanziamenti stessi.

Il proponente non ha dimostrato nessun reale e sincero interesse a valutare soluzioni alternative o a considerare le ragioni della cosiddetta opzione zero. L'unica soluzione alternativa è stata portata nell'ambito del Dibattito Pubblico dalla Rete dei Cittadini che ha sottoposto ad RFI una soluzione progettuale sulla Destra Adige con la richiesta che venisse considerata ed approfondita, per essere adeguatamente confrontata con l'unico progetto in discussione.

Nel corso del Consiglio Provinciale del 14 gennaio 2022, gli ingegneri di Italferr intervenuti, anziché prendere in considerazione e mettere le basi per una progettazione alternativa sulla Destra Adige, hanno dichiarato che tale soluzione è impraticabile, evidenziando pretestuosamente difficoltà tecniche e criticità ambientali. Facciamo presente che Italferr nel 2003 aveva individuato proprio sulla Destra Adige la prima soluzione progettuale, poi rigettata dalla Provincia per motivazioni più politiche che tecniche.

Non sono state oggetto di discussione ed adeguato approfondimento le ragioni della cosiddetta "opzione zero", che ha trovato voce solo nello spazio dedicato agli interventi dei cittadini a conclusione dei vari incontri.

Tutto ciò considerato, ne consegue che sono state completamente disattese le linee guida e le raccomandazioni fondanti dell'istituto del Dibattito Pubblico di cui alla Raccomandazione N.1 della CNDP: "L'istituto del dibattito pubblico sulle grandi opere d'interesse generale è stato introdotto nell'ordinamento italiano dall'art. 22 del dlgs n.50 del 2016 (Codice dei contratti pubblici) con la finalità di realizzare un'effettiva inclusione democratica "dal basso", affinché, almeno per le opere più importanti per la vita della società, le decisioni non siano più rimesse solo ad una sovrana determinazione dell'Amministrazione ma il prodotto di un confronto dialettico con gli amministratori. In tale prospettiva sia la Corte Costituzionale, nella sentenza n.235 del 2018, sia il Consiglio di Stato, nel parere n.855 del 2016, hanno evidenziato che il dibattito pubblico costituisce <<uno strumento essenziale di coinvolgimento delle collettività locali nelle scelte di localizzazione e realizzazione di grandi opere aventi rilevante impatto ambientale, economico e sociale sul territorio coinvolto>>

Non si può dire che sia stato un buon banco di prova in vista dei futuri Dibattiti inerenti le altre grandi opere infrastrutturali nell'ambito del P.N.R.R.

IL PROGETTO RFI NON E' UNA CIRCONVALLAZIONE

La circonvallazione ferroviaria dovrebbe avere l'obiettivo di spostare il transito delle merci fuori dall'abitato di Trento e tuttora il sito di Rete Ferroviaria Italiana, del Comune di Trento e della Provincia descrivono l'opera come un bypass delle aree urbane di Trento. Nella realtà questo progetto intensifica lo sbarramento nei popolosi quartieri nord della città fino a Gardolo/Roncafort, prevedendo il raddoppio delle linee esistenti.

Il paradosso è che questo progetto di circonvallazione, anziché bypassare la città al suo esterno, la attraversa per alcuni chilometri e la devasterà con cantiere enormi di cui quello a nord strozzerà l'accesso principale al centro in via Brennero per anni. Il traffico e l'inquinamento, già temi particolarmente delicati (Trento è in fondo alla classifica delle città italiane per qualità dell'aria), saranno intensificati in maniera esponenziale con il passaggio giornaliero di decine di mezzi per il trasporto di 2 milioni di metri cubi di materiale estratto dalle gallerie, causando il dirottamento del traffico "ordinario" nei quartieri limitrofi ai cantieri, sulla tangenziale e quindi in tutta la città, congestionandola ulteriormente.

CRITICITA' DEL PROGETTO RFI

In linea di massima condividiamo l'utilità di realizzare una circonvallazione dei treni merci, se capace di spostare il traffico da gomma a rotaia, anche se prima e durante il dibattito i numeri riguardo alle previsioni di traffico sono stati contrastanti e non sufficientemente approfonditi. Siamo disposti a sopportare sacrifici temporanei per ottenere un miglioramento della vivibilità ed una città più bella e pulita, anche se non riteniamo prioritaria quest'opera rispetto ad altri interventi quali, ad esempio, la bonifica delle aree inquinate di Trento nord.

Provincia e Comune si sono mostrate passive verso RFI ed un progetto che, anziché essere al servizio della cittadinanza, mette la città al servizio della circonvallazione, con il risultato di uscirne stravolta e devastata. Si vuole giustificare questo scempio subordinando il Metaprogetto alla realizzazione della circonvallazione. Tutto ciò non è accettabile e viene vissuto come una beffa in quanto, la prospettiva del Metaprogetto viene "usata" per indorare la pillola della circonvallazione con il rischio di vedere realizzata solo quest'ultima. Riguardo alle opere del Metaprogetto, infatti, non sono state chiarite le fonti ed i tempi dei finanziamenti necessari, rischiando che queste rimangano sulla carta per un tempo indefinito. Prova ne sono i progetti relativi all'ex Sit (approvato ma non risultato assegnatario dei finanziamenti) e quelli relativi alla riqualificazione dell'area ex Atesina (per la quale c'è un progetto ed un primo stanziamento ma non si muove nulla da anni), solo per citarne un paio. Trento merita interventi più urgenti ed in linea con le missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che pone la "rivoluzione verde e la transizione ecologica" prioritaria rispetto agli investimenti sulla rete ferroviaria: sono più di 40 anni che la città attende la bonifica integrale delle aree inquinate, una bomba ambientale che si sta criminosamente sottovalutando per non ostacolare la realizzazione di questo progetto.

Non è accettabile la prospettiva di subire i pesanti e permanenti disagi che saranno provocati dalla realizzazione di enormi cantieri a ridosso del centro città e dall'impatto dell'ingresso della galleria nel quartiere storico di S. Martino e nella zona di Acquaviva dove, terminata l'opera i residenti dovranno convivere con rumori e vibrazioni causate dal passaggio di 260 treni al giorno (uno ogni 6 minuti) a pochi metri dalle abitazioni e dove è previsto l'abbattimento di almeno 11 edifici di cui tre residenziali. Il Comune sta contattando i proprietari per proporre delle soluzioni e risarcimenti prima ancora che il progetto sia stato approvato, causando ansia, destabilizzazione e preoccupazione per il futuro.

Temiamo che siano stati sottovalutati i rischi derivanti dall'attraversamento della galleria di ben 222 sorgenti all'interno dei monti Calisio e Marzola, sotto la collina est della città. Rifiutiamo che quest'opera provochi la perdita permanente dei terreni di pregio e delle sorgenti che saranno causati dai cantieri e dalla realizzazione

dell'entrata sud della galleria nella zona di Acquaviva di Mattarello, notoriamente delicata dal punto di vista idrogeologico e pesantemente colpita da una frana nel 2018. Abbiamo visto un dispiegamento sproporzionato di forze militari a difesa di un paio di trivelle che hanno effettuato sondaggi nel mese di novembre in questa zona. Visto questo precedente, temiamo che la città venga militarizzata con il dispiegamento di ingenti forze a difesa dei cantieri a ridosso del centro storico e che questo attiri elementi antagonisti in un clima di scontro che non è certo un bel biglietto da visita per una città dalla grande vocazione turistica.

Chiediamo che non vengano effettuati lavori e gli scavi per l'attraversamento in trincea della ferrovia nelle zone inquinate dell'area Sloi-Carbochimica, senza che sia prevista prima l'integrale bonifica del sito, problema irrisolto da oltre 40 anni, con terreni impregnati per diversi metri in profondità da tonnellate di piombo tetraetile, altamente cancerogeno, accumulato per decenni e che relegano il sito fra terreni più inquinati in Italia. Le falde acquifere, che costituiscono una sorta di "estensione" del fiume Adige in tutto il fondovalle, sono protette da un sottile strato di argilla che impedisce ai veleni soprastanti di diffondersi nel sottosuolo ed inquinare le falde. Tale "protezione" rischia seriamente di essere compromessa, durante le fasi di cantiere, dagli scavi e dal deposito sui terreni del materiale estratto dalle gallerie e, nella fase di esercizio della circonvallazione, dalle vibrazioni e dal peso (fino a 2.500 tonnellate per convoglio) dei 260 passaggi giornalieri di treni merci previsti, causando lo sprofondamento dei veleni nella sottostante falda acquifera, in particolare nelle zone attigue al sedime della ferrovia non protette dalle paratie e dagli scatolati. Come è possibile che un problema definito irrisolvibile fino a poche settimane fa e che interessa una così vasta area, possa essere gestito e risolto in una corsa contro il tempo per realizzare tutta l'opera entro giugno 2026? E con quali costi aggiuntivi e sulle spalle di chi? Trattandosi di un sito di interesse nazionale, qualsiasi intervento su di esso deve essere preceduto da una bonifica integrale, mentre RFI prevede di agire solo sul sedime della ferrovia che lo attraversa.

A tal proposito segnaliamo che la sentenza del TAR di Trento n.382 del 20/1/2013 dispone l'obbligo di bonifica integrale e non parziale delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica (siti di interesse nazionale in quanto gravemente inquinate).

Tale sentenza è giunta in seguito ad un ricorso da parte di un gruppo di Enti ed imprenditori che intendevano utilizzare a scopo edificatorio una porzione delle aree inquinate in oggetto mediante bonifica parziale.

Il ricorso veniva proposto da Consorzio Bonifica e Sviluppo di Trento Nord S.c.a.r.l., IMT S.r.l., MIT S.r.l., TIM S.r.l., che si era visto approvare dal Comune di Trento il progetto del piano guida che prevedeva la suddivisione in sub-ambiti in cui poter intervenire con bonifiche parziali ma **subordinandone l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato di interesse nazionale alla completa bonifica dei suoli.**

I sopraindicati ricorrenti avevano proposto una abbondante serie di motivazioni per dimostrare che anche la bonifica delle aree inquinate per fasi successive in ambiti diversi avrebbe portato alla totale bonifica dei siti. In sintesi le motivazioni non sono state accettate ed il **ricorso è stato respinto ribadendo che qualsiasi opera da eseguirsi nei siti inquinati va preceduta dalla completa bonifica di tutta l'estensione dei siti.**

RFI, l'amministrazione comunale e provinciale richiamano la recente legislazione (Art. 242 ter e DL 77/2021 convertito in L108/2021) che a loro dire consentirebbero di intervenire anche sui siti inquinati di interesse nazionale con bonifiche parziali e limitate al sedime di passaggio della ferrovia ma è una falsità: le stesse leggi in realtà obbligano ad effettuare una bonifica totale dei siti, in linea con la pronuncia del TAR di cui sopra. E' vergognoso che per una questione di soldi e per "far girare l'economia" si assista ad una cancellazione dei diritti ed ad un arretramento rispetto a quello che si è conquistato negli anni a livello di salvaguardia della salute pubblica, ambientale e dei diritti sociali.

Nel timore che il PNRR possa "asfaltare" anche tale sentenza e consenta la possibilità di procedere ugualmente ad una bonifica parziale, come prevede il progetto di RFI, abbiamo fatto presente alla pubblica amministrazione quali possibili conseguenze potrebbero scaturire da un loro avvallo all'esecuzione di opere non in linea con quanto espresso dal TAR: ricorsi e sottovalutazioni del rischio che rischierebbero di bloccare i lavori per anni lasciando enormi cantieri aperti nel mezzo della città.

Non è ammissibile che l'emergenza sanitaria della pandemia in corso possa generare un'emergenza ambientale a causa di leggi che semplificano, accelerano, deregolamentano e ci catapultano in un clima da dopoguerra con il pretesto di fare riprendere l'economia.

Il progetto presentato da RFI oltre che dannoso e pericoloso, è discriminatorio per i residenti dei quartieri nord della città. L'opera, nell'ambito del metaprogetto che mira a riqualificare la città, ma che in realtà interessa solo una parte della città (centro storico), provocherà il degrado di un'altra vasta parte di città, quella dei quartieri nord (San Martino, Cristo Re, Campotrentino, Solteri, Magnete, Centochiavi, Melta, Canova, Roncafort, Gardolo) già pesantemente sofferenti dal punto di vista sociale e dove aumenterà il senso di abbandono e precarietà. La realizzazione dell'interramento della ferrovia storica nel centro città previsto una volta ultimata la circonvallazione ferroviaria merci, amplierà ulteriormente il divario anche dei valori delle abitazioni, incrementando quelli del centro, dal quale verrà tolto il passaggio dei treni e nel quale verranno creati nuovi spazi di verde, mentre i prezzi già inferiori delle abitazioni dei quartieri nord della città subiranno un deprezzamento che spingerà in queste zone nuclei familiari con minore disponibilità economica, in un contesto che vede già un'elevata la presenza di immigrati e nuovi residenti che non ne favorisce l'integrazione.

RETE DEI CITTADINI E PROGETTO DESTRA ADIGE

Personalmente, sostengo e condivido le idee e proposte della Rete dei Cittadini, nata per dare voce alle istanze e richieste di una dozzina di comitati di residenti ed associazioni del territorio che non accettano il progetto proposto da RFI.

Un team di ingegneri che sostiene questa causa, ha elaborato e presentato un progetto alternativo sulla Destra Adige. Tale proposta nasce dall'esigenza di realizzare una vera circonvallazione della città e di risolvere le numerose e gravi criticità del progetto in Sinistra Adige sopra esposti.

Gli elementi distintivi del progetto in Destra Adige rispetto al progetto di RFI sono i seguenti:

- Non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort;
- Non richiede la demolizione di edifici nel quartiere San Martino;
- Non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord;
- Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento;
- Non interferisce con la falda del fondovalle dell'Adige;
- Non è a rischio in caso di alluvione nella zona di Trento;
- Non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la Valle dell'Adige;
- Non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;
- Abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio;
- Migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose;
- Consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie;
- Consente di realizzare i cantieri di scavo in zone distanti dall'abitato;
- Favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo;
- Consentirà la vera riqualificazione della parte nord di Trento;
- Consentirà un interrimento più esteso della linea storica verso nord;
- Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento temporaneo a nord (a Gardolo o a Lavis) del capolinea;
- Aumenterà la capacità della linea storica per i servizi tra Trento e Calliano;
- Presenta assoluta compatibilità con gli interventi come il "Nordus";
- Permetterà la realizzazione anticipata del Trasporto Rapido di Massa (tram);
- Migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento.

Voglio concludere questo mio contributo, allegando come parte integrante del mio “quaderno”, la lettera aperta a firma Bonfanti-Valer-Tessadri-Erlicher-Cianci pubblicata sulla stampa in data 12/1/22 di cui condivido integralmente lo spirito ed i contenuti.

Giannandrea Laino

Cittadino di Trento

BONFANTI – VALER – TESSADRI – ERLICHER – CIANCI * LETTERA APERTA: « CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA, USIAMO I SOLDI PER DISINQUINARE LE AREE EX SLOI E CARBOCHIMICA A TRENTO NORD

»



12:33 - 12/01/2022

Siamo ancora in tempo: usiamo i soldi della Circonvallazione ferroviaria per disinquinare le aree ex SLOI e Carbochimica a Trento Nord. Una importante riunione istituzionale ed un'assemblea cittadina sono previste a Trento il 14 e 15 gennaio 2022. Si

tratta della Conferenza Informativa del Consiglio Provinciale sulla circonvallazione ferroviaria AC/AV di Trento, che si terrà venerdì 14 gennaio, mentre le associazioni ambientaliste e alcuni comitati di cittadini daranno vita, sabato 15 gennaio, ad un incontro “sulle aree inquinate di Trento nord” (Carbochimica e SLOI) dove è previsto sia il passaggio della nuova circonvallazione che lo stoccaggio di circa 1,5 milioni di metri cubi di rocce e terra prodotte dallo scavo della galleria a due canne attraverso la Marzola.

Le due riunioni istituzionali non erano previste. Esse sono il prodotto del “dibattito pubblico” sull’opera che, nelle 6 assemblee territoriali/cittadine fin’ora realizzate, ha visto prevalere nettamente l’opposizione all’opera proposta, vista dai più come un forte ed inutile dissesto ambientale e dove numerose associazioni di cittadini hanno non solo criticato il progetto di RFI ma contrapposto ad esso alternative, spesso fondate su di una visione che prospetta un diverso modello di sviluppo del territorio e prende atto della necessità di una reale svolta ambientale.

E’ stato insomma il protagonismo dei cittadini e delle associazioni ambientaliste per un verso a risvegliare il massimo organo della Autonomia e a costringerlo a riflettere nuovamente, attraverso una conferenza nella quale sono presenti opzioni diverse, su di un’opera che si prospetta come portatrice di dissesto urbano pesante. Così come alla prima prova dei fatti (ovvero la significativa opposizione popolare all’opera) il tentativo di delegare ad una “commissione speciale” di occuparsi dell’iter dei lavori della circonvallazione, fatto nell’ultima riunione del Consiglio Comunale, è naufragato ancor prima che la commissione sia costituita e ha costretto alla convocazione d’urgenza del Consiglio Comunale, chiamato a confrontarsi con il Coordinatore del Dibattito Pubblico. Fino ad ora, al di là di qualche Consigliere comunale o provinciale che si è espresso criticamente, il Trentino si è trovato di fronte alla “santa alleanza” fra Governo Provinciale leghista e Governo cittadino di centro sinistra nel volere la circonvallazione ferroviaria, ambedue tesi a minimizzare le criticità dell’opera e a svolgere la funzione di valium sociale: Sindaco e Giunta Comunale prefigurando “le magnifiche sorti progressive” del Metaprogetto (allo stato una ipotesi assolutamente fumosa e priva di finanziamento oltretutto portatrice di una idea di pianificazione avulsa dai bisogni dei cittadini!); la Giunta Provinciale, invece, collegando l’opera alla necessità del completamento della autostrada della Valdadige, la A31, attraverso una proposta di PUP che trasforma tutto il confine orientale della nostra provincia in corridoio per il

completamento della PI.RU.BI. L'uno facendo finta di non vedere cosa fa l'altro e comunque intenti a non disturbarsi vicendevolmente.

La “santa alleanza” è portatrice di una narrazione fondata su alcuni presupposti tutt'altro che reali, usati per “spaventare” gli interlocutori e condita con un frasario para ambientalista.

Vediamo assieme nel dettaglio un paio di queste presunte “verità”.

Cominciamo dal volume di traffico merci attraverso le Alpi. Ianeselli e Fugatti e i loro tecnici, parlano di un trasporto merci in continua ascesa quando invece l'attuale traffico è notevolmente inferiore (-20% circa) a quello registratosi attorno al 2008, prima della crisi mondiale dell'economia. L'attuale volume di traffico merci che passa dal Brennero (i dati sono riferiti al 2019) è di 53,7 milioni di tonnellate annue: 39,9 milioni di tonnellate viaggia su strada (il 74% del totale), mentre il 26% (13,8 milioni di tonnellate) viaggia su treno.

Disaggregando il dato emerge con chiarezza che per almeno il 30% di ciò che transita in autostrada si tratta di “traffico deviato”, richiamato sulla A22 dal basso costo di pedaggi e dagli aiuti italiani agli autotrasportatori in termini di costo del combustibile. In altre parole, si tratta di traffico che usando un “percorso naturale” dovrebbe attraversare la Svizzera per raggiungere le proprie destinazioni ed invece preferisce allungare anche di 100 km il suo tragitto per beneficiare delle agevolazioni fornite dalla Autobrennero.

Una riflessione a questo livello è estranea alla narrazione di Comune e Provincia e si preferisce parlare di 470 treni merci al giorno in più (lo dice Lorenzo Dellai nel suo poco documentato intervento sul giornale L'Adige) o di 260 treni merci che utilizzeranno la circonvallazione (Sindaco e assessore Facchin), mentre l'autostrada sarebbe satura.

Cominciamo dal calo della circolazione delle merci (certificato anche dai dati delle associazioni degli autotrasportatori). Si tratta di un dato strategico motivato sia dalla crisi delle politiche di globalizzazione (che avevano nelle delocalizzazioni il loro fulcro) che dal mutato atteggiamento dei consumatori, più attenti alla stagionalità dei prodotti, alla loro qualità ed alle produzioni a Km zero, che ancora alle strategie del commercio online che pensano a grandi hub di stoccaggio delle merci.

In questo quadro la prima iniziativa da fare sarebbe un significativo adeguamento delle tariffe autostradali e delle sovvenzioni sul carburante visto che Autobrennero è una società a stragrande maggioranza pubblica e dentro la quale le province di Trento e Bolzano ed il Comune sono maggioranza. All'opposto né il Comune, né la Provincia di Trento ha dato ai propri rappresentanti nel CdA dell'Autobrennero indicazioni in questo

senso e l'ing. Da Col, responsabile provinciale dei progetti speciali e della Protezione Civile, nel dibattito pubblico ha dichiarato che, essendo l'Unione Europea fondata "sulla libera circolazione delle merci", si tratta di un obiettivo difficilmente raggiungibile. Fatto sta invece che il Land del Tirolo, non certo amministrato da un club di bolscevichi, è stato fino ad ora l'unico a porre il problema dell'inquinamento dell'Asta dell'Adige e della valle dell'Inn e ad imporre giusti vincoli al trasporto su gomma, tanto da far infuriare le Camere di Commercio dell'Alta Italia, fra i principali sostenitori della nuova linea alta capacità del Brennero e della circonvallazione di Trento.

La narrazione del traffico merci in ascesa ha poi una ulteriore origine. Sia il Dossier di progetto che il PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnico Economica) della circonvallazione ferroviaria di Trento, entrambi redatti da RFI, copiano dal PUP (il Piano Urbanistico Provinciale) attualmente in discussione alcuni dati relativi all'Interporto doganale di Trento. A parte lo strafalcione (peraltro significativo) contenuto sia nel PFTE che nel Dossier di Progetto che vorrebbe che oggi partano dall'Interporto di Trento 21 treni ROLA (l'autostrada viaggiante, ovvero l'intero autotreno viene caricato sulla ferrovia) al giorno, mentre in realtà ne partono solo 2, sia il PUP che il PFTE parlano di un incremento di traffico merci all'interporto di 630.000 autotreni all'anno e del fatto che si deve operare per rendere possibile la partenza dall'Interporto di 36 Treni ROLA al giorno. In realtà, dunque, secondo detti studi (!?) avremo un incremento del traffico sulla Brennero di ben 2000 camion al giorno, una prospettiva pesantissima in termini di inquinamento atmosferico ed acustico!

Il dato o è pura invenzione propagandistica, per addolcire le pesantissime criticità della circonvallazione, un'invenzione assolutamente non suffragata dall'aumento del traffico merci, oppure è frutto della volontà di drenare sulla Autostrada del Brennero anche il traffico che oggi usa il Tarvisio come valico alpino portandolo sulla Brennero attraverso la Valdastico, oltretutto di far aumentare il traffico sulla A22 attraverso una politica di strade ad alta percorrenza che la colleghi al traffico proveniente dalla autostrada tirrenica ed alla Bari – Venezia (gli investimenti previsti dalla Brennero per ottenere una nuova concessione purtroppo si muovono esattamente in questa direzione).

Il futuro ipotizzato insomma è esattamente l'inverso di quello propagandato, altro che passaggio da gomma a rotaia: siamo in presenza di un'ipotesi di sviluppo che ha il suo fulcro nella messa a disposizione della Valle dell'Adige al traffico merci su strada.

Un'ipotesi questa che trova tragicamente conferma nel Report dell'incontro intitolato "Il Brennero e la politica dei trasporti delle Alpi, tenutosi nel maggio del 2021 su iniziativa

di Unioncamere e dei sistemi camerali di Emilia-Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige e Veneto. Il documento proposto, che in realtà assomiglia ad un dossier di propaganda che ben si guarda di documentare i suoi dati e le sue previsioni, parla di un traffico veicolare che non inquina ed ipotizza per il 2039 ben 83,2 milioni di tonnellate di merci al Brennero (30 milioni di tonnellate in più, con un aumento del 60% rispetto ad ora) divise a metà fra traffico su gomma (41, 6 milioni di tonnellate) e traffico su rotaia. Insomma, quello sotteso alla idea della circonvallazione ferroviaria è un modello di sviluppo che è tutto fuorché ecologico e di tutela ambientale e che continua con politiche climalteranti, che si basa sulla proliferazione di merci inutili che circolano in ogni dove, nonostante le solenni dichiarazioni di rispetto dei vincoli posti dalla evidentissima emergenza ambientale.

Stesso ragionamento va fatto per la vicenda delle aree inquinate di Trento Nord.

In numerose dichiarazioni alla fine del 2020 il Sindaco aveva promesso che il disinquinamento di quelle aree era imprescindibile. Nelle ultime dichiarazioni fatte durante il dibattito pubblico o in incontri con i cittadini si è passati oggi ad un atteggiamento pilatesco dove prima si è cercato di investire RFI della responsabilità del disinquinamento e poi si è auspicato che questo avvenga subito dopo la realizzazione della circonvallazione. Sindaco e Presidente della Giunta hanno recentemente inviato a RFI una ridicola lettera in cui auspicano che si arrivi alla bonifica totale di quelle aree, dimenticando che le stesse sono di proprietà dei più grandi immobiliari provinciali e regionali che da decenni prendono in giro la città circa il disinquinamento mentre hanno pesantemente lucrato in termini di aumento delle volumetrie concesse in cambio del supposto disinquinamento dell'area.

Chiunque legga quanto RFI prevede di fare su quelle aree e valuti gli interventi proposti si rende conto che siamo di fronte al rischio concreto di disastro ambientale, alla possibilità che il piombo tetraetile scriva una ulteriore pagina nera della storia di Trento, dopo quella che ha portato alla chiusura dello stabilimento della SLOI. Anche un cieco vede la totale differenza fra le caratteristiche del disinquinamento proposto da RFI e quelle poste in essere dall'appalto per il disinquinamento delle Rogge aggiudicato ad un consorzio temporaneo di imprese che include il CLA (Consorzio Lavoro Ambiente che comprende le cooperative che fanno riferimento alla Federazione).

Chiunque si rende conto che quello proposto da RFI è un finto disinquinamento e che un reale intervento di bonifica di quelle aree è incompatibile con le previsioni di costo della circonvallazione. La bonifica delle rogge, attraverso la rimozione in sicurezza del terreno

inquinato, costa oggi circa 5000 euro a metro cubo; la rimozione di circa 70.000 metri cubi di aree inquinate necessaria per la realizzazione dei lavori della circonvallazione, verrebbe a costare ben 350.000.000 di euro, una cifra che corrisponde a più di un terzo dei soldi stanziati per la circonvallazione (960 milioni). E' per questo che RFI, sia nel Dossier di progetto che nel PFTE, fa finta di non sapere che la bonifica delle rogge non è ancora iniziata, che vi sarà interferenza fra questa e i lavori della circonvallazione, che usare la tecnica del capping per proteggere le aree su cui verrà depositato il materiale scavato dalla Marzola rischia di portare l'inquinamento in tutte le discariche dove è previsto il deposito dello smarino.

Anche in questo caso siamo di fronte ad un uso sbagliato e pericoloso dei territori, messi a disposizione ad ogni costo, compreso il rischio sanitario per la città, per un'opera che ormai risulta priva di qualsiasi motivazione e rovinerà pesantemente il futuro di Trento. Comitati di cittadini e le Associazioni ambientaliste hanno indetto, lo dicevamo in apertura, per sabato 15 gennaio un incontro sul tema delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica. L'intento è dimostrare come il modo ambientalmente serio per usare i soldi del PNRR era ed è quello di provvedere al disinquinamento di quelle aree, sostituendosi all'attuale proprietà inadempiente per la realizzazione dei lavori necessari e rivalendosi su di essa anche in termini di proprietà delle aree. Insomma che l'alternativa alla circonvallazione è una città più vivibile che si riappropria di territori preclusi da anni.

Siamo ancora in tempo, è ancora possibile, anche usando il regolamento del Recovery fund che consente ai paesi di sostituire un'opera con un'altra, ad abbandonare la scelta che i cittadini hanno bocciato nel dibattito pubblico chiedendo invece che i fondi europei siano usati davvero per la riconversione ecologica e non per opere che sono il suo esatto contrario.

