Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

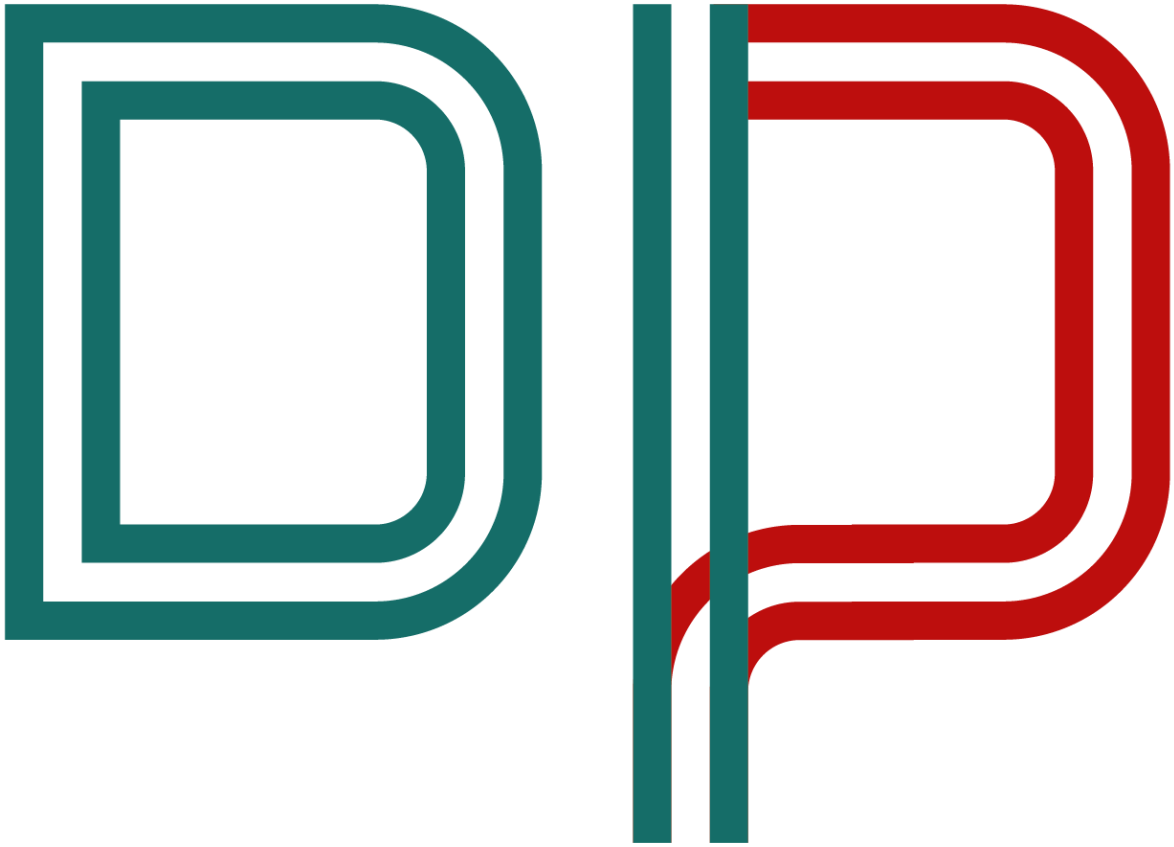
ALLEGATO 4

Quaderni degli attori

3 FEBBRAIO 2022

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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?

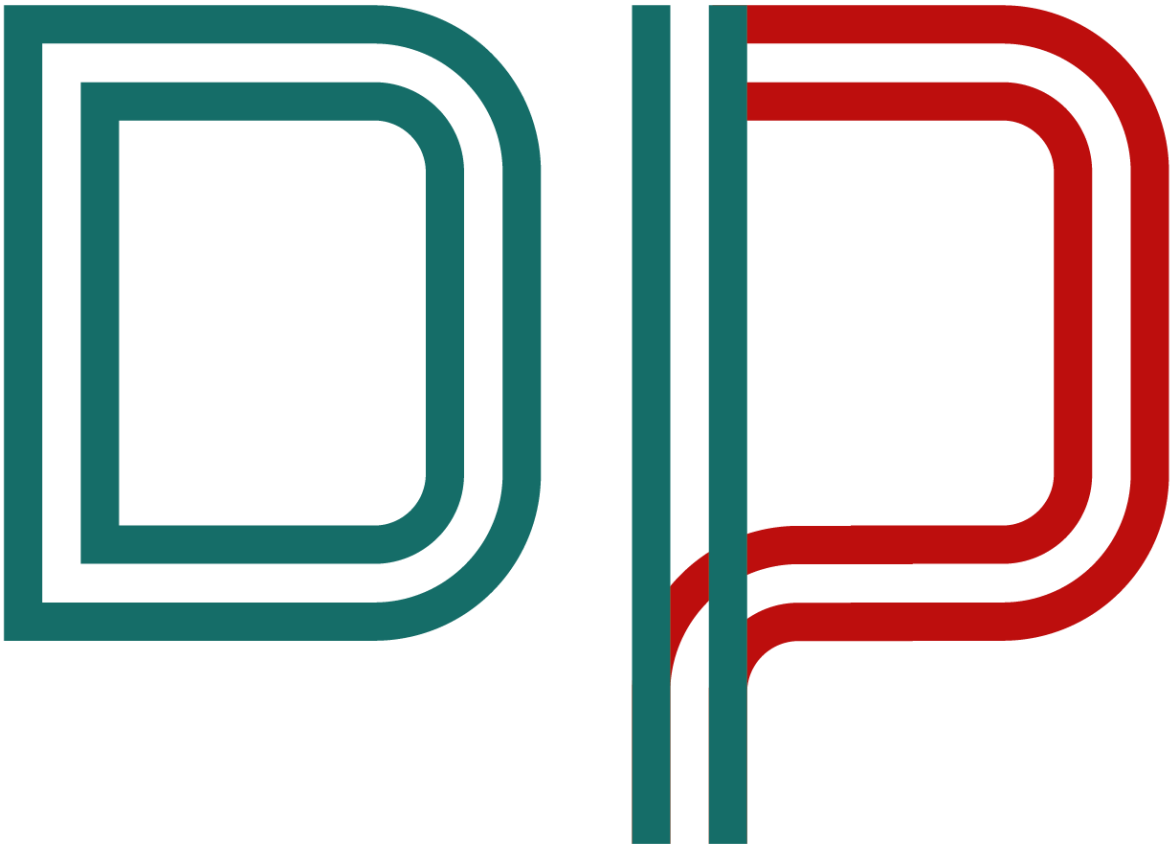
Un'altra perplessità riguarda le zone inquinate di Trento nord ex Carbochimica ed ex Sloi, quest'ultimo altamente inquinato e sito di interesse nazionale, per il quale non esiste ancora un progetto di bonifica. Anche qui finora l'amministrazione ha impedito che venisse effettuata qualunque opera che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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

Circolo di Trento di Legambiente

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 aprira' 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.

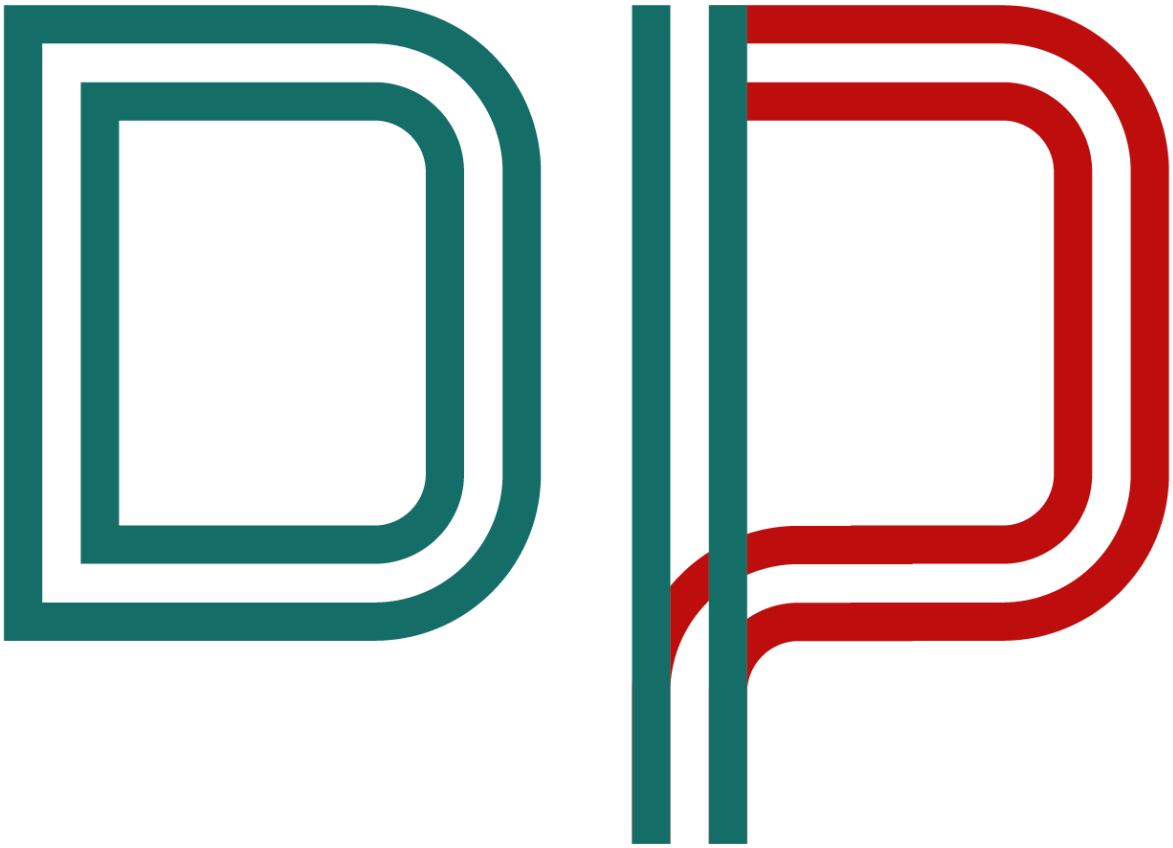
Sappiamo che l'attuale fretta è chiaramente dovuta ai 930 milioni inseriti nel Pnrr e destinati all'opera da completarsi entro giugno 2026 (data improbabile anche procedendo con il progetto attuale).
Non ci sembra però che questo giustifichi un'opera potenzialmente pericolosa e di forte impatto su una 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 uan 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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. Pillon,
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 Convezione, 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:

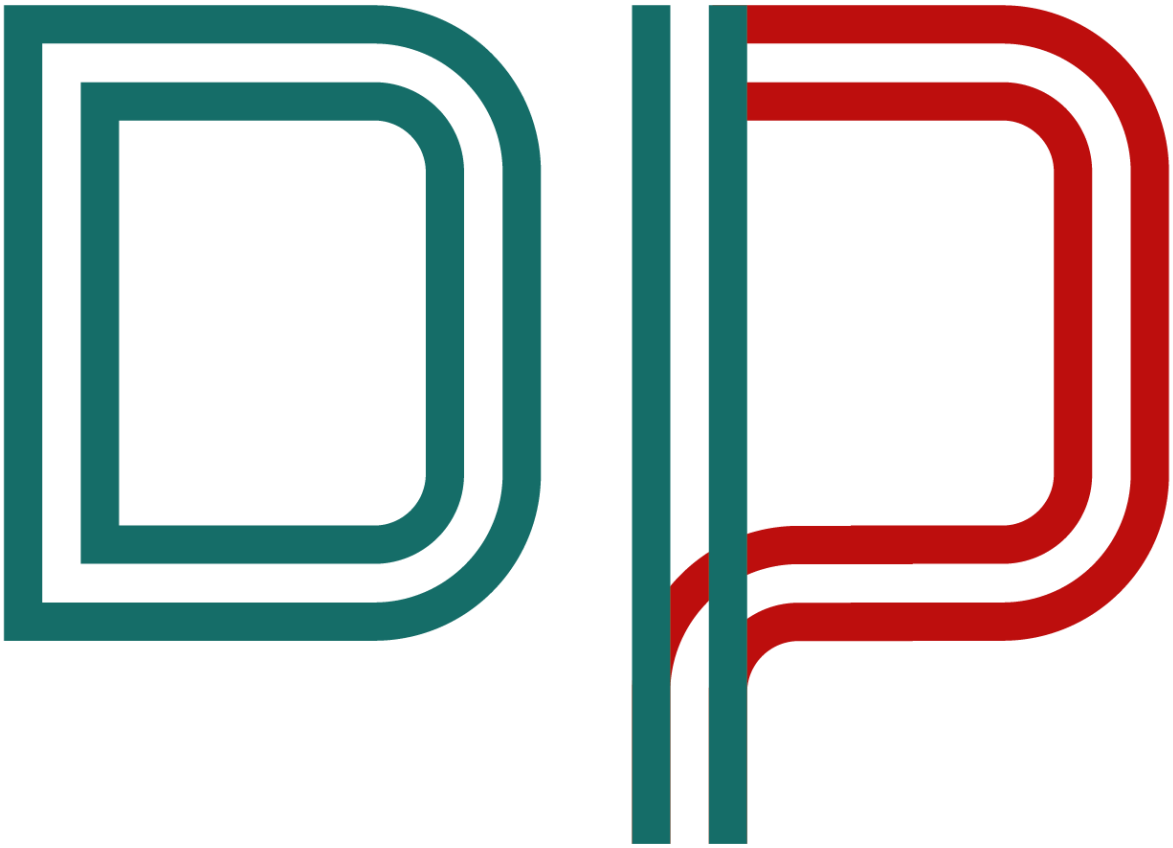
1. non attraversare l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort;
2. non richiedere la demolizione di edifici nel quartiere di S. Martino;
3. non interferire con le aree inquinate da bonificare della ex Sloi e della ex Carbochimica;
4. non mettere a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Vincenzo Calì

7 dicembre 2021

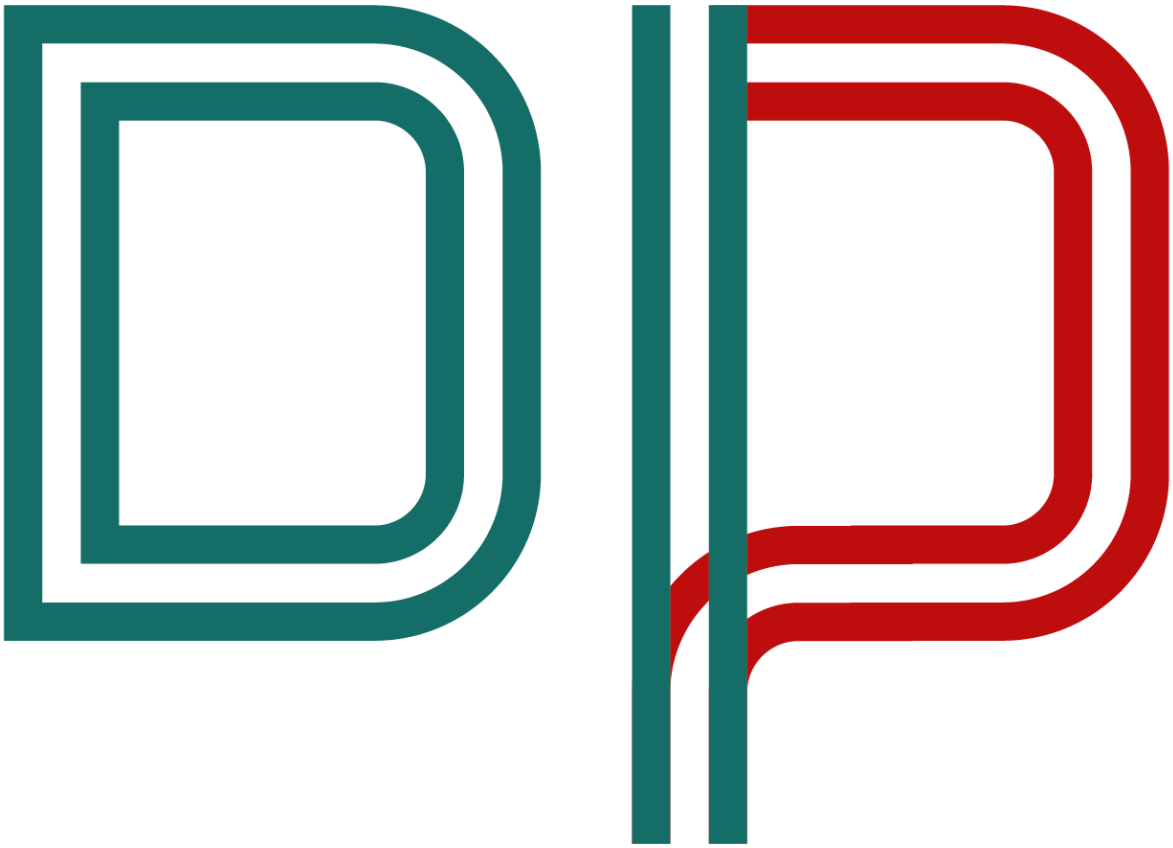
Trento ferrovie

Le ragioni che giustficano un intervento sulla rete ferroviaria di Trento quale quello prosperttato 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 dl traffico da gomma a rotaia e l'abbattimento dell'inquinamento acustico lungo il tratto feroviario 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 bonifca del tratto inquinato dei terreni exSloi 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 diTrento,il completamento della rete ferroviaria delle valli trentine facente capo a Trento, la messa insicurezza 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.

