



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 interrimento 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'interrimento 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'interrimento 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 Manci (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.

Scrive 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 imm modificabile. 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.