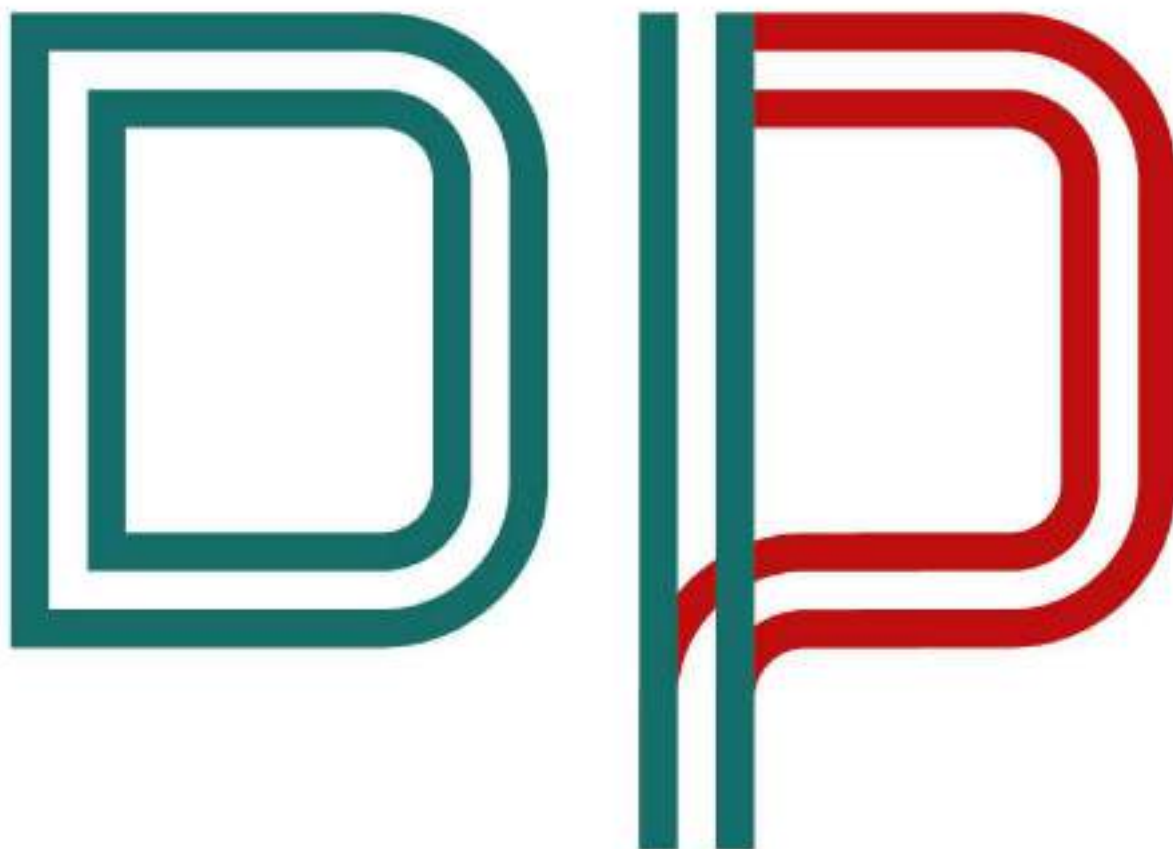
Elio Bonfanti

Antonella Valer

Franco Tessadri

Lorenza Erlicher

Marco Cianci



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Roberta Guidolin
Mattarello Attiva

18 gennaio 2022

alla c.a. di RFI
nella persona del coordinatore del Dibattito Pubblico Dott.
A.Pillon
e Dott. G.Romeo
e p.c. Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento

OGGETTO: ULTERIORI OSSERVAZIONI TECNICHE AL PROGETTO DI
CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA ALTA CAPACITÀ SUL COMUNE DI TRENTO

Dopo aver ascoltato le assemblee pubbliche ed essermi documentata, sono ad esporre il mio punto di vista, le mie remore e paure riguardo a questo progetto, ossia il bypass ferroviario, che prevede di costruire un tunnel per il traffico ferroviario merci che passa sotto la collina est di Trento, avente come entrata/uscita la zona Acquaviva di Mattarello sobborgo a sud di Trento e la zona di San Martino a nord del centro storico cittadino.

Il mio intervento è suddiviso in 4 sezioni:

- 1- Criticità;
 - 2- Beni architettonici e naturalistici
 - 3- Credibilità
 - 4- Conclusioni
- Allegati: foto e documenti

1) Criticità.

Riassumo le criticità che riscontro:

- a) Prima criticità: Area SLOI. “**SLOI S.r.l.** (acronimo per Società Lavorazioni Organiche Inorganiche) è stata una società che produceva miscele antidetonanti per benzine, costituite da piombo tetraetile (con il nome commerciale Etilmix[1][2][3], un composto 25 volte più pericoloso dell'iprite utilizzata durante la prima guerra mondiale), dibromoetano e dicloroetano.”. Attualmente si ritiene che circa 180 tonnellate di piombo tetraetile siano penetrate nel terreno sottostante alla fabbrica, che pare essere inquinato per una profondità di 15 metri e sotto di questo, separato da un sottile strato di argilla di 20 centimetri, si trova la falda acquifera dell'Adige.[5][10] e da qui i sigilli posti sulla superficie ricoperta da 40 cm di materiale inerte.”
<https://it.wikipedia.org/wiki/SLOI>

Poco da dire, se qualcosa va male, sarà una nuova Seveso. La SLOI era chiamata la fabbrica della morte. Inquinamento delle falde acquifere, inquinamento delle terre e dell'aria. Una svista qui mette a repentaglio la salute pubblica.

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore e vibrazione da parte del progettista.

- b) Seconda criticità: Il tracciato tocca **222 fonti**. L'unica cosa che ho sentito dire con le mie orecchie è che RFI ha pompe idrovore a sufficienza per drenare l'acqua. Sono contenta: ha ottemperato gli obblighi di legge sulla sicurezza sul luogo di lavoro. Ma nulla di più: Trento avrà ancora acqua? Quale ricaduta avrà sulle fonti, incluse quelle dei comuni confinanti? Paranoia, può essere. Vi faccio un esempio: le terme di Abano e Montegrotto hanno le sorgenti sui Monti Lessini, con un ciclo dell'acqua di 20/30 anni se non di più. Per cui se tocco ora le fonti su Monti Lessini tra 20/30 anni a distanza di centinaia di km metto in ginocchio la vita economica delle Terme, sottraendo l'acqua. Quindi che cosa accadrà a Trento tra 5, 10, 15, 20 e 30 anni? Sono stati fatti studi? Quali altri comuni limitrofi possono essere toccati dalla manomissione volontaria delle fonti d'acqua? E a Pergine? Altopiano della Vigolana? Besenello?

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra perché l'accesso all'acqua è accesso alla vita in ogni sua forma.

c) Terza criticità: **Paleo-frana**, ossia una frana.

“Le paleofrane possono muoversi improvvisamente. Fattori scatenanti del movimento possono essere terremoti o infiltrazioni di acqua[1] che riducono gli attriti sul piano di appoggio dell'intero corpo ed interno del materiale di cui la paleofrana è composta.

La pericolosità di una paleofrana è dovuta principalmente alla possibile errata percezione di trovarsi su terreni stabili perché fermi da tempo immemorabile. In tal caso gli abitanti sono sottoposti ad un rischio che è poco percepito e che è aggravato dalla costruzione di abitazioni e altri manufatti sul corpo franoso.

Uno dei più tragici eventi italiani dovuto ad una paleofrana fu il disastro del Vajont del 9 ottobre 1963, con quasi duemila vittime. La pericolosità della frana venne percepita sin dai primi studi, prima condotti da Leopold Müller e poi da Edoardo Semenza[3], ma per non compromettere le attività della diga nella quale la Società Adriatica di Elettricità aveva già molto investito, si preferì nascondere il pericolo alle popolazioni.”

<https://it.wikipedia.org/wiki/Paleofrana>

RFI ha giurato che non succederà nulla e che tutto sarà sotto controllo. Mi chiedo però perché 2 talpe che scavano due tunnel con dei collegamenti ogni 500 metri (per motivi di sicurezza) non faranno danno e bisogna credergli, ma si chiede a chi vuole sistemare il proprio campo, una relazione idrogeologica nella quale si dichiara che il lavoro di disboscamento non aziona la frana suddetta. Il progettista dice la frana è alta e loro stanno bassi. E' come dire che c'è una statua gigante di creta, con un braccio pericolante, ma che se con colpi di martello gli amputo le gambe, non distruggo la statua.

Ci si avvicina anche a due faglie presso la zona del “Molino Ferrari” - faglia della Marzola e quella della Vigolana- quali saranno le conseguenze?

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra (al portafoglio di tutti quelli che hanno dovuto richiedere perizie idrogeologiche) e in deroga alle normative sulle polveri, rumore e vibrazione da parte del progettista.

d) Quarta criticità: **Grezzi- Acquaviva- Mattarello** sud. La periferia della periferia.

Riguardo il dossier (dal nome: Asse Ferroviario Monaco –Verona. Linea Di Accesso Sud Alla Galleria Di Base Del Brennero Quadruplicamento Della Linea Fortezza – Verona Lotto 3° Circonvallazione Di Trento) il progettista a pp. 32-34 riporta foto clamorosamente sbagliate o del tutto non rilevanti. La foto di pagina 34 ritrae Rovereto, sita a circa 20 km di distanza in direzione sud, l'altra ritrae solo parzialmente la zona antropizzata di Mattarello (allego una mia versione casalinga esplicativa del territorio). A pagina 32 si trova una bella immagine del borgo di Mattarello e della zona di Aldeno, mentre la zona dell'Acquaviva- Grezzi è coperta dagli alberi!). Nelle cartine vengono scambiati i torrenti per strade e ci sono errori di posizionamento di 150-200 metri.

Non si fa riferimento all'uragano VAIA che ha colpito la zona a fine ottobre 2018 e alle conseguenze idrogeologiche che ha causato. Io ho rischiato di perdere la mia famiglia: mio padre è stato trascinato dal fango e solo la buona sorte lo ha tenuto in vita. I Vigili del Fuoco, coadiuvati dalla Protezione Civile e dall'arma dei Carabinieri hanno evacuato la zona e gli abitanti dei Grezzi sono stati alloggiati in strutture ricettive del paese, presso amici/parenti e presso la palestra. Gli abitanti della zona hanno subito danni ingenti. Alcuni sono rientrati a casa dopo 10 giorni. Il torrente/rio Scanupia è passato da -3/4 metri a +2/3 metri. Il materiale detritico e l'acqua hanno raggiunto la statale e la zona sottostante (quella che sarà il cantiere).

Il rio Stanghet ha scaricato il materiale sulla ex statale nella zona che è in prossimità dell'ingresso del tunnel che è rimasta chiusa per molti giorni

Dopo l'accaduto, mio padre ha fatto fare una perizia idrogeologica per capire e per mettere in sicurezza persone e cose. L'Ufficio bacini montani della Provincia di Trento, avvalendosi dello studio commissionato da mio padre hanno creato 3 invasi di contenimento di materiale detritico. Al momento, se nulla cambia, il rio Scanupia è "massi-free", ma scaricherà sempre acqua nel cantiere sottostante (al momento è campagna che riesce ad assorbire acqua e limo, ma poi?).

Le talpe che scaveranno, cambieranno l'assetto interno della montagna carsica in quella zona costituita da vecchie frane (etimologia de "i grezzi")? Renderanno vani gli sforzi fatti fino ad ora dalla Provincia?

Per quanto riguarda il rio Stanghet. Non vi sono studi sulle caratteristiche geomorfologiche. La carta di sintesi della pericolosità della PAT indica la zona di cui sopra come "area di penalità elevata e da approfondire" con riferimento alle norme di attuazione del Piano Urbanistico Provinciale, L.P. 27 maggio 2008 n. 5. Come interferirà lo scavo della galleria in una zona che non è ancora stata studiata?

Ricordo che nell'estate 2021 la ex-statale e il sottopassaggio che collega Mattarello con la ciclabile della zona industriale è stata di nuovo chiusa dopo 3 giorni di pioggia a causa della colata detritica che il rio Stanghet e ha visto nuovamente coinvolti Vigili del Fuoco, Carabinieri e Protezione Civile.

Last but not least, la trivellazione che ricaduta avrà sui pozzi e le sorgenti d'acqua di questa zona e di quella delle zone limitrofe? Quante fonti verranno toccate? I pozzi? Quante famiglie e quanti contadini avranno o non avranno più accesso all'acqua? Chi paga in caso di prosciugamento dei pozzi? Per chi ha le sorgenti, chi paga l'allaccio all'acquedotto comunale? RFI? IL Comune? E se le vibrazioni crepano le case? Chi risponde? Comune o RFI? O peggio ancora, se le talpe creano una nuova frana e causa danni a persone e a cose, chi ne risponde pecuniariamente e penalmente?

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra (e pretendendo di chiudere gli occhi e di dimenticare) e in deroga alle normative sulle polveri, rumore e vibrazione da parte del progettista.

2) Beni architettonici e Naturalistici

Noto con sommo rammarico e tristezza che il dossier già citato non riporta traccia e non tiene conto dei beni architettonici e naturalistici, il che denota una totale estraneità del progettista alla realtà locale.

- i. **Castello del Buonconsiglio:** il MIUR ha nel passato sovvenzionato un PRIN per monitorare le vibrazioni causate dal traffico e valutare la possibilità di interrare la strada perché temeva danni causati dal traffico. E far passare le due canne ferroviarie a 200 metri dal Castel del Buonconsiglio che effetti avrà?

<http://d3s.disi.unitn.it/projects/torreaquila.html>

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione e dei beni culturali da parte del progettista.

- ii. **Villa Bortolazzi:** affianco alla Villa verrà accumulato il 20 % dello smarino di 12 km di tunnel e vedrà passare almeno 260 camion al giorno in entrata e in uscita. Villa e territorio pertinente sono/erano tutelati dalla PAT.

La villa storica in cui ha dormito Napoleone, visitata anche dal Duce per il suo pregio, location famosa per realizzazione di videoclip, matrimoni e riunioni quali quello del FAI, per la cui

“famosa giornata” la Villa viene aperta ogni primavera, diventerà un gioiellino, abbandonato tra i rifiuti che di sicuro sarà destinato alla distruzione.

Lo stesso vale per la *Cyperacea Carex Riparia Curtis*, specie segnalata dal Museo di Scienze di Rovereto con lo status di specie *vulnerabile* nella lista rossa del Trentino, presente nelle zone umide attorno alla Villa.

L’opera inoltre separerà per sempre fisicamente il legame storico e religioso tra la Villa e il borgo di Mattarello che deve il proprio patrono, San Leonardo, proprio al Santo a cui è dedicata la Chiesetta egualmente protetta dai Beni culturali della PAT.

<https://www.angelosiciliano.com/VILLA-BORTOLAZZI.htm>

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione, tutela dei beni culturali e delle specie in via d’estinzione da parte del progettista.

- iii. Per quanto riguarda la **tutela dei biotopi**, una piccola nota. Nella parte superiore della Vigolana, si trova la Riserva naturale dello Scanupia. Questa piccola conca sottostante alla riserva, la zona dei Grezzi- Acquaviva per intenderci, è zona di caccia di alcuni specie di rapaci. Nei boschi dell’area dei Grezzi spesso si incontrano volpi, tassi, cerbiatti, ed altri ungulati che discendo proprio dalla riserva.

Mi chiedo quanto il cantiere e il rumore del cantiere ed il via vai dei camion possano disturbare e alterare questo delicato equilibrio.

http://www.areeprotette.provincia.tn.it/riserve_provinciali/biotopi_riserve/-riserve_provinciali/pagina6.html

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione e tutela dei beni culturali e delle specie in via d’estinzione da parte del progettista.

- iv. Mi fa sorridere che tra le aree “naturali” non vengano citati, anche solo per correttezza il **“Bosco della città”** (in data 14/1/2022 sede di trivellamento esplorativo) e la più famosa **riserva del Casteller**, teatro nel 2019 della fuga rocambolesca di M49, l’orso chiamato “Papillon” dall’allora Ministro Costa, al cui interno ci sono due piccoli specchi d’acqua chiamati lago Turchino e lago delle Cannelle.

Il rumore e le vibrazioni causate dalle talpe meccaniche avranno delle ripercussioni sul benessere dei plantigradi li ospitati? Che fine faranno i due laghetti? Ah...si, Il progettista non solo non sa che esistono, ma soprattutto non ha risposto alla domanda sull’acqua per la popolazione, di sicuro non sa e non risponde a questo.

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione e tutela dei beni culturali e delle specie in via d’estinzione da parte del progettista.

- v. Quale piano di tutela verrà messo in atto per proteggere gli **Ibis eremita** (*Geronticus Eremita*), specie in via d’estinzione, del progetto finanziato dalla Commissione europea “Waldrappteam- Reason for Hope” che ogni anno si fermano a Mattarello?

<http://waldrapp.eu/index.php/it/it-home>

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione e tutela dei beni culturali e delle specie in via d’estinzione da parte del progettista.

- vi. Cosa succederà al **Castello di Mattarello**? Cosa succederà a **Villa Bertagnolli**? **Villa de Merzi**? E alla Villa sede del The European Centre for Theoretical Studies in Nuclear Physics and Related Areas (ECT*) in Trento (Italy)

Tanti piccoli gioielli che con i fondi del PNNR potrebbero essere valorizzati incrementando non solo l'economia locale creando posti di lavoro, ma anche l'attrattività turistica del capoluogo.

<https://www.ectstar.eu/about-us/>

MA IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI FIDARCI. In deroga a buonsenso da parte nostra e in deroga alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione e tutela dei beni culturali.

3) **Credibilità**

Il progettista afferma che il tunnel di 12 km verrà ultimato e consegnato alla popolazione entro il 31/12/2026 salvo perdere i finanziamenti stanziati a livello europeo.

IL PROGETTISTA CI CHIEDE DI CREDERGLI. In deroga al buonsenso e alla consapevolezza popolare e alle normative sulle polveri, rumore, vibrazione e tutela dei beni culturali e delle specie in via d'estinzione da parte del progettista.

La "credibilità" è uno dei criteri che la Commissione Europea utilizza per valutare ad esempio i progetti di ricerca finanziati all'interno dei Progetti Quadri. È un concetto un po' "ampio" che vede una commistione tra fattibilità reale, senza deroghe, del progetto, la capacità di azione e la percentuale di successo in azioni/progetti simili. Ossia: se sei stato bravo in progetti precedenti, hai consegnato quanto promesso e rispettato i tempi, hai una buona "reputazione" e "credibilità".

Mi limiterò a citare solo due esempi semplici, e vicini nel tempo.

- i. Primo esempio recente. Costruzione di un parcheggio sotterraneo in piazza Centa a Trento e sistemazione del piano urbano con area gioco dedicato ai bambini. Tempi previsti: inizio lavori gennaio 2021, consegna lavori settembre 2021. Stato: in itinere.
- ii. Secondo esempio: Costruzione del depuratore "Trento 3" in zona Acquaviva-Besenello. Il progetto, è stato realizzato in zona prevalentemente agricola e ha, tra l'altro, visto il trivellamento con esiti miseri (visto la quantità di acqua che usciva ogni volta che veniva toccata la roccia) della Vigolana a pochi chilometri da dove è previsto l'ingresso del Tunnel. Progetto approvato nel 2013 e consegna reale del progetto con 4 anni di ritardo (in itinere: a gennaio 2022 il sito appare ancora come cantiere aperto) e con un aumento del 10% dei costi. Cosa ci dobbiamo aspettare con la grande opera da 930 milioni di € che deve passare (da sud a nord) attraverso aree geomorfologicamente simili della Vigolana (perché a pochi chilometri), la Marzola con le 222 fonti d'acqua e la paleo-frana, le aree SLOI e Carbochimica, in mezzo e sotto le abitazioni, a 250m dal centro storico?

Credibilità è anche la credibilità del progetto e di come è presentato. Oltre agli errori macroscopici e alle mancanze nelle immagini, nello studio della zona Grezzi-Acquaviva (criticità n.4) che possono causare ulteriori danni a cose e persone, volevo mettere in evidenza alcune zone d'ombra nella presentazione che non depongono a favore del progettista che dovrebbe usare tra l'altro la trasparenza:

- i. I rendering sono tutti poco realistici: se fossero trasmessi come pubblicità, i gruppi di consumatori chiederebbero l'intervento del Garante e i gli spot sarebbero rimossi come pubblicità ingannevole al pari della pubblicità dei maialini da speck in bicicletta sui monti.

- ii. I grafici sulla mitigazione del rumore a pag 55 del già citato documento. Lo studio è stato fatto sull'inquinamento prodotto con una talpa? Ma non è stato detto che vengono utilizzate 2 talpe in contemporanea per entra del tunnel?

4) Conclusioni

Il progettista di chiede di FIDARCI su tutto e contemporaneamente va in deroga a tutte le normative sulle polveri, rumore, vibrazione e tutela dei beni culturali e sui beni ambientali.

Il progettista non risponde alle domande dirette sull'acqua, nella sua disponibilità futura per uso umano ed agricolo (criticità 2 e 4) e potabile (criticità 1).

Ricordo che l'accesso all'acqua è sancito nel capitolo secondo della Lettera Enciclica "Laudato SI" del Santo Padre Francesco: *"L'accesso all'acqua potabile e sicura è un diritto umano essenziale, fondamentale e universale, perché determina la sopravvivenza delle persone, e per questo è condizione per l'esercizio degli altri diritti umani"*. *"Questo mondo ha un grave debito sociale verso i poveri che non hanno accesso all'acqua potabile, perché ciò significa negare ad essi il diritto alla vita radicato nella loro inalienabile dignità"*.

Il progettista non risulta a conoscenza delle gravi tematiche legate alla struttura geomorfologica della zona (criticità n. 4) e dimostra superficialità nell'affrontare le problematiche.

Queste mancanze, che avrebbero potute essere evitate con semplici sopralluoghi e utilizzando mappe, anche satellitari, più aggiornate, minano profondamente la fiducia.

Se il progettista fa errori di posizionamento di 150-200 metri, scambia i torrenti per strade (errori così grossolani e gravi) nella zona aperta e "semplice" perché relativamente poco antropizzata, cosa succederà nei 12 km di tunnel con fonti d'acqua e frane (criticità 2 e 3)? Cosa farà nell'affrontare l'area altamente antropizzata di San Martino (criticità 1)? Anche il numero 22 di famiglie a cui sarà abbattuta la casa a Trento Nord è solo un numero aleatorio e mi aspetto di vederlo crescere. Cosa succede se la frana viene attivata (criticità 2)? Cosa succederà nella delicatissima ara della SLOI (Criticità 1)? Nella SLOI la precisione deve essere chirurgica.

E come facciamo a fidarci? E' inutile avere il chirurgo migliore al mondo se amputa la gamba sbagliata.

Riassumendo:

IL PROGETTISTA CHIEDE DI ANDARE IN DEROGA A:
VIBRAZIONI
INQUINAMENTO ACUSTICO
INQUINAMENTO DA POLVERI
TUTELA DI BENI AMBIENTALI e SPECIE PROTETTE
TUTELA DI BENI CULTURALI

IL PROGETTISTA TOGLIE:
CASA
ACQUA
TERRENI COLTIVATI
DISTRUGGE BENI CULTURALI E AREE AMBIENTALI TUTELE
MINA LA SALUTE PUBBLICA
INQUINA

A che altro il Progettista intende andare in deroga? Che altro dovrebbe distruggere?

Non vi viene il dubbio che questo progetto che va in deroga a tutto forse non si deve fare?

Manca la credibilità, da punto di vista dei lavori, dal punto di vista delle tempistiche e dal punto di vista di gestione con i cittadini coinvolti nell'opera.

Il pressapochismo delle foto, gli errori macroscopici fatti mi fanno temere che sarà una tragedia annunciata. Un nuovo monte Toc o una nuova Stava, in cui tutti sapevano, ma nessuno ha detto o fatto nulla. Io sto mettendo nero su bianco.

Il trentino dovrebbe essere il fiore all'occhiello della protezione dei beni culturali, naturali e paesaggistici. La famosa farfalla verde della pubblicità temo si troverà con il cuore deserto e devastato.

Bella pubblicità per il turismo delle valli limitrofe, unica cosa che rimarrà, forse, dopo la devastazione delle campagne di pregio e delle bellezze architettoniche cittadine.

Vi ringrazio per l'attenzione

Cordiali saluti,

Roberta Guidolin, Mattarello Attiva

Allegati

Criticità 4



Colata ai Grezzi del 2017-cerchiato in rosso la zona di ingresso del tunnel previsto dal Progettista.



L'URAGANO VAIA AI GREZZI (colata 2018)
Le strade private riempite di materiale detritico



L'URAGANO VAIA AI GREZZI (colata 2018)
Parte delle campagne ricoperte dai sassi

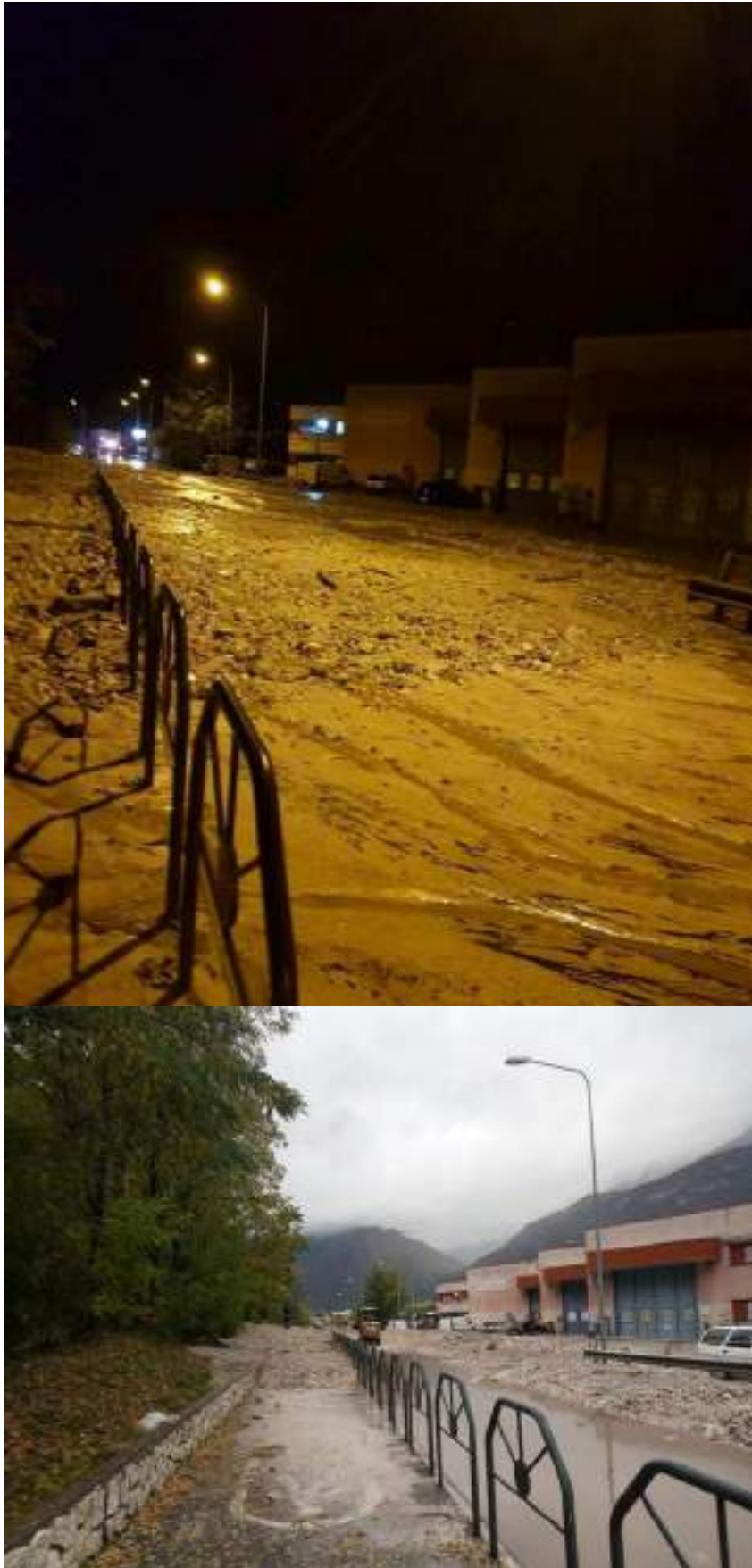


L'invaso "vecchio" costruito una decina d'anno or sono dopo una delle tante esondazioni del rio Scanupia



L'URAGANO VAIA AI GREZZI (colata 2018)

L'acqua in una delle case degli abitanti dei Grezzi- rio Scanuppia



L'URAGANO VAIA AI GREZZI (colata 2018)

La ex statale invasa dalla frana- La zona è vicina all'ingresso del tunnel- Rio Stanghet



Intervento dei Bacini Montani- primavera 2021.
Uno degli invasi in via di costruzione sul rio Scanuppia

MATTARELLO

A Mattarello continuano i lavori dopo l'esondazione di un paio di torrenti



Ancora chiusa l'ex statale

MARCO BRUNO

Il paese di Mattarello, in provincia di Sondrio, è ancora chiuso per l'esondazione di un paio di torrenti. Gli abitanti si sono visti costretti a lasciare le loro case e a rifugiarsi in un rifugio. La situazione è ancora più grave perché i lavori di ricostruzione sono ancora in corso e i danni sono ancora gravi.