Vincenzo Calì r

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 imperniò 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.

via Oss Mazzurana 54
38122 Trento TN

trento@italianostra.org
www.italianostra-trento.org

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 (lunghi 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:

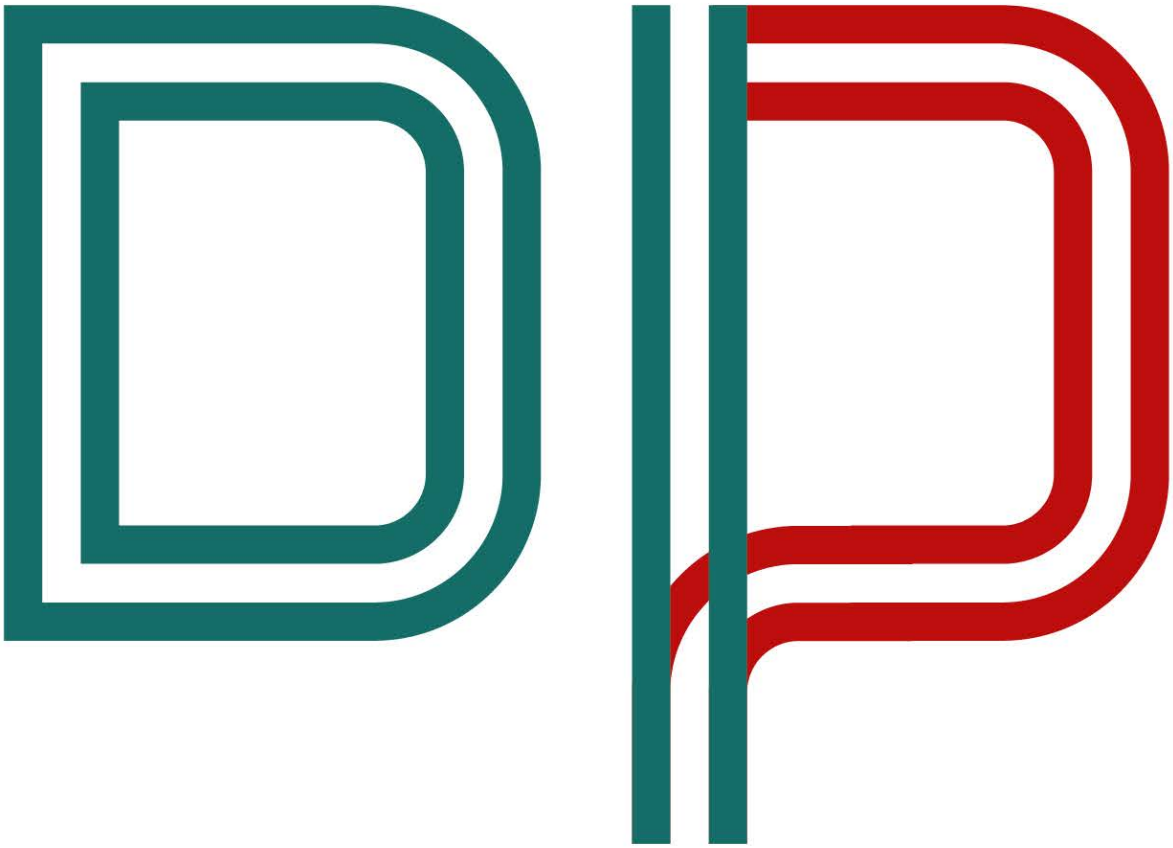
- l'interramento della ferrovia (binari merci e passeggeri) sia prolungato sino alla tangenziale;
- si realizzi contestualmente la bonifica dei siti inquinati attraversati dalla ferrovia;
- si predisponga un piano per il recupero del sedime ferroviario e dei terreni adiacenti con l'obiettivo di
  - ricucire 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 delle 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 delle 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!

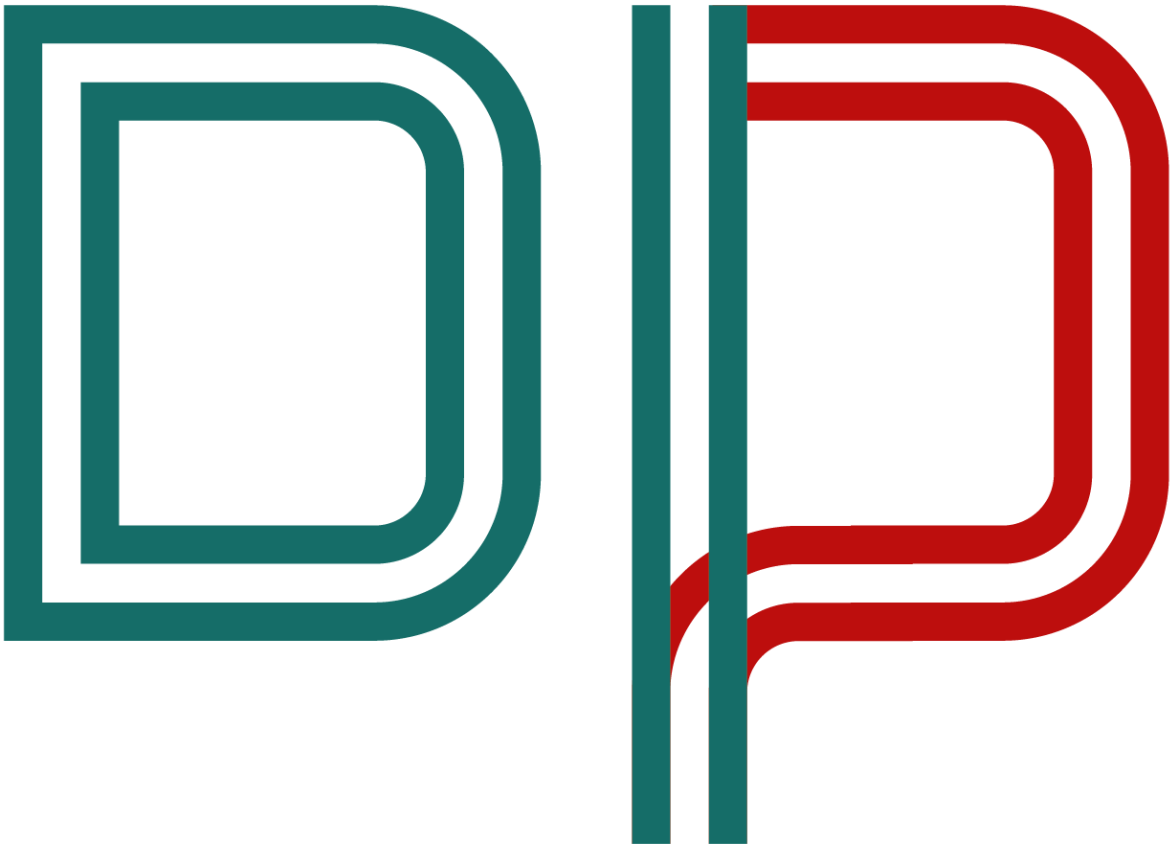
Riteniamo infine che lo strumento del Dibattito pubblico sia insufficiente, tardivo e non rappresenti per i cittadini una reale possibilità di interazione con le Istituzioni e con i referenti dell'opera. Come mostrato dagli incontri pubblici che lo hanno preceduto e dai primi appuntamenti già tenutisi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

Cordiali saluti.

Clara Lunardelli per Mattarello Attiva

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 intravvedere 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.

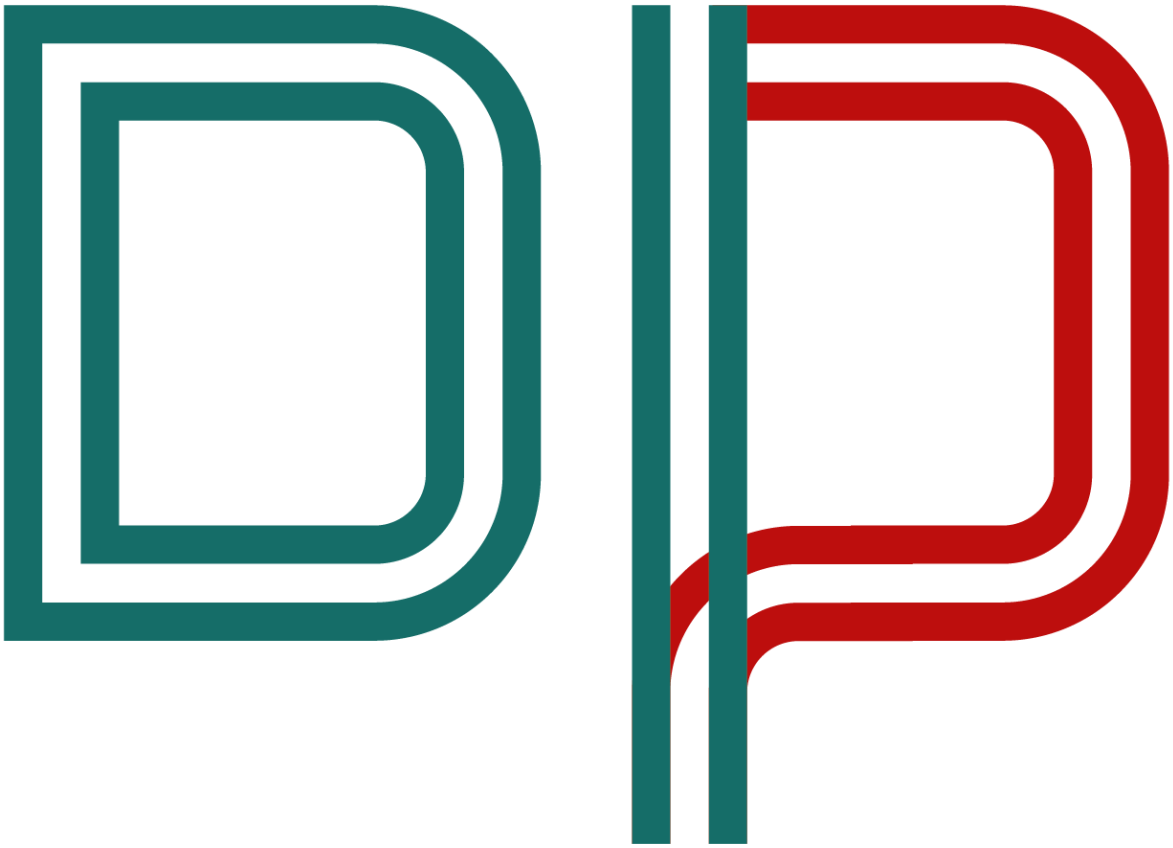
Non siamo in grado e non ci permettiamo di valutare tecnicamente le varie ipotesi progettuali: destra o sinistra Adige per noi pari sono. Diciamo solo forte e chiaro che la soluzione sulla quale si sta lavorando – interramento dei binari in galleria a partire dall'ex scalo Filzi e uscita a Mattarello - non ci soddisfa assolutamente. Se questa diventasse l'ipotesi progettuale definitiva, chiediamo che venga prolungato l'interramento 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 preconcetto.

L’occasione di un poderoso e non ripetibile investimento può essere quindi colta provando a dare sostanza a una ***suggestione 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 Circoscrizionali 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 Circoscrizione 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. **(utilizzazione delle più moderne tipologie costruttive per il secondo binario della Trento-Malè, gallerie artificiali, barriere ecc**).

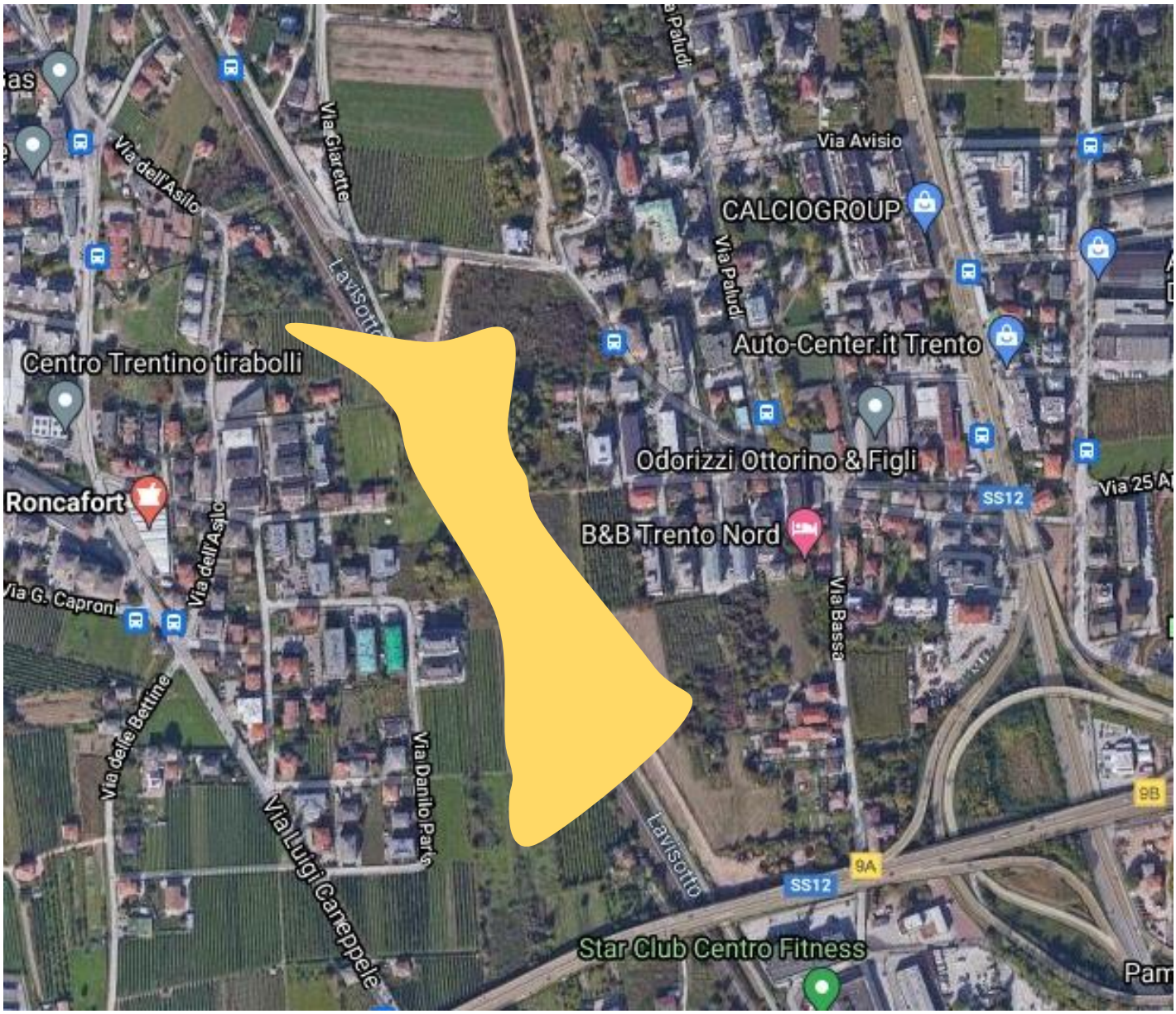
La nostra proposta vuole andare oltre, vuole proporre come anticipato una ***"suggestione urbanistica, forse un sogno"***. Indicativamente nella mappa allegata abbiamo colorato di giallo la zona che potrebbe costituire l'ambito entro il quale sviluppare questa suggestione. Non vogliamo entrare in ambiti 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
BARBACOVI CLAUDIO
BAZZANELLADARIO
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 AMDREA
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

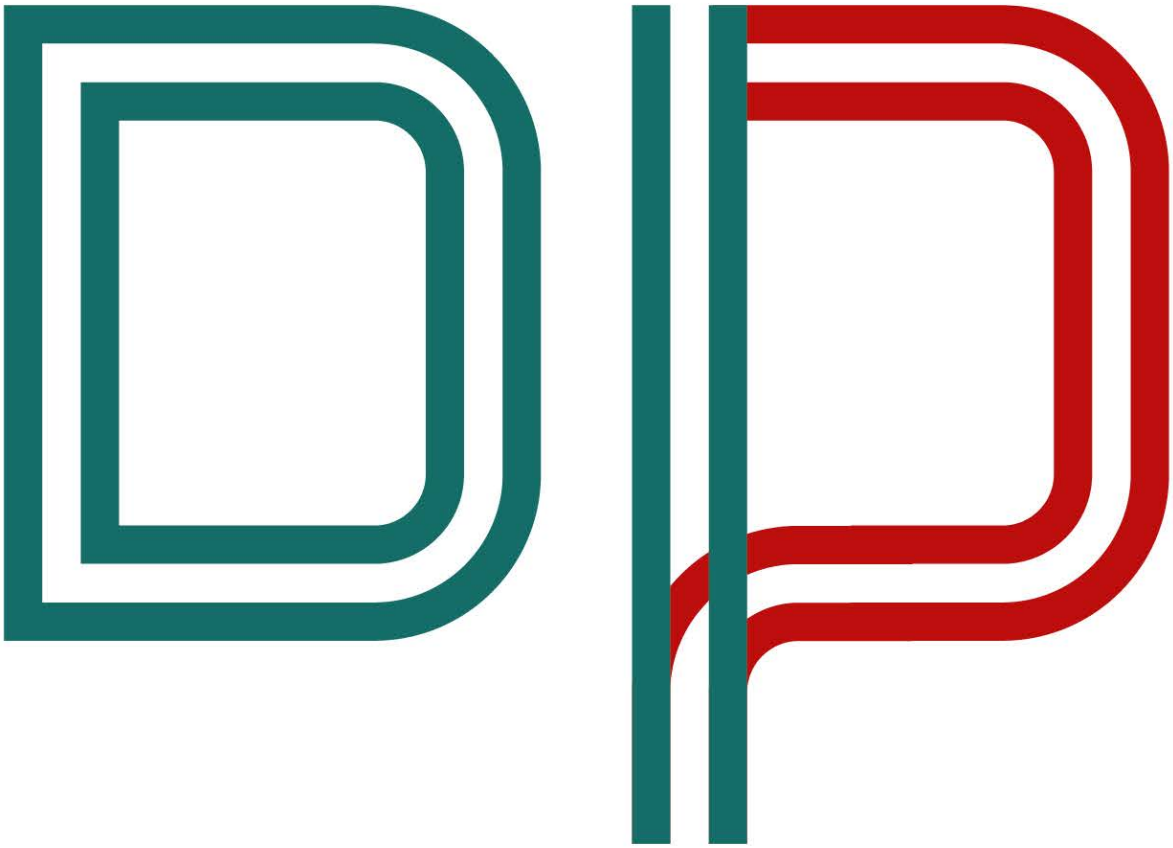


Mappa allegata

Gardolo, 14 dicembre 2021.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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*222*3600*24*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 14/10/97	6 1	14/10/97	/	Irriguo	/	NO	_
3623	Acquaviva	15/12/74	10	/	/	/	/	NO	_
3624	Acquaviva	15/12/74 10/06/02 16/11/04	10 50 30	19/06/06	/	Vari	24/11/15	NO	_
3636	Pianizza	07/01/76 11/03/09	0,1 0,3	11/03/09	SI	Potabile	/	SI	basso
3637	Margoni	07/01/76 11/03/09	0,1 0,3	11/03/09	SI	Potabile		SI	molto basso
3638	Fontanelle	04/03/96 18/04/08	2,5 1,4	16/04/06	SI	Potabile / irriguo / domestico	04/03/96	SI	basso
3639	Val del bis	16/07/76 11/03/09	1 2	11/03/09	SI	Potabile	16/07/76	SI	basso
3641	Masi Pianizza	07/01/76 22/04/09	0,12 0,2	22/04/09	SI	Potabile	22/04/09	SI	basso
3642	Al maso – Novaline	15/12/75 14/10/97	6,5 1	18/12/07	/	Potabile / irriguo / domestico	/	SI	basso
3643	alle Regole – Deanesi	15/12/75 09/04/09	1,5 0,7	09/04/09	SI	Potabile / Irriguo	11/10/07	SI	molto basso
3644	alle Regole – Bridi	15/12/75 07/04/09	2,8 5	07/04/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
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 / idroelettr.	16/10/07	SI	molto basso
4282	Valsorda bassa	dal 2006 ÷2010	da 10 ÷ 22	04/02/10	SI	Potabile / irriguo / idroelettr.	16/10/07	SI	basso
4283	Brusaferro – Ducati	15/12/75 12/12/07	0,65 0,27	12/12/07	SI	Potabile / Irriguo	21/05/07	SI	molto basso
4284	Brusaferro	15/12/75 19/12/07	0,45 0,03	12/12/07	/	/	/	SI	basso
4285	Brusaferro – Scotoni	15/12/75 dal 12/06 al 12/07	2 da 0,4 ÷ 0,9	12/12/07	SI	Potabile / irriguo / domestico	28/05/07	SI	basso
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 04/04/08	3,5 0,05	04/04/08	SI	/	/	SI	basso
4292	Laste Basse	05/06/07 03/07/07 16/10/07 04/04/08	2,6 1,8 1,57 2	04/04/08	SI	Potabile	16/10/07	SI	medio
4293	Casarote	/	/	10/08/94	/	Potabile	/	SI	basso
4294	Maso Bellavista	11/12/75	0,2	22/04/09	/	/	/	SI	basso
4295	Piani longhi	11/12/75 03/07/07 09/04/09	6,5 0,5 5	09/04/09	SI	Potabile / irriguo / domestico	11/10/07	SI	medio
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 / idroelettr.	16/10/09	SI	molto basso
9446	Valsorda – antincendio	04/02/10	3,7	04/02/10	SI	Potabile / irriguo / idroelettr.	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 19/12/07	0,18 0,11	10/12/07	SI	Potabile / irriguo / domestico	/	SI	molto basso
10860	Regole – Università	09/04/09 22/05/09	1 1	09/04/09	SI	Potabile / Irriguo	/	SI	basso
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 significante 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)