Continuano a questo ritmo, in un'area che ha subito danni da Mattarello. Sul via Mattarello, in provincia di Sondrio, si è visto che per una serie di motivi, che hanno causato i danni per il paese, la via statale di Mattarello è ancora chiusa. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso.

La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso.

Dei Comuni che hanno aperto la loro attività nel 1994, la settimana. Con l'arrivo di Mattarello e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso.

giugno 2017, prima di essere in un'area di Mattarello. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso. La via statale di Mattarello è ancora chiusa e i lavori di ricostruzione sono ancora in corso.

Montevaccino | Lunedì sera uno smottamento aveva occupato la carreggiata e travolto due vigili del fuoco

Articolo di giornale post VAIA

Mattarello | Resta interrotta l'ex statale del Brennero

Tre famiglie ancora in attesa di rientrare nelle loro abitazioni

Sono proseguiti ieri i lavori per il ripristino delle aree dei Grezzi coinvolte nei due eventi di esondazione del rio Stanghèt e del rio Acqua repeterà tracinati lunedì sera.

L'assessore comunale ai Lavori pubblici Italo Gilmozzi, con il presidente della circoscrizione Michele Ravagni e il comandante dei Vigili del fuoco volontari di Mattarello Daniele Postal, ha effettuato un sopralluogo ed ha incontrato i residenti prendendo visione dello stato di avanzamento degli interventi attivati per riportare alla normalità la situazione. Una questione particolare che gli è stata rappresentata riguarda il collocamento del materiale franoso che, per il momento, è stato ammassato e lasciato in zona in attesa del suo spostamento.

Le squadre dei Bacini Montani con la collaborazione dei Vigili del fuoco di Mattarello, encomiabili in questi giorni di emergenza, hanno reso agibile le pertinenze di casa Guidolin e delle altre due

case ubicate sul versante meridionale del conoide dei Grezzi, dove la furia dell'Acqua repeterà ha battuto con particolare violenza, e hanno scavato un solco ove le acque del rio possano essere incanalate nel caso nuove precipitazioni avessero a modificare pericolosamente la sua portata. Tali interventi sono finalizzati a garantire la piena sicurezza dell'intera area così da consentire il rientro nelle proprie abitazioni delle famiglie Brugna, Nicoli e Guidolin, sfollate da lunedì, probabilmente entro la giornata di oggi.

Resta ancora interrotta la ex strada statale del Brennero da Mattarello Sud sino all'Acquaviva e interessata dall'episodio franoso provocato dal rio Stanghèt. Ieri è stata asportata un'ingente quantità di materiale fradicio mentre resta da liberare la carreggiata dal materiale secco che è stato ammassato e che sarà portato oggi in discarica.

Ma.Bri.

Articolo di giornale post VAIA



Vista della valle dell'Adige nel tratto in frazione Anapervio dal Monte Bondone



Vista della valle dell'Adige nel tratto in frazione Anapervio

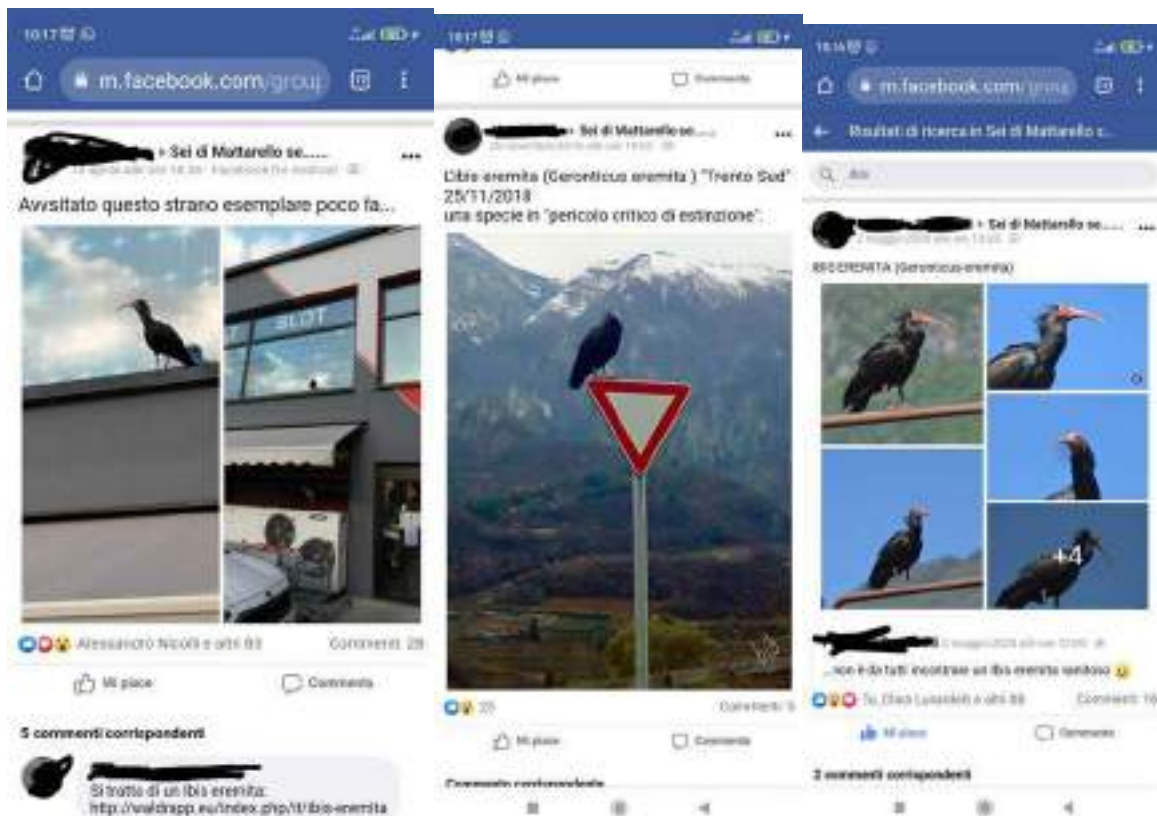
Immagini non corrette



Rio
Scanupia

Il rio Scanupia è segnato come strada

Beni architettonici e Naturalistici



Ibis eremita a Mattarello

Articolo di Giornale
Costruzione Parcheggio Piazza Centa

Roberto Costa, sindaco di casa Terra: non perché non si lavora e si parla di trasferimento - Treviso (15 luglio)

Springer (Springer, Dordrecht, 1998)

[illegible][illegible]

© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd

all cases dropped in

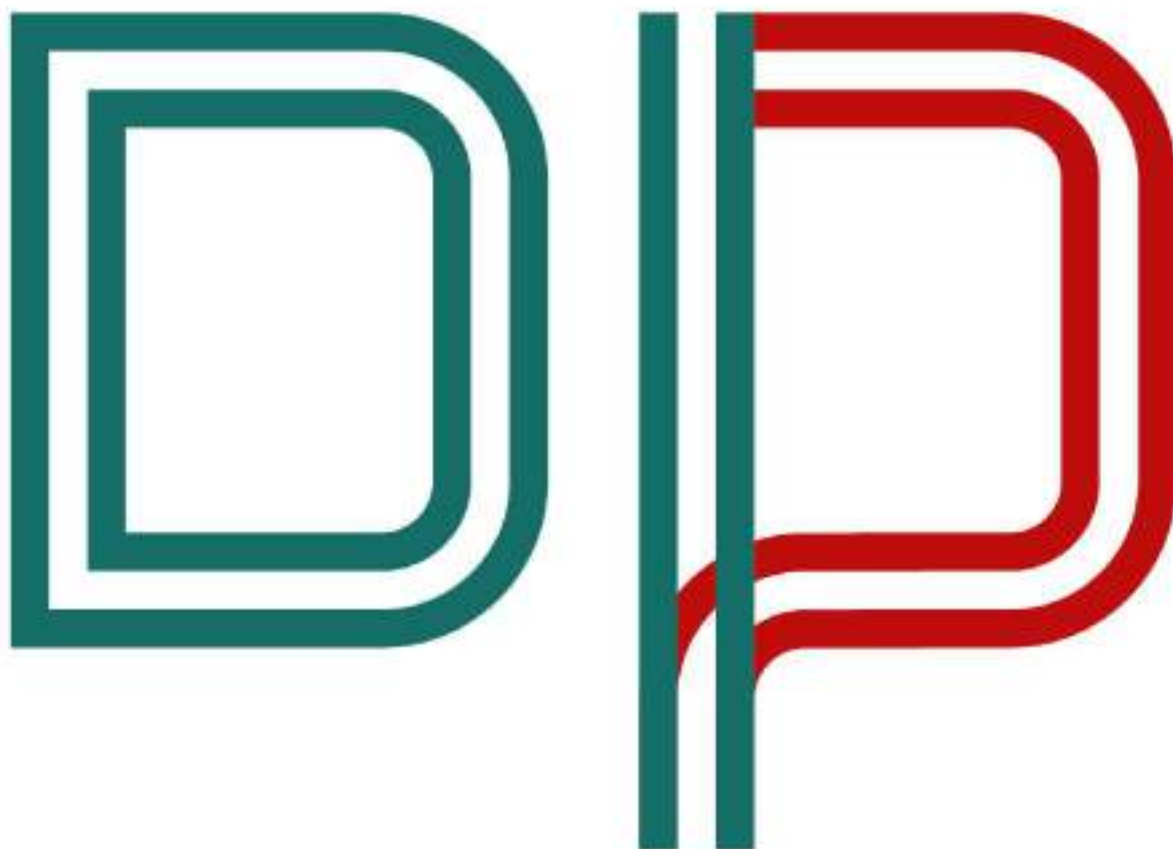
[illegible]

TICMED, a questo fine, secondo la tabella di cui sopra, ha posto il suo obiettivo di avere più partecipazione alla sua struttura, e il fondo si è sentito costretto a rinunciare all'idea.

I hereby certify that this is a true and correct copy of the original as the same appears in the records of the County of Los Angeles, California.

— *Journal of the American Medical Association*

<https://www.ojs.uita.ro/index.php/2421/10113/piazzetta-carta-cantieri-accademia-ecce-perche-non-e-lavora-e-il-paese-e-trasformato> 1.5033670. 1/10



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Gruppo 11 domande

18 gennaio 2022

Undici domande (e relative risposte) al sindaco di Trento sulla circonvallazione ferroviaria e sull'interramento dell'attuale linea ferroviaria

Primi firmatari: Antonella Valer, Lorenza Erlicher, Franco Tessadri, Jacopo Zannini, Elio Bonfanti, Marco Cianci, Jacopo Nespolo (Legambiente - Circolo di Trento, FIAB Trento - Amici della Bicicletta, Ciclostile - ciclofficina popolare del Centro Sociale Bruno, Trentino Arcobaleno, WWF Trentino, Mountain Wilderness)

1. Tutti gli osservatori, comprese le Camere di Commercio di Trento e di Bolzano, mettono in evidenza come l'Autostrada del Brennero (A22) sia oggi sovra utilizzata dal traffico merci a seguito di una politica dei costi (dei pedaggi autostradali e del carburante) che per questa tratta sono notevolmente più bassi che per gli altri valichi alpini. Questa politica dei bassi costi drena sulla Autobrennero quote consistenti di traffico sia in entrata che in uscita dal Brennero. In altre parole c'è chi preferisce allungare le tratte anche di cento chilometri visto il risparmio. Uno studio del Land Tirolo ha calcolato che il traffico diminuirebbe del 31% se si adeguassero i costi a quelli degli altri valichi.

Perché il Comune di Trento, convincendo in tal senso anche gli altri azionisti della A22, non opera per chiedere un significativo rialzo dei pedaggi dell'Autostrada del Brennero, riequilibrando in questo modo l'utilizzo di quella arteria, incentivando il trasferimento delle merci su rotaia e producendo, come conseguenza, una significativa riduzione dell'inquinamento atmosferico a cui l'Autostrada contribuisce in maniera determinante?

Il progetto ferroviario rientra nella visione europea di modifica delle modalità di trasporto e accesso ai territori e di trasferimento del trasporto dalla gomma alla rotaia. La questione rientra negli accordi sottoscritti tra gli Stati e le Regioni a Bolzano in data 12 giugno 2018. Si riporta il testo del comunicato relativo all'argomento:

Brennero: vertice internazionale sul traffico pesante

Nel corso del Brenner Meeting i rappresentanti degli Stati alpini più colpiti dal problema del traffico hanno sottolineato ancora una volta le loro priorità per quanto riguarda le politiche dei trasporti. Il presidente Arno Kompatscher ha posto l'accento sul cosiddetto traffico deviato, quello, cioè, rappresentato dai mezzi che percorrono un tragitto più lungo e passano dal Brennero perché più conveniente. "Per ridurre questo tipo di traffico - ha detto - è necessario introdurre gradualmente tariffe più alte per i mezzi pesanti in transito sull'autostrada tra Brennero e Modena". Sulla base dei risultati del progetto Ue Brenner LEC (Lower Emission Corridor) si rende inoltre necessario un controllo dina-

*mico della velocità sull'asse del Brennero, ha aggiunto il presidente. La Provincia di Bolzano spinge anche per un divieto di transito dei mezzi pesanti sulle strade statali, che è già in vigore in Tirolo. "Se non verranno adottate misure a un livello più alto, cercheremo una via per attuarle a livello provinciale" ha rimarcato il presidente altoatesino. Un altro passo importante, secondo Kompatscher, è rappresentato dall'introduzione di una **tariffa unitaria** per il carburante dei mezzi pesanti in transito lungo l'asse del Brennero. La proposta di adottare misure per sostenere il trasferimento del traffico su rotaia ha trovato il consenso di tutti i partecipanti. Le Province di Bolzano e Trento hanno già previsto misure per realizzare un nuovo interporto che consenta un trasporto combinato più veloce e più economico. Per rendere il traffico su rotaia più competitivo i terminal di carico devono essere modernizzati, vanno impiegati convogli più silenziosi e deve essere agevolato il traffico combinato. Inoltre, gli introiti derivanti dagli aumenti delle tariffe devono essere investiti per sostenere il traffico su rotaia. Un obiettivo strategico dell'Euregio Tirolo-Alto Adige-Trentino è quello di arrivare nel 2027 ad un pareggio nella cosiddetta ripartizione modale (modal split) e cioè di avere la stessa quantità di merci trasportate su gomma e su rotaia, per arrivare, nel 2035, ad un'inversione del rapporto rispetto ai dati attuali portando al 29% la percentuale di merci trasportate su gomma.*

È evidente che il Comune di Trento non può che sostenere questa politica che, comunque, accanto agli adeguamenti tariffari, prevede anche il progetto ferroviario del Corridoio.

2. La ferrovia del Brennero (<https://corridoiodelbrennero.provincia.tn.it>) trasporta oggi il 26% del traffico merci in transito su quel passo alpino, mentre attualmente circolano su quel tratto 86 treni merci, 48 treni locali e 45 treni veloci o ad alta percorrenza. La realizzazione della galleria del Brennero (la cui entrata in funzione è prevista per dopo il 2030) “consentirà di incrementare la capacità di trasporto delle merci con 60/90 treni in più al giorno” (dati RFI). Inoltre con la realizzazione del lotto 1) Fortezza – Ponte Gardena i treni potranno arrivare ad una lunghezza di 750 metri e un peso di 1600 tonnellate.

Il libro bianco sui trasporti in Europa aveva come obiettivo quello di trasferire su rotaia il 30% del traffico merci entro il 2030 ed il 50% entro il 2050. Con la entrata in funzione dunque del traforo, senza alcuna altra opera ed in particolare senza la realizzazione della circonvallazione di Trento e di Rovereto, l'obiettivo potrebbe essere raggiunto. Perché allora investire su una grande opera che non aiuta la riconversione ecologica dell'economia? Perché spendere quantità enormi di denaro pubblico, creare disagi e peggiorare la vita alla città per “due generazioni” (come ricordato nell'intervento dell'Assessore Facchin nel webinar con le

circoscrizioni cittadine)?

Precisato che l'affermazione dell'Assessore Facchin si riferisce all'intero corridoio e non alla sola circonvallazione di Trento, senza richiamare altre valutazioni, si deduce dalla domanda che la città sarebbe interessata dal transito di 86+60/90 treni merci al giorno, ovvero circa 150. Si ritiene che un treno merci ogni 10 minuti in transito dentro la nostra città, in una delle zone a maggior densità abitativa, non sia una buona eredità da lasciare alle generazioni future, anche con l'aggiunta delle barriere antirumore. Per questo è opportuno e necessario realizzare la circonvallazione.

3. Come dimostrano le stesse slide illustrate dall'Assessore Facchin alle Circoscrizioni cittadine e come testimonia uno studio di RFI, realizzato ancora negli anni a cavallo del secolo, è possibile far fronte alla necessità di trasportare su rotaia parti consistenti del traffico merci attraverso una semplice ristrutturazione della attuale linea ferroviaria. In particolare con l'introduzione sulla linea del sistema ERTMS di livello 2 ed in futuro di livello 3 è possibile un incremento del traffico ferroviario del 30% (arrivando a 300 treni al giorno). Se si adottassero poi i modelli gestionali austriaco e svizzero, aumentando i giorni operativi annui dagli attuali 230 circa ai 350 in vigore al di là del confine, si potrebbe trasportare subito, con le infrastrutture attuali ben il 60% delle merci che oggi attraversano il Brennero (ovvero il doppio di quanto avviene in realtà!). Perché non si adotta questa strada, risparmiando una enorme quantità di denaro pubblico?

Le informazioni riportate sul modello austriaco e svizzero non corrispondono al vero. Né in Austria né in Svizzera si utilizza una operatività di 350 giorni. Sostenere che sia possibile far transitare 300 treni al giorno per 350 giorni è irrealistico, sia con riferimento alla stabilità d'orario, sia con riferimento alla necessaria manutenzione ordinaria dell'infrastruttura. Il limite possibile per l'organizzazione del trasporto è di 250 giorni/anno.

Su questi dati, inoltre, si deve pronunciare il gestore dell'infrastruttura che, come si può dedurre dalle precedenti comunicazioni, ha escluso la possibilità di disporre delle prestazioni riportate nella domanda. Per la parte finale della domanda, si ribadiscono gli argomenti della risposta al precedente quesito.

Aggiungiamo inoltre che la capacità di una linea ferroviaria dipende da molti aspetti. Certamente non deriva semplicemente dal numero di treni che vi possono transitare ogni giorno, ma prioritariamente dal tipo di servizio che si intende svolgere. Oltre al fatto che più ci si avvicina al numero massimo di treni che può transitare su una linea, più se ne aumenta l'instabilità (nel senso che una qualsiasi perturbazione, che può andare dalla semplice manutenzione al guasto, produrrebbe ripercussioni ingestibili sul sistema), va considerato che tratte dedicate esclusivamente al trasporto merci liberano enormi potenzialità

per il trasporto passeggeri migliorandone in particolare i tempi di percorrenza. Non ci sono ancora previsioni di dettaglio, ma il risparmio di tempo nei trasferimenti aumenterà l'attrattività della città dal punto di vista dell'offerta turistica, culturale, scientifica. Inoltre il treno potrà entrare in concorrenza con i trasporti aerei almeno sulle tratte brevi riducendo i voli che, aspetto decisamente sottovalutato, sono tra i maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico.

4. E' a conoscenza che nel 2009 il Consiglio Comunale di Trento ha votato, praticamente all'unanimità, la Deliberazione n. 134 sulla bozza di progetto di realizzazione della circonvallazione della città, previsto come percorso per il transito sul territorio municipale della TAV/TAC del Brennero?

In detto documento (allegato) si evidenziavano una grande quantità di criticità connesse a quella scelta, in particolare: la non conformità ai piani urbanistici; i negativi impatti ambientali e trasportistici della stazione prevista all'ex scalo Filzi; le interferenze con le aree inquinate di Trento Nord; l'esiguo strato di terreno tra le gallerie progettate e le aree urbane di San Martino e Buonconsiglio; le interferenze con le reti e i sottoservizi di interesse pubblico (in particolare, il sistema fognario); lo spostamento delle ferrovie della Valsugana e della Trento-Malè; i delicati equilibri geologici della Marzola, anche in relazione alla paleo-frana; gli aspetti idrogeologici riguardanti gli impatti su falde e fonti d'acqua; la sorte dei materiali di scavo estratti dalla montagna; la cantierizzazione in un'area ad alta densità urbana a Nord (Scalo Filzi) e a Sud in un'area prossima a un bene architettonico pregevole (Villa Bortolazzi).

Perché a tali criticità la nuova amministrazione comunale non risponde, chiarendo ai cittadini sia le conseguenze dell'opera proposta sia i disagi che questa produrrà alla città ed ai suoi abitanti?

Riguardo alla Deliberazione del Consiglio comunale del 2009, va in primo luogo evidenziato quanto riportato nelle premesse ovvero che “(...) l'Amministrazione comunale condivide le finalità del progetto in quanto dovrebbe incentivare il traffico su rotaia, decongestionando l'attuale tratta a cielo aperto”.

Va anche precisato che quello affrontato nel 2009 era un progetto diverso da quello attuale; per esempio la stazione internazionale all'ex scalo Filzi oggi non è più prevista. Detto questo, l'attenzione riguardo agli impatti che un progetto di questa complessità possono comportare sul territorio permangono e il Comune di Trento richiederà tutte le verifiche e gli approfondimenti necessari, tenendo conto che il nuovo progetto deve ancora essere completato e che si dovrà affrontare una nuova Valutazione di Impatto Ambientale. I quesiti posti troveranno quindi risposta completa nell'ambito di questi strumenti.

E' comunque possibile e opportuno anticipare da subito qualche considerazione:

- Riguardo alla non conformità del progetto di allora con il PRG, la deliberazione del 2009 si concentrava sulla previsione della stazione

internazionale che, come anticipato, non è più prevista. Va comunque ricordato che la recentissima Variante al PRG 2019 (vedi capitolo 4.2 della Relazione illustrativa) richiama espressamente la previsione della circonvallazione ferroviaria e l'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica.

- Le interferenze con le aree inquinate di Trento Nord sono state ribadite dal Comune anche in occasione delle ultime ipotesi progettuali presentate, seppure ancora informalmente, a RFI che su questo punto ha già aperto un confronto con il Ministero competente.
- Riguardo all'esiguo strato di terreno tra le gallerie progettate e le aree urbane di San Martino e Buonconsiglio, va evidenziato come il progetto della galleria prevede di ricollegarsi al tracciato della linea storica nel punto di maggior vicinanza tra questa e la balza rocciosa di Pietrastretta dove la roccia arriva quasi a lambire via del Brennero. Non c'è dunque nessun problema di interferenza tra la galleria e il soprassuolo se non negli ultimissimi metri dove, pur interrato, il nuovo tracciato esce da sotto la balza rocciosa di Pietrastretta per raggiungere la zona dell'ex scalo Filzi. Questo aspetto progettuale è seguito con particolare attenzione dai nostri uffici tecnici.
- Riguardo alle interferenze con le reti e i sottoservizi di interesse pubblico (in particolare, il sistema fognario), va ricordato che sulla scorta dei protocolli sottoscritti tra Provincia, Comune e RFI, è stato svolto uno studio iniziale mirato in particolare alla verifica della fattibilità tecnica dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia storica previsto tra l'ex Scalo Filzi e via Monte Baldo verificando aspetti infrastrutturali ferroviari, ma anche ambientali, geotecnici, geologico-idrogeologici, archeologici, nonché la valutazione di tutte le interferenze con il sistema delle reti. L'esito di questo approfondimento ha evidenziato la congruenza del progetto di by-pass della ferrovia per l'alta capacità con l'ipotesi di interramento del tratto cittadino della ferrovia storica e quindi la fattibilità complessiva dell'intervento, compreso il riordino delle rogge.
- Non è previsto lo spostamento della Valsugana; la Trento Malè viene raddoppiata per offrire un servizio frequente e suburbano.
- Riguardo agli aspetti idrogeologici riguardanti gli impatti su falde e fonti d'acqua, dalle analisi svolte sono state identificate 222 sorgenti presenti nell'area interessata dalle lavorazioni. I dati derivano dal Data Base del Servizio Geologico della PAT. Circa il 63% delle sorgenti mostra portate medie inferiori a 1 L/s e oltre il 90% inferiori a 5 L/s. Allo scopo di valutare la probabilità di interferenza con le sorgenti poste nell'area in esame, è stata utilizzata una metodologia basata sull'utilizzo dell'indice DHI (Drawdown Hazard Index), usato in diversi progetti di rilevanza nazionale. La valutazione del DHI (Dematteis et al., 2001) rappresenta un metodo finalizzato a stimare il possibile impatto sulle risorse idriche

sotterranee indotto dallo scavo di un tunnel. Il metodo si basa su svariati fattori, relativi alle condizioni geologiche dell'area ed alla posizione della sorgente rispetto all'opera in progetto. La maggior parte delle sorgenti analizzate ricade attualmente in classe di interferenza DHI da bassa a molto bassa.

- Riguardo agli aspetti geologici della Marzola, anche in relazione alla paleo-frana, va precisato che sono stati effettuati sondaggi profondi sia a Mattarello che a Povo finalizzati a studiare lo stato delle formazioni rocciose sotterranee per verificare le previsioni progettuali, individuare eventuali presenze di strutture geologiche fragili o la presenza di acque sotterranee diverse da quelle ipotizzate, sempre nell'ottica di valutazioni volte alla tutela ambientale e delle risorse idriche. Allo stato attuale non vi sono dati in contrasto con le previsioni.
- Riguardo alla sorte dei materiali di scavo estratti dalla montagna, è stata eseguita una verifica da parte RFI in interlocuzione con i competenti uffici provinciali sulla disponibilità degli appositi siti provinciali per tali materiali che ha dato esito assolutamente positivo. Sono comunque ancora in corso valutazioni alternative mirate ad abbattere il più possibile le ricadute in termini di trasferimento dei materiali e di collocazione in aree compatibili con il coerente contenimento del trasporto su gomma.
- Riguardo alla cantierizzazione nella zona a nord, va precisato che il nuovo progetto prevede il coinvolgimento dell'area ex scalo Filzi solamente dopo la realizzazione della galleria per la realizzazione della stazione temporanea e il ricongiungimento del nuovo tracciato con la linea storica ovvero quando la gran parte dei lavori sarà già terminata.
- Per la cantierizzazione nella zona sud, il Comune ha in corso una precisa interlocuzione con RFI per definire puntualmente l'organizzazione del cantiere e creare le migliori condizioni di protezione della villa Bortolazzi nel corso dei lavori.

5. Come fanno le Ferrovie italiane a dire attraverso i siti web istituzionali che fra sei mesi sarà approvato il “project review” della circonvallazione di Trento? Sulla base di quali presupposti giuridici e pianificatori si sta operando, visto che non esiste nessun progetto approvato e le opere in oggetto non sono previste nella loro interezza e compiutezza né nel PUP né nel PRG, strumenti necessari per avviare qualsiasi opera edilizia o per concretare qualsiasi scelta urbanistica? Il protocollo di intesa fra Comune, Provincia e RFI, unico atto pubblico che avvalga la scelta, non è infatti nulla più che un documento di indirizzo politico, privo di qualsivoglia effetto giuridico. Modificare il PUP è possibile solo attraverso una Valutazione Ambientale Strategica mentre la realizzazione dell'opera richiede anche il parere favorevole della Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, procedure che richiedono almeno due anni di tempo; come si concilia

questo con i tempi previsti dalle Ferrovie? La circonvallazione di Trento è prevista nella bozza del PNRR (Piano Nazionale di Resilienza e Ripresa) ed il Sindaco ha dichiarato che l'opera sarà finanziata con risorse europee. Di contro il Ministro delle Infrastrutture e trasporti in una recente intervista (http://rep.repubblica.it/pwa/intervista/2021/03/11/news/giovannini_al_via_opere_publiche_che_valgono_66_miliardi_-291858072/) ha dichiarato che le opere finanziate dovranno rispettare i vincoli previsti dalle regole di Bruxelles, e che il tutto entro il 2026 deve essere messo in esercizio, nel senso che, anche se non completamente realizzate, i cittadini dovranno averne benefici. Come si concilia tale richiesta con i tempi di autorizzazione e di costruzione?

Il PUP prevede già il progetto di alta capacità ferroviaria, promosso da RFI per lo spostamento di quote di traffico merci su treni, e ne riporta nella cartografia la soluzione di tracciato in galleria in sinistra Adige, prevedendo di aggiornare il tracciato nella cartografia in seguito agli approfondimenti tecnici progettuali in corso.

Inoltre, come anticipato nella risposta alla domanda 4, anche il PRG considera già l'ipotesi del by-pass ferroviario. In entrambi i casi si tratta quindi di aggiornare una previsione già contemplata.

La normativa applicabile a tale opera prevede che l'approvazione del progetto da parte del CIPE o del Commissario straordinario comporti contestualmente la modifica degli strumenti urbanistici. Considerata la competenza provinciale in materia urbanistica, va applicata la legge urbanistica provinciale adeguando il PUP con un percorso di aggiornamento i cui contenuti saranno quelli del progetto di fattibilità comprensivi delle valutazioni ambientali. All'aggiornamento del PUP consegue la modifica d'ufficio del PRG.

Inoltre, è possibile che ulteriori semplificazioni normative vengano introdotte per le opere rientranti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. In ogni caso in nessun modo si sarebbe potuto pensare di non cogliere l'occasione attuale del possibile finanziamento sostenuto con risorse europee.

6. Gli abitanti del quartiere di S. Martino, di largo Nazario Sauro e di via Brennero sono a conoscenza che sotto le loro abitazioni, ad una quota molto vicina alle fondamenta delle loro case, con possibile rischio per il futuro delle loro abitazioni (Relazione idrogeologica del Servizio Geologico PAT del 2009), transiterà la galleria Buonconsiglio, che si concluderà presso lo scalo Filzi dove sarà realizzata la stazione internazionale provvisoria?

Si ribadisce che non è prevista la stazione internazionale. Si richiama quanto già precisato nella risposta alla domanda 4. La comunicazione ai cittadini fa parte di un preciso impegno del Comune che sta predisponendo un luogo di incontro dedicato a tale attività.

7. Il progetto prevede che la ferrovia si abbassi in trincea, nella zona in cui la linea del Brennero e la Trento-Malè attraversano le aree inquinate di Trento Nord. Anche il Sindaco ha dichiarato che è indispensabile provvedere alla bonifica dell'area prima dell'inizio dei lavori. Come pensa di agire il Comune per tale bonifica, necessaria per evitare l'inquinamento delle falde e per tutelare la salute dei cittadini? Quanto tempo si ritiene necessario per tale operazione? Non è forse giunto il tempo affinché, utilizzando in maniera propria i fondi del "Recovery plan", il Comune provveda alla bonifica di quell'area, operazione in ogni caso necessaria alla salute dei cittadini, rivalendosi su proprietari inadempienti che da decenni, nonostante le regalie pubbliche in termini di aumento delle volumetrie realizzabili sull'area, non eseguono le bonifiche necessarie e concordate e propongono interventi che al massimo mitigano l'inquinamento?

Come riportato nella risposta alla domanda 4, sul punto relativo all'interferenza dei lavori sulle aree inquinate di Trento nord, RFI ha già aperto un confronto con il Ministero dell'Ambiente al fine di ottenere le autorizzazioni necessarie per realizzare le opere ferroviarie.

Tra l'altro, sul tema occorre considerare anche il recente Decreto direttoriale numero 46 del 30/03/2021 del Ministero della Transizione ecologica che, all'articolo 242-ter, amplia le ipotesi in cui è possibile realizzare interventi e opere nei siti oggetto di bonifica. Gli interventi e le opere devono essere realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino, né interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area.

Ad ogni modo, la programmazione degli interventi di bonifica complessiva per le aree di Trento Nord è tema altro rispetto a quello della programmazione degli interventi infrastrutturali anche se siamo convinti che il processo di rigenerazione urbana che conseguirà dai progetti ferroviari, potrà avere ricadute positive anche per il futuro delle aree di Trento nord. Certo, non ci si nasconde il fatto che la questione della bonifica delle aree di Trento nord è estremamente complessa. Quanto alle "regalie pubbliche in termini di aumento delle volumetrie realizzabili sull'area" richiamate nella domanda, è doveroso ricordare che la previsione di ristorare almeno in parte gli oneri del disinquinamento tramite la capacità edificatoria dell'area, non è invenzione locale ma deriva direttamente dalla legge nazionale. Va infine ricordato che la situazione di Trento nord è costantemente monitorata e non si rendono evidenti criticità rispetto allo stato attuale di messa in sicurezza.

8. Dove saranno depositati, come saranno utilizzati ed in che tempi, i circa 2.000.000 di metri cubi di terra e di roccia dovuti alla realizzazione della galleria in sinistra Adige ed all'interramento della linea ferroviaria esistente? Dove sarà localizzato il cantiere di prima lavorazione, che destinazione urbanistica ha attualmente l'area, che dimensione avrà l'area

occupata e per quanto tempo verrà utilizzata? Infine, che interventi sono previsti per l'abbattimento delle polveri?

Quanto rappresentato trova soluzione in fase di progettazione esecutiva. Si richiamano le iniziative intraprese da BBT e da RFI per la Galleria di Base e per il progetto del 1° Lotto tra Fortezza e Ponte Gardena, dove sono stati sottoscritti con i Comuni i protocolli che regolano le modalità di realizzazione e gestione dei cantieri. Sarà lo stesso metodo utilizzato per il Lotto 3A. Per quanto riguarda i materiali di scavo si richiama la risposta alla domanda n. 4

9. Dopo un'iniziale ipotesi di spesa di circa 4,5 miliardi di euro, alle stime attuali il costo finale del tunnel del Brennero (64 km) si aggira sugli 8,4 miliardi: circa 130 milioni di euro a chilometro (cfr www.fsitaliane.it Brennero e linea Fortezza Verona). Con questi costi solo la circonvallazione di Trento (12,5 km) costerà oltre 1,6 miliardi di euro. Perché si forniscono cifre molto più basse nelle comunicazioni al pubblico e nei siti istituzionali, nei quali si parla di un costo complessivo (fra circonvallazione, realizzazione delle stazioni provvisoria e definitiva, interrimento della linea esistente) variabile fra 1,15 e 1,3 miliardi, quando è evidente che costerà molto di più? E chi pagherà gli eventuali (e storicamente certi) superamenti di spesa?

L'analisi richiamata non è significativa. La galleria di base, lunga 56 km non può rappresentare i costi di riferimento, semmai va raffrontata con i costi del Gottardo. Si può invece raffrontare con i costi del 1° Lotto Ponte Gardena-Fortezza, appaltato lo scorso mese con ribasso, che prevede una spesa di ca. 1.500 milioni per 22 km di gallerie a doppia canna. Per analogia, la galleria di Trento di 12,5 km ha un costo presunto di ca. 850/900 milioni €. Inoltre, si ritiene verosimile che l'intervento di interrimento su 2,5 km possa rientrare nella stima di 300/350 milioni. Le perizie specifiche ci forniranno dati più precisi, ma sostanzialmente non diversi.

10. Non è contraddittorio con le finalità della riconversione ecologica utilizzare i fondi europei del "Next generation Eu Italia" per realizzare un'opera che è fortemente produttiva di CO2 (il bilancio energetico fatto da RFI parla del 2050 come anno in cui si azzereranno gli effetti negativi in termini di inquinamento della sola realizzazione della galleria di base e dei lotti 1 e 2) e così pesantemente penalizzante per la città, che si troverà ad essere un cantiere "per due generazioni" ed a vedere svilito proprio quelle eccellenze che l'hanno fatta diventare in questi anni quasi sempre la prima città del nostro paese per qualità della vita?

La lettura che viene fatta del progetto, rappresentato quale intervento energivoro e non quale intervento propedeutico alla progettazione di una città dei "10 minuti", non può che sviare l'attenzione rispetto alla vera sfida che questa Amministrazione ha lanciato. I Piani di riqualificazione urbana, della mobilità,

dell'economia sostenibile, del contenimento dei consumi energetici, del rilancio dell'economia a beneficio di tutta la cittadinanza, costituiscono gli strumenti che quest'Amministrazione si è data per costruire una città ancora più bella e sostenibile. La realizzazione del Progetto Integrato, del quale la circonvallazione è il primo tassello, costituisce la base di tutti i progetti di settore che stiamo sviluppando.

Le tecnologie messe a punto per gli scavi in galleria ci permetteranno di migliorare la quota di contenimento di emissione di CO2. Come noto, il 65 per cento delle emissioni deriva dalla produzione dei materiali da costruzione, la qual cosa andrebbe, a questo punto, riferita a tutte le attività edilizie, pubbliche e private. L'argomento richiede, pertanto, una valutazione trasversale e non solo riferita all'opera ferroviaria.

Per quanto riguarda la convivenza con i cantieri, le ricadute sono sufficientemente note al punto da essere affrontate come un progetto nel progetto che si prenderà cura della sostenibilità degli interventi nel contesto cittadino.

Nessuno intende sottostimare la complessità dell'intervento di cui si sta discutendo ma, per come impostato, le penalizzazioni per la città non possono che essere contestualizzate e limitate ai luoghi dell'intervento, che saranno interessati dal cantiere per tempi definiti, legati all'avanzamento dei lavori. Non risponde a verità lo scenario di una intera città ostaggio dei cantieri.

La prima parte dei lavori (che durerà alcuni anni) è relativa alla realizzazione della galleria con imbocco da sud. Le penalizzazioni che coinvolgeranno il territorio esterno alle aree di cantiere a sud, riguarderanno esclusivamente il trasferimento dei materiali di scavo su cui, come detto alla risposta alla domanda n. 4, si sta valutando ogni soluzione possibile per minimizzare gli impatti. Solo una volta terminata la galleria, vi sarà a nord un diretto coinvolgimento del territorio esterno alle aree di cantiere con l'attraversamento di via del Brennero e l'avvio dei lavori all'ex scalo Filzi. A questo punto l'aspetto logisticamente più gravoso riguarderà la sospensione del servizio della Trento Malé. Anche per questo motivo, il Comune in accordo con la Provincia sta pensando alla realizzazione di un sistema di trasporto collettivo ad alta capacità e ad alta frequenza per collegare Trento centro con Trento nord, ovvero i due poli di maggior attrazione di traffico del comune, capace appunto di supplire il servizio sospeso della Trento Malé. In un orizzonte necessariamente più lontano, questo stesso sistema servirà anche la stazione temporanea per i treni passeggeri temporaneamente trasferiti nella galleria per le merci fino a che non sarà interrata la tratta cittadina della linea ferroviaria storica, fase che potrà avere inizio solo dopo la conclusione della precedente. La fase del cantiere dell'interramento della ferrovia nella tratta cittadina coinvolgerà la viabilità solo occasionalmente nei punti di attraversamento est ovest. Per il resto si manterrà nell'ambito del sedime degli attuali binari ferroviari. Come per qualsiasi

cantiere verranno prese tutte le precauzioni per minimizzare le ricadute sulle aree circostanti.

11. Né il progetto di circonvallazione ferroviaria di Trento, né il protocollo del 2018 che per primo lo ha previsto, sono mai stati posti al vaglio di un “dibattito pubblico” (come previsto dal codice degli appalti) e neppure sono state fatte oggetto di consultazione elettorale. Infatti, il programma elettorale di candidatura a sindaco nelle elezioni comunali 2020 prevedeva il solo interramento della ferrovia, mentre la circonvallazione ferroviaria non era nemmeno nominata. Quale è l'iter partecipativo previsto per consentire ai cittadini di esprimersi sia sulla opportunità di una simile opera, sia su eventuali scelte alternative?

Perché il Sindaco non si impegna a subordinare ogni iniziativa ad un iter partecipativo largo, approfondito e tecnicamente supportato al fine di verificare il consenso su un'opera che finirà per condizionare per sempre le scelte cittadine e per pesare sulla città per diversi decenni? Non ritiene il Sindaco che sia il caso di aprire su questo un confronto vero, con incontri pubblici di illustrazione aperti al contraddittorio, da realizzarsi a livello cittadino ed in tutte le circoscrizioni, attraverso un sito web di dibattito libero, mediante confronti reali sui mezzi di informazione (giornali, radio, televisioni) in modo da misurare concretamente la volontà dei cittadini? Non ritiene il sindaco che sia il caso di sospendere l'iniziativa progettuale almeno fino a quando le condizioni legate all'emergenza sanitaria non consentiranno la possibilità di incontri pubblici liberi e non virtuali?

Premesso che le fasi partecipative previste dalla legge verranno ovviamente effettuate, Comune, Provincia e RFI si stanno organizzando per poter garantire la massima pubblicità relativamente ai progetti in corso e poter interloquire adeguatamente con la cittadinanza. Molte sono le occasioni di confronto già attivate e quelle in programma. Va però precisato che l'ipotesi dell'interramento della ferrovia storica nel tratto cittadino conseguente alla realizzazione della galleria ferroviaria per le merci in sinistra Adige, è già stato oggetto di dibattito. Come più volte ricordato, la Variante al PRG 2019 richiama questa previsione in uno specifico capitolo della relazione illustrativa dove si precisa che “L'ipotesi di lavoro è quella di realizzare il by-pass ferroviario per il potenziamento della linea del Brennero per il trasporto merci sotto la montagna in sinistra orografica utilizzandolo temporaneamente anche per i treni passeggeri e realizzando a questo scopo una stazione provvisoria all'ex Scalo Filzi a nord del centro città. In questo modo il traffico ferroviario di attraversamento della parte centrale della città verrebbe completamente deviato ponendo condizioni molto più vantaggiose sia in termini tecnico-realizzativi che economici per la realizzazione dell'interramento rispetto a quanto si era stimato nel 2001 quando la prospettiva era quella di intervenire con la ferrovia in funzione.”

L'interramento della tratta cittadina della ferrovia, come noto, deriva da una intuizione del prof. Joan Busquets che aveva curato la Variante al PRG del 2001. Quella intuizione era stata poi oggetto di una serie di verifiche di fattibilità sia tecniche che economiche che, seppur teoricamente la sostenessero, ne evidenziavano anche la particolare complessità e onerosità in particolare per la necessità di intervenire mantenendo la ferrovia in esercizio. Per questi motivi l'idea dell'interramento si era andata progressivamente raffreddando fino al punto che si stava considerando l'idea di stralciare dal PRG la previsione del "boulevard" corrispondente al sedime dei binari che si sarebbero interrati. E' stata l'idea di poter utilizzare in via temporanea anche per i passeggeri la galleria per le merci prevista per il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero che ha fatto tornare d'attualità l'ipotesi dell'interramento. E' infatti la condizione di poter intervenire sulla linea attuale sgravata dal passaggio dei treni che ha consentito di recuperare l'idea dell'interramento, perché abbatta significativamente i costi (di circa la metà) e le complicazioni tecniche derivanti dal dover lavorare con la linea in funzione.

Chiunque abbia ripreso l'idea dell'interramento dopo il 2018, compreso il candidato (poi eletto) sindaco Ianeselli, lo ha fatto proprio perché la realizzazione della galleria per le merci in sinistra Adige lo consentiva. In altre parole, non esiste lo scenario dell'interramento senza la previsione della galleria per il potenziamento della linea del Brennero.

E' su questo che ci si sta attrezzando per affrontare "un iter partecipativo largo, approfondito e tecnicamente supportato" proprio come viene chiesto. E' però evidente che un iter partecipativo tecnicamente supportato non può prescindere dall'approfondimento progettuale di cui, come più volte ricordato, stiamo attendendo la definizione.

Si spera certamente che per la fase partecipativa si possa contare su condizioni migliori di quelle che ci hanno condizionato sino a ora e che consentano un vero e diretto confronto in presenza. In ogni caso, nonostante il finanziamento della Circonvallazione ferroviaria sia stato definito solo pochi giorni fa (il 26 aprile) con il Piano nazionale di ripresa e resilienza varato dal Governo, l'Amministrazione comunale ha avviato nelle scorse settimane gli incontri con le Circoscrizioni cercando di illustrare non solo l'opera in generale ma anche le ricadute specifiche nei territori. E' inoltre in corso di elaborazione un "Metaprogetto", che studia e prefigura tutte le trasformazioni che investiranno la città. Mano a mano che saranno definiti, studi, materiali, progetti saranno messi a disposizione dei cittadini sia online sia in uno spazio fisico, il Trentolab di via Mancini (di fronte all'Urp), dove si potrà non solo esaminare la documentazione, ma anche interrogare i tecnici sulla pianificazione, i cantieri, la tempistica, le ricadute delle opere in programma.

A proposito di 11 risposte

Alcune questioni preliminari

Ci sono giunte nei giorni scorsi le risposte alle 11 domande che il 27 marzo 2021 abbiamo rivolto al Sindaco su Circonvallazione di Trento ed interrimento della linea esistente.

Avevamo indirizzato al Sindaco “le domande” per una ragione precisa, ovvero il carattere politico circa la congruità di inserire nel piano nazionale attuativo del Recovery fund un'opera che è in evidente contrasto con le finalità ambientali e di riconversione ecologica della economia che dovrebbero animare quei finanziamenti.

A questo quesito la amministrazione risponde (politicamente) in maniera per noi non adeguata.

Scriva l'amministrazione comunale, a fronte della nostra contestazione circa il bilancio energetico negativo in termini di CO2 prodotto dall'opera: “come noto il 65% delle emissioni deriva dalla produzione di materiali di costruzione, la quale cosa andrebbe, a questo punto, riferita a tutte le attività edilizie sia pubbliche che private. L'argomento richiede pertanto una valutazione trasversale non solo riferita all'opera ferroviaria”. In altre parole, si dice “così fan tutti” e “visto che inquinano tutti perché partire da questa opera per far cessare l'inquinamento?”.

La contro deduzione è semplice: perché esistono alternative efficaci per trasferire su rotaia il trasporto merci, assolutamente meno inquinanti di quella proposta ed inoltre perché le finalità del Recovery Plan (e del PNRR e del piano nazionale integrato per l'energia ed il clima del dicembre 2019 di cui il Recovery deve tenere conto) dovrebbero essere quelle di ridurre i gas serra, non quello di produrne in maggiore quantità (il solo azzeramento degli effetti in termini di CO2 della realizzazione del tunnel di base del Brennero, senza alcuna tratta di accesso, è previsto per il 2050 ovvero con 20 anni di ritardo rispetto agli impegni presi a Parigi da tutti i grandi del mondo mentre entro il 2030 dovremo aver ridotto i gas serra del 55% rispetto ai livelli riscontrati nel 1990). In altre parole, il cosa fare, il come muoversi di fronte alla crisi climatica, i messaggi che la maggioranza vuole lanciare su questi temi, sono una scelta politica che spetta al Sindaco e alla maggioranza che governa il Comune.

Il regolamento e le prescrizioni del Recovery plan

Avevamo chiaro fin dalla loro formulazione che le “11 domande al Sindaco” non avrebbero trovato risposta prima dell'approvazione da parte del Parlamento del PNRR, avvenuta il 26 aprile 2021. Ma l'inserimento dell'opera nel PNRR, a nostro avviso, non aiuta l'amministrazione ed il Sindaco.

Il regolamento del Recovery fund obbliga che le opere in esso incluse siano finite entro il 2026, ed arriva fino ad ipotizzare la restituzione dei finanziamenti. Il perché è chiaro: il piano deve alimentare la ripresa economica che deve riportare il PIL sopra i livelli del 2019 in pochi anni. Per finanziare interventi strutturali o strategici fino ad ora solo “immaginati” (ammesso e non concesso che servano, ed in questo caso non servono) gli strumenti finanziari sono altri.

Che questo sia quanto fino ad ora previsto dal Recovery fund lo sa anche l'amministrazione e lo ha perfino scritto rispondendo ad una delle 39 domande rivolte da “cittadini” in occasione del webinar a cui ha partecipato alla fine di

marzo 2021 l'Assessor Facchin. Come la amministrazione sa bene la circonvallazione di Trento non sarà realizzata prima del 2030 (la data è ricavata dalle slide illustrate dall' Assessore Facchin alle circoscrizioni), mentre l'interramento è previsto per il 2033/2035, nove anni dopo i termini perentori fissati dal Regolamento europeo sul Recovery fund. Insomma, se verrà fatto davvero quanto promesso da Draghi in Parlamento, ovvero una scheda cronoprogramma per ogni singola opera in modo da garantire il rispetto dei tempi ed eventualmente consentire il cambio dell'opera stessa con una più stringente, rischiamo di “vederne delle belle”, senza aver minimamente risolto i problemi incombenti.

Che sia questa una delle preoccupazioni che animano l'amministrazione risulta evidente da molti passaggi della risposta, ma in particolare là dove chiede di affrettare i tempi o taglia corto circa la domanda di partecipazione, che ovviamente richiede tempi congrui e possibilità reali di incidere da parte dei cittadini.

La partecipazione viene di fatto negata

Nelle risposte circa la partecipazione si legge infatti che “l'ipotesi di interramento è già stata dibattuta” (nel 2001, a fronte di una ipotesi completamente differente!), “non esiste scenario dell'interramento senza la previsione della galleria (la circonvallazione) per il potenziamento della linea del Brennero” e che a breve sarà presentato un “Meta progetto” e infine che verrà aperto un “Trento lab” in via Mancini. In altra sede il Sindaco, facendo sua la idea contenuta nella analisi dei progetti fatta dal “gruppo di lavoro fra provincia e Comune” nel marzo 2019, parla di un “concorso per idee” su cosa fare sul sedime ferroviario che si libererà dopo l'interramento.

In sostanza del progetto non si discute, una “opzione zero” non è contemplata, soluzioni alternative con assolutamente minore impatto ambientale e realizzabili a breve non interessano.

I problemi della congruità urbanistica

Stesso taglio ha la risposta sulle questioni urbanistiche. Alle nostre osservazioni sulla non presenza nel PUP (Piano Urbanistico Provinciale) del tracciato della TAV/TAC e nel PRG (Piano Regolatore Generale del Comune) del 2019 delle necessarie varianti per consentire l'opera, ci viene risposto in maniera furbesca e fuorviante. Di fatto la risposta conferma che sarà necessario “adeguare il PUP ed il PRG” confermando così la incongruità delle scelte urbanistiche con le opere previste, cercando nel contempo di contestare le nostre affermazioni.

Celandosi dietro il fatto che la maggioranza dei cittadini non conosce le modalità della formazione degli strumenti urbanistici, si cerca di rispondere alla nostra contestazione circa la assenza della previsione nel PRG citando il capitolo 4 punto 2 della Relazione al PRG 2019: otto righe che parlano di “ipotesi” di circonvallazione in galleria, senza alcun riferimento concreto né in cartografia né nelle norme di attuazione, come era logico ed obbligatorio aspettarsi se davvero questa era la occasione per dare vita al “sogno” della città. La relazione al PRG ha funzione esplicative delle cartografie e delle norme (che in questo caso non ci sono), parlare quindi di “inserimento” è assolutamente improprio.

Simile ragionamento va fatto per il PUP. Avevamo osservato che per modificarlo “in caso di grandi opere” dal 2008 occorre la “Valutazione Ambientale Strategica (VAS)”, ma che questa richiede (garantendo infatti la possibilità di osservazioni dei cittadini) tempi di circa 8 mesi, codificati per legge.

Apprendiamo invece che si punta ad un non meglio precisato adeguamento del PUP “con un percorso di aggiornamento i cui contenuti saranno quelli dei progetti di fattibilità comprensivi delle valutazioni di impatto ambientale”. Prendendo alla lettera quello che c'è scritto nella risposta la strada scelta sarebbe quella di chiedere la Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale (altro passaggio obbligatorio) sulla base del progetto di fattibilità senza la VAS, quindi saltando il passaggio provinciale che garantiva una minima partecipazione dei cittadini, ed a questa verrebbe adeguato il PUP. Una procedura fortemente antidemocratica, assolutamente irrituale, forse addirittura illegittima, sicuramente svilente l'autonomia provinciale e vanificante le norme attualmente in vigore, ed infine contraria alla stessa normativa europea.

La parte conclusiva della risposta alla nostra domanda numero 5 acquista un significato rivelatore: “In ogni caso in nessun modo si sarebbe potuto pensare di non cogliere la occasione attuale del possibile finanziamento sostenuto con risorse europee”.

La strada scelta è quella della deregulation

Il terzo lotto funzionale della TAV/TAC del Brennero, per poter beneficiare di una procedura più snella avrebbe dovuto essere inclusa fra le “opere strategiche” con delibera del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) cosa che non è mai stata fatta. Ma anche a questo, pur dandoci ragione sulla procedura, ci viene risposto che da qualche giorno questo compito è stato affidato ai Commissari straordinari (per la linea del Brennero è stata indicata la dirigente di RFI Paola Firmi). Una ulteriore deregulation su di un tema, quello della “strategicità delle opere”, che ha eminente carattere politico soprattutto in una fase dove dominante dovrebbe essere la necessità di una riconversione ecologica. Che sia la “deregulation” la strada scelta risulta evidente, inoltre, dai contenuti della risposta sulle congruità urbanistiche, dove di fatto si auspica che siano “possibili ulteriori semplificazioni nel regolamento attuativo del PNRR”.

Siamo di fronte ad un paradosso inaccettabile: il progetto dell'opera non esiste, da anni (esattamente dal 2009!) le ferrovie annunciano che è in fase di ultimazione, i gruppi di lavoro fra Provincia e Comune e RFI hanno lavorato solo su ipotesi progettuali realizzate dalla Provincia di Trento ed aventi carattere di assoluta massima (niente più di qualche riga tirata sulle cartografie). Su questo, ovvero sul niente! si è inserita nel Recovery plan un'opera di cui non si conosce il progetto e che attualmente non è neppure stata dichiarata “strategica” dal CIPE, che non è congrua con gli strumenti urbanistici comunali e provinciali (visto che bisognerà modificarli), che non ha superato, o meglio che non è mai stata presentata alla Valutazione di Impatto Ambientale, e nonostante questo si sono previsti 950 milioni di euro di finanziamento per realizzarla. Nel frattempo, si sono trovati (almeno così pensano l'Assessore Facchin e forse il Sindaco), tutti i sotterfugi possibili per sveltire l'approvazione di una cosa che ancora non c'è! Mentre il “mantra collettivo” è dichiarare l'opera utile, necessaria e immodificabile. Se questo non fosse lo scenario in cui operiamo sarebbe da non crederci.

Le aree inquinate di Trento nord

Anche sulla vicenda delle aree inquinate di Trento Nord le risposte non ci

tranquillizzano, perché anche in questo caso la strada che si sceglie è quella purtroppo della deregulation.