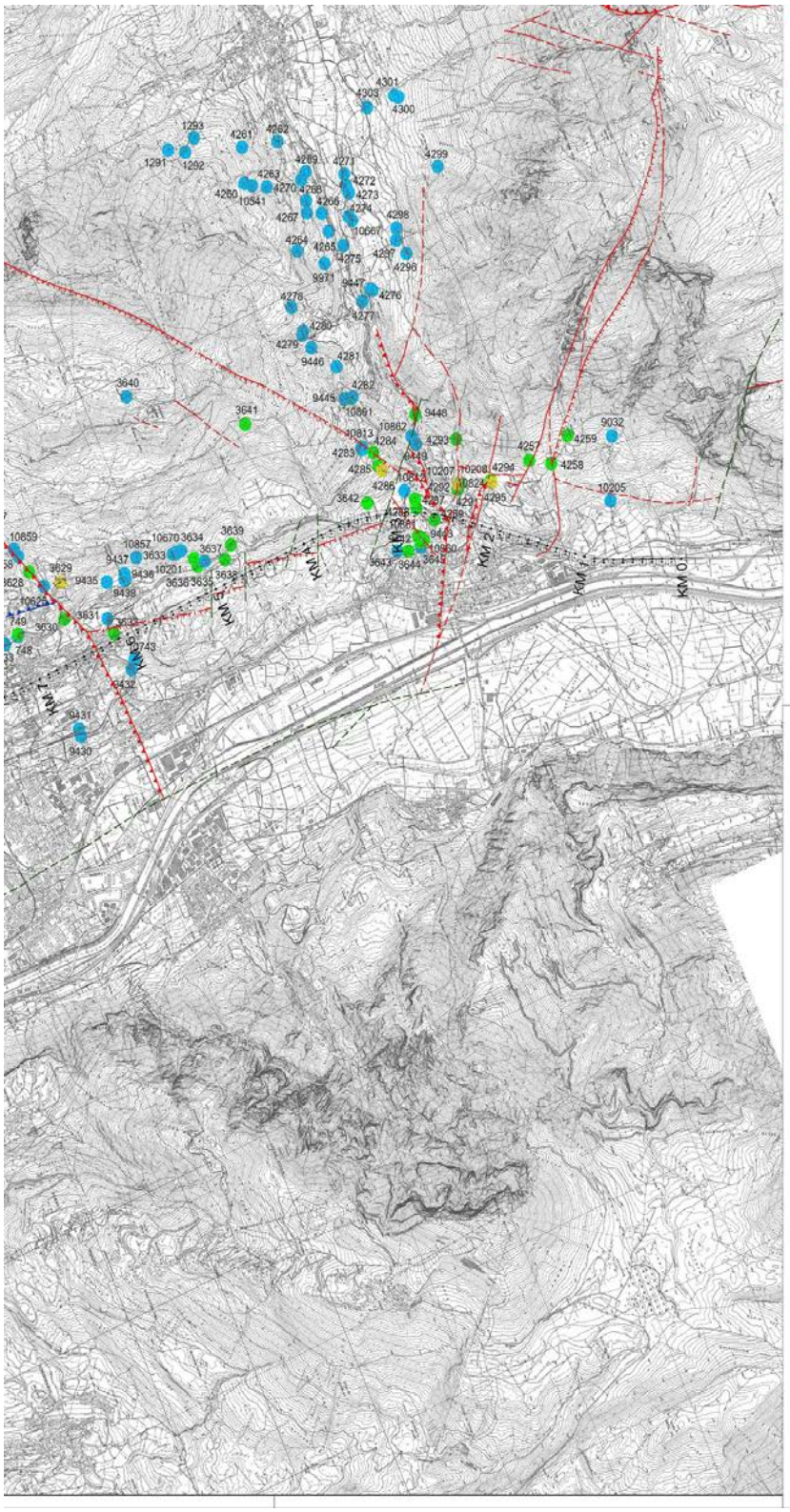
-) Si sta parlando di miliardi di litri/anno di pura acqua potabile. Se va persa chi risponderà?

-) 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?

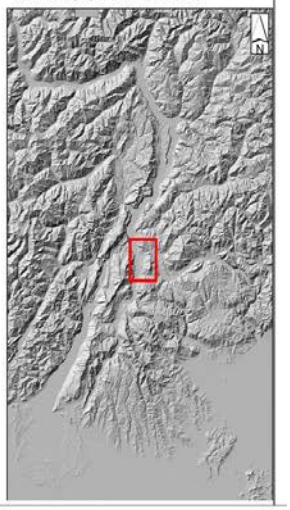
Doc. R.F.I. con evidenziate le sorgenti che interagiscono con il fascio di faglie



Elementi strutturali e tettonici

- Faglia
- Faglia incerta
- Faglia diretta
- Faglia diretta incerta o sepolta
- Faglia inversa
- Faglia inversa incerta o sepolta
- Faglia trascorrente/trastensiva/ traspressiva
- Faglia trascorrente/trastensiva/ traspressiva incerta
- Sovrascorrimento principale
- Sovrascorrimento incerto o sepolto

Localizzazione geografica su dtm (1:1.000.000)



COMMITTENTE:

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

PROGETTAZIONE:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

CUP: J41C09000000005

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

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA

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

LOTTO 3A: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

GEOLOGIA ED IDROGEOLOGIA

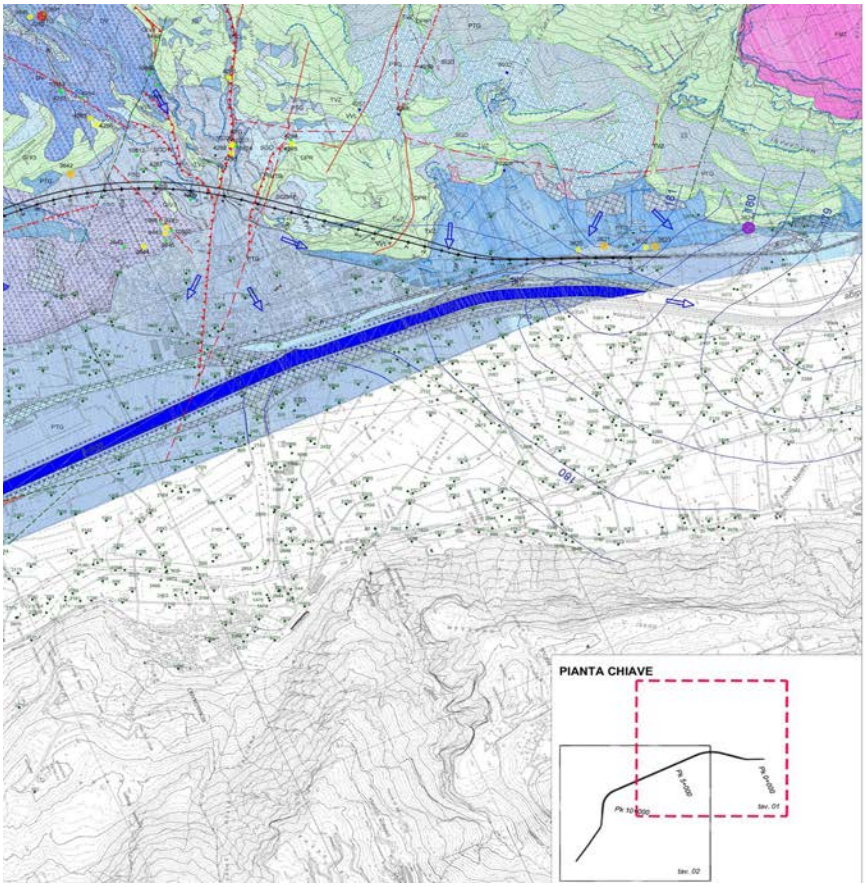
Carta del rischio dei punti d'acqua (DHI)

SCALA : 1:25000

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
I B0Q	3A	R	69	G3	GE0002	002	A

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato / Data
A	Emissione esecutiva	F. Scascia		S. Rotoni		C. Mazzocchi		M. Comedini

File: n. Elab.:





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” .

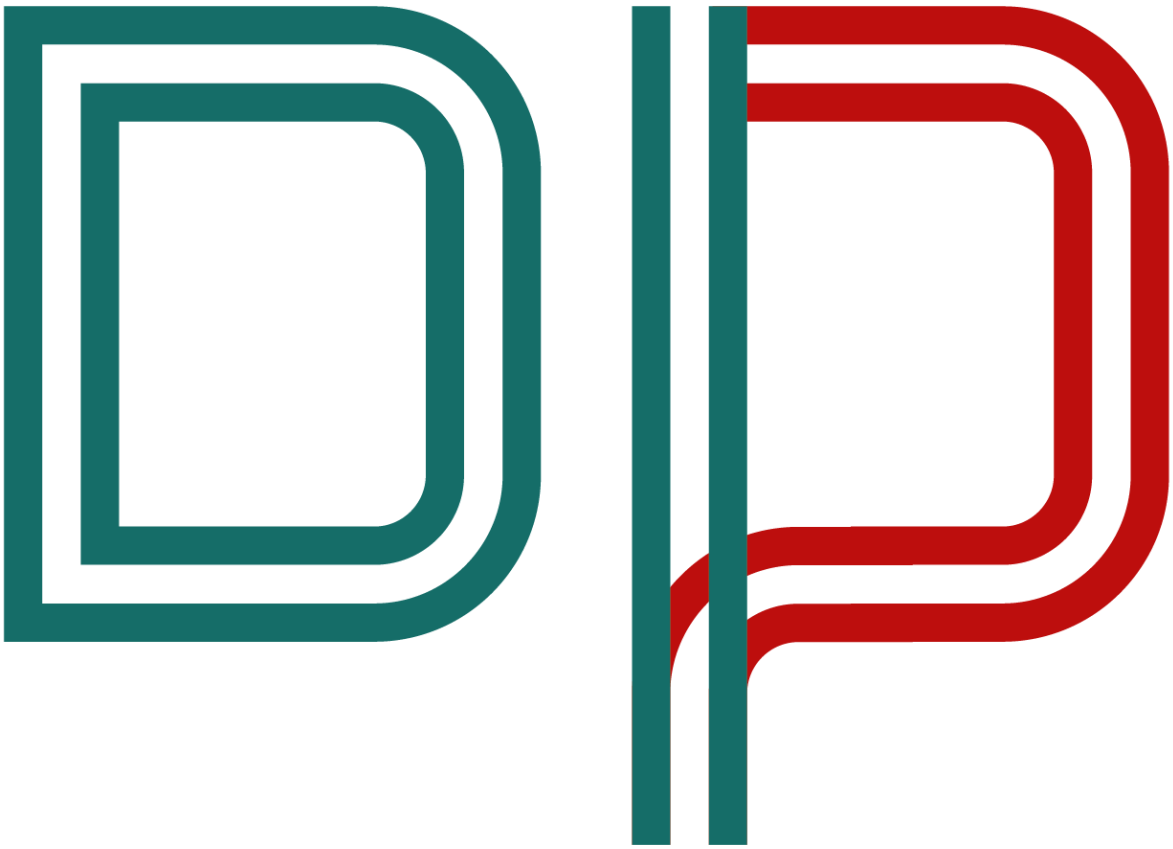
Grazie per l'attenzione.

Tamanini Giorgio cittadino di Mattarello.

Mattarello : 15-dicembre-2021

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

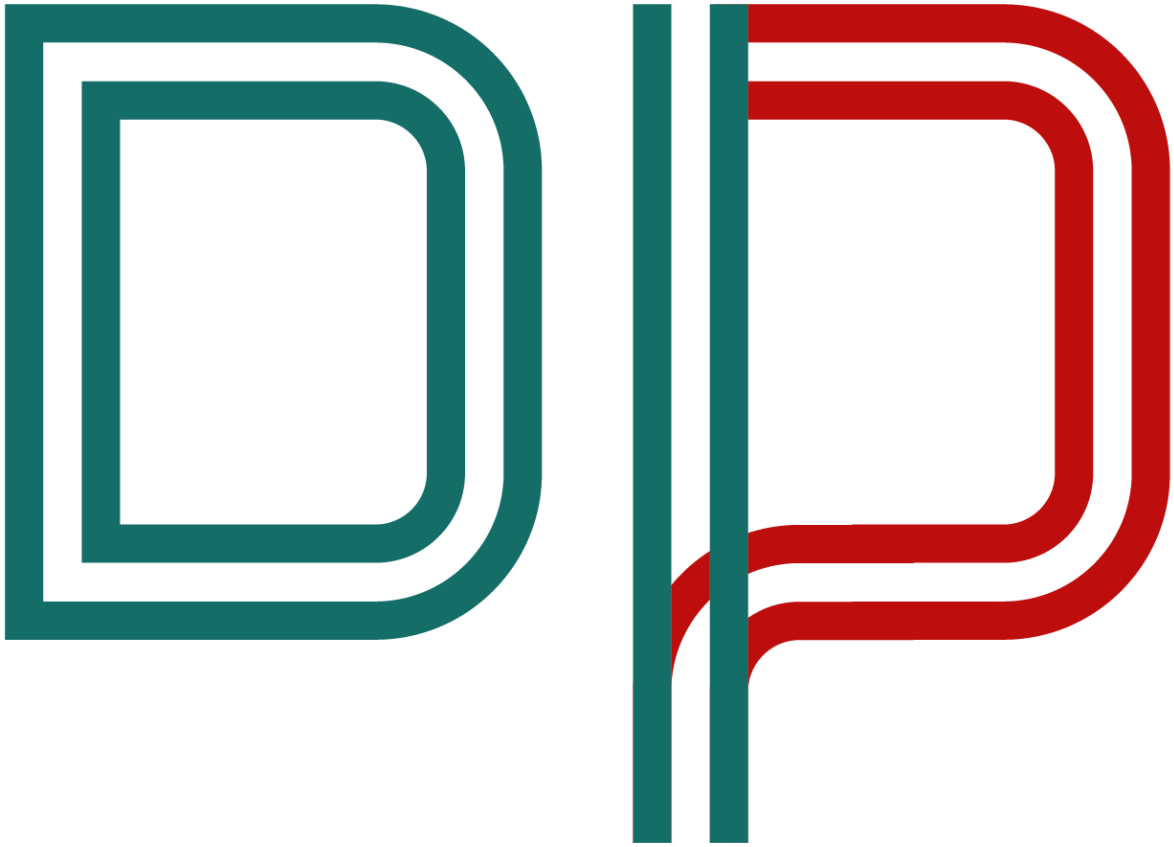
E se proprio si deve fare la SEMICIRCOVALLAZIONE in sinistra Adige, perché questo avete già deciso nonostante la popolazione sia contraria, si pensi ad interrare anche più a nord della rotatoria di Nassiriya e bonificare le aree inquinate della Sloi. I finanziamenti ci sono, usiamoli bene.

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 cosi 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 cosi … 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 Tento 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"**... cosi come si comporterebbe il buon **padre di famiglia.**

PARTITO REPUBBLICANO ITALIANO
Trentino

Delegato Provinciale PRI
Sergio Posenato – Dro
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 cosi 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.

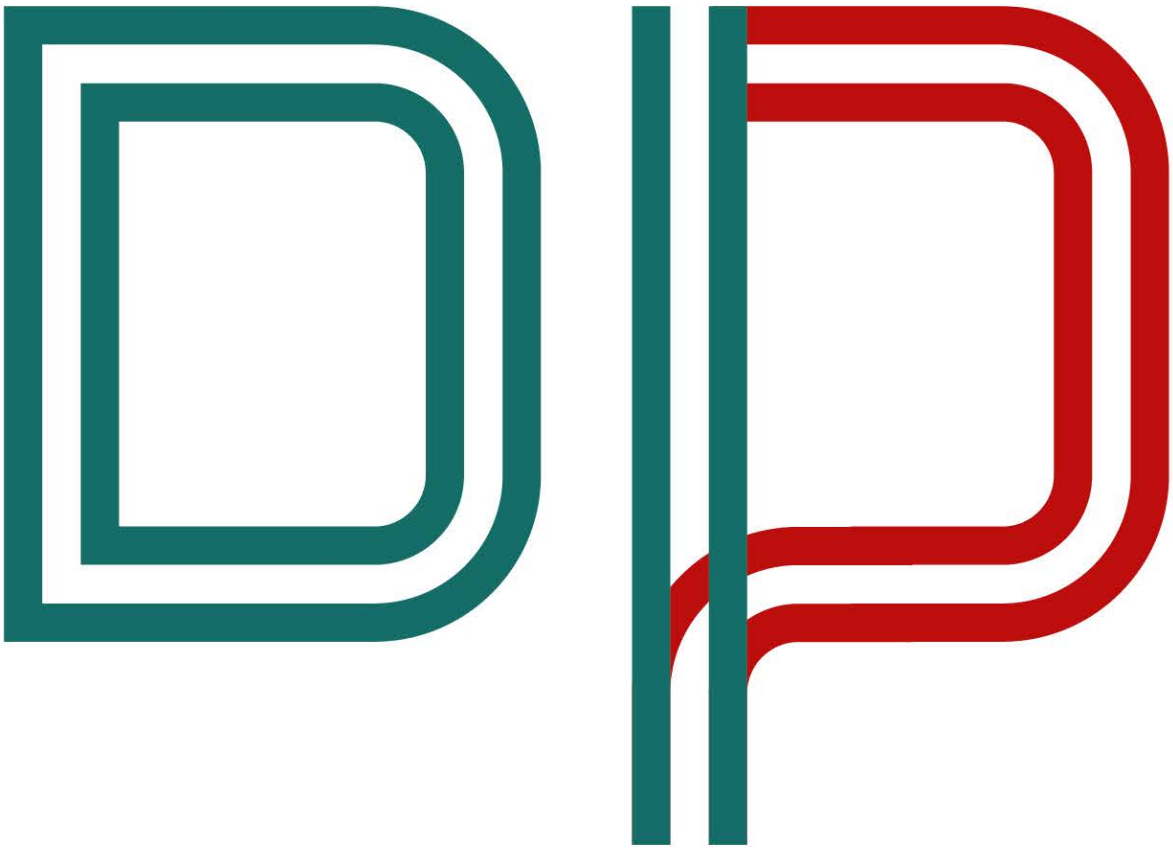
Noi crediamo nel informarvi di tutto ciò di aver fatto il nostro dovere nei confronti della Repubblica e della nostra Provincia di Trento.

Distinti saluti

Sergio Posenato
Partito Repubblicano Italiano – Trentino –

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 Circoscrizionale della Circoscrizione 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

-Pag 215

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

Pag 158 :***L'Adigetto***

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.