Apprendiamo infatti che attraverso l'articolo 242 ter del decreto direttoriale n.46 del 30.3.2021 del Ministro della Transizione Ecologica si “ampliano le ipotesi in cui è possibile realizzare interventi e opere in siti oggetto di bonifica”, purché di adottino “tecniche e modalità che non pregiudichino, né interferiscano con la esecuzione ed il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori o degli altri fruitori dell’area”.

Unita a recenti e discutibili decisioni contenute nella variante 2019 al PRG del comune di Trento, in primis la fine di un progetto unitario di disinquinamento di dette aree, due delle quali ora sono soggette al controllo del Ministero dell'Ambiente ed altre due a quello dell'APPA (Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente), questa rischia di essere la “tomba” di un disinquinamento serio di quella che da più parti è stata indicata come una “bomba ambientale”.

IL TAV/TAC quindi transiterà, senza operare alcun disinquinamento, su quei siti in trincea a circa 5 o 6 metri sotto l'attuale livello di campagna, dove attualmente scorre la ferrovia. Si tratta del livello dove esiste lo strato più pesante dell'inquinamento da piombo e da idrocarburi come è evidenziato dall'inquinamento delle rogge su cui esistono dati precisi su cui lavorare.

Il Recovery fund poteva costituire, oltre che lo strumento politicamente congruo, anche l'occasione per un reale disinquinamento di quelle aree ed invece servirà per evitarlo, premiando la politica dei proprietari che hanno sempre chiesto ed ottenuto incentivi volumetrici con la promessa del disinquinamento, ed ora verranno premiati anche dalla possibilità di un “disinquinamento differenziato” o addirittura dal confinamento dei terreni inquinati mediante un sarcofago in cemento! (vecchia idea dei proprietari dell’area che oggi trova nuovo slancio.

Il fatto che su questo siano in corso contatti fra le ferrovie e il Ministero dell'Ambiente e che il Comune deleghi a loro la soluzione di questo problema, come si evince dalle risposte, è politicamente molto grave e certo non depone a favore di una particolare qualità ambientale della amministrazione comunale (tenuto conto che quella di Trento nord è considerata una bomba ecologica della città).

La delibera comunale del 2009 viene stravolta

La risposta dell'amministrazione stravolge completamente il senso della delibera 134/2009 del Consiglio Comunale, da noi ricordata perché, pur approvando il progetto di realizzazione della circonvallazione ferroviaria in sinistra Adige la subordinava alla soluzione di una quantità assai consistente di criticità in ordine alla congruità urbanistica, a problemi idrogeologici sia rispetto alle sorgenti che alla paleo frana della Marzola, della cantierizzazione, al deposito ed all'uso dei materiali scavati...

L'amministrazione risponde che di questi problemi (che non vengono negati) si terrà conto.

Ma non era quello che aveva deliberato il Consiglio Comunale, visto fra l'altro che questa è l'unica delibera di merito su quell'opera. La soluzione alle criticità doveva essere trovata prima, non dopo la decisione definitiva di realizzare l'opera, ancora in fase progettuale, in questo caso invece si inverte l'ordine e si stravolge la delibera.

La cantierizzazione

Quando poi entra nel merito di alcune delle criticità la risposta dell'amministrazione manifesta tutta la sua inconsistenza. E' il caso della cantierizzazione dove si cerca di far credere che non ci saranno per anni gravi disagi per la città parlando di lavori che si svolgeranno solo a sud (Acquaviva e Mattarello) e solo in fase successiva allo scalo Filzi.

A qualsiasi persona che abbia una qualche dimestichezza con lavori di cantiere risulta evidente infatti che, se davvero si vogliono accelerare i tempi, se non da subito almeno da quando sarà realizzato il tunnel esplorativo, sarà necessario lavorare anche a nord, per predisporre la trincea a lato della attuale linea ferroviaria dallo scalo Filzi fino a Gardolo; inoltre, anche se la gran parte del materiale di scavo sarà collocato a sud, da dopo la metà della galleria la sua uscita a nord sarà inevitabile sia per accelerare i lavori che per problemi di costi.

Per quanto riguarda il materiale di scavo, la risposta evidenzia che la Provincia ha assicurato che "esiste il posto dove mettere" i più di 2 milioni di metri cubi di materiale di scavo della circonvallazione ed il milione e mezzo di materiale dell'interramento. Si tratta di più di tre milioni di metri cubi, una massa enorme (venti volte l'Ospedale di Santa Chiara!) ed è ambientalmente essenziale e doveroso verso i cittadini che siano dichiarati e condivisi i luoghi di deposito e l'uso previsto per il materiale.

Nulla si dice nella risposta circa la dimensione dei cantieri ed in special modo di quello a Trento sud che rischia, anche perché funzionerà da temporaneo deposito del materiale di scavo, di interessare aree della dimensione di almeno una ventina di ettari di terreno agricolo primario, in piena produzione. Si tenga conto che per trasportare solo il materiale della galleria saranno necessari 200.000 (duecentomila!) viaggi di camion: più di trecento viaggi al giorno usando camion in grado di trasportare 35 tonnellate, che transiteranno nell'abitato di Mattarello, nel circondario dello Scalo Filzi, in tangenziale e sulle strade cittadine; salvo che non si pensi di realizzare a Mattarello una enorme discarica di inerti a cielo aperto!

I problemi per l'abitato di San Martino

La risposta alle preoccupazioni da noi sollevate, riprendendole dalla delibera del Comune di Trento del 2009, circa l'abitato di San Martino prefigura scenari ancora più inquietanti di quelli supposti. Nella risposta, nel tentativo di tranquillizzare, si afferma: "riguardo all'esiguo strato di terreno fra le gallerie progettate e le aree urbane di S. Martino e Buonconsiglio, va evidenziato come il progetto della galleria prevede di ricollegarsi al tracciato della linea storica nel punto di maggiore vicinanza tra questa e la balza rocciosa di Pietrastretta dove la roccia arriva quasi a lambire via del Brennero. Non c'è dunque nessun problema di interferenza tra la galleria e il soprassuolo se non negli ultimissimi metri dove, pur interrato, il nuovo tracciato esce dalla balza rocciosa di via Pietrastretta per raggiungere la zona dell'ex scalo Filzi. Questo aspetto del tracciato è seguito con particolare interesse".

Chi conosce Trento sa che il punto dove la balza rocciosa raggiunge quasi via Brennero è dietro la chiesa di S. Martino. Da lì allo scalo Filzi ci sono circa 200 metri di aree densamente edificate, condomini e case occupate da alcune centinaia di abitanti che si troveranno ad avere due canne di galleria del diametro di 9 metri ciascuna che transiteranno poco sotto le loro costruzioni! Uno scenario che disegna una situazione di pericolo davvero non accettabile. Si ricordi al proposito che lo scavo della galleria che dai Crozi porta a sud di Gardolo pare aver causato il crollo di una frana di significative dimensioni sul

retro della concessionaria Trattori e Materiale agricolo dei fratelli Zanotti ai Solteri, a fianco del nuovo studentato universitario.

I problemi idrogeologici

Neppure il fatto che le 222 sorgenti individuate nell'area interessata alla lavorazione sarebbero sorgenti piccole ("circa il 63% con portata inferiore a 1 litro al secondo, oltre il 90% inferiore ai 5 litri al secondo") "giustifica" un'opera di questo tipo. La montagna di cui si parla e che per fortuna è ricca d'acqua, comprende tutta la parte est della città ed ha le attuali caratteristiche proprio perché ha un sistema naturale che prevede una importante presenza di sorgenti naturali. Che si pretenda di affermare, con tre sole trivellazioni, (Novaline, Casteller e Povo), che "le sorgenti analizzate ricadono attualmente in classe di interferenza da bassa a molto bassa" e che si tratta di piccole sorgenti trascurabili è una affermazione spericolata, anche perché quell' "attualmente" è rivelatore di una evidente ed inaccettabile approssimazione. Così come non si può dimenticare che proprio ad Acquaviva, all'imbocco della galleria della circonvallazione c'è una sorgente d'acqua di grande qualità, che per un periodo la amministrazione comunale aveva addirittura pensato di imbottigliare come acqua minerale!

La capacità della linea del Brennero

In riferimento è alla nostra domanda sulla capacità della linea del Brennero, certificata da RFI e dalla Provincia di Trento, e sul fatto che dal momento della apertura del Tunnel di base del Brennero e della tratta Fortezza-Ponte Gardena potranno transitare sulla linea treni molto più lunghi e pesanti e le stesse ferrovie prevedono un transito di circa 60/90 treni in più dell'attuale (83 treni merci).

Dice l'amministrazione: "si deduce dalla domanda che la città sarebbe interessata dal transito di 150 treni merci al giorno. Si ritiene che un treno merci ogni 10 minuti in transito dentro la nostra città, in una delle zone a maggiore densità abitativa non sia una buona eredità da lasciare alle generazioni future...Perciò è opportuno e necessario realizzare la circonvallazione".

A parte la retorica, ormai stucchevole, sulle nuove generazioni (quasi sempre citate in maniera opportunistica in assenza di politiche reali per i giovani) probabilmente l'estensore non si rende conto della gravità della sua affermazione.

Il lotto funzionale 3 originariamente prevedeva 12,5 chilometri di circonvallazione di Trento e 17 chilometri di circonvallazione di Rovereto. Di questo secondo tratto ormai non si parla più, anche per seri problemi idrogeologici (e comunque è al di là da essere finanziato e difficilmente lo sarà nel prossimo decennio) ed il traffico ferroviario (merci e passeggeri) transiterà a Rovereto sulla linea storica che attraversa la città, così come succederà lungo gran parte del tracciato, comprese le aree densamente abitate a nord dello Scalo Filzi. Parlare di lotta all'inquinamento acustico come motivo della circonvallazione è francamente risibile. Su la quasi totalità del tragitto il problema non verrà comunque risolto, mentre per parte nostra abbiamo indicato sia le modalità (i nuovi carrelli per i treni che ne riducono significativamente il rumore) che le tecnologie (il sistema ERTMS di secondo e di terzo livello, che consentono di far viaggiare in sicurezza treni più lunghi e maggiormente vicini fra loro) che potrebbero far risparmiare alla finanza pubblica centinaia di milioni di euro e contemporaneamente migliorare la

qualità della vita delle popolazioni che vivono sulle tratte ferroviarie, di tutte le popolazioni non solo di quelle che abitano in centro alla città di Trento! E questo da subito.

La questione dei costi.

Trattandosi di denaro pubblico siamo ben lieti se davvero i costi fossero quelli prospettati, in verità però la storia delle opere pubbliche e della TAV/TAC in Italia è storia di costi che lievitano e spesso raddoppiano (oltreché di tangenti e di collusione fra affari e politica), come dimostra lo stesso Tunnel di Base, passato da una previsione iniziale di 4,5 miliardi di Euro agli attuali 8,8 miliardi di Euro.

Le grandi opere sono poi le vere nemiche delle imprese locali che finiscono in questo quadro a svolgere un ruolo ancillare, a lavorare in subappalto con margini ristretti. Anche parlare di TAV/TAC come creatrice di lavoro non è esatto. In gran parte si tratta di lavoro a bassa qualificazione professionale, che impoverisce la piccola e media impresa e le delega le parti dell'appalto più sfavorevoli alla capo commessa, come è avvenuto in tutte le esperienze finora effettuate su questo terreno.

Il traffico deviato è il primo problema da risolvere

La risposta della amministrazione ben si guarda dal contraddire il fatto che oggi il traffico merci sulla autostrada del Brennero è per circa il 50 % traffico deviato o allungato, richiamato su quella linea dai bassi pedaggi autostradali operati dalla A22 e dal basso costo del carburante per l'autotrasporto in Italia ed in Austria. La risposta cita l'intervento del Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano (di Bolzano non di Trento!) che dice in un incontro fra Stati e Regioni del 2018 le stesse cose che affermiamo noi. Per altro lo stesso intervento parla di misure per arrivare ad un pareggio della ripartizione modale fra gomma e rotaia nel 2027, addirittura prima della messa in esercizio del tunnel di base. Ma a fronte di un tardivo riconoscimento del decennale problema del traffico deviato, e delle intenzioni dichiarate, non abbiamo visto finora nessuna misura atta a diminuire, a tutela della salute dei cittadini e dell'ambiente, il transito dei mezzi pesanti sull'A22.

Quello che la risposta non fa, secondo la logica dei funzionari delle ferrovie piuttosto che quella degli amministratori pubblici, è tirare le conseguenze, ovvero ammettere che l'opera è inutile e dannosa.

Di fronte ai dati che confermano l' inutilità dell'opera l'amministrazione dice testualmente: "su questi dati si deve pronunciare il gestore della infrastruttura (RFI) che, come si può dedurre dalle precedenti comunicazioni ha escluso la possibilità di disporre delle prestazioni riportate nella domanda".

NO! Non ci siamo proprio! Spetta proprio alla amministrazione valutare l'opportunità di un'opera e valutare le eventuali alternative. Una risposta del genere è inaccettabile perché postula la rinuncia alla funzione politica, di indirizzo, del comune di Trento circa le scelte che avvengono sul proprio territorio.

Abbiamo dimostrato, dati alla mano, che la linea non è congestionata, che la capacità ferroviaria è oggi e con le attuali tecnologie pari al doppio (29 milioni di tonnellate anno) dell' attuale utilizzo (meno di 14 milioni di tonnellate nel 2019), che con una politica di disincentivo del traffico deviato (aumento del pedaggio autostradale e riduzione degli incentivi sui carburanti all'autotrasporto) possiamo dimezzare il traffico pesante sulla A22 (le scelte fatte dalla Svizzera lo dimostrano); abbiamo messo in evidenza l'anomalia italiana di

prevedere un utilizzo annuo della linea ferroviaria per 250 giorni equivalenti all'anno mentre in Austria sono 300 ed in Svizzera 320, esattamente 50 e 70 giorni di più che in Italia; abbiamo, riportando dati delle ferrovie, messo in evidenza che l'adozione dei nuovi sistemi di traffico permetterà un'ulteriore capacità della linea, consentendo ai treni merci di essere più lunghi e di viaggiare in sicurezza anche se poco distanziati fra loro; abbiamo mostrato come questa svalutazione delle capacità della linea storica serve a far credere la soluzione TAV/TAC come inevitabile e naturale. C'è insomma la possibilità concreta di raggiungere l'obiettivo di trasferire il traffico dalla strada alle rotaie senza costi spropositati e senza opere inutili e dannose, di raggiungere ancora nel 2030 gli obiettivi indicati dal Libro Bianco Europeo sui trasporti (50% del traffico merci su rotaia entro il 2050) con venti anni di anticipo!

Il perché non si scelga questa strada spetta alla amministrazione dirlo, è un suo precipuo compito politico!

Come usare il Recovery per la città

L'Amministrazione spiega che si tratta di un intervento propedeutico alla progettazione di una città dei "10 minuti", ai Piani di riqualificazione urbana, della mobilità, dell'economia sostenibile, del contenimento dei consumi energetici, del rilancio dell'economia. Si tratta di obiettivi senz'altro condivisibili, ma riesce difficile comprendere in che modo la circonvallazione aiuti a contenere i consumi energetici o a riqualificare la mobilità urbana, e perché non si possa cominciare subito a muoversi per una città dei "10 minuti" e per la riqualificazione urbana.

Finché siamo ancora in tempo (e noi opereremo in tal senso visto che l'Europa si riserva circa tre mesi per dare il proprio assenso ai piani degli stati) è bene ripensare le proposte della città circa l'utilizzo dei fondi del Recovery fund, individuando nel disinquinamento delle aree inquinate di Trento Nord e nel loro passaggio alla città come indennizzo del disinquinamento e nella ristrutturazione dei più di mille alloggi ITEA oggi sfitti perché da risanare, i progetti da realizzare, utilizzando fondi del PNRR in direzione di una reale riconversione ecologica capace di migliorare davvero la situazione della nostra città.

Antonella Valer, Lorenza Erlicher, Elio Bonfanti, Franco Tessadri, Jacopo Zannini, Andrea Pugliese, Giuliana Speranza, Aaron Iemma, Marco Cianci

LETTERA APERTA ALLA COMMISSARIA STRAORDINARIA dott. ssa PAOLA FIRMI

Una premessa necessaria

Alla fine del mese di marzo 2021 un gruppo di cittadini ed alcune associazioni ambientaliste rivolgevano al Sindaco di Trento “11 domande sulla circonvallazione ferroviaria e sull'interramento della linea esistente”. Lo scopo era quello di evidenziare le grandi criticità dell'opera a cominciare dalla sua costosa inutilità essendo possibile conseguire l'obiettivo di trasferire il traffico merci da gomma a rotaia attraverso un più razionale utilizzo della linea ferroviaria esistente della quale viene utilizzato oggi meno del 50% della sua potenzialità (la portata della linea è di 29 milioni di tonnellate annue mentre non ha mai trasportato più di 14 milioni di tonnellate, neppure prima della crisi economica del 2008 anni). Nel documento mettevamo in evidenza che gran parte del traffico merci sulla A22 – l'Autostrada del Brennero- è traffico deviato, richiamato su quella direttrice dalla esiguità dei pedaggi autostradali (fra i più bassi dei valichi alpini) e dal basso costo del carburante per il trasporto merci; ricordavamo che attualmente ci sono autotrasportatori che allungano il proprio tragitto anche di 100 km visti i benefici economici garantiti dalla Brennero, un fenomeno, che una diversa politica tariffaria e una più stringente gestione nella restituzione agli autotrasportatori delle accise, potrebbe far cessare, ricollocando il traffico merci sulle sue direttrici naturali (la Svizzera) e favorendo l'uso della rotaia nel trasporto merci oltretutto riducendo almeno del 30% il traffico sulla autostrada che attraversa la nostra Regione.

Le “11 domande” mettevano in evidenza inoltre come l'obiettivo indicato nel Libro bianco sui trasporti, il trasferimento del 50% del traffico da gomma a rotaia entro il 2050, è raggiungibile con costi economici molto più contenuti rispetto alla realizzazione del “Terzo lotto A” della TAV/TAC del Brennero, attraverso un mix di politiche assolutamente meno impattanti dal punto di vista ambientale e capaci di un reale risparmio energetico. L'impegno delle nazioni europee alla riduzione del 50% delle emissioni di CO2 entro il 2030 ed alla neutralità climatica entro il 2050 risulta infatti in aperta contraddizione con un'opera che solo per quanto riguarda il tunnel del Brennero raggiungerà la neutralità almeno 20 anni dopo la sua realizzazione (dopo i recenti problemi della galleria in suolo austriaco, spostata a dopo il 2033) senza contare gli effetti in termini di emissioni di ossido e di biossido di carbonio legati alle altre opere previste per la alta velocità/capacità sulla linea del Brennero, fra cui appunto la “circonvallazione in galleria” di Trento.

Infine suggerivamo, alla luce delle modificazioni internazionali del trasporto merci e del mutato rapporto dei cittadini con i consumi, di cui l'e-commerce e gli acquisti on line e per altro verso e le filiere corte ed il KM zero per l'altro costituiscono i nuovi epifenomeni (fortemente cresciuti durante la pandemia da covid), l'urgenza di una riflessione profonda sulla reale “modernità” di un modello economico e di circolazione delle merci sotteso alla alta velocità/capacità.

Le “11 domande” inoltre, facendo nostra la delibera 134/2009 del Consiglio Comunale di Trento, richiamavamo l'attenzione sia sugli aspetti idrogeologici legati alla realizzazione di una galleria nella paleo frana della Marzola, che sui pericoli per le numerosissime sorgenti di acqua di cui è ricca la biodiversità della montagna ad est di Trento, mettevano in evidenza la incongruenza fra gli strumenti urbanistici esistenti (anche quelli recentemente approvati come il PRG 2019 di Trento che ne in cartografia ne nelle norma di attuazione prevede la circonvallazione e la stazione provvisoria allo scalo Filzi), richiamavano la attenzione sulla enorme massa si smarino (circa 3.000.000 di metri cubi fra circonvallazione ed interrimento) e sulla assenza di un piano per il suo utilizzo e smaltimento.

Il transito in trincea della nuova linea attraverso le aree inquinate di Trento nord (sito di interesse nazionale) senza che venisse garantito un totale disinquinamento di quei territori, e la esigua quantità (3 metri) di terreno fra la galleria della circonvallazione e le abitazioni del quartiere di S. Martino allo sbocco delle due canne della galleria presso lo scalo Filzi erano altri due elementi di forte criticità che le 11 domande avevano messo in evidenza, unitamente al consumo di una parte consistente di terreno agricolo primario e di pregio (non meno di 20 ettari) nella zona di Acquaviva

per l' accantieramento ed il deposito del materiale. Infine preoccupava la durata dei lavori prevista in almeno 10/12 anni come documentato dalle slide mostrate dall' Assessor Facchin ai presidenti delle circoscrizioni in occasione di un webinar illustrativo, che rischia di stravolgere la città in tutte le sue aree.

Il Sindaco di Trento a fine aprile 2021 (dopo aver atteso che l'opera fosse inclusa nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) risponde alle 11 domande con una nota che aumenta anziché chiarire i nostri dubbi e criticità. In particolare:

1. Non da alcuna risposta alle perplessità idrogeologiche che certo non possono essere fugate da tre carotaggi (uno a Mattarello, uno ad Acquaviva ed uno a Povo) a fronte di una ipotizzata galleria di 12,5 km a due canne..
2. Ammette che sono ben 220 le sorgenti interessate all'opera e utilizzando una metodologia statistica parla di “basso rischio”, senza considerare che le piccole sorgenti sono una delle caratteristiche della biodiversità delle Alpi e certamente non basta un metodo statistico per capire che danno ambientale verrà arrecato alla montagna.
3. Dimenticandosi di essere la massima autorità sanitaria pubblica del territorio, glissa sulle aree inquinate di Trento Nord affermando che sono in corso contatti fra le Ferrovie ed il Ministero dell' Ambiente per affrontare quel nodo e poi (smentendo una sua precedente dichiarazione giornalistica) ci comunica che una recentissima norma consente di intervenire anche nei siti di interesse nazionale purché non se ne pregiudichino le bonifiche.
4. Non chiarisce con precisione (affermando che quel nodo è ancora allo studio) dove fra via Pietrastretta e lo scalo Filzi la galleria uscirà dalla montagna, nonostante si tratti di una zona densamente abitata e assai ampio il fronte della galleria (almeno 20 metri per 10metri) e se saranno necessari, come pare, abbattimenti di costruzioni esistenti.
5. Non chiarisce l'iter urbanistico ambientale dell' opera, lasciando intendere di voler utilizzare le possibilità consentite dal recente “decreto semplificazioni” che in caso di opere strategiche inserite nel PNRR affida l'intero iter ad un apposito comitato nazionale le cui decisioni produrranno automatica variazione degli strumenti urbanistici esistenti. Di converso annulla ogni procedura partecipativa dei cittadini.

Alla nostra replica (che unitamente alle 11 domande alleghiamo alla presente) il Sindaco non risponde.

All' inizio di aprile 2021 la Commissione Europea vara il Regolamento attuativo del Recovery plan. Confermando le indiscrezioni della vigilia, il Regolamento stabilisce che le opere finanziate debbano essere ultimate entro il 2026 pena la sospensione e/o la revoca dei finanziamenti ricevuti.

Forti di questo in data 15.04.2021 una delegazione degli estensori delle 11 domande si incontra con il Commissario del Governo. Nell' incontro il Commissario si impegna a far arrivare sul tavolo del Consiglio dei Ministri il conflitto fra i tempi previsti per la realizzazione delle circonvallazione di Trento e l'interramento della linea esistente evidenziato dalle slide e dal crono programma predisposto dall' Assessor Facchin che indica in 10/12 anni i tempi di ultimazione dei lavori e quindi la non finanziabilità attraverso i fondi del Recovery plan di questa opera.

Circonvallazione o “progetto integrato”

Indiscrezioni circa una recente riunione dalla maggioranza che governa il Comune di Trento parlano della apertura di un conflitto fra RFI e Comune di Trento. Le ferrovie non sarebbero interessate alla realizzazione dell' interramento della linea esistente né del Nordus (la tranvia) non ritenendo queste opere parte del “3° lotto funzionale A” del Corridoio del Brennero: una narrazione in contrasto con quella sostenuta dal Sindaco e dall' Assessor Facchin, che vorrebbero spiegare invece i finanziamenti del Recovery plan come la attuazione del Protocollo di Intesa fra RFI, Provincia di Trento e Comune del 17 aprile 2018, di cui alla delibera della Giunta Provinciale n. 654/2018.

Non c'è dubbio che a complicare la vicenda è la assenza totale di un progetto riguardante queste opere. E' dal 2008, da quando la Provincia bocciò il tracciato in destra Adige del corridoio del Brennero, che RFI promette, un giorno sì ed uno anche, che il progetto è in fase di arrivo, tanto che oggi ci troviamo al paradosso (che probabilmente non ha eguali al mondo) di un' opera, finanziata

per 950 milioni di euro dal PNRR (la traduzione italiana del Recovery fund) senza che esista ne un progetto ne un computo metrico di stima dei costi, alla quale, nonostante questa situazione, è stato garantito un percorso semplificato e privo di controlli da parte del territorio dove l'opera verrà realizzata, e che sarà interamente visionata, autorizzata e gestita da un Comitato Nazionale in grado di sottomettere al suo volere gli strumenti urbanistici vigenti.

Sulla diatriba fra fra Comune ed RFI, fra “circonvallazione” o “progetto integrato”, le carte esistenti sembrano però dare ragione a RFI.

Nei mesi scorsi con un apposito Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri si è provveduto alla nomina dei Commissari Straordinari delle singole opere incluse nel Recovery e per il Corridoio del Brennero è stata nominata la dottoressa Paola Firmi.

A pagina 44 dell' allegato al decreto di nomina, intitolato “schema DPCM commissari”, si parla espressamente del “lotto 3 – Circonvallazione di Trento e Rovereto” ed è nominato il protocollo dell' aprile del 2018 fra RFI, Provincia e Comune”. Testualmente si legge: “Nel 2018 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa...per la individuazione degli input per la “Project Review” della sola circonvallazione di Trento e la possibile compatibilizzazione con gli altri interventi di mobilità locale in corso”.

Nessun riferimento dunque al “progetto integrato” e mentre “interramento” e “tranvia” sono derubricati a “interventi di mobilità locale”. Neppure nell' Atto aggiuntivo al Protocollo di Intesa (di cui alla delibera della Giunta Provinciale n 1731, dd 8 novembre 2019) sottoscritto sempre dagli stessi interlocutori istituzionali si parla di “progetto integrato” mentre sempre nell'allegato al decreto di nomina si scrive: “Nel 2019 è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo al Protocollo di Intesa, nel quale RFI si è impegnata a sviluppare la revisione del PFTE (Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica) della Circonvallazione di Trento”.

Infine, la lettura attenta del testo del protocollo di intesa del 2018, ed in particolare l'articolo 3 del Protocollo medesimo (Obiettivi), parla espressamente di obiettivo primario quello della “realizzazione accelerata della circonvallazione di Trento”, e prevede “l'elaborazione di uno studio di fattibilità tecnico economica della stazione provvisoria presso lo Scalo Filzi e della ricollocazione a livello ribassato della linea storica tra l'ex scalo Filzi e via Monte Baldo”.

Che la cosa interessasse sostanzialmente solo il Comune di Trento e la PAT è poi documentato dal fatto che le intere spese dello studio vengono dal Protocollo espressamente iscritte a carico della amministrazione di Palazzo Thun e della Provincia Autonoma, pur riguardando aree e sedime ferroviario e pur essendo la amministrazione ferroviaria sicuramente la più dotata professionalmente alla realizzazione di un progetto di questo tipo.

Per ultimo è doveroso ricordare che alla realizzazione di detto studio si darà realmente corso ed una commissione, presieduta dall' ing. Da Col della Provincia di Trento, produrrà durante il 2019 un documento riassuntivo, una decina di cartelle, nelle quali vengono prese in esame tre diverse opzioni, di cui una, la meno onerosa, è la realizzazione della sola circonvallazione ferroviaria di Trento.