Pag:179 : **Rischio idrogeologico di fondovalle**

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 grande[21]. 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 Rocco[22] 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

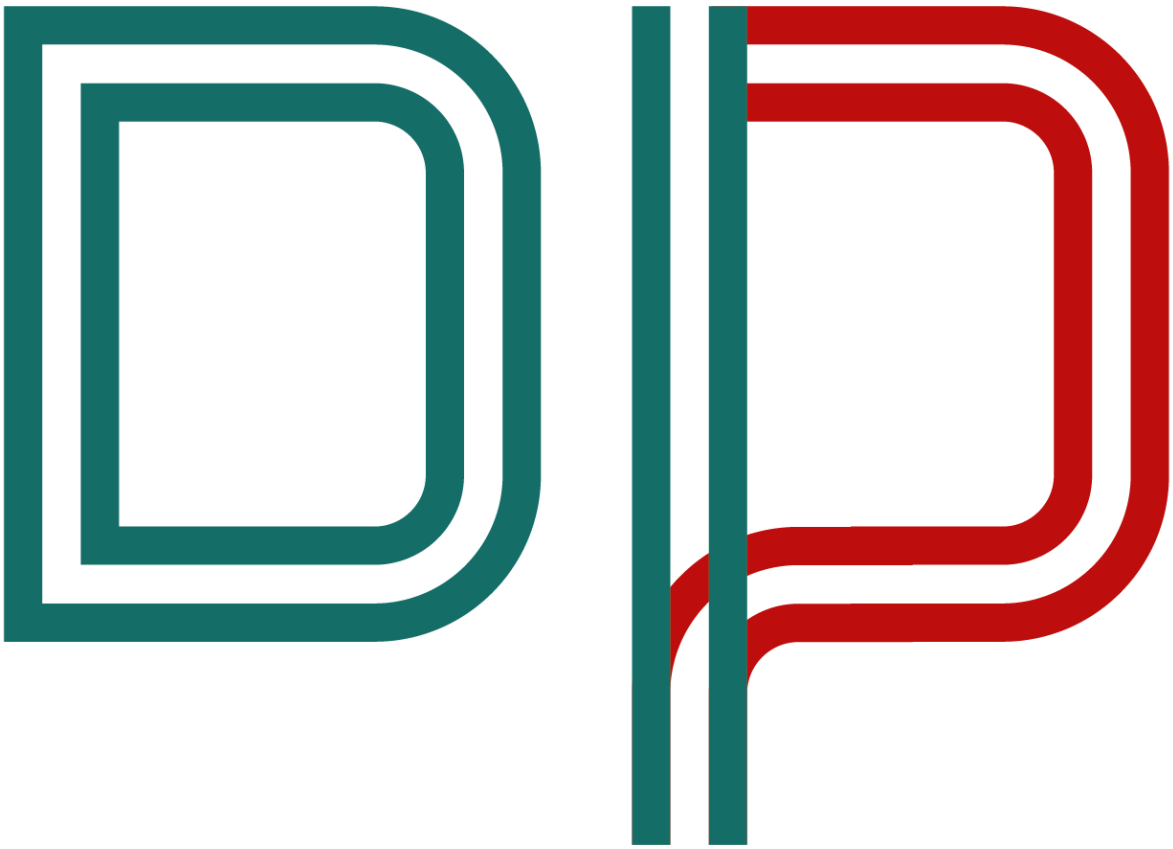
Dissesti franosi in località San Rocco
Terreni limosi, identificabili come depositi di contatto glaciale, sono presenti a livelli dell'abitato di San Rocco.
Tali terreni sono stati mobilizzati, in fase di cantiere, nella zona delle cooperative di San Rocco.
Nell'abitato sottostante, più a Sud nella zona 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

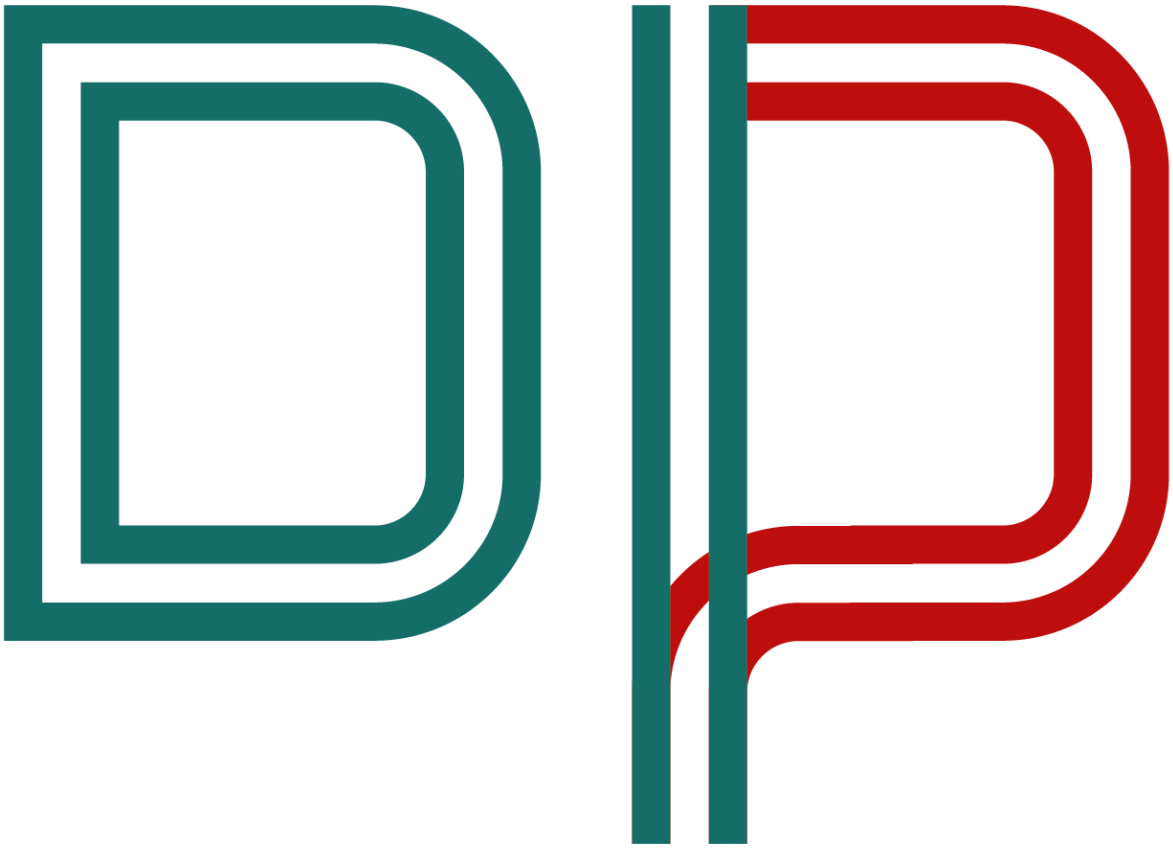
Tutto questo quando esiste un'alternativa, che è stata presentata da un gruppo di cittadini volenterosi e che presenterebbe numerosi vantaggi del tutto evidenti, tra i quali: si eviterebbe un cantiere disastroso a Trento nord, si eviterebbe un secondo cantiere a Mattarello, non si dovrebbero attraversare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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Maurizio Foti

19 dicembre 2021

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA TRENTO – Dibattito Pubblico –

Trento Centro – lunedì 13 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 citta, 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 intendente tutelare gli abitanti del condomini?

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 livello 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 alcuni 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 del 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 cosi 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, rovinate 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.

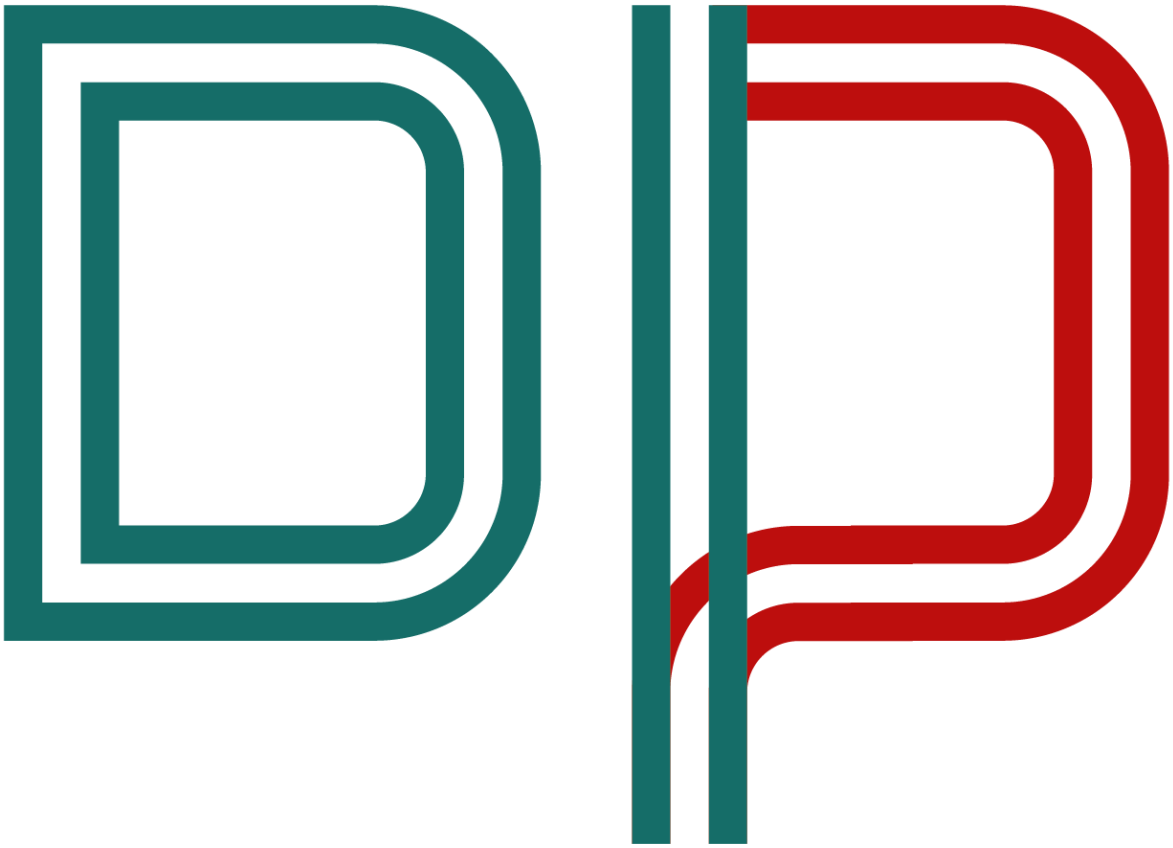
Grazie per l’attenzione con gentile richiesta di inserirlo nel Quaderno degli attori.

Maurizio Foti

Residente in Trento, via Del Brennero 84:

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Alessandra Mosna

20 dicembre 2021

Scrivo in qualita' di cittadina di Trento, avente a cuore il futuro della propria citta'.

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 citta' a Nord del quartiere di S.Martino e fare da li' in avanti uno scempio… mi preoccupa davvero tanto. Possibile non ci sia piu' 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, cosi' 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 perdero' la mia abitazione per un simile progetto. Mi sentirei disposta a lasciarla piu' volentieri per un miglioramento duraturo, effettivo ed efficace della citta'.

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. piu' a Nord, nell' area del distributore Agip e del motel _del Comune?_ ospitante gli immigrati, senza intaccare cosi' pesantemente il quartiere di S.Martino) e' da ipocriti. Certo che l'Ingegnere difendera' 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 citta' siano le trincee e le barriere a delimitazione dei binari. Finora non sono previste coperture, ne' sotto/sovrappassi ciclopedonali. La citta' sara' 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 perche' 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 cosi' dimenticato da essi stessi da finanziare_ con soldi pubblici_ la ristrutturazione avvenuta in questi ultimissimi anni delle palazzine Aci e Trentino Mobilita' poste sull'area prevista in demolizione.

Quest'Opera, cosi' progettata, non libera la citta' di Trento dal traffico Alta Capacita' 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 volonta' dei cittadini deve essere ascoltata e rispettata. Anche i "demolituri" guardano piu' al bene della citta' 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 interesso, voglio capire. E capisco che forse il piccolo condominio in cui abito si troverà sull'orlo del cratere degli scavi. Mi preoccupo: 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; sarò 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.

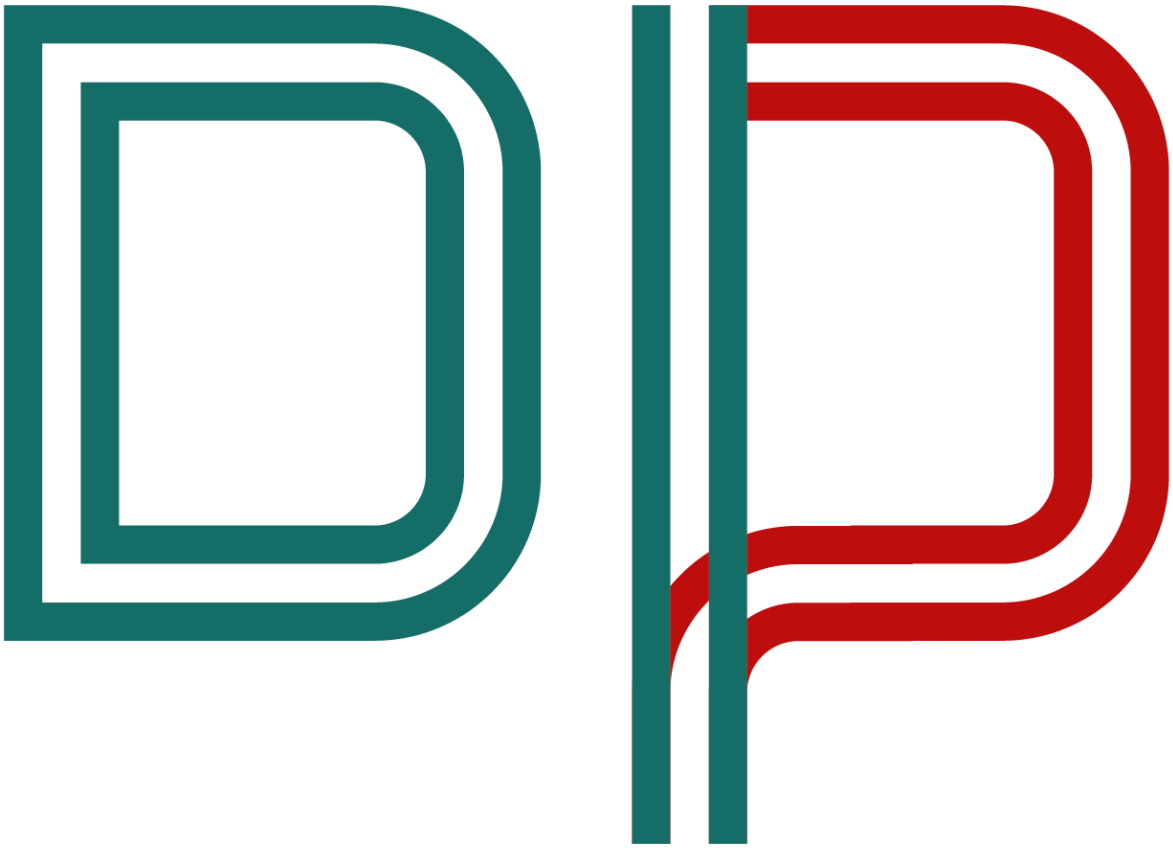
Qui non si tratta del progetto migliore o di quello peggiore per la rete ferroviaria.

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 similare, 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.



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 m^2), 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.



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 Scanuppia- ottobre 2018

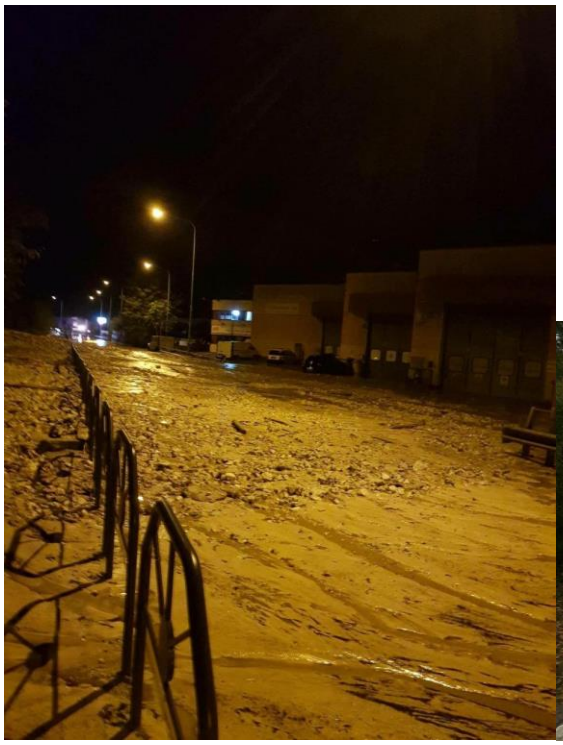




Figura 3 e 4 via Nazionale a nord dell'uscita sud della galleria - ottobre 2018

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 m^3 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 penalità 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 Scanuppia 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 rassicurazione 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;

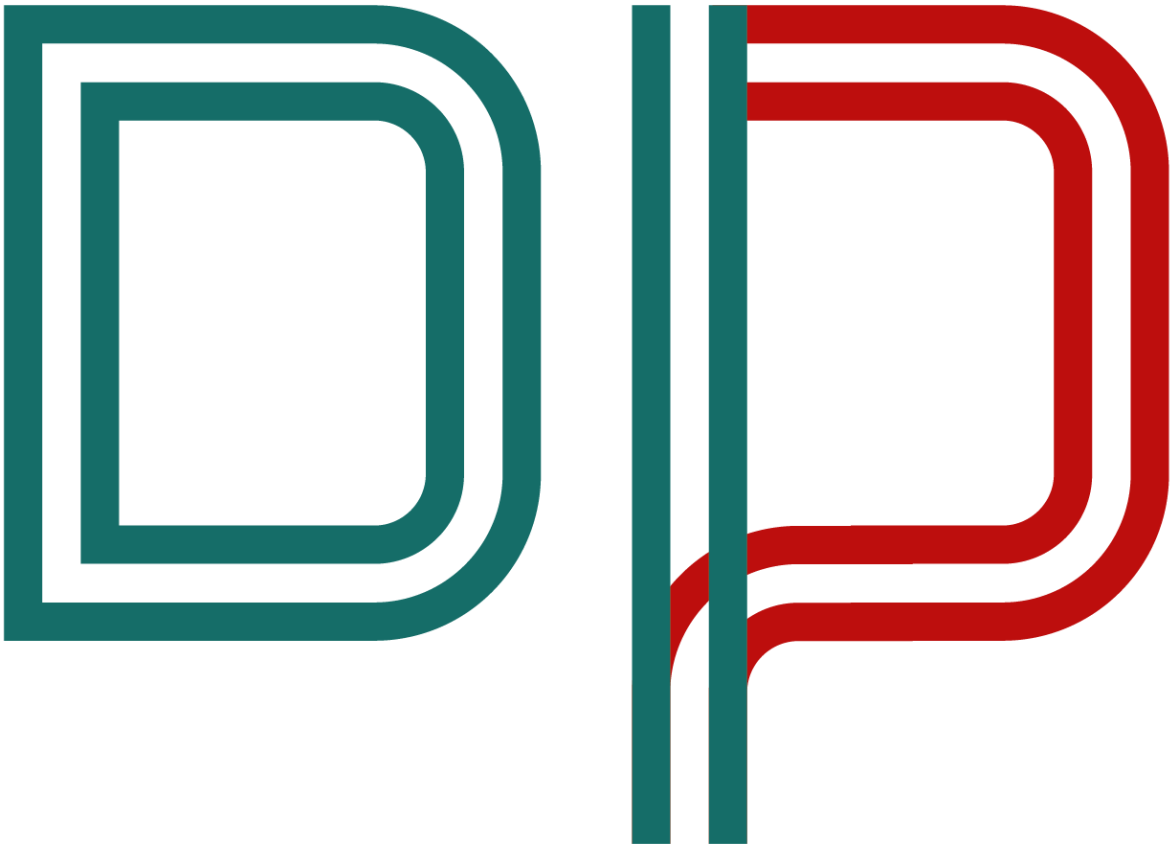
- Il rendering post operam non riporta correttamente posizioni e costruzioni progettate;
- Non tiene conto delle numerose criticità geologiche ed idrogeologiche peculiari della zona.

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Tullio Parisi
Coldiretti Trento

20 dicembre 2021

COLDIRETTI
TRENTO

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 fideussioni** 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 sui tecnici delle soluzioni che **possano mitigare** i **disagi** che necessariamente quest'opera comporta.

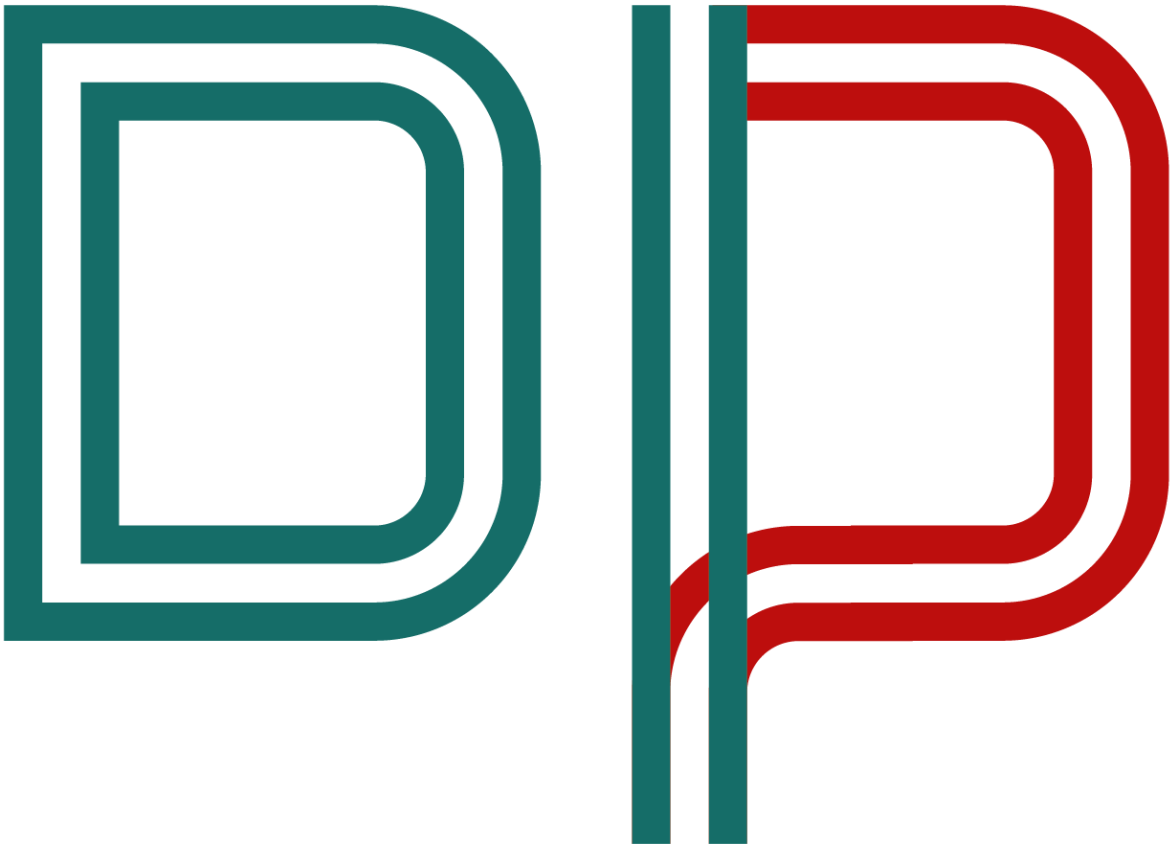
- *Fiducioso che le nostre osservazioni possano essere accolte, colgo l'occasione per porgere distinti saluti.*

IL PRESIDENTE

COMPRENSORIALE ***TULLIO***
PARISI

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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

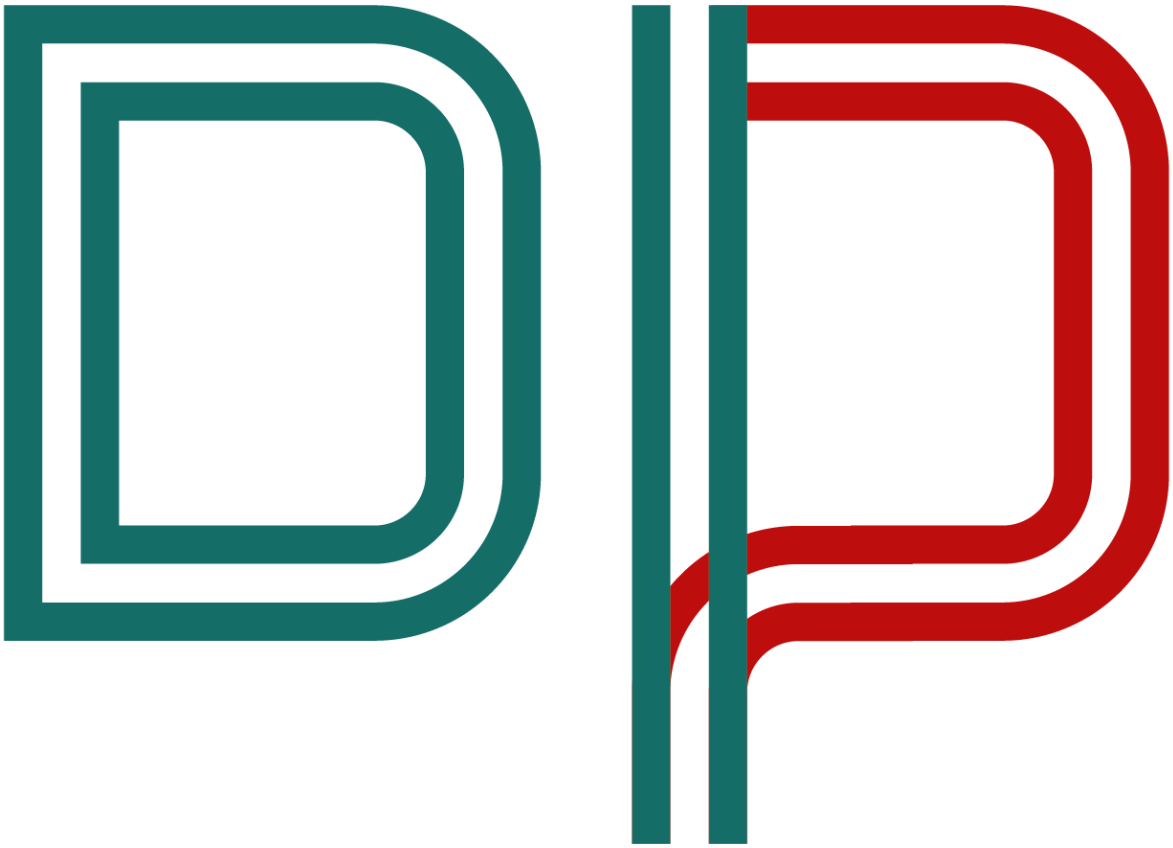
Chiedo con grande passione che si riveda questo progetto, credo sia un dovere etico delle istituzioni lo spendere al meglio questo denaro per far sì che tutta la Cittadinanza possa avere benefici e che questa opportunità non si tramuti per tanti in un incubo senza speranza e senza via di uscita!

Grazie per l’attenzione

Federico Cazzanelli

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 sforamento 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.

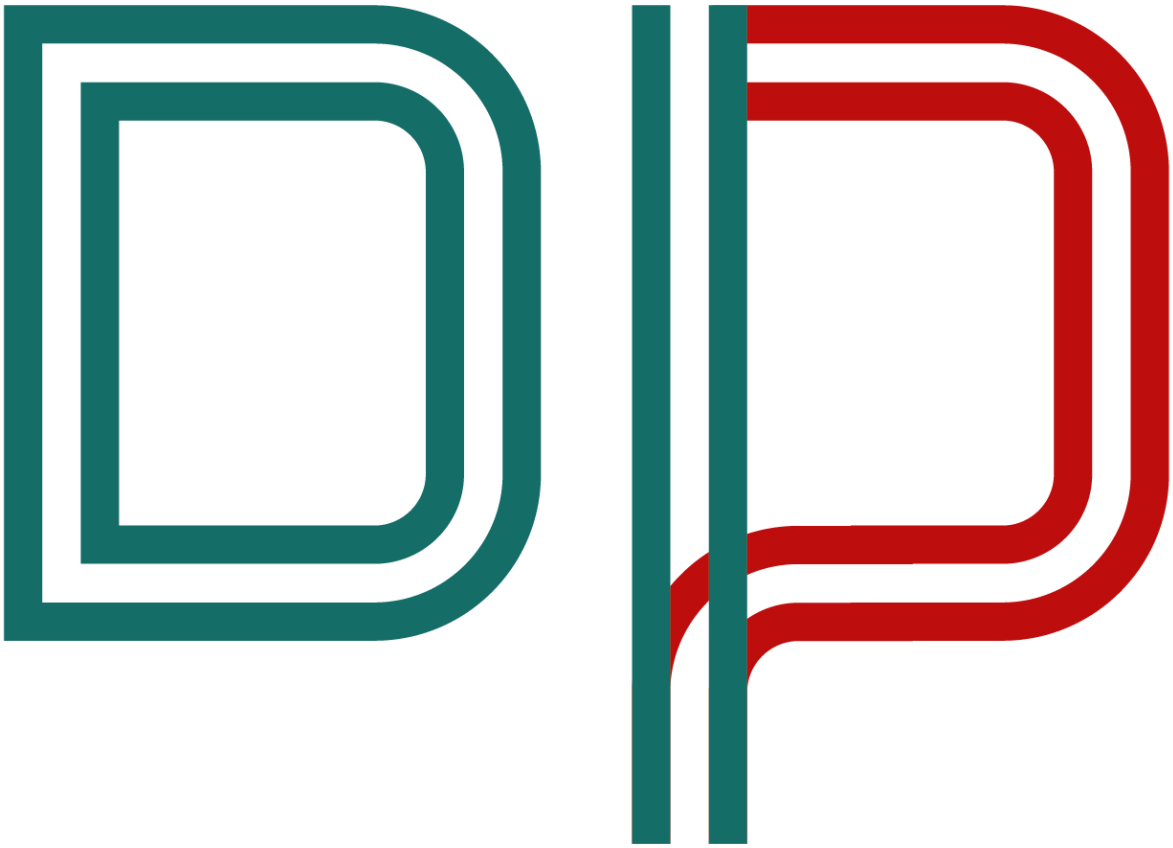
Jacopo Zannini

Commissario Esterno Vivibilità Innovazione Sport

Circoscrizione Centro Storico

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

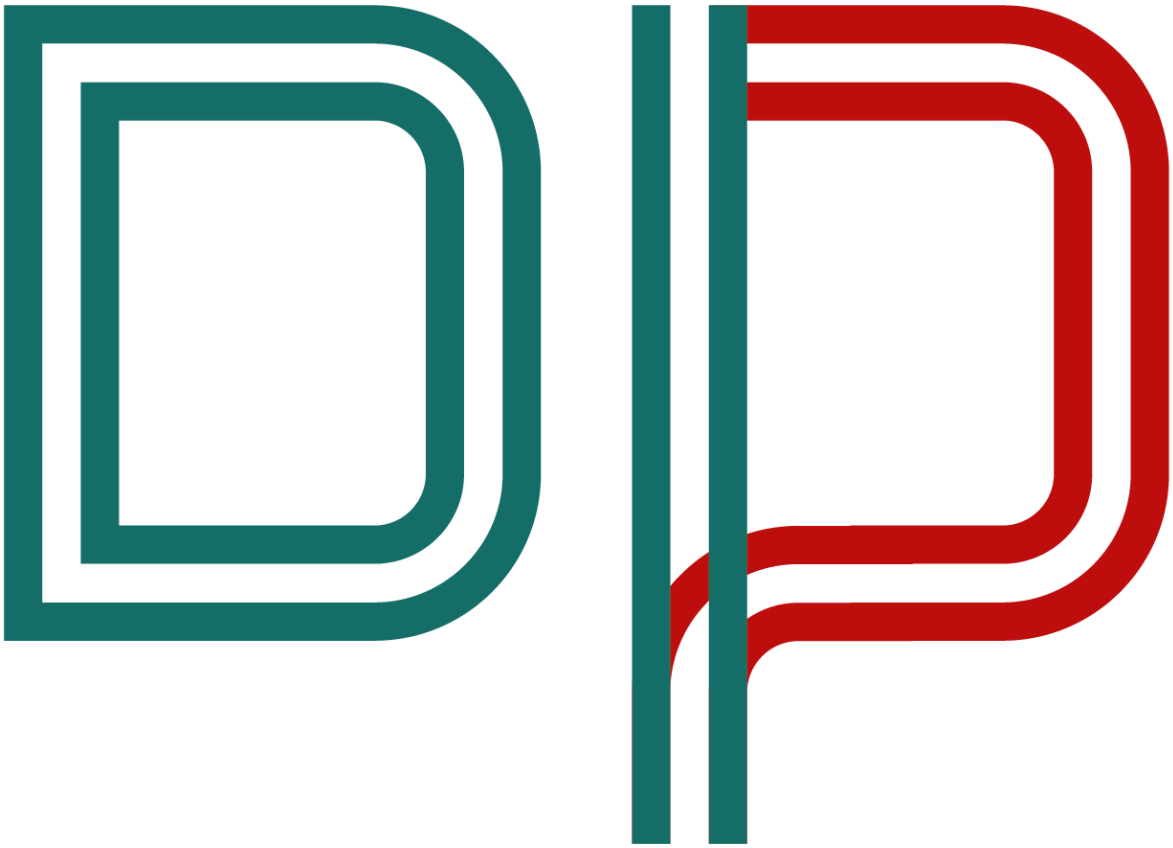
3. Articolazione degli incontri. Ogni incontro è stato di circa h. 2,30', almeno un'ora e trenta è stata dedicata alle presentazioni tecniche, lasciando scarsissimo tempo alle domande da casa e in sala e agli interventi prenotati. A molte domande è stata data risposta superficiale e incompleta. Chi aveva 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 alri 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Coldiretti Trento

22 dicembre 2021

COLDIRETTI
TRENTO

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.

Via Kufstein, 2 - 38121 Trento
Tel. 0461/915575
Fax 0461/913093
trento@coldiretti.it

COLDIRETTI
TRENTO

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

Via Kufstein, 2 - 38121 Trento
Tel. 0461/915575
Fax 0461/913093
trento@coldiretti.it

COLDIRETTI
TRENTO

ai fondi non sono individuate con propria separata particella catastale, bensì possono esplicarsi 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 fondiarie 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 permute 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.

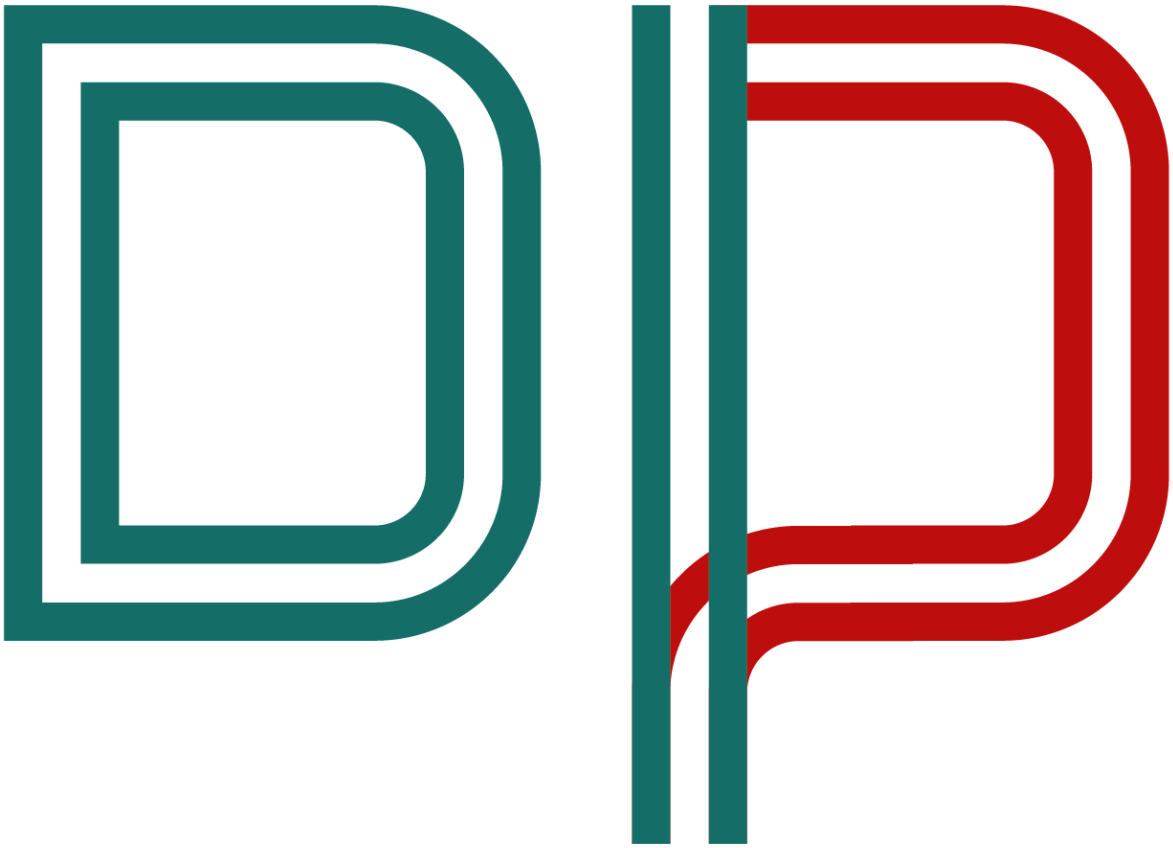
IL Direttore/Consigliere Delegato
(Enzo Bottos)

Il Presidente
(Gianluca Barbacovi)

Via Kufstein, 2 - 38121 Trento
Tel. 0461/915575
Fax 0461/913093
trento@coldiretti.it

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Comitato Mobilità Sostenibile Trentino

29 dicembre 2021
integrato il 18 gennaio 2022

COMUNICATO STAMPA

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 denunciamo 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 TRENTINO
Rovereto, 16 dicembre 2021

COMITATO MOBILITA' SOSTENIBILE TRENTINO - CMST

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 spesse 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 e 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 attualizzato 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.