Ma a testimoniare il disinteresse di RFI al progetto integrato è un ulteriore altro fatto.

Il Protocollo di Intesa del 2018 è firmato per la PAT dal Presidente Ugo Rossi, dall' allora Sindaco di Trento Alessandro Andreatta e per RFI dall'ing. Ezio Facchin, (allora) Commissario Straordinario per il Corridoio del Brennero mentre l'atto aggiuntivo, nel 2019, verrà firmato per RFI dall' Amministratore delegato della stessa.

Otto mesi dopo la firma del Protocollo, fra Natale e Capodanno del 2018, in polemica con il Governo che “non è interessato alle tratte di accesso del Tunnel del Brennero “, l'ing. Facchin si dimette da Commissario straordinario. Il giorno successivo, attraverso una dichiarazione al telegiornale Rai regionale, il Presidente della Giunta Provinciale di Bolzano, Arno Kompatscher, pur esprimendo apprezzamento per l'operato di Facchin lo smentisce relativamente alla tratta Fortezza – Ponte Gardena, per la quale sarebbe pronto lo appalto che dovrà essere rinviato proprio a causa delle dimissioni (l'appalto è stato alla fine licenziato alcuni mesi fa).

E' evidente quindi che il riferimento al Governo nelle dimissioni di Facchin è relativo alle tratte riguardanti le circonvallazioni di Trento e di Bolzano e quindi logicamente legato al rifiuto da parte

del Governo di una lettura allargata del Protocollo del 2018.

Infine va ricordato che il finanziamento dell' opera attraverso il Recovery fund, 950 milioni, non è neppure sufficiente (ed a nostro avviso è molto distante) a coprire le spese della circonvallazione (stimata dal sopradetto gruppo di studio in 1150 milioni di euro), pare quindi fuori discussione che questa non riguardi quello che nel sogno di Facchin e Ianeselli è il “progetto integrato”, come è assai difficile ipotizzare che la finanza pubblica investa nei prossimi anni altri 500 milioni di euro per l'interramento della linea ferroviaria di Trento fra via Monte Baldo e lo ex scalo Filzi.

Il restyling della stazione ferroviaria di piazza Dante

Il quotidiano l'Adige di venerdì 18 giugno 2021 pubblica a firma Denise Rocca l'articolo intitolato “La stazione di Trento si rifà il look. In Consiglio Comunale lo schema di accordo da oltre 15 milioni di euro”.

Il testo da conto di un accordo fra RFI, Provincia e Comune per il totale restyling della Stazione centrale finanziato per oltre 3/5 (9,6 milioni di euro) da RFI e per il rimanente dalla Provincia, che ha girato su questa opera parte dei finanziamenti ottenuti dallo Stato dal “Comitato Milano-Cortina 2026 SpA”, il soggetto di cui la PAT fa parte e che organizzerà le Olimpiadi sulla neve fra 5 anni.

Premesso che non abbiamo nessuna contrarietà verso l'opera e che la consideriamo importante e necessaria, scorrendo le singole opere previste vengono spontanee alcune domande.

In primis, perchè realizzare un intervento così costoso (15 milioni di euro sono esattamente la metà della cifra a bilancio per le politiche di investimento di quest'anno, attualmente in discussione in municipio!) su aree destinate, in caso di interrimento, a divenire cantiere e su cui non non esiste ancora nessun progetto circa la loro sistemazione? Pare evidente infatti che tutte le sistemazioni esterne, sia quelle davanti all' edificio che ospita la Provincia che quelle prospicienti a piazza Dante, la modifica attraverso il rifacimento e lo spostamento della viabilità, la realizzazione del giardino di fronte all' ex ristorante ecc., finiranno per essere se non altro “sciupate”, per non dire stravolte, in presenza di uno scavo che abbasserà di 12 metri l'attuale livello delle rotaie e che presso la stazione prevede una sezione di oltre 60 metri. Ed ancora, che senso ha spendere 1 milione di euro per la ristrutturazione di due sottopassi (quello comunale che collega piazza Dante a Corso Buonarroti e quello che dalla stazione permette l' accesso al binario 2 e seguenti) e la realizzazione di un terzo a sud, quando due di questi configgerebbero con l'interrimento, mentre quello che attualmente collega ai binari andrebbe, in caso di interrimento, completamente rifatto, pensando ad una scala che scende laterale ai binari stessi e non ad un passaggio sotto gli stessi? Inoltre, che senso ha localizzare presso l' ex Centro Sociale Bruno, nel piazzale della Trento Male e lungo via Segantini, il terminal dei bus internazionali quando non è ancora sciolto il nodo urbanistico su che fine farà la attuale stazione delle corriere, che per taluni dovrebbe essere trasferita presso l'ex Atesina e che invece, proprio in questi giorni ed in contraddizione con questa scelta, è sottoposta ad una variazione di destinazione d'uso passando da ATP (attrezzature trasporto pubblico) a TP, trasporto pubblico, confermando in questo modo la sua destinazione a stazione...che finirebbe per essere a 230 metri di distanza dal terminal dei bus internazionali? E si potrebbe continuare...

In altre parole, quello che sembra è che il restyling della Stazione Ferroviaria sia l'unica opera prevista per la Stazione centrale e che con questo si metta la parola fine ad ogni ipotesi di interrimento ed anche di tranvia, ovvero di “progetto integrato”.

Circonvallazione ferroviaria di Trento, un opera sbagliata e incongrua con i tempi previsti dal PNRR

In questi mesi in città è cresciuta fra i cittadini la perplessità, quando non la contrarietà a queste opere. Oltre ai temi di cui si occupa questa nostra lettera aperta ed ai rilievi che abbiamo operato attraverso le domande e la replica al Sindaco, risulta evidente che lo stesso parlare di “circonvallazione” è improprio, in quanto la uscita della stessa allo scalo Filzi lascerà nella condizione attuale metà degli abitanti di Trento ed in particolare alcuni dei suoi quartieri più popolari, San Martino, Cristo Re, Solteri, Gardolo.... e così tutti gli altri centri della provincia attraversati dalla linea del Brennero. Cade così miseramente anche l'ultima giustificazione per

l'opera, la riduzione del rumore. E torna di attualità invece la necessità di un intervento di mitigazione del rumore, reso possibile dalle nuove innovazioni tecnologiche (nel caso dei carrelli merci si parla di una riduzione del rumore del 640%!), divenuto legge attuata ed in via di attuazione in molti paesi d'Europa e che invece in Italia continua a non trovare spazio di fronte ad una lobby assai ammanicata e collusa di “sostenitori delle grandi opere”, a prescindere.

Dott.ssa Firmi, quella che la accompagna è una fama di funzionaria professionalmente capace e precisa. Crediamo che non le sfugga la responsabilità che le è stata attribuita e che a lei fa capo.

Basterebbero le slide ed il crono programma mostrato da Facchin ai Presidenti della circoscrizioni per dire che la circonvallazione ferroviaria da Acquaviva all'ex scalo Filzi non sarà ultimata entro il giugno 2026 come prescrive il Recovery fund.

Nonostante si siano inventati canali privilegiati per l'approvazione dell' opera (lo stesso decreto semplificazioni riduce al massimo a sei mesi – per l'esattezza 175 giorni- l'iter approvativo delle opere contenute nel PNRR) dopo questo sarà necessario espropriare le aree di progetto e quelle di cantiere, e procedere alla occupazione d'urgenza delle aree di deposito provvisorio dello smarino. Una operazione che non riuscirà a passare indenne dai probabili ricorsi dei portatori di interesse, sia relativamente ai prezzi delle aree agricole primarie che degli edifici che verranno abbattuti a nord nei pressi dello scalo Filzi. Opposizioni che se dovessero ottenere la sospensiva basterebbero da sole a far trascorrere due o tre anni prima di iniziare i lavori.

Pur usando quella che viene indicata fra le più moderne frese di scavo (quella che ha scavato la galleria del Frejus), una fresa non riesce a scavare più di 12/14 metri di media al giorno. Per scavare 3 canne (una per ciascun binario, ed un' altra per il tunnel esplorativo) di 12,5 km cadauna servirebbero insomma 3000 giorni lavorativi (10 anni) e pensare di lavorare ad una galleria a due canne facendo scavare due frese in contemporanea e affiancate è molto pericoloso, mentre non è possibile far lavorare una fresa per direzione non avendo a disposizione né potendo attrezzare presso lo scalo Filzi un'area di cantiere adeguata. E comunque, anche se si accelerasse, a quel punto avremo ancora da realizzare la massicciata dei binari, da costruire le infrastrutture della linea, da posare i binari e da realizzare la stazione “provvisoria” allo scalo Filzi... Ed infine resterebbero comunque i problemi dello spostamento del rio Lavisotto e della Fossa degli Armanelli, il sottopasso o lo spostamento della fossa della Malvasia, la soluzione dei problemi di allagamento che la realizzazione della linea incassata dall' ex scalo Filzi verso Largo Martiri di Nassjria produrrà nell' area dei Solteri, essendo la stazione provvisoria posta in direzione contraria al naturale deflusso delle acque verso il compluvio della valle. E questo per non dire dei problemi connessi al transito dentro le aree inquinate di Trento Nord dove sarà necessario almeno un piano speciale per lo stoccaggio e la bonifica dei terreni prelevati e delle acque che saranno per forza contaminate dagli inquinanti.

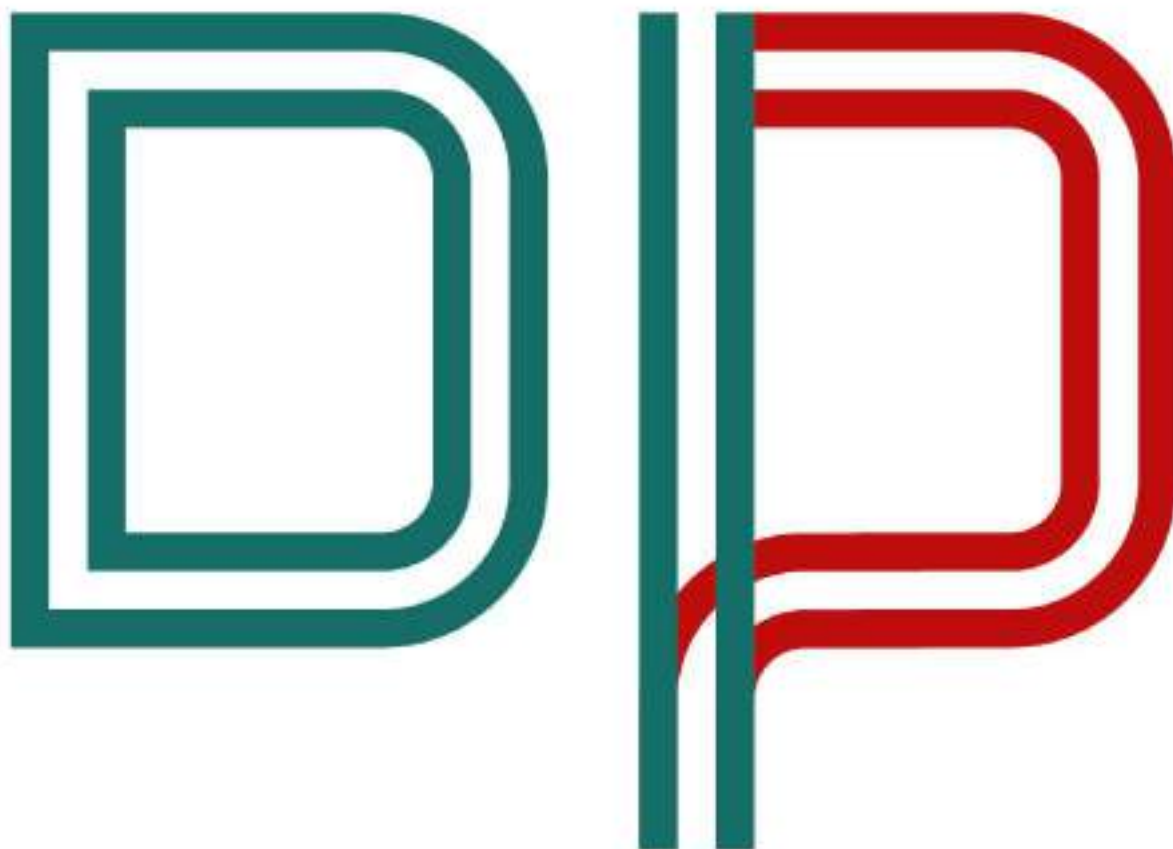
Iniziare i lavori, con il rischio/certezza di non riuscire a concluderli in tempo, mette la nostra città e a provincia di fronte ad un rischio economico finanziario assai pesante che potrebbe significare un declino significativo della qualità della vita delle nostre comunità.

Oltre a questo la città sarebbe sottoposta ad anni di lavori tali da modificarne nel profondo la qualità della vita con il rischio che questo sacrificio sia due volte inutile, la prima perché l'opera non contribuirà a trasferire da gomma a rotaia il traffico merci e pesante (per questo basta il mix di politiche di cui parlavamo all' inizio) e poi perché è quasi certo che rischieremo di trovarci con un'opera a metà da dover pagare e con forti dissesti ambientali da risanare.

Dott.ssa Firmi, un cenno circa i suoi intendimenti e la sua opinione crediamo ci siano dovuti.

Trento, 1 luglio 2021

per il gli estensori delle “11 domande al Sindaco sulla circonvallazione di Trento e sull' interrimento della linea esistente” Antonella Valer, Elio Bonfanti, Lorenza Erlicher, Franco Tessadri, Andrea Pugliese, Jacopo Zanini, Aron Iemma. Marco Cianci.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Maurizio Francescon

18 gennaio 2022

Considerazioni, indotte dalla lettura dei documenti, su falde acquifere e sicurezza rispetto alle sostanze trasportate su treno.

La pagina 15 del Dossier di progetto del lotto 3a: Circonvallazione di Trento linea di accesso sud alla galleria di base del Brennero quadruplicamento della linea Fortezza – Verona sintetizza le tappe di un iter quasi ventennale che ha, come ultimo passo, l'elaborazione di questa proposta che bruscamente ci ha fatto sussultare.

Sicuramente la situazione generale attuale ha sbiadito quell'entusiasmo attorno all'idea di un progetto di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa che contraddistingueva il tempo del trattato di Maastricht (anno 1992) in cui questi "corridoi" venivano codificati. Era l'epoca dell'allargamento della Comunità Europea, dei gemellaggi, della condivisione, e abbozzare grandi progetti, allora futuri, risultava facile e l'attenzione ad eventuali problematiche derivanti da essi era flebile.

Adesso il percorso avviato ci impone di tradurre quelle bozze in realtà, confrontandole con un territorio non facile, già organizzato ancorché condizionato da criticità. È innegabile che la valle dell'Adige sia il percorso più facile per oltrepassare le Alpi da sud a nord, come certifica la storia millenaria dei traffici commerciali e della loro gestione politico-amministrativa.

Queste considerazioni non contrastano l'idea generale dell'adeguamento dei percorsi alle esigenze attuali: ciò che stupisce è la scelta del come e del dove passare, soprattutto considerando dove questa scelta è stata fatta, ossia dalle nostre amministrazioni locali provinciali e comunali.

Stupisce perché le nostre amministrazioni da anni parlano delle falde acquifere che da nord a sud sono presenti nella nostra valle e con esse si confrontano in tante problematiche: l'inquinamento a Trento nord che deve rimanere confinato in attesa cospicui finanziamenti per la sua eliminazione; la realizzazione del depuratore Trento tre all'Acquaviva, che le falde acquifere della Vigolana hanno fatto spostare all'esterno della roccia; alla falda di fondovalle superficiale che anni fa ha casato la realizzazione di due centrali idroelettriche sull'Adige perché il carico d'acqua trattenuto nell'alveo del fiume avrebbe 'caricato' eccessivamente la stessa falda con gravi ripercussioni per le colture agricole; alla falda superficiale che condiziona la parte interrata di gran parte dei nuovi grandi edifici che sono stati realizzati nel fondovalle cittadino, ma anche di quelli meno recenti a causa di cessati utilizzi industriali dell'acqua sotterranea. E nonostante tutto questo, quale giustificazione della nuova opera, si persegue l'idea di inserire nella falda sotterranea una scatola delle dimensioni di una stazione sotterranea con l'aggiunta di un tubo lungo quanto l'attuale percorso ferroviario cittadino e largo quanto il sedime per accogliere due o più binari, glissando sulle conseguenze gravi e costose che la anzi ricordata vivacità dell'ambiente sotterraneo attuale sicuramente subirà e produrrà. Costi di realizzazione maggiorati per impermeabilizzazioni, per drenaggi, per manutenzione e condizionamento della durata dei manufatti, tanto per pensare ai più immediati e facilmente intuibili. Incalcolabili e irrimediabili se dovessero esserci accidentali interferenze operative con la zona inquinata.

Per la valutazione di tanti progetti la falda sembra condizionante, mentre per l'interramento della ferrovia, se non lo è, sembra meno. Se l'interramento della stazione fosse la chiave di volta per risolvere i problemi di Trento, sembrerebbe comunque più logico prima di qualsiasi intervento, bonificare.

Dalla lettura della documentazione disponibile sembra che l'apporto di eventi naturali eccezionali sia considerato con parametri non aggiornati, ossia che non tengono conto degli effetti maggiormente disastrosi degli eventi alluvionali più recenti.

Pur presentando il progetto come tratta ferroviaria per il transito merci, nella sua esposizione e nell'attenzione alla sicurezza non si fa riferimento ad eventuali incidenti derivati dai carichi trasportati o alla maggior pericolosità che da tali carichi possono derivare per incidenti meccanici o strutturali. Nella documentazione di progetto si fa riferimento alle norme vigenti che regolano la sicurezza solo in merito alla sicurezza passeggeri, passeggeri che però non dovrebbero essere la prassi su una linea dedicata alle merci.

La probabilità che succedano incidenti ai treni merci non è poi così remota se pensiamo a quanto è successo il 13 dicembre 2003 vicino ad Avio quando, a seguito di un tamponamento tra treni merci, da una crepa di una cisterna è uscita una sostanza che si è rivelata come difenilmetano 4 di isocianato: la sostanza che causò il disastro di Bhopal in India nel 1984. Fortunatamente le basse temperature del periodo, la zona dell'incidente distante dai centri abitati e la rapida identificazione della sostanza hanno consentito di limitare i danni a irritazione della pelle e bruciori alle vie respiratorie per i primi soccorritori, che sono stati subito fatti allontanare, facendo poi intervenire una squadra dei Vigili del Fuoco specializzate da Mestre.¹

La casistica di incidenti che la vastissima gamma di sostanze trasportate su carri merci ferroviari può indurre a ipotizzare è tale da rendere impossibile la loro raccolta in un elenco sintetico.

Se poi, come è successo nel caso citato, c'è discrepanza tra i regolamenti che classificano le sostanze pericolose nocive a livello europeo e quelli che regolano il loro trasporto ferroviario, le preoccupazioni aumentano.

L'indignazione deriva dal fatto che, pur in presenza di evidenti rischi che si sono già concretizzati anche sulla linea del Brennero, con questo progetto si propone un nuovo percorso ferroviario per trasporto merci in centro città: perché la zona di San Martino, dov'è previsto l'imbocco nord del tunnel, è città.

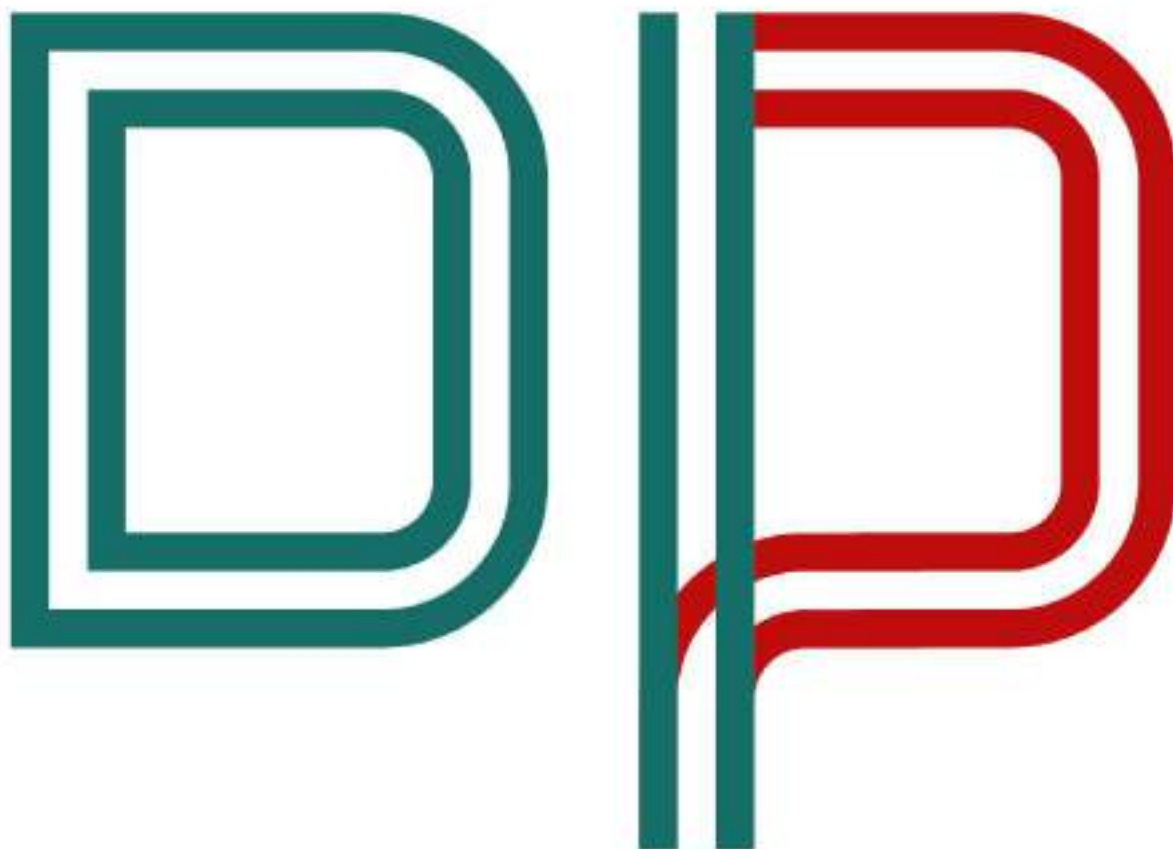
Le norme e i regolamenti, per quanto aggiornati, non garantiscono la sicurezza assoluta come purtroppo ben ci ricordano gli incidenti accaduti, in quanto non contrastano l'imponderabile o le lacune del fattore umano, quasi sempre conseguenti a pressioni economiche e/o d'esercizio.

Dovendo comunque accettare che anche le merci pericolose siano trasportate col treno, per evitare tragedie come quella di Viareggio del 29 giugno 2009 ed evitare ai sopravvissuti l'ulteriore pena di un lungo, estenuante e stressante iter processuale che non sempre garantisce i giusti ristori morali ed economici, l'unica soluzione è quella di allontanare il più possibile il transito delle merci su ferrovia dai centri abitati.

Questo la soluzione proposta non lo fa. Anzi!. E quindi va bocciata.

Maurizio Francescon
Via del Rio Stolzano 6
38123 Trento

1 <https://www.lastampa.it/cronaca/2006/12/13/news/scontro-fra-treni-merci-due-morti-1.37142094>



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Filippo Tomasi
Cittadino di Gardolo

18 gennaio 2022

C'è bypass e bypass

Un bypass coronarico ripristina l'afflusso di sangue ossigenato al muscolo cardiaco e salva la vita. Non c'è alternativa.

Un bypass ferroviario abbiamo imparato cos'è in questi ultimi due mesi. Una galleria che evita alla città un certo numero di treni molto pesanti e rumorosi. C'è alternativa?

Mi hanno spiegato che questo bypass fa parte del corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo. E' un pezzettino di un'opera ciclopica che non possiamo nemmeno immaginarci di fermare. Non c'è alternativa.

Ma almeno serve a qualcosa?

Serve, ci hanno spiegato, a spostare le merci dalla gomma alla rotaia. E' una alternativa ecologica e sostenibile per spostare le merci. Così ne possiamo spostare di più, tanto è ecologico.

Bene. Il bypass coronarico permette al cuore di avere il sangue che gli serve. Non di più.

Il bypass ferroviario evita alla città un certo numero di treni (il numero preciso verrà comunicato con precisione precisamente nell'ottobre del 2042) che trasportano merci, molte più merci di quelle che passavano prima, per portarle su e giù per l'Europa. Tipo le sardine che vanno da Chioggia a Oslo e i salmoni da Oslo a Chioggia.

Il PNNR e lo scarico che non funziona

Resilienza.

In ecologia si ha resilienza quando un sistema riesce a tornare ad uno stato di equilibrio dopo un danno, un equilibrio nuovo che però garantisce il buon funzionamento del sistema. La resilienza salva il sistema con le risorse del sistema stesso. Forte la Natura!

Un tale aveva lo scarico che non funzionava, ma continuava a usare il bagno come niente fosse. Il mucchio era sopportabile. Era roba sua. Finché non ha allargato la famiglia. Ora erano in due, poi tre, poi quattro ad alimentare quel mucchio.

Hanno chiamato un amico professionista del prodotto. Lui ha trovato i soldi per ristrutturare e allargare l'intera casa, altro che mucchio. Festa!

Il progetto prevede un bel corridoio che gira attorno al mucchio. Per costruire il corridoio il mucchio verrà spostato un po' qua e un po' là. Poi tutto torna al suo posto. Anche il mucchio. Fine della festa. E' resilienza questa?

Ci sono due aree SIN a Trento: sono i Siti di Interesse Nazionale per la pericolosità dell'inquinamento presente e per la necessità di bonifica. Un danno al sistema, da quarant'anni. Un mucchio di roba cattiva da portare via. Tutta. Non un po' qua e un po' là. E poi tutto come prima. Prima di raddoppiare i binari sarebbe carino pulire i SIN. Lo chiedo per un amico e 110.000 cittadini.

Altrimenti è tutto, e solo, il solito mucchio.

DUE BUONE IDEE

Prima di operare per un bypass coronarico si fa una preparazione scrupolosa e si stimano rischi e benefici con grande attenzione. E' questione di vita o di morte.

Quando si parla di resilienza mi piace pensare a idee semplici che portano qualche novità positiva per riprendere a respirare.

Prima idea.

Qualcuno ha chiesto di prendere tempo. Hanno raccolto molte firme, c'è anche la mia. Pensarci ancora un po'. Dopo anni di silenzio tutto a un tratto in due mesi si è deciso e discusso (dibattito pubblico pervenuto piccolo e brutto....faccio un appunto al capo-ingegneri. Bravissimi a parlare tra di loro. Da ripetere il capitolo "Comunicazione con la popolazione"). Deciso e discusso. Mi è venuta così. Forse bisognerebbe prima discutere e poi decidere.

Se l'Europa vuole le sardine di Chioggia a tutti i costi sarà sicuramente disposta ad aspettare un altro po'. Non ci credo che chiudono il rubinetto. Non c'è alternativa.

Seconda idea.

Qualcuno ha pensato che c'è da ricucire est e ovest a Trento nord. Ha proposto di ricucire con un collina verde che passi sopra il treno. Hanno raccolto adesioni, c'è anche la mia.

E' dall'impero asburgico che passa il treno, dal 1859. Ma quella volta c'erano quattro case, ora c'è qualche migliaio di cittadini.