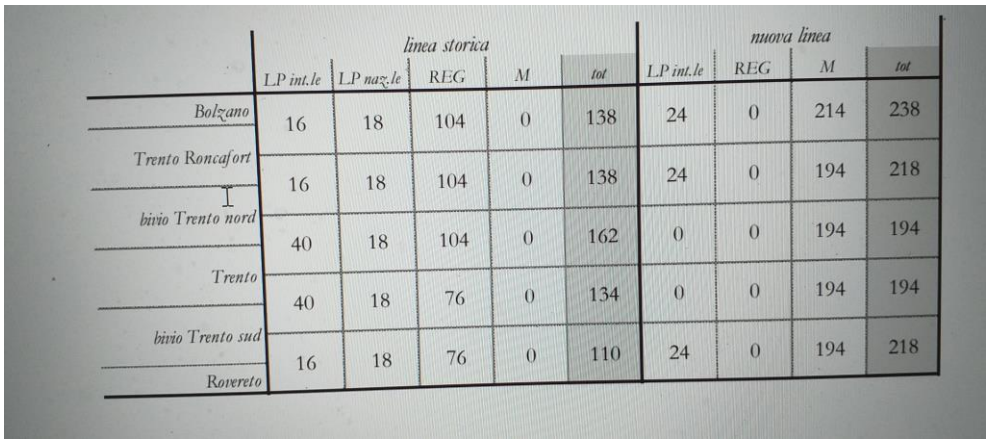
Non dovrebbe poi, essere tanto difficile spiegare anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, i pregi di un progetto, dopo di averlo sviluppato senza bisogno di far appello a futuri sviluppi mancanti di ogni e qualsiasi verifica.

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 provvisionalmente, con l'allontanamento delle stazioni dei principali tracciato o con lo spreco da attribuire per realizzare sostituti provvisionali 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)



	linea storica					nuova linea			
	LP int.le	LP naz.le	REG	M	tot	LP int.le	REG	M	tot
Bolzano	16	18	104	0	138	24	0	214	238
Trento Roncafort	16	18	104	0	138	24	0	194	218
bivio Trento nord	40	18	104	0	162	0	0	194	194
Trento	40	18	76	0	134	0	0	194	194
bivio 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

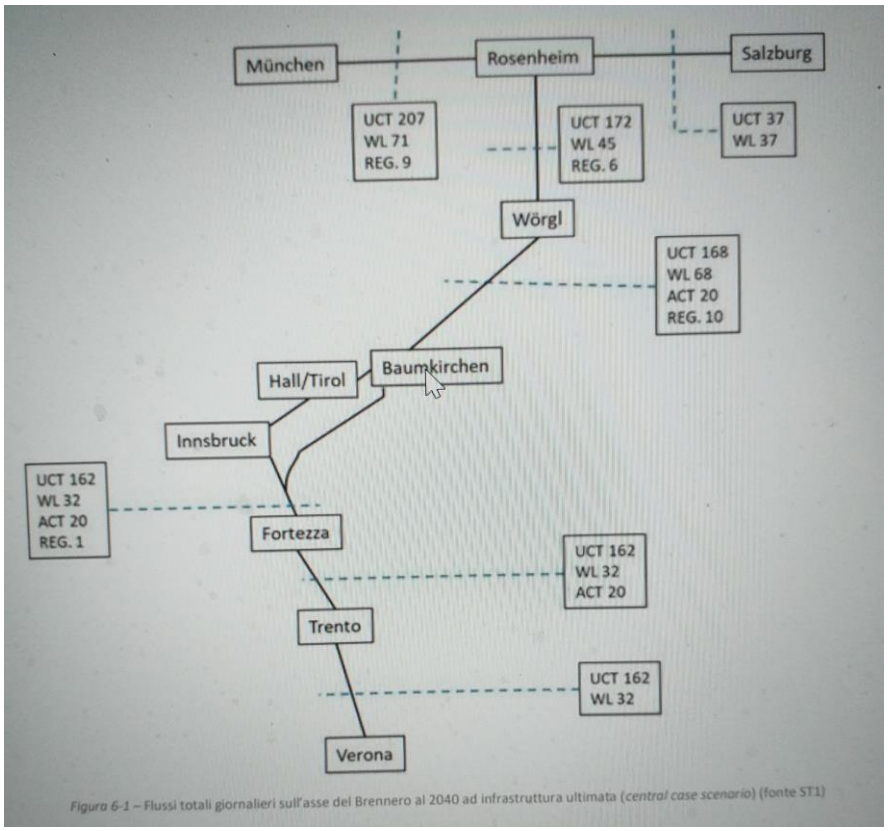


FIG. N.2

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 precedenze, 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.

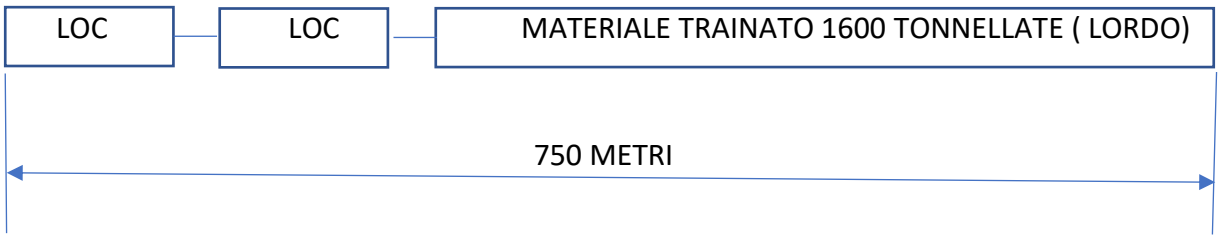
Lo scenario 2040 ipotizzato dallo studio dal BCP e dal rapporto CeSPI, dovrebbe corrispondere al quadro esigenziale per:

- 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 X 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 X 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 X 21 = 752 TONN

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

MASSA NETTA NETTA 31X21= 651 TONN

TARA MEZZI PESANTI = 323 TONN

<u>TRASPORTO MERCI ATTUALE</u>

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 x 67= 53.600 tonnellate/giorno

53.600 tonnellate/giorno x 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 milioni tonnellate-30% = 38,9 MILIONI DI TONNELLATE/ANNUE TOTALI

Di cui 30% per ferrovia pari a 11,7 MILIONI DI TONNELLATE/ANNUE

E di cui 70% per strada pari a 7,2 MILIONI DI TONNELLATE/ANNUE

TRASPORTO MERCI SCENARIO 2040

1) **TRASPORTO UCT (combinato non accompagnato)**

N° 162 TRENI MERCI/GIORNO valico Brennero

162 – 10% = 146 TRENI/GIORNO

TRENO MERCI TIPO 1

850X 146= 124.100 tonnellate/giorno

124.100 x 300 giorni/anno = 37,2 MILIONI DI TONNEALLATE/ANNO

TRENO MERCI TIPO 2

1050X 146 = 153.300 tonnellate/giorno

153.300x300 giorni/anno = 46,0 MILIONI DI TONNELLATE/ANNO

2) **TRASPORTO WL (tradizionale)**

N° 32 TRENI MERCI/GIORNO valico Brennero

32 – 10% = 29 TRENI/GIORO

TRENO MERCI TIPO 1

675X 29= 19.575 tonnellate/giorno

19.575 x 300 giorni/anno = 5,9 MILIONI DI TONNEALLATE/ANNO

TRENO MERCI TIPO 2

1075X 29 = 31.175 tonnellate/giorno

31.175 x 300 giorni/anno = 9,4 MILIONI DI TONNEALLATE/ANNO

3) **TRASPORTO ACT (RO.LA)**

651X 20 = 13.020 tonnellate/giorno

13.020 x 300 giorni/anno = 3,9 MILIONI DI TONNELLATE/ANNO

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

TRENO TIPO	MERCI 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 traporto 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 t/giorno

112.000:800=**140 treni/giorno anziché 214**

TIPO 2

112.000:1200= **93 treni/giorno anziché 214**

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

TIPO 1

23.500.000:300= 78.333 t/giorno

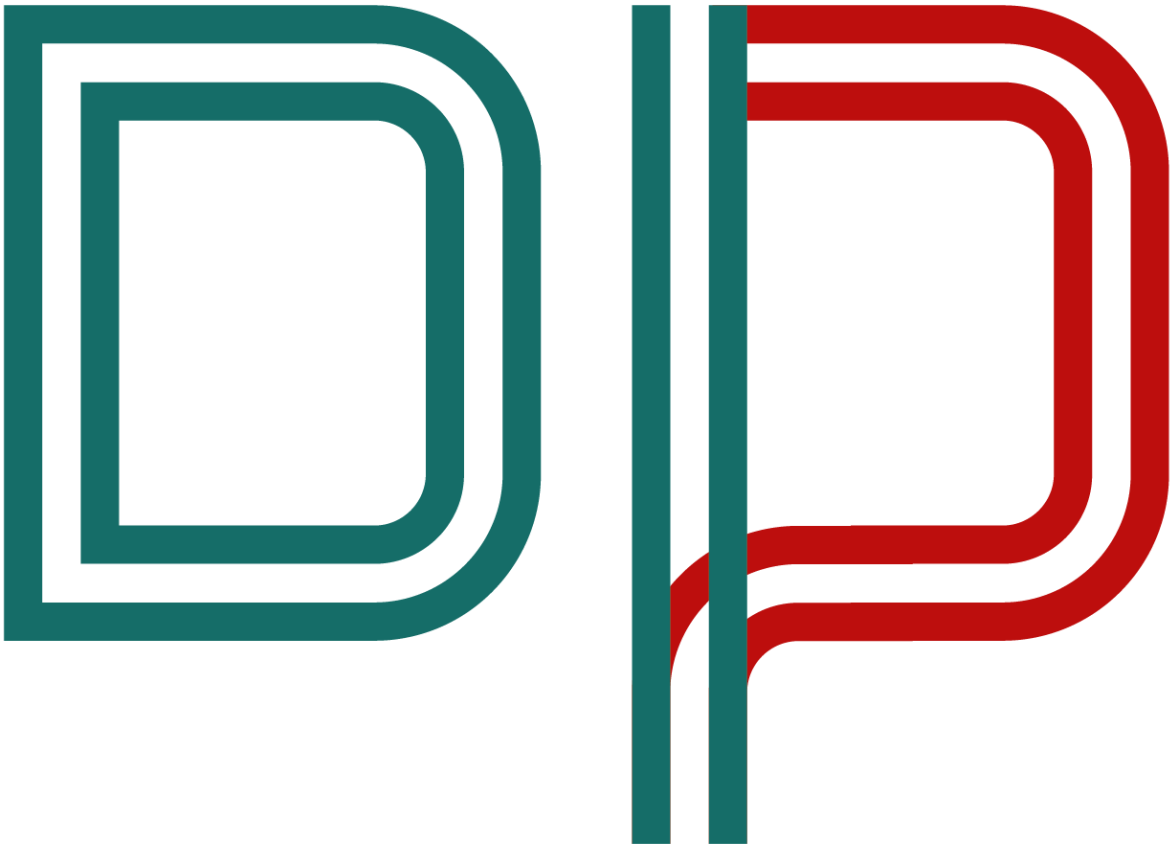
78.333:800=**98 treni/giorno anziché 214**

TIPO 2

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

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 giustificherebbero 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?

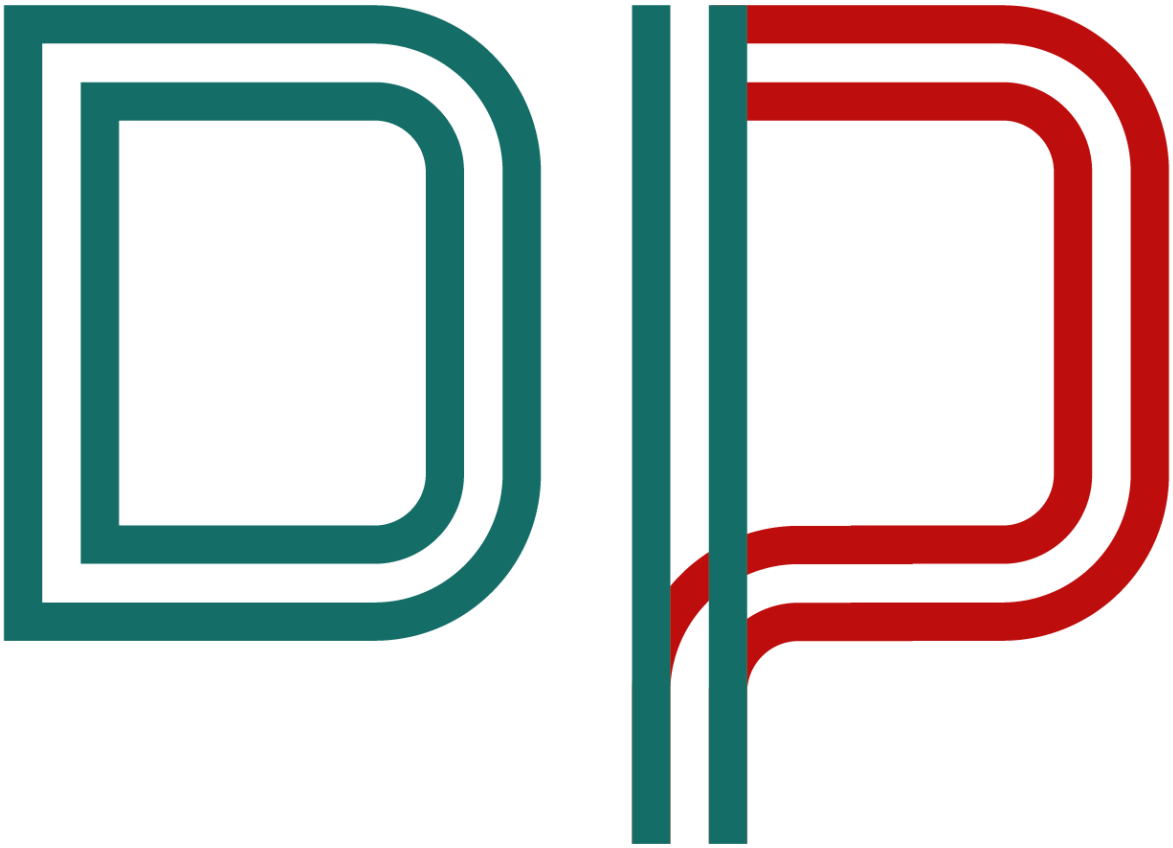
Preoccupa peraltro in questo senso quanto viene affermato sempre nel dossier di progetto riguardo alle prospettive di potenziamento e ammodernamento dell'interporto, con previsto incremento di 630.000 TIR/anno: ma da dove e come dovrebbero arrivare questi tir all'interporto? Cosa significa effettivamente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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 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 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"

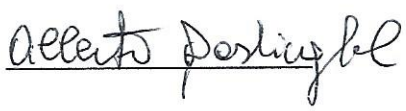
del Comune di Aldeno), la particella tipo F 3493/29 foglio mappa 4, i mq non sono 2489 ma 2517. Inoltre, i metri quadrati nella particella PE 461 edificio foglio mappa 1 sono errati: non sono 34 metri (come riportato sul documento "U.O. Valutazione riserve, espropri e subappalti" del Comune di Besenello),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

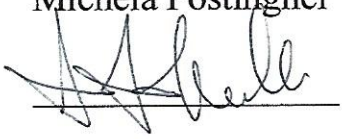
Siamo fiduciosi che le nostre osservazioni possano essere accolte.

Cogliamo l'occasione per porgere distinti saluti.

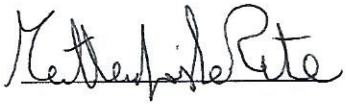
Alberto Postinghel



Michela Postinghel

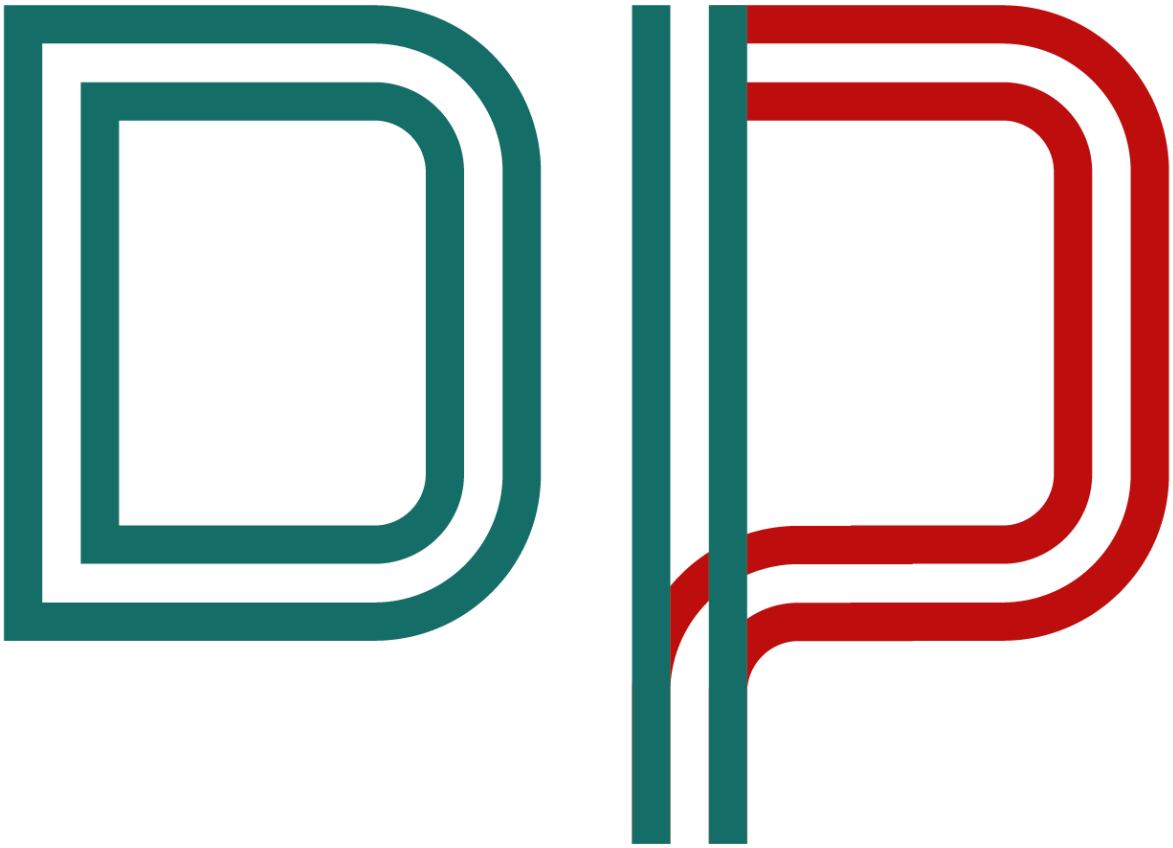


Rita Mittempergher



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 fremevo, 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 problematicità 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 sevizi 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 sforare 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). É 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 riguardoalle 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.

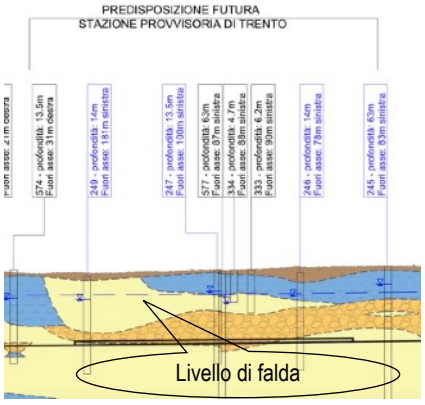
Richieste di chiarimenti sui documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

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 he 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?

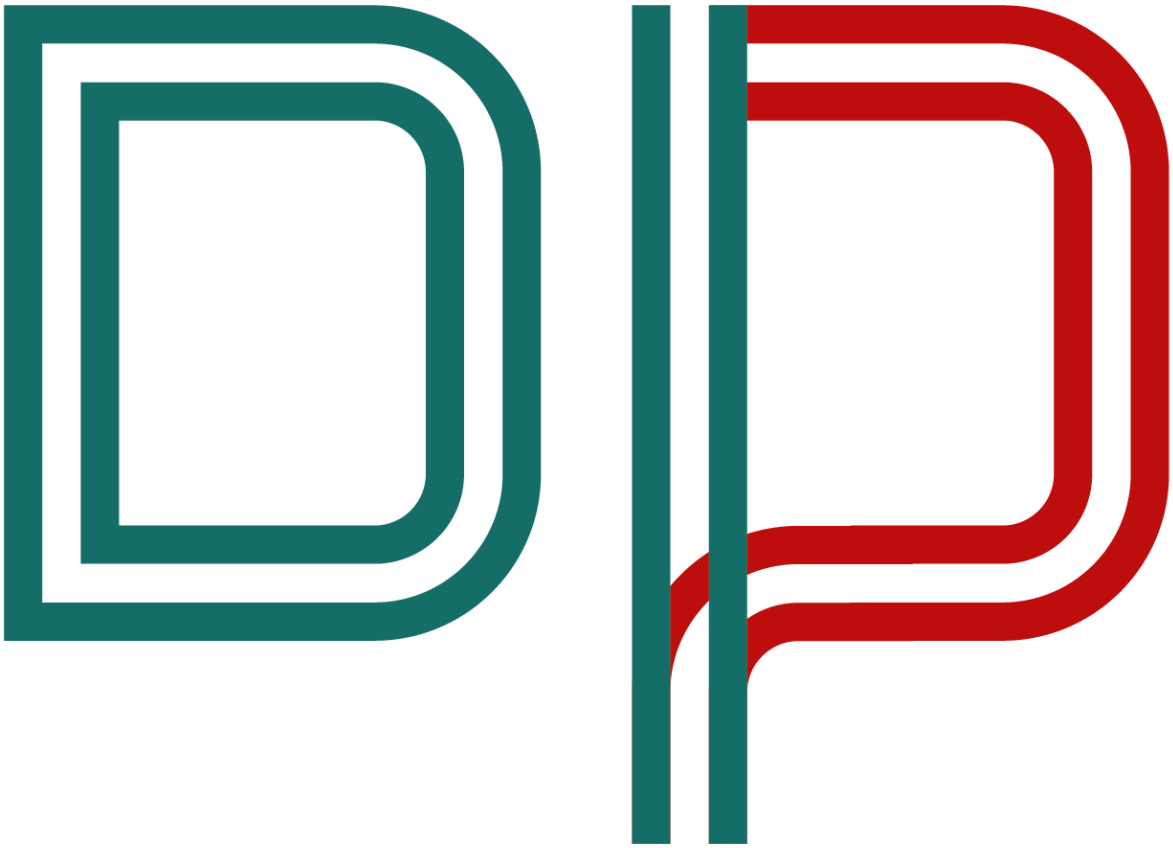
DOMANDA 9

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 delle 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

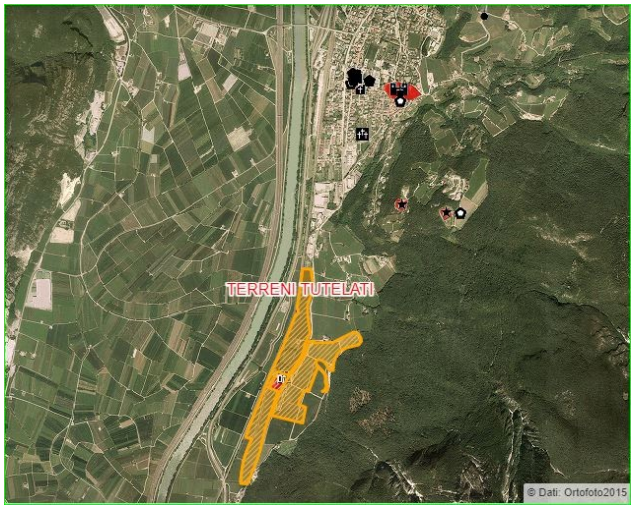

[Fig. 1. Veduta aerea del complesso di Villa Bortolazzi. Foto di Claudio Clamer]



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 Sovrintendenza 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.



Localizzazione amministrativa

Provincia	TN
Comunità di valle	CV15 TERRITORIO VAL D'ADIGE
Comune	TRENTO
Frazione	MATTARELLO
Località	-

Oggetto

Tipo oggetto	Zona di Rispetto
Qualificazione	
Denominazione:	**ZONA DI RISPETTO DI VILLA BORTOLAZZI E DELLA CAPPELLA DELLA MADONNA DEL CARMINE (205.0182 - SBC 7418)**

Condizione giuridica dei vincoli

Condizione giuridica	-
Interesse culturale	INDIRETTO
Zona di rispetto	SI

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, l**asciando 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***

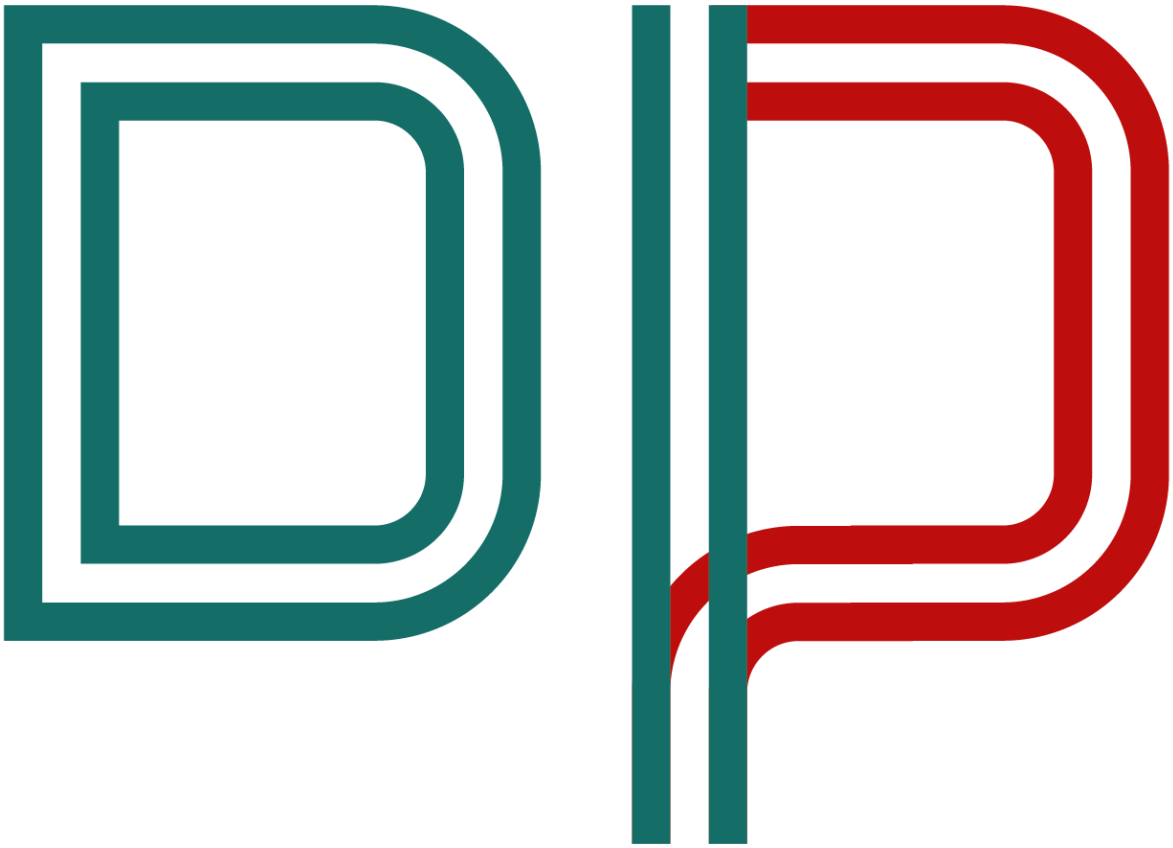
strategici *più a valle della Villa Bortolazzi dove per esempio i territori di Besenello, Calliano e Volano accolgono con maggior interesse e disinvoltura l'intervento stesso dell'intera infrastruttura.*

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 la dei fondi del PNRR, al di la del fatto che i lavori vengano svolti in 5 o 20 anni! Allora la prima domanda è, PERCHE' 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)??? Perchè 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 la 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 Scanuppia 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?

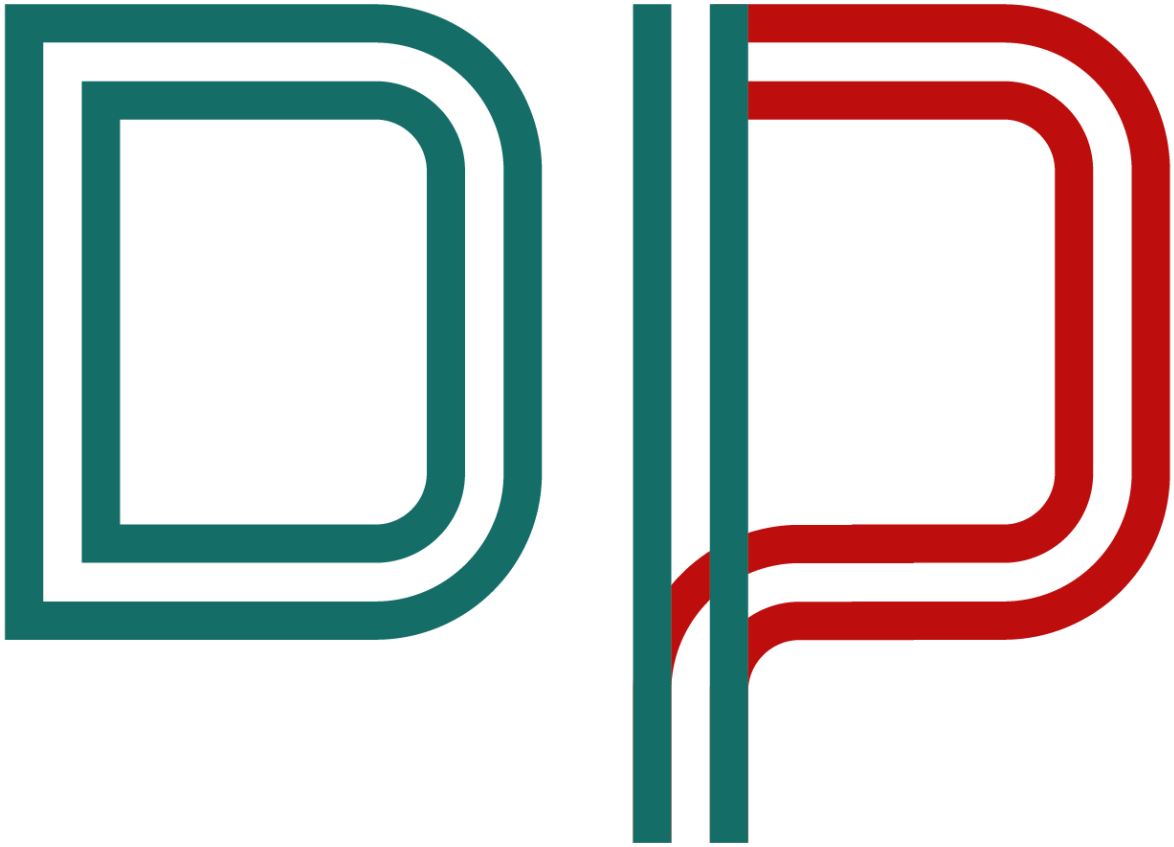
Come fa ad essere finanziato un progetto che risponde positivamente a solo metà dei criteri richiesti???

Augurandovi buon lavoro

Stefano Tamanini cittadino di Mattarello

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.



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

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.

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.

<u>Nordus necessita di una denominazione</u>

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?

<u>Quota di transito del Nordus</u>

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?

<u>3.0 INTERRAMENTO STAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO</u>

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.

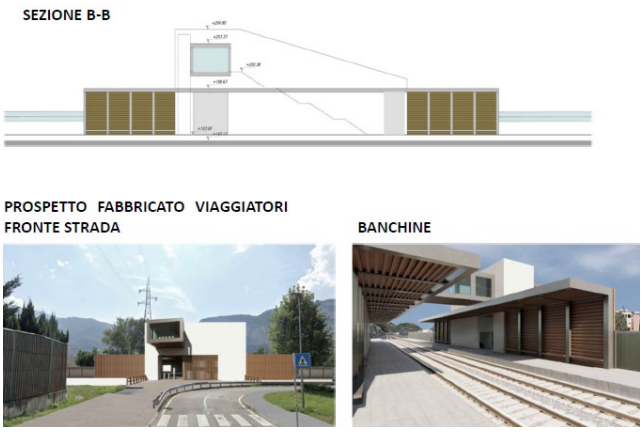


Fig. 4. Rendering di progetto della futura stazione Trento Nord, fonte RFI.



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-Roncafor*t" 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.

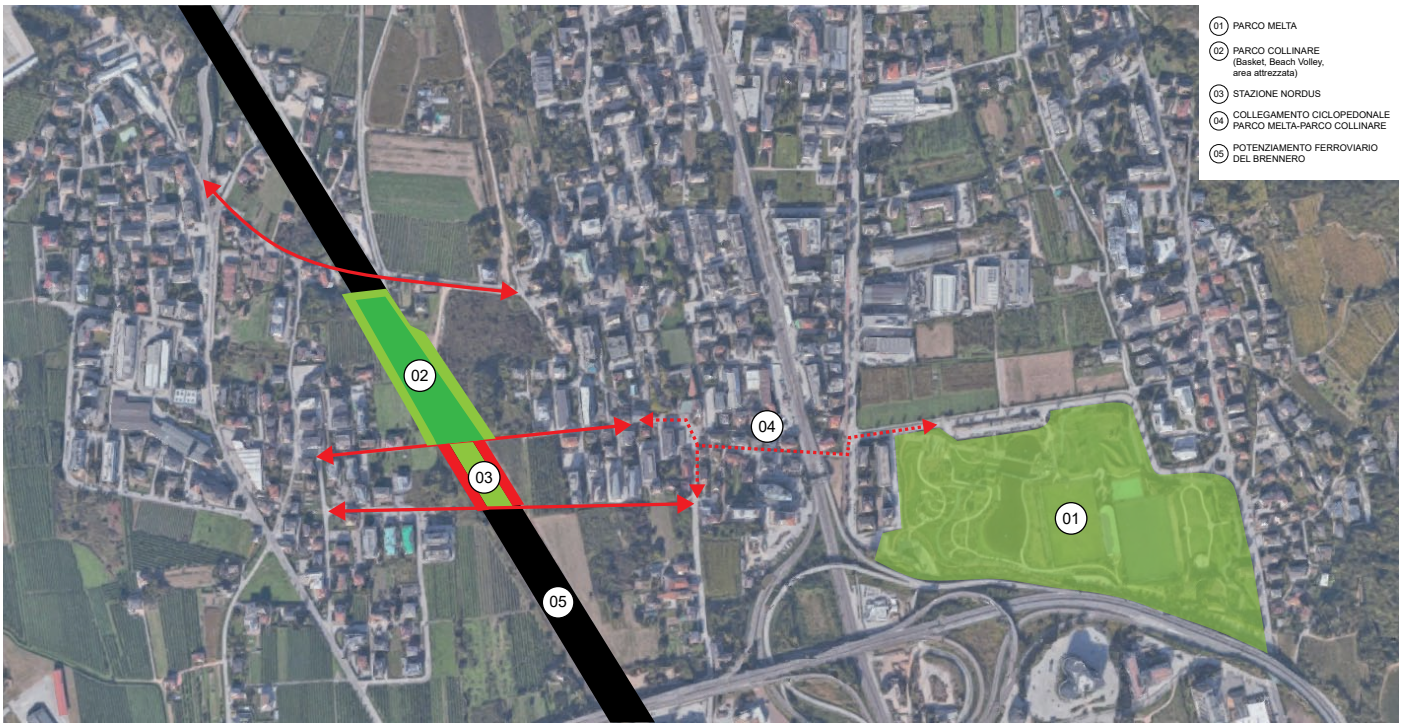
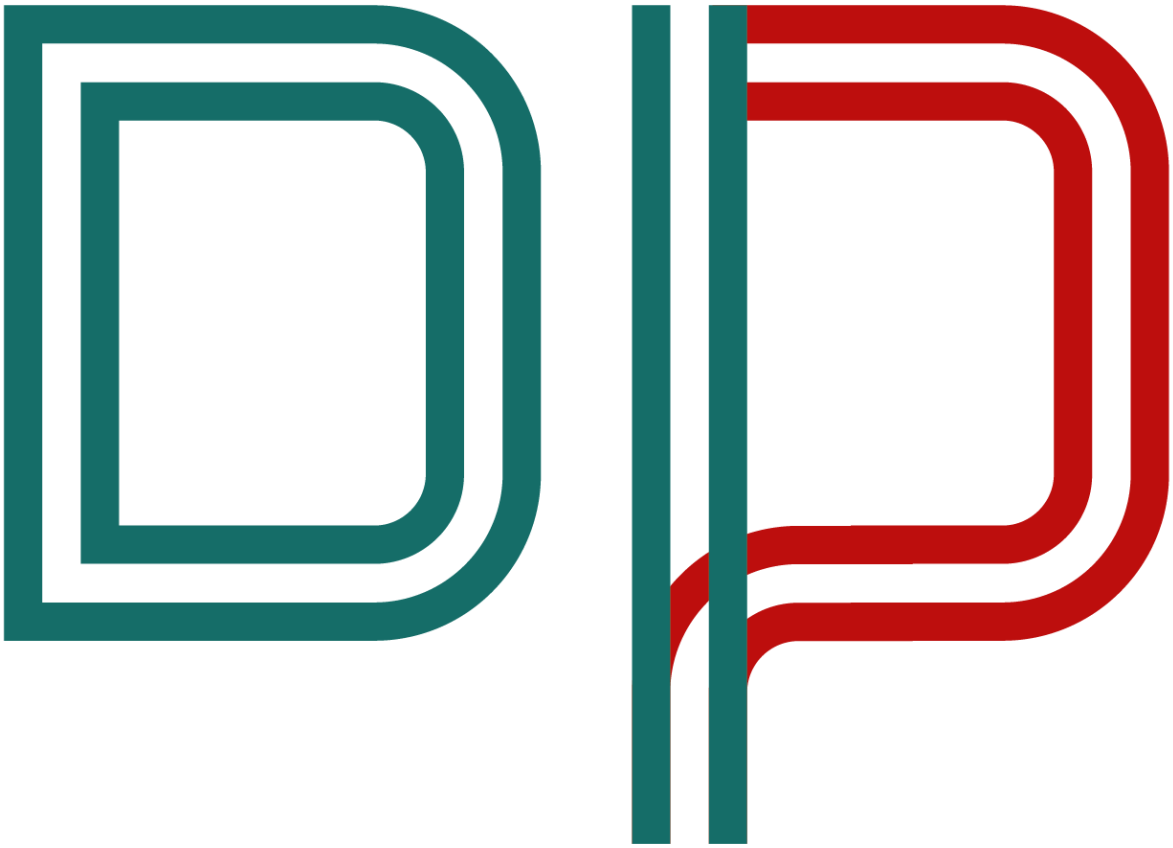