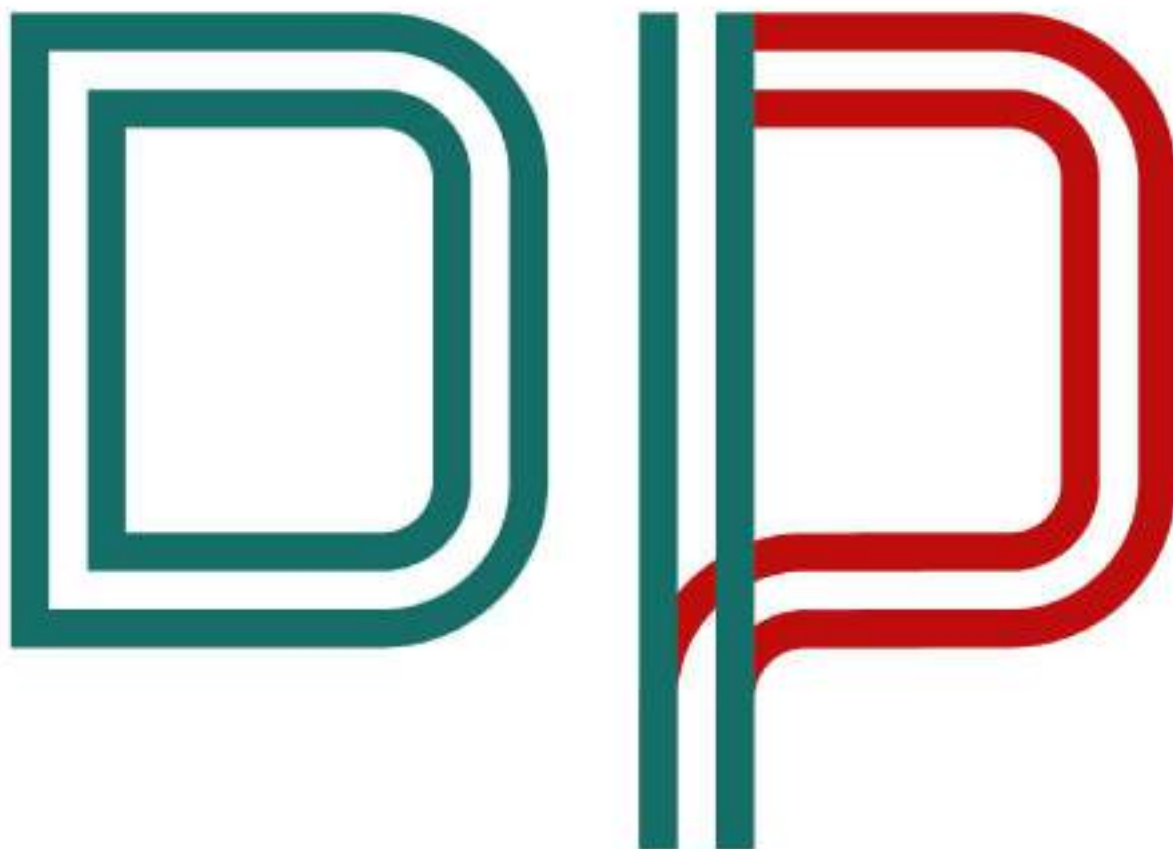
Pensate ad una soluzione per il bypass, quella che vi piace di più. La collina ci sta qualunque sia la scelta.

La collina è resilienza.

Faccio appello a chi ha detto che è troppo alta. A chi la vorrebbe, la collina, di qualche metro più bassa e non si può. Lo sanno, ma insistono. Immaginate di tirare un pallone sui binari. Si ferma lì. Immaginate di tirare un pallone in cima alla collina. Se torna indietro, riavrete il vostro pallone. Se va al di là, potrete andare a riprenderlo e fare conoscenza di chi, prima, era solo un punto al di là dei binari. Un sacco di bambini vi seguiranno. C'è alternativa?

Filippo Tomasi

Cittadino di Gardolo



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Paolo Bernardi

18 gennaio 2022

All'attenzione del

Responsabile Dibattito Pubblico

Per prima cosa vorrei fare una premessa fondamentale.

Il dibattito pubblico si dovrebbe svolgere nella fase di elaborazione del progetto di fattibilità, quando le alternative progettuali sono ancora aperte e reali ed è possibile modificare il progetto; non quando tutto è già deciso!

Di certo non soffro di “sindrome Nimby” né tantomeno appartengo a qualche movimento “No Tav”, ma sono convinto che le “grandi opere” e, in particolare, quelle che generano forti impatti sulla cittadinanza dovrebbero essere presentate alla popolazione in modo dettagliato, condiviso e soprattutto preventivo al fine di consentire un reale confronto capace di migliorare le eventuali criticità esistenti e rassicurare gli abitanti rispetto a timori che, legittimamente, possono insorgere.

Detto questo vorrei ricordare a coloro che hanno deciso di realizzare questo progetto che uno dei maggiori punti di attenzione, sollevato da più parti, è rappresentato dall'instabilità idrogeologica della collina che sovrasta la città.

A conferma di questo riporto due eventi, ampiamente documentati, che si sono verificati nel recente passato.

- Febbraio 2008 – Via della Spalliera.
Un masso di dimensioni gigantesche si stacca dalla parete rocciosa e distrugge un'abitazione
- Gennaio 2014 – Via Malvasia.
Smottamento di circa 10 metri cubi lambisce le abitazioni.

Ci siamo forse dimenticati di questi accadimenti, della fragilità della collina?

Quali possono essere le conseguenze delle esplosioni e delle continue vibrazioni generate dai lavori di scavo se solo un po' di pioggia ha causato questi disastri?

Prima che ci si trovi a gestire qualche tragedia, non è forse meglio pensare a qualche soluzione alternativa?

Vogliamo poi parlare delle aree inquinate di Trento Nord, Sloi e Carbochimica?

In un articolo giornalistico pubblicato nell'agosto del 2019, la Provincia di Trento ha confermato che i terreni di Trento Nord sono contaminati da sostanze altamente tossiche e cancerogene quali piombo tetraetile, dietile e trietile.

Dal canto suo, il Comune di Trento, consapevole del livello di inquinamento, ha sempre impedito l'edificazione dell'intera area fino ad avvenuta bonifica.

Ma da quanto dichiarato in questi giorni dal Sindaco di Trento, sembra che ad oggi non vi sia nessun progetto di bonifica.

Anche in questo caso chiedo: è opportuno partire con un'opera mastodontica come il "bypass ferroviario" senza aver prima messo in sicurezza l'area?

Ma ci sono molte altre domande e legittimi dubbi ai quali, finora, l'ente pubblico non ha dato convincente risposta. Ad esempio: non è eccessivamente pericoloso fare questo "salto nel buio" senza aver previsto quali possono essere le conseguenze in termini di inquinamento delle falde acquifere?

Quale può essere l'impatto sulla salute della popolazione, perché esporla ad un rischio così elevato?

In ultima analisi, perché non riconsiderare l'ipotesi iniziale che prevedeva la realizzazione dell'opera sulla "destra Adige"?

Vorrei infine fare un'ultima considerazione che riguarda il tipo di comunicazione che ha accompagnato il dibattito sull'opera soprattutto da parte dell'amministrazione del capoluogo.

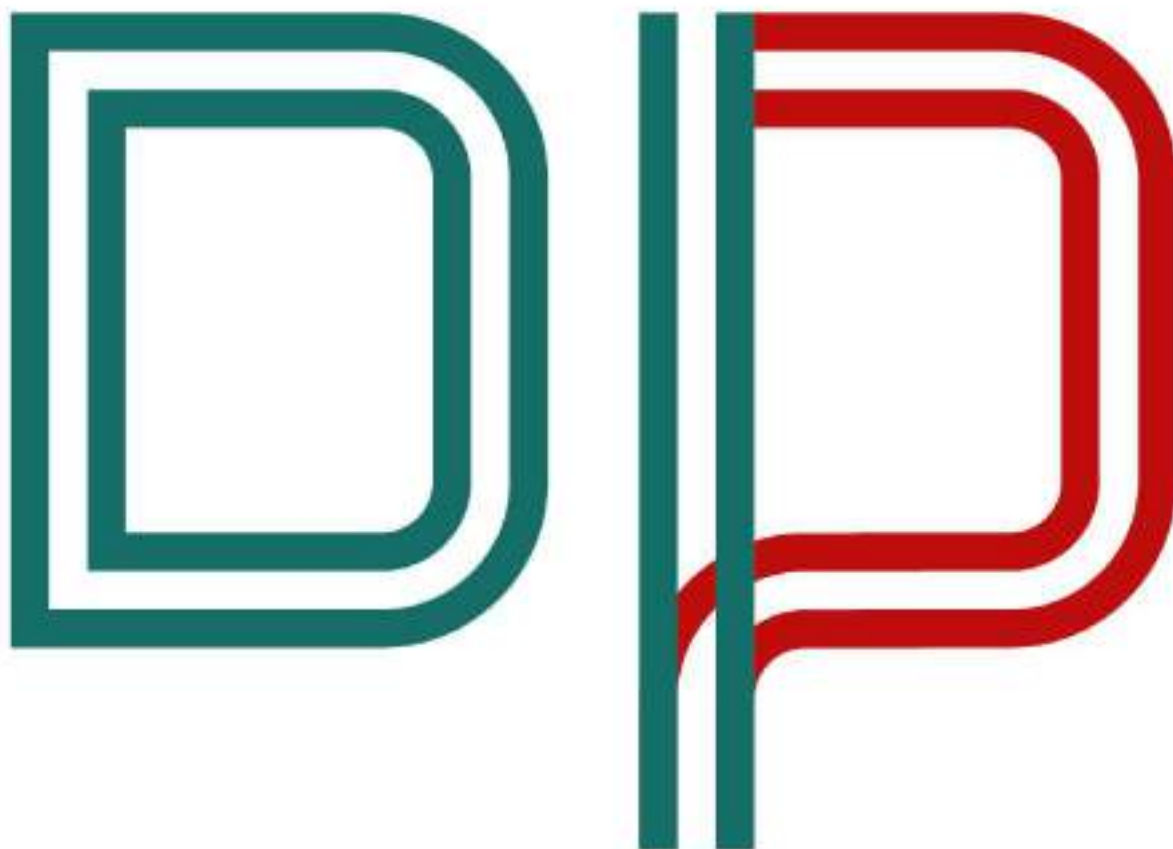
Mistificando la realtà, in questi mesi si è costantemente insinuato che la circonvallazione ferroviaria avrebbe "liberato la città dai treni" e avrebbe "permesso finalmente di tornare ad unire due parti del capoluogo divise dalla ferrovia ormai da decenni".

Un tentativo maldestro di indorare l'amara pillola del "bypass" ormai già deciso.

La verità è che per liberare davvero la città dai binari servirà un nuovo successivo interrimento che, da quanto si è appreso sino ad oggi, richiederà un finanziamento non inferiore ai 300 milioni di euro e con tempi di realizzazione che rimangono una gigantesca incognita.

Vivo nell'area interessata dai lavori da 60 anni, spero di non essere costretto a lasciare la mia casa a causa di una scelta scriteriata.

Paolo Bernardi



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Comune di Besenello

19 gennaio 2022



Comune di BESENELLO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

C.A.P. 38060

Tel. (0464) 820000 - Fax (0464) 820099

Cod. Fisc. 00149110223

e-mail: sindaco@comune.besenello.tn.it

Besenello, 19 gennaio 2022

Prot. n. 397

Al dottor Andrea Pillon

Coordinatore del Dibattito Pubblico per il progetto della
Circonvallazione ferroviaria di Trento

All'ingegner Damiano Beschin

Referente di progetto per Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.
d.beschin@rfi.it

Oggetto: Osservazioni preliminari sullo studio di fattibilità tecnica della circonvallazione ferroviaria di Trento.

Con la presente nota desideriamo anticipare alcune considerazioni in forma estremamente sintetica a margine del progetto ferroviario che sta interessando il dibattito pubblico nelle ultime settimane. Sebbene, infatti, il Comune di Besenello abbia la possibilità di formulare proprio parere in seno alla Conferenza di servizi prevista dalla normativa vigente, desideriamo partecipare al dibattito insieme ai nostri cittadini, condividendone riflessioni critiche e spunti.

Ciò è già avvenuto in occasione della serata pubblica organizzata lo scorso 20 dicembre presso la sala anziani di Besenello, dando modo a molte persone di esprimere la propria visione e di porre domande ai proponenti l'opera; ora ci sembra importante fissare i punti fondamentali che sono emersi.

Premesso che non siamo stati in grado di reperire documentazione e analisi preliminare atta a stabilire "se" sia indispensabile realizzare quest'opera nella dimensione in cui si va configurando l'impresa, demandiamo a istituzioni sovraordinate alla nostra tale tipo di analisi, auspicando che essa abbia avuto luogo e chiedendo che, anche se tardivamente, se ne rendano pienamente edotti i cittadini.

Un altro aspetto che ci preoccupa e ci lascia perplessi è quello relativo ai tempi del procedimento in corso. Viene ripetuto a più riprese come questa sia un'occasione imperdibile per l'Italia e per il Trentino, ma il fatto che i tempi per decisioni epocali siano dettati interamente dalla possibilità di aggiudicarsi il finanziamento delle opere ci sembra non solo un azzardo, ma anche una modalità pericolosa e certamente non rispettosa della storica tradizione di autodeterminazione dei

territori alpini. Tale rapidità mal si concilia con la necessità di analisi approfondita delle criticità relative alla realizzazione del progetto e anche con il dovere di comunicazione e con la possibilità di partecipazione della cittadinanza.

Per quanto attiene la dimensione locale, oggetto della nostra competenza, sono tre i punti su cui chiediamo attenzione massima ed esigiamo tutela:

- 1) le sorgenti di Acquaviva che alimentano il nostro acquedotto comunale ed in futuro quello di Trento e che costituiscono un patrimonio da preservare in modo assoluto;
- 2) l'area ex Cemea presso la quale è possibile venga ubicato il cantiere di base 2 che si trova a ridosso della zona residenziale di Besenello;
- 3) le aree agricole dei Comuni della periferia sud di Trento che sono state individuate come "deposito terre" in via eventuale.

- 1) Dalle sorgenti di Acquaviva dipende il futuro delle comunità che vivono nel fondovalle della Vallagarina e della Valle dell'Adige. La necessità di tutelarle è già emersa a più riprese anche in seno al Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio provinciale per lo sviluppo del corridoio del Brennero, tanto da determinare qualche anno fa un ripensamento della progettazione e la conseguente archiviazione definitiva dell'ipotesi di una galleria che attraversasse il massiccio della Vigolana e del Pasubio (cd. galleria Zugna), proprio per non comprometterne le numerose sorgenti. Nessun rischio a riguardo sarà mai accettabile per le nostre comunità, seppur minimo.

Chiediamo pertanto un focus particolare riguardo i possibili effetti negativi e le interferenze dell'opera in esame rispetto all'acquifero carsico dell'Acquaviva. In particolare, in fase di procedura per l'ottenimento della concessione a derivare l'acqua per fine pubblico, abbiamo avuto modo di consultare un documento dimesso agli atti e redatto dalla società Novareti s.p.a. denominato "Piano di monitoraggio ambientale preventivo", all'interno del quale si rilevava come per un emungimento da sorgente superiore a 180 litri al secondo fosse possibile il verificarsi di un ritorno di acqua dalla falda alluvionale dell'Adige verso quella carsica della Vigolana. Riteniamo che ciò richieda un approfondimento, anche a tutela dell'acqua potabile destinata alla città di Trento.

- 2) Lo studio di fattibilità tecnica prevede la possibilità che presso l'area ex Cemea, collocata ai margini della zona residenziale nord dell'abitato di Besenello, trovi collocazione uno dei due cantieri di base che ospiteranno le maestranze adibite alla realizzazione dell'opera e le strutture di supporto. In linea di principio condividiamo l'assunto che, piuttosto che sacrificare terreno agricolo e prezioso suolo, sia preferibile utilizzare un'area dismessa e in stato di abbandono. Va però considerato anche che la zona in questione si trova a ridosso del centro abitato. Pertanto, sarà indispensabile prevedere da subito

delle misure di tutela e di sicurezza per salvaguardare la vivibilità per i residenti e le nuove e sopravvenute necessità.

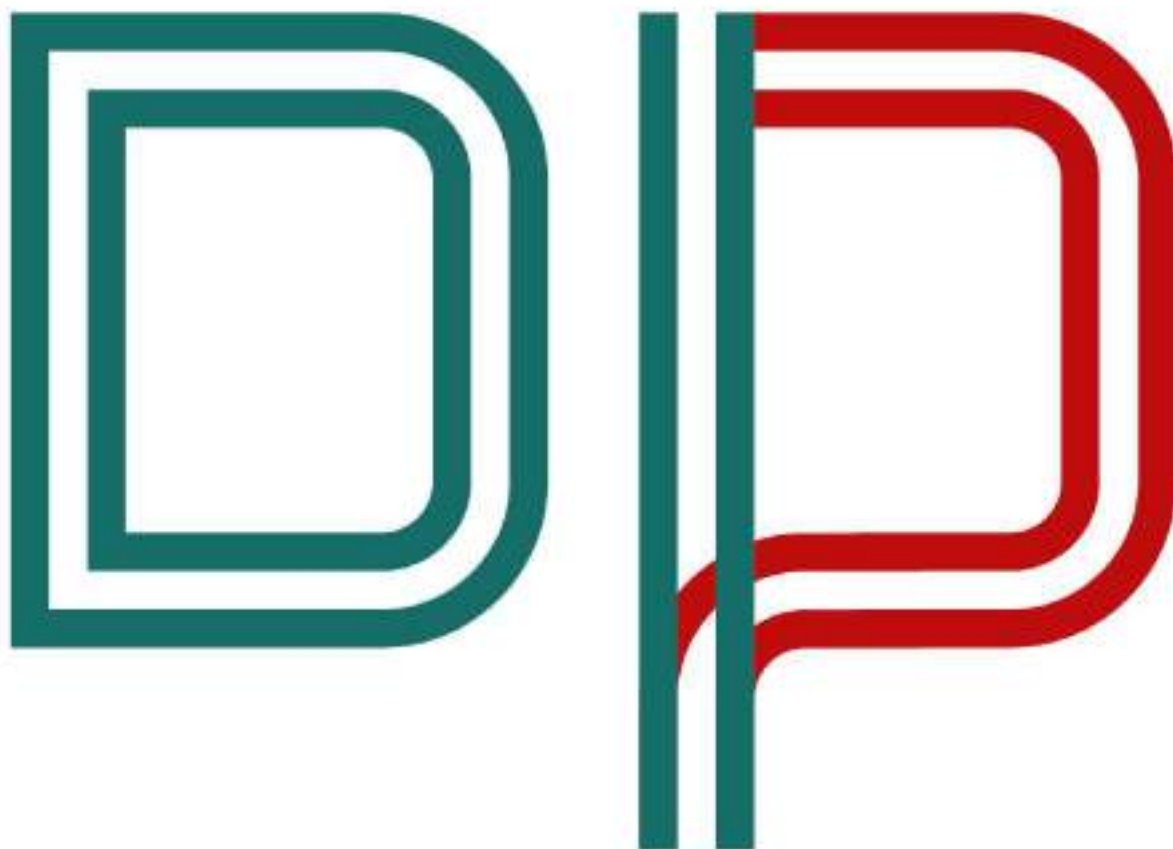
È stato chiarito in sede di incontro pubblico, da parte dei progettisti di RFI e Italferr che la zona non ospiterà un impianto per la realizzazione dei conci di rivestimento delle gallerie. D'altra parte, come è stato evidenziato da più partecipanti al dibattito, è possibile che si verifichi una vera e propria militarizzazione della zona che dovremo scongiurare in ogni modo possibile per assicurare alla cittadinanza la possibilità di condurre una vita tranquilla per tutto il periodo in cui si svolgeranno i lavori. Oltre a questo profilo, rileviamo come siano da prevedere aspetti di tutela inerenti la logistica, la sicurezza, l'urbanizzazione e la protezione civile. Li elenchiamo:

- il sistema fognario e acquedottistico della zona è attualmente inesistente nelle aree destinate al cantiere: sarà necessario prevederlo;
 - la viabilità di accesso all'area dovrà tener conto della necessità di uno svincolo dedicato con corsia di immissione sulla SS12 diversa dalla attuale, tratto stradale che, peraltro, presenta già ora aspetti problematici di sicurezza da risolvere;
 - nella zona non sono completati i marciapiedi per i pedoni che permettano il collegamento con l'area residenziale;
 - manca una bretella interna all'area per collegarla in maniera autonoma alla SS12, dal momento che sarà impensabile l'utilizzo di Via della Postavecchia, come è invece ipotizzato all'interno dello studio di fattibilità;
 - a Besenello l'attuale sede che ospita i Vigili del fuoco volontari è divenuta inadeguata e gli spazi sono insufficienti. Da tempo il Comune ha richiesto alla Provincia il finanziamento per l'acquisto di una sede più idonea.
- 3) Le aree agricole dei Comuni della periferia sud di Trento individuate come "deposito terre" in via eventuale possono essere risparmiate. Data la preziosità del suolo, in particolare di quello agricolo, e la presenza di aree già antropizzate disponibili nelle zone adiacenti ai cantieri previsti, richiediamo certamente un ravvedimento sulla possibilità di sacrificare terreni coltivati già oggetto di lavori per la realizzazione di importanti opere pubbliche, quali la posa delle tubazioni per l'acquedotto di Acquaviva e la realizzazione del Depuratore Trento Tre. In materia rimandiamo alle osservazioni trasmesse dai nostri concittadini proprietari e coltivatori dei fondi in parola.

Certi che le indicazioni qui riportate saranno tenute in debita considerazione nel prosieguo dell'iter progettuale in corso, salutiamo cordialmente preannunciando che la comunità di Besenello sarà vigile e attenta a tutela del proprio territorio.



Il SINDACO
dott. Cristian Comperini



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Mario Perghem Gelmi

19 gennaio 2022

Dibattito Pubblico: un progetto inadeguato.

Con riferimento allo “*Studio di Fattibilità Tecnico-economica della Circonvallazione di Trento per l’Alta Capacità*” presentato da Rete Ferroviaria Italiana RFI alla fine di ottobre 2021, che ha originato il Dibattito Pubblico, è abbastanza avvilente per i cittadini che abitano e lavorano in questi territori aver constatato, durante il Dibattito Pubblico, come molti oratori favorevoli al progetto, in primis quelli della PAT, del Comune di Trento e non ultimi quelli di RFI, abbiano sottratto al dibattito tempo utile, nelle varie sedi in cui si è svolto, illustrando i problemi dei trasporti europei e quello che si sta facendo nel cantiere del Tunnel del Brennero, invece che parlare concretamente e a lungo dei problemi che tale opera comporta sul territorio.

Nondimeno è stato palese ai cittadini interessati presenti alle varie riunioni, sia fisicamente che online, che i pochi contraddittori che si sono instaurati hanno visto sempre come replica unica e insindacabile quella di RFI o quella, in alcune specifiche occasioni del Comune di Trento, comunque sempre con frasi del tipo “*studieremo, valuteremo, vedremo se è possibile*”: cosa questa inaudita visto che di questo Corridoio Scandinavo-Mediterraneo si parla almeno ufficialmente dal **2003!!**

Comunque è acclarato che:

- il Dibattito Pubblico è mendace in partenza perché lo “*Studio di Fattibilità Tecnico-economica della Circonvallazione di Trento per l’Alta Capacità*” non prevede per i Cittadini di porre in confronto una o più alternative o progetti redatti da RFI , come si richiederebbe di “default” per un’opera di queste dimensioni che equivale, in peggio, allo spostamento che fu fatto nel 1858 del fiume Adige per costruire la ferrovia Verona-Brennero;
- **il punto precedente è causa anche dell’inqualificabile “Patto di riservatezza” posto in essere tra PAT-Comune di Trento e RFI** sul progetto che è ora nell’oggetto del Dibattito Pubblico: INQUALIFICABILE perché PAT e Comune sono governati da persone ELETTE DAI CITTADINI, CHE AMMINISTRANO SOLDI PUBBLICI CHE DERIVANO, TRAMITE LE TASSE, DALLE TASCHE DEI CITTADINI, E SONO PAGATI DAI CITTADINI, COSÌ COME I DIRIGENTI E I TECNICI DI RFI SONO PAGATI INTERAMENTE DALLO STATO, per cui PERSEGUENDO L’INTERESSE PUBBLICO NON POSSONO METTERE CENSURE O FILTRI A NULLA. Patetica al riguardo la giustificazione dell’Assessore alla Mobilità, che tra l’altro NON è stato eletto dai cittadini ma è stato chiamato direttamente dal Sindaco di Trento, che su quest’aspetto ha giustificato l’operato portando un esempio di patto tra privati, mostrando ai più una sconcertante confusione di pensiero tra pubblico e privato;
- lo *Studio di fattibilità tecnico-economica* è stato pensato nel più totale sfregio dei cittadini, perché provocherà, se messo in atto così come è stato presentato, una NON CIRCONVALLAZIONE della città, ma un pesante fardello nei secoli a venire per una parte importante del centro urbano della città con una chiara discriminazione che si realizzerà con l’esistenza di una fascia di popolazione di

Trento di **Serie A** (quelli che beneficeranno della mezza Circonvallazione) e quelli di **Serie B** che beneficeranno della **MEZZA NON CIRCONVALLAZIONE**;

- il punto precedente per l'assoluta mancanza progettuale della PAT a difesa di un errore strategico devastante fatto nel 2003, con lo spostamento dalla Destra Adige alla Sinistra Adige con la proposta di una galleria da Cadino a Besenello inattuabile, e difatti non ancora progettata, tranne che nel **"mezzo bypass di Trento"**, ma anche per la confusione, ad arte, creata dal Comune di Trento nello sponsorizzare per molti mesi e tempi un'opera che NON fa parte di questo *Studio di fattibilità tecnico-economica*, e che è l'interramento per 2,5 km della ferrovia esistente nel tratto poco a monte e poco a valle dell'attuale Stazione ferroviaria di piazza Dante, previsione questa inserita da moltissimo tempo nel PRG fatto dall'arch. Busquets;
- il progetto presenta numerose lacune progettuali lasciando a scelte future dell'esecutore alcune importanti decisioni tecniche in merito alla risoluzione di problematiche reali; fra le problematiche più devastanti ricordiamo l'attraversamento, con manomissione delle rogge inquinate, dei terreni ex SLOI con l'utilizzazione del sedime per area di cantiere, e interventi che coinvolgono anche parte del sedime Carbochimica, siti che nell'insieme (con le rogge) costituiscono un **SITO INQUINATO NAZIONALE** per il quale sono previste e codificate una serie di azioni di cautele e bonifica, che come ha disposto il TAR di Trento, con la sentenza n.382 del 20 novembre 2013 **NON POSSONO ESSERE MANOMESSE E/O UTILIZZATE SE NON DOPO UNA BONIFICA INTEGRALE DELLE STESSE**: inquinamento da piombo organico, naftalene, solventi aromatici e fenoli, idrocarburi e mercurio.
- **Esiste una contrarietà A PRIORI** a considerare qualsiasi alternativa, come la Destra Adige, o altre che ci potrebbero essere, determinata dalla furbizia, elettorale o meno, di essere andati a Roma **per far finanziare con le ingenti somme del PNRR un progetto non ancora maturo e consapevolmente NON conosciuto e NON approvato dalle comunità interessate, non solo quella di Trento, ma anche quelle a Nord e a Sud di Trento che dovranno subire l'imposizione di un tracciato orma ineluttabile deciso egoisticamente dal Comune di Trento**;
- di tale evenienza si è avuta conferma nella slide prodotta dai progettisti di RFI il **giorno 14 gennaio 2022**, a pochi giorni di chiusura del Dibattito, quando durante la conferenza informativa tenutasi con il Consiglio provinciale di Trento, hanno presentato, **con linea blu il tracciato che passerà attorno al Sito di Interesse Comunitario "Taio di Nomi", dando una spallata decisa a chi nella Comunità Vallagarina aveva ancora speranze di evitare il tracciato del quadruplicamento della linea completamente sulla linea esistente**; di ciò si farà carico chi ha mantenuto un assordante silenzio, come alcuni comuni della Vallagarina, i primi a subire questo danno, per l'agricoltura e la vivibilità dei loro territori.
- Uno dei peggiori influssi che tale opera avrà sarà sicuramente quello sugli acquiferi dell'Acquaviva e quello di Ponte Alto due punti importanti di approvvigionamento della città;
- in ultimo, ma non per questo meno importanti, i consistenti contenziosi che si apriranno nell'immediato per i danni alle case esistenti sulla balza rocciosa di via Pietrastretta-via Spalliera che si troveranno a poche decine di metri dalla volta della galleria che si inabissa sotto la sede attuale dell'ACI che verrà demolita al pari di

un'altra decina di edifici: a seguire, ma a costruzione conclusa e a passaggio dei nuovi treni merci, **bisognerà mettere in conto i danni biologici innanzitutto e poi materiali che subiranno i residenti cittadini nell'area che si estende per 2,5 km. a nord dell'ex Scalo Filzi, che subiranno rumori, vibrazioni e si vedranno attornati da barriere antirumore alte tra i 9 e i 10 metri, con conseguente perdita di valore delle loro abitazioni.**

Tutto ciò mentre la PAT, **in sfregio alle politiche di trasporto europee** che hanno determinato anche lo sviluppo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo con l'ottica di favorire il trasporto su rotaia rispetto al trasporto tradizionale su gomma inquinante, **sta predisponendo progetti per favorire la realizzazione dell'Autostrada della Valdstico**, opera questa solo a favore del Veneto, con sfregio dei pareri contrari che si sono levati a gran voce e da oltre vent'anni dalle Comunità e Comuni trentini interessati.

Ovvero sfrutto i soldi europei, ma poi faccio quello che voglio ed esattamente il contrario di quello che mi chiederebbe l'Europa, cioè una politica dei trasporti sostenibile.

In ultimo, ma comunque pertinente al tema generale, la PAT osteggia a priori la Destra Adige perché ha da molto tempo nel cassetto il progetto di spostare l'Autostrada A22 nel tratto che va da, circa, un punto tra gli abitati di Romagnano e Ravina fino poco oltre la Vela, in galleria sotto il Bondone, cioè la stessa montagna per cui avevano presentato pretestuose "criticità per le sorgenti" della galleria ferroviaria, peraltro smentite dalla Rete dei Cittadini che hanno presentato delle verifiche idrogeologiche che dimostrano che tali criticità, sono al massimo paragonabili, **ma in realtà nettamente inferiori**, a quelle presenti sulla collina Est.

Bene, sappiano i cittadini di Romagnano, Ravina, ma soprattutto quelli della Vela che i terreni agricoli che sono a ridosso del versante ovest della valle accoglieranno, forse, il nuovo tracciato e poi svincolo dell'Autostrada per collegarla al sistema viario esistente. Tutto ciò per trasformare l'Autostrada esistente nella nuova Circonvallazione stradale di Trento.

Con buona pace dell'eco-sostenibile e dell'abbandono o limitazione del trasporto su gomma.

Può una comunità di Cittadini subire tutto questo solo per il vergognoso RICATTO dei soldi del PNRR?

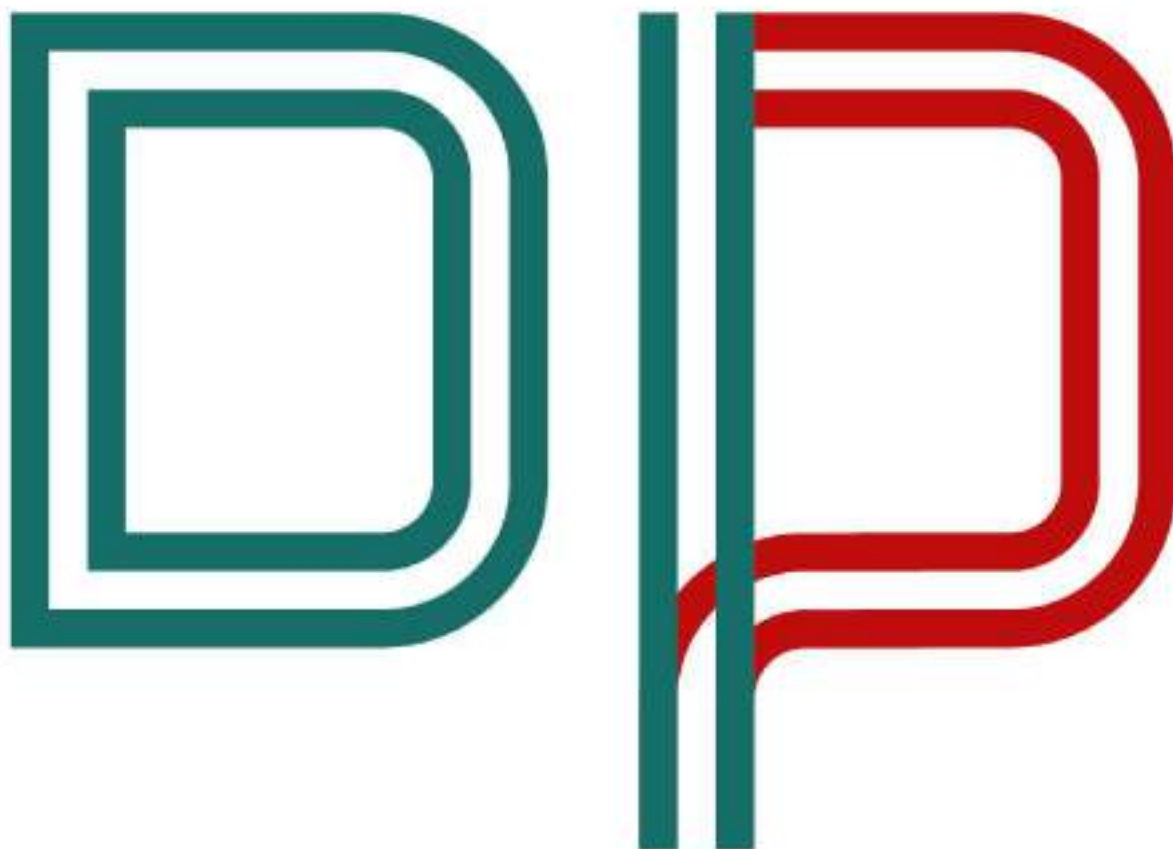
Questa sarà l'ennesima vergogna nazionale, a cui siamo talmente abituati, che ormai la maggior parte della gente non ci fa più caso.

Distinti saluti.

Mario Perghem Gelmi

cittadino di Trento e cittadino italiano

Trento 19 gennaio 2022



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Circoscrizione di Mattarello

19 gennaio 2022

Mattarello, 19 gennaio 2022

Circoscrizione Mattarello

Oggetto: "Osservazioni circonvallazione ferroviaria".

Il consiglio Circonsorzionale di Mattarello si è interessato e preoccupato per il progetto denominato Circonvallazione Ferroviaria fin da quando se ne è iniziato a riparlare la scorsa primavera.

Con delibera/interrogazione n.9 di data 15.04.2021 ha palesato le proprie perplessità ed ha richiesto:

- innanzitutto di procedere ad una seria analisi della possibilità di adottare un percorso alternativo (in destra Adige anziché in sinistra Adige) che era quello inizialmente proposto da RFI e poi dismesso su stimolo della politica locale (e non per ragioni tecniche insormontabili)
- informazioni e chiarimenti che di fatto sono arrivati solo per alcuni aspetti progettuali e spesso in modo abbastanza generico solo nel tardo autunno. Dopo l'assemblea pubblica del 30 settembre sono stati riepilogati nella delibera n. 33 di data 19.10.2021 i punti di maggior criticità dell'opera.

Con la pubblicazione del progetto di RFI e l'inizio del successivo Dibattito Pubblico sono state raccolte maggiori informazioni sull'opera e sono state via via formulate anche ipotesi di miglioramento del progetto stesso che però al momento sono solo, per l'appunto, ipotesi; come tali senza alcuna garanzia che le stesse saranno recepite e senza copertura finanziaria.

Pur avendo sentito molte rassicurazioni sul fatto che verranno adottare tutte le misure necessarie per rispettare i limiti di impatto ambientale previsti dalla normativa, riteniamo che la valutazione dell'opera debba essere complessiva, non solo limitata al rispetto degli obblighi di legge e – soprattutto – alla possibilità che la stessa venga finanziata da risorse finanziarie di natura straordinaria che come tali non saranno ripetibili.

Le perplessità già a suo tempo sollevate in merito alla Circonvallazione Ferroviaria sono tutt'ora presenti e possono essere riepilogate quantomeno in questi punti principali:

- ✓ **attraversa una parte della città** invece di bypassarla completamente

- ✓ NON HA CONTINUITÀ NÉ A NORD NÉ A SUD
- ✓ **attraversa una zona ad alto rischio disastro ecologico (SLOI)** il sito più contaminato d'Europa e 4° al mondo
- ✓ realizza una galleria a **poche centinaia di metri dal castello del Buonconsiglio**
- ✓ **passa sotto una paleofrana** (Marzola) la più importante del Trentino
- ✓ **intercetta 222 sorgenti** censite lungo il suo tracciato e molte di queste nella zona sud (compreso Mattarello)
- ✓ prevede un cantiere sud **arroccato alla storica Villa Bortolazzi** (bene tutelato)
- ✓ **coinvolge punti nevralgici** per la mobilità cittadina e provinciale **quali via Brennero e la ferrovia Trento-Malè**
- ✓ avrà un impatto dovuto alle vibrazioni su diverse abitazioni sia a nord che a sud del tracciato
- ✓ presenta un incerto numero di edifici da abbattere o seriamente interferenti con l'opera
- ✓ sottrarrà terreni agricoli di pregio, in parte perché espropriati definitivamente, in parte per l'occupazione temporanea degli stessi che si protrarrà per anni, al termine dei quali dovranno essere di fatto ripiantumati e torneranno perciò in produzione solo dopo ulteriori anni

Quanto sopra ci porta a ribadire per l'ennesima volta l'importanza di effettuare uno studio approfondito dell'alternativa in destra Adige che non presenterebbe le criticità sopra indicate

Il timore però è che sia già stata operata la scelta di non indugiare sullo studio dell'alternativa ma di procedere in ogni caso nella realizzazione dell'opera come progettata da RFI.

Come Consiglio Circoscrizionale di Mattarello riteniamo necessario addivenire ad un'interlocuzione con il Comune di Trento in primis finalizzata ad essere costantemente informati sulle modifiche del progetto (e specificamente su quelle che graviteranno sul nostro territorio circoscrizionale) e a poter portare il nostro contributo **al fine di migliorare il progetto base di RFI.**

Riteniamo di poter fare nostre le varie osservazioni presentate dai cittadini di Mattarello e già pubblicate nell'area riservata ai Quaderni sul sito informativo del Dibattito Pubblico Circonvallazione (www.dpcirconvallazioneferroviariatrento.it) tra cui sono già oggi visibili quelli di Clara Lunardelli, Andrea Ferrari, Barbara Calliari, Manuela Guidolin, Giorgio Tamanini e Stefano Tamanini.

Questo stesso documento, unitamente alle delibere sopra citate, dopo l'approvazione del Consiglio Circostrizionale diverrà un quaderno che depositeremo al fine di evidenziare le problematiche che ci stanno maggiormente preoccupando.

In particolar modo gli aspetti su cui richiediamo venga posta particolare attenzione sono di seguito riepilogati.

ASPETTI IDROGEOLOGICI

Sorgenti

L'imbocco a sud interessa una zona molto ricca di sorgenti, che si teme risentiranno pesantemente della realizzazione di quest'opera. I dati presi in considerazione in sede di progettazione sono quelli censiti dai servizi provinciali ma, da un'analisi effettuata da alcuni cittadini di Mattarello, ottimi conoscitori della zona, sembrerebbe che tali dati siano frutto di rilevazioni datate ed effettuate in periodi invernali. Si chiede che il set di sorgenti prese a riferimento per l'analisi idrogeologica in corso sia comunicato anche alla circoscrizione affinché con la collaborazione dei cittadini si possano rilevare eventuali carenze. Si chiede inoltre un'analisi approfondita di tutte le sorgenti e pozzi individuate sul nostro territorio e che venga definito un piano di salvaguardia delle nostre risorse idriche. Si chiede che queste analisi ed il piano di salvaguardia sia inoltrato oltre che al comune di Trento e PAT anche alla circoscrizione.

Rii Stanghet e Scanupia

In seguito all'incontro in provincia non ci risulta del tutto corretto quanto affermato dott. Mauro Zambotto (dirigente del Servizio geologico della PAT) sul fatto che i due rivi (Stanghet e Scanupia) sono già stati oggetto di un intervento risolutore da parte del Servizio Bacini Montani. E vero che entrambi i rivi sono stati soggetti ad interventi ma nessuno dei due è stato al momento completato. In particolare il Rio Stanghet attualmente sfocia in una grata in corrispondenza del sottopasso ferroviario in località le Basse mancando a tutt'oggi la condotta di deflusso. Per quanto riguarda invece il Rio Scanupia è stata iniziata la realizzazione della briglia di cemento nella parte alta del rio ma nella parte bassa non è ancora partito alcun lavoro a causa dell'intervenuta opposizione agli espropri da parte di alcuni privati.

Non è pertanto possibile affermare che detti interventi sono risolutori quantomeno fino al completamento degli stessi.

Rio Stolzano

Sempre in ambito idrogeologico, si evidenzia che il Rio Stolzano (Valsorda) scorre in profondità e pertanto potrebbe essere intercettato dall'opera. Si chiede di verificare con attenzione detto elemento al fine di adottare tutte le misure tecniche atte a tutelare il corretto deflusso del Rio

No acque di Trento Nord

Stante la diversa quota dell'accesso a nord, superiore rispetto alla fuoriuscita a sud, del bypass ferroviario, si chiedono garanzie affinché l'acqua di Trento Nord a forte rischio contaminazione non defluiscano in alcun caso (neppure in caso di esondazione straordinaria) a Mattarello. Ribadiamo la richiesta di adottare tutte le misure atte ad evitare che questo non venga anche in caso di eventi eccezionali stante il certificato grado di inquinamento ambientale che caratterizza i terreni di Trento Nord

ASPETTO DI TUTELA DEI RESIDENTI

Polveri

In riferimento alle polveri causate dal cantiere chiediamo che siano adottate tutte le misure per l'abbattimento delle stesse e che sia predisposta innanzitutto un'analisi (certificata) preventiva dell'aria della ns. circoscrizione e che successivamente tali analisi, a salvaguardia della salute pubblica, siano ripetute regolarmente durante tutto il tempo dei lavori per verificare se le misure adottate a tutela dei residenti siano sufficienti. Si richiede che sia l'analisi preventiva che le successive vengano inviate oltre che al comune di Trento, PAT e azienda sanitaria anche alla circoscrizione di Mattarello.

Rumore

In riferimento alla problematica relativa ai rumori abbiamo avuto ampie rassicurazioni orali ma non documentate da parte dei tecnici che saranno adottare tutte le misure idonee a garantire sia in fase di cantiere che di transito dei treni il rispetto dei limiti di legge. Chiediamo con forza che non ci si limiti al rispetto della norma ma che siano attuati tutti gli accorgimenti possibili atti a proteggere gli abitanti del territorio dal rumore causato dal transito dei treni e dallo spostamento dell'aria con un ampio margine di miglioramento rispetto al limite legale, al fine di non dover successivamente intervenire con ulteriori opere di mitizzazione.

Vibrazioni

In riferimento alle vibrazioni provocate dalle talpe durante la realizzazione dell'opera e successivamente dal transito dei treni in esercizio, chiediamo quali siano gli accorgimenti previsti per ridurre tali vibrazioni e quali saranno le procedure per quantificare i danni e il rimborso per i proprietari che subiranno eventuali danni. Tra gli interventi di mitizzazione cui si è fatto riferimento in sede di incontri informativi si è fatto cenno alla possibilità di collocare tappetini anti vibrazioni in particolar modo con riferimento all'uscita a nord. Si chiede che detta misura venga adottata anche in corrispondenza dell'uscita sud.

TUTELA DEL PAESAGGIO – Villa Bortolazzi

L'area di cantiere è attualmente prevista fino a ridosso di villa Bortolazzi, villa soggetta a numerosi vincoli essendo bene rilevante dal punto di vista artistico. Ci risulta che ci siano fasce di rispetto che tutelano il bene, stante anche la presenza di numerosi lotti di terreno adiacenti alla stessa anch'essi tutelati.

Chiediamo quali siano stati i riscontri avuti con la sovrintendenza dei beni culturali architettonici della Provincia di Trento a salvaguardia sia della villa sia del boschetto adiacente e se è già stato ottenuto il nulla osta al servizio urbanistica e tutela del paesaggio della PAT. Come rilevabile in uno dei quaderni depositati dalla nostra concittadina Barbara Calliari il vincolo di tutela non si limita al solo edificio ma anche sulle viste prospettiche dello stesso. Questo fa sorgere il dubbio che eventuali barriere antirumore che si rendessero indispensabile per tutelare i residenti nella zona dall'impatto acustico dei treni in entrata ed uscita dalla galleria potrebbero essere in contrasto con la normativa specifica di detto settore; in tal caso dovrebbero essere previste e progettate quanto prima delle alternative.

PIANO DELLA SICUREZZA

Non sembra essere presente negli elaborati al momento accessibili al pubblico il piano della sicurezza. Stante l'importanza di essere informati sulle procedure da seguire in caso di un eventuale incidente (sia che si verifichi sul cantiere che in sede di esercizio ferroviario) che potrebbero incidere anche sulla nostra comunità, si chiede di poter avere copia dello stesso non appena disponibile

CANTIERISTICA IN CENTRO PAESE

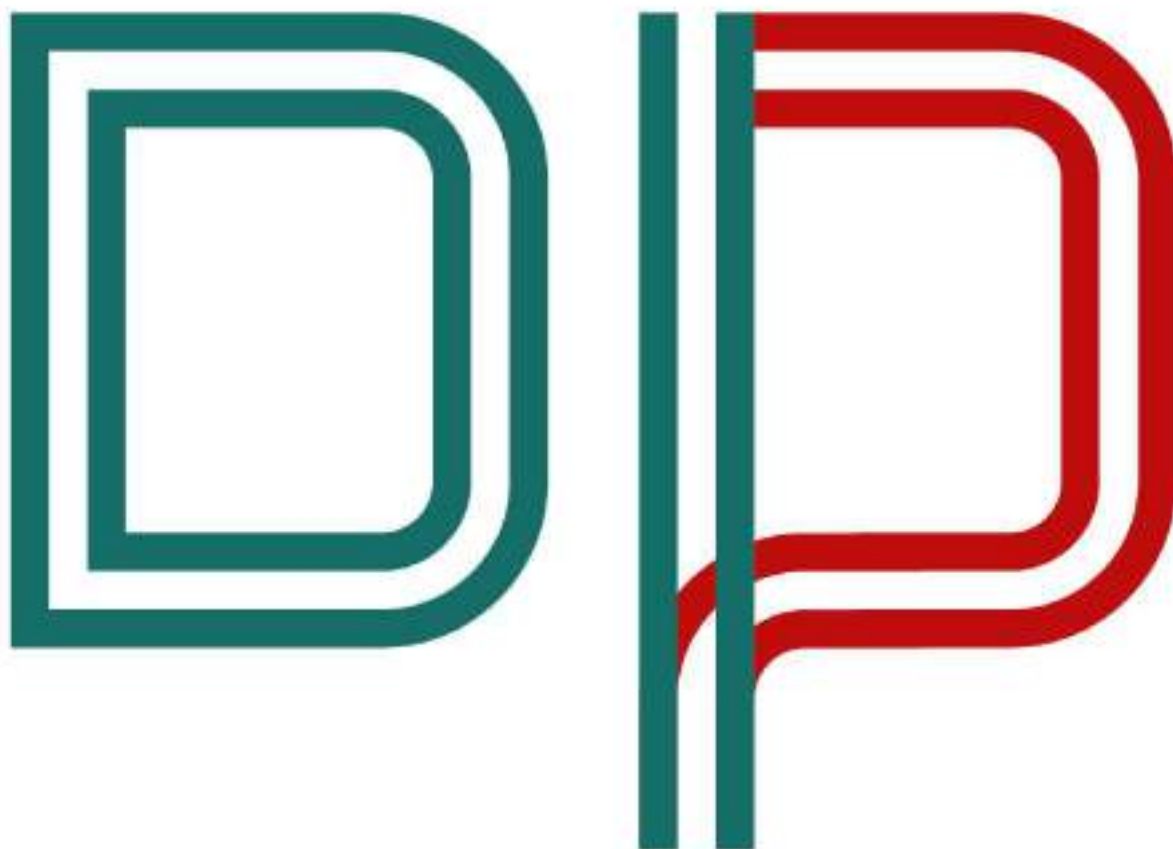
Ultimo aspetto emerso in ordine di tempo ma che si vuole assolutamente evidenziare perché **ritenuto prioritario e potenzialmente di fortissimo impatto negativo sulla vivibilità a Mattarello**, è l'utilizzo della stazione

ferroviaria di Mattarello come area di deposito delle attrezzature per realizzazione della nuova linea.

Questo comporterà un lungo periodo di attività (al momento stimato in un anno) con forti impatti in termini di rumore in una zona centrale del paese.

Il deposito servirà per la movimentazione di tutti i componenti per l'armamento ferroviario (con scarico e carico di componenti per la realizzazione dell'opera quali traversine e altro materiale di approvvigionamento del cantiere) che genereranno inevitabilmente problematiche di rumore correlate alle operazioni di carico e scarico e di movimentazioni ferroviarie con un andirivieni dedicato alle movimentazioni di appositi rotabili ferroviari per servire il cantiere del tunnel in fase di realizzazione. (rispetto al traffico attuale ci sarà un trenino che rifornirà regolarmente il cantiere oltre a quelli che porteranno il materiale al deposito).

Si chiede con forza che vengano individuate fasce orarie lavorative esclusivamente diurne (con il divieto tassativo di movimentazione merci in orari notturni).



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Ing. Pietro Tedesco

Ing. Claudio Geat

Giuseppe Tomasi

Dott. Michela Bonafini

19 gennaio 2022

SPOSTAMENTO A NORD DELL'IMBOCCO SETTENTRIONALE DELLA GALLERIA

PREMESSA

Prendendo spunto dalla decisione del comune di Trento, illustrata nel corso del Consiglio comunale dell'11 gennaio u.s., di chiedere nel corso della prossima Conferenza dei Servizi una modifica prescrittiva al progetto, consistente:

- nel non realizzare il quadruplicamento dei binari ferroviari a Trento nord;
- nella realizzazione di una lunga galleria da Trento a Salorno, che si diparta all'incirca sotto S. Donà dalla galleria progettata da RFI, bypassando completamente la città di Trento e realizzando così la circonvallazione completa del centro abitato, oggi non prevista;
- nel destinare il ramale ferroviario in galleria verso l'ex scalo Filzi al transito dei soli treni merci diretti all'interporto,

si desume che, in questo modo, **a Trento nord, ad opere ultimate, passeranno pochissimi treni merci, molti di meno di oggi, cioè solo quelli che trasporteranno le merci alla città di Trento.**

SI ESPRIMONO LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI

A questo punto, **il ramale ferroviario** che attraverserà il quartiere di San Martino, e poi proseguirà fino all'interporto, **sarà dedicato ai soli treni merci a servizio della città di Trento.** Al più, uno o due treni al giorno, considerando che a Trento hanno sede alcune importanti attività produttive industriali.

Quindi, i **treni merci diretti allo scalo Filzi, o provenienti dallo stesso, entreranno direttamente in città, ma con velocità decisamente ridotta,** essendo la loro meta/provenienza lo scalo merci all'interporto distante circa 1 km dove sono destinati a fermarsi definitivamente.

Alla luce di questa decisione, **il raggio di curvatura adottato nel progetto di fattibilità può essere abbondantemente ridotto,** proprio in considerazione della bassa velocità di transito di treni che stanno per accedere allo scalo merci di Roncafart o che proverranno dallo stesso dopo la sesta.

Riducendo il raggio di curvatura, aumenta, evidentemente, la flessibilità che il tracciato può effettuare e, di conseguenza, **aumentano le soluzioni possibili per il tragitto della circonvallazione ferroviaria ed il suo imbocco in galleria a nord.**

Prendendo spunto anche delle gravi problematiche geologiche (si richiama il quaderno degli attori dell'ing. Geat – Presidente della Circoscrizione Centro Storico di Trento), sociali ed umane che si incontreranno nel punto di ingresso della galleria nel quartiere di San Martino, ora diviene possibile adottare la soluzione di ingresso sotto la montagna molto meno devastante di quella proposta attualmente, con una drastica riduzione del numero di edifici interessati all'abbattimento, se non evitando completamente l'abbattimento di qualsiasi edificio, ma soprattutto in condizioni migliori di sicurezza.

Si riportano, di seguito, **i principali vantaggi derivanti dall'adozione di raggi di curvatura più ridotti e di uno spostamento verso nord dell'ingresso sotto la montagna:**

- riduzione del numero degli edifici da battere e conseguente riduzione del costo per espropri;
- riduzione del possibile contenzioso per gli abbattimenti di edifici;
- maggiore sicurezza dal punto di vista geologico con conseguente minore rischio di crolli del fronte roccioso, stante la particolare conformazione del punto di attacco.
- minor costo derivante dalla non necessità di consolidamento roccioso, evitando il punto di attacco delle frese ove la rocca è particolarmente detensionata e quindi decisamente più fragile.
- minore pericolo di creare danni agli edifici, ove lo strato di copertura sopra la volta è particolarmente ridotto ed, in alcuni casi, anche inferiore a 30 m;
- minore pericolo di danni per rumore e vibrazioni agli edifici vicini al cantiere.

A fronte di questi vantaggi, non vi è alcuna controindicazione, se non la riduzione della velocità a meno di 100 km all'ora, velocità decisamente troppo elevata in vista della vicina fermata allo scalo merci di Roncafort.

Quindi, **è ora possibile lo spostamento dell'ingresso previsto di ca.150/200 mt. a nord**, così da bypassare tutta l'area edificata, passando attraverso e sotto i piazzali dell'Agip che risultano già liberi, come dalla pianta di seguito riportata che fotografa la proposta attuale ed, in tratteggio, quella precedente:



E quindi lo spostamento a nord dell'ingresso è la richiesta che si formula in questa istanza.

In subordine a tale richiesta, diventa possibile riprendere la precedente progettazione di RFI che prevedeva di entrare sotto la montagna, poco più a nord della posizione attuale.

La drastica riduzione del numero dei treni in transito permette di ridurre la velocità di percorrenza e, quindi, sia il raggio di curvatura che gli spazi di pertinenza e di utilizzo e sagoma, facendo ritornare attuale e fattibile la proposta iniziale di R. F. I. del 2019, che prevedeva una occupazione di suolo decisamente minore e la demolizione del solo fabbricato interferente.

Si riporta, di seguito, una planimetria tratta da una presentazione dell'ingegner Vincenzo Macello del 19 novembre 2019 (a cui si rimanda per le specifiche), dal quale si evince che la proposta di R. F. I. è sempre stata quella.



IN CONCLUSIONE

Si chiede pertanto di modificare il tracciato di ingresso settentrionale alla galleria spostandolo a nord di 150/200 mt., evitando così l'abbattimento di qualsiasi edificio e sfruttando le superfici inedificate già esistenti, alla luce dei notevoli vantaggi che essa comporta ed anche in considerazione di rendere operativa la richiesta del Comune di Trento di destinare il ramale ferroviario interrato ai soli treni merci dedicati allo scarico merci per la città di Trento e diretti allo scalo merci dell'interporto che permette la riduzione della velocità di transito ed adozione di minori raggi di curvatura. In estremo e denegato subordine, si chiede di non modificare le previsioni rispetto al progetto presentato nel 2019 che prevedeva un utilizzo minore di territorio e di demolizione di edifici, limitandosi ai soli necessari come riportati nella originaria previsione di RFI del 11 novembre 2019 (in giallo) a pag.10.

Lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto

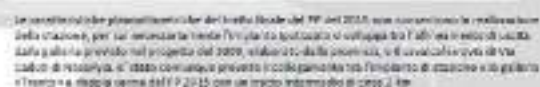
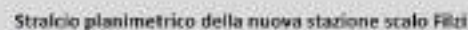


ALTERNATIVA 2.1 (Alti 2.2 differisce solo nella rampa d'uscita in direzione nord, più lunga)



Inquadramento zone futuri interventi

Inquadramento degli interventi proposti dagli EEU



© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 311–318

ing. Pietro Tedesco, ing. Claudio Geat, Giuseppe Tomasi e dott. Michela Bonafini
– cittadini di S. Martino – 19 gennaio 2022