Fig. 6. Schema di un possibile intervento fra gli abitati di Canova e Roncafort.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Giorgio Pedrotti

14 dicembre 2021
Integrato il 19 gennaio 2022

OSSERVAZIONI AL DIBATTITTO 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. | ., 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 diuno 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 "tropo 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

architetti
giorgio+luca
pedrotti

studio. via Pietrastretta 18, 38122 Trento
tel studio. +39-0461-421915 **fax. studio** +39 0461-436414
cellulare. +39-336-522361
e-mail: giorgio@architettipedrotti.it
cod. fiscale. PDRGRG41S19L378S, **P.IVA**. 01050640224
cod. univoco X2PH38J

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

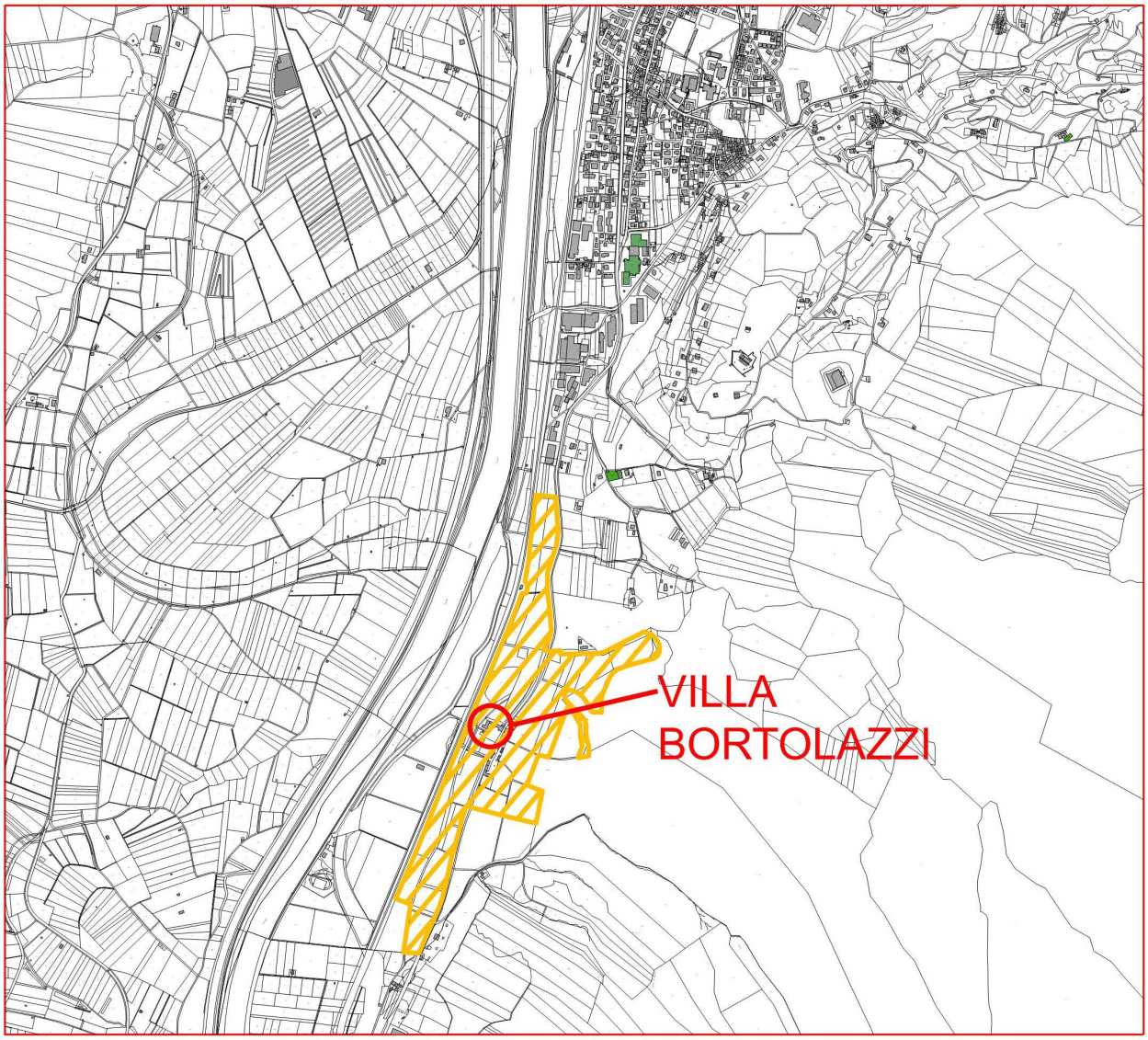
arch. Giorgio Pedrotti

Ordine degli Architetti
Pianificatori Paesaggisti e Conservatori
della Provincia di Trento
Dott. Architetto
GIORGIO PEDROTTI
125 sez.A · ARCHITETTURA

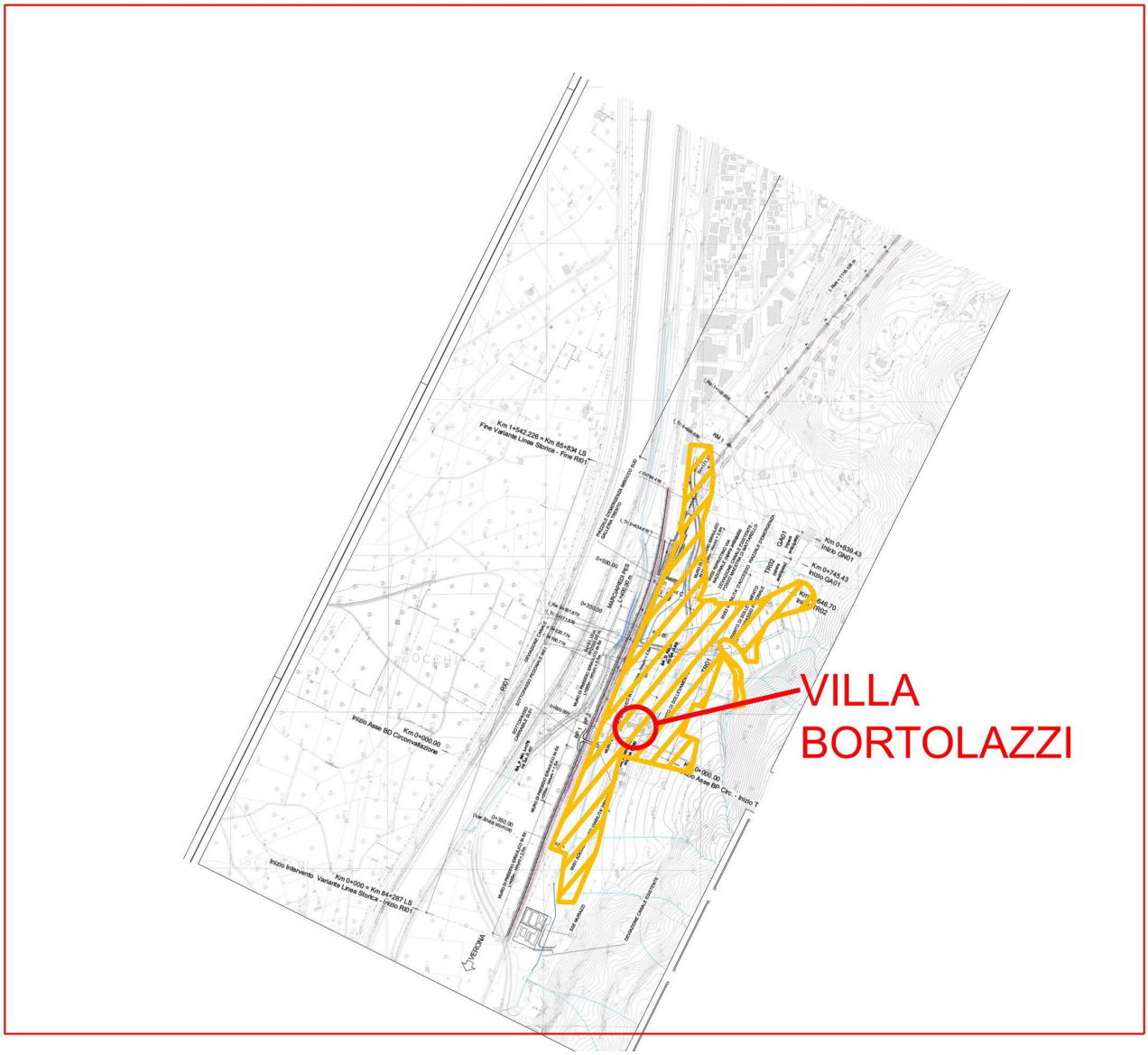
ORTOFOTO



ESTRATTO MAPPA CATASTALE

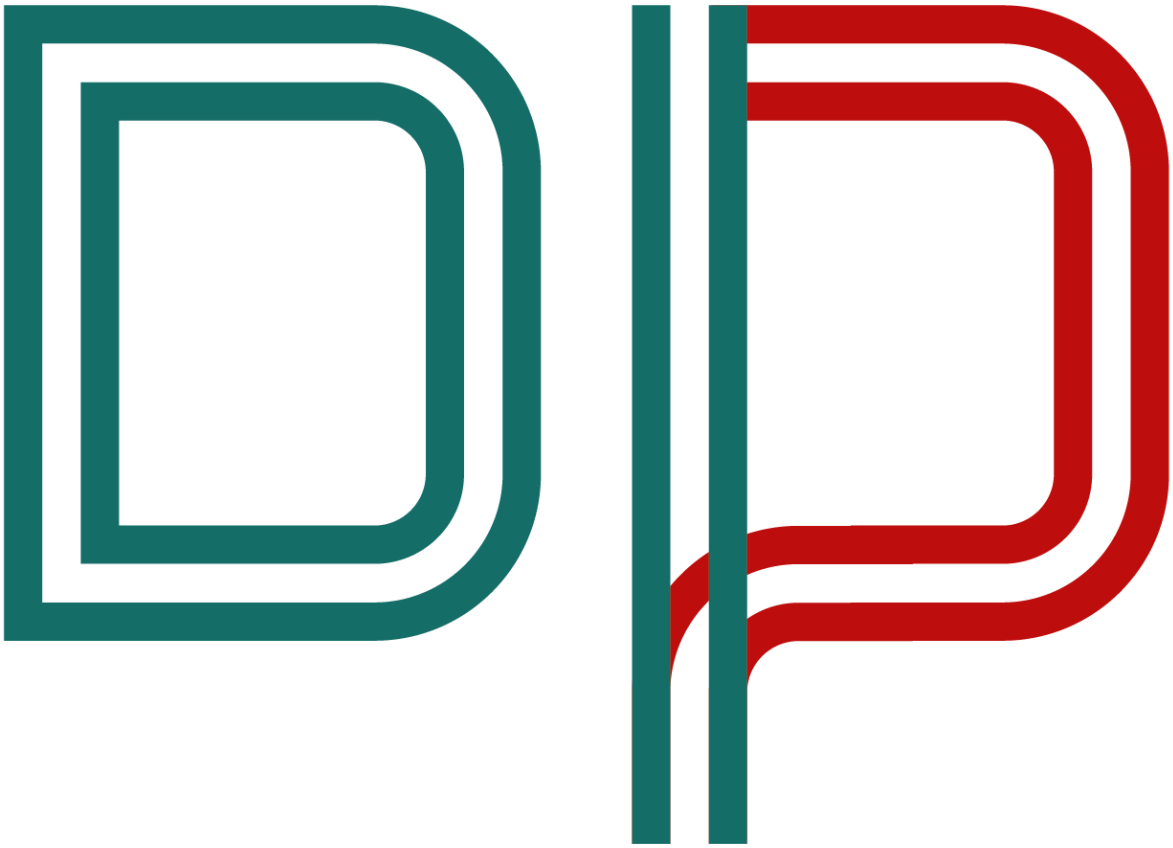


ESTRATTO PROGETTO RFI



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 interramento del passante ferroviario di Trento l'ipotesi progettuale di realizzare un sottopasso solo ciclo-pedonale all'altezza della rotatoria di Campotrentino, già abbozzata dei 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 interramento 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.

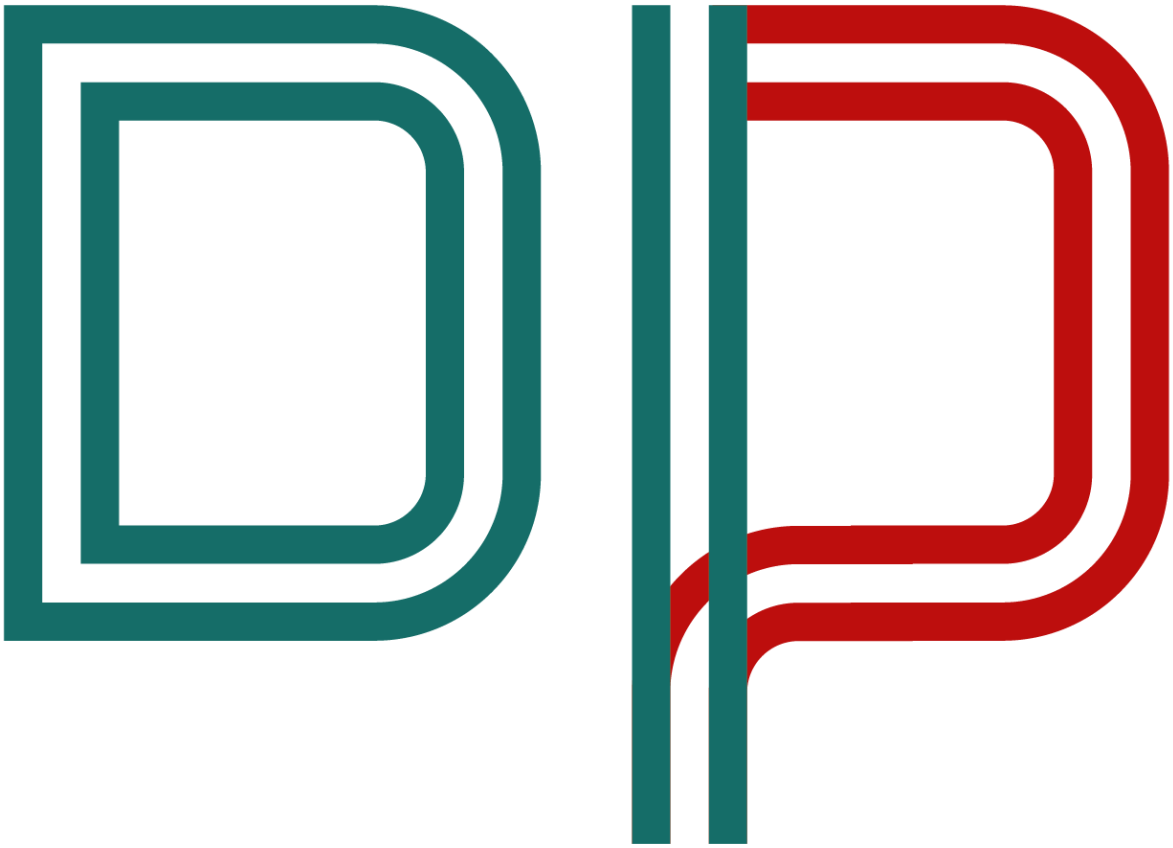
Ing. Claudio Geat, Presidente circoscrizione Centro storico Piedicastello

Dott. Michele Brugnara, consigliere comunale

Trento, 8 gennaio 2022

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

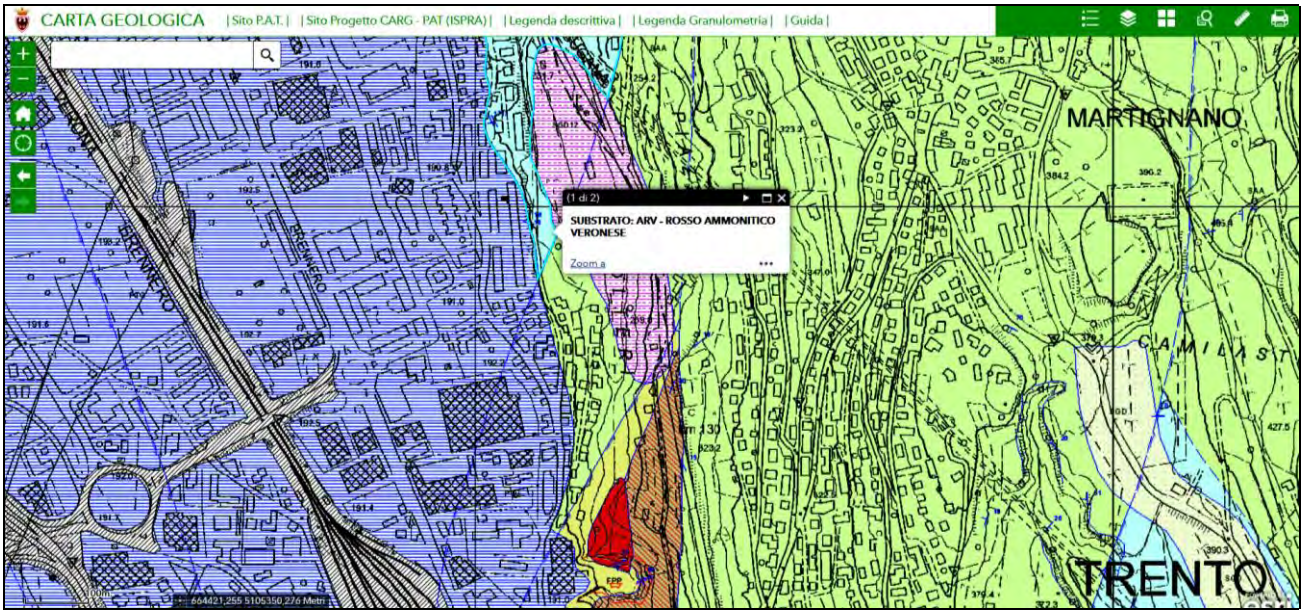
Presentato da

Claudio Geat

Presidente Circoscrizione Centro Storico

13 gennaio 2022

Integrato il 18 e il 19 gennaio 2022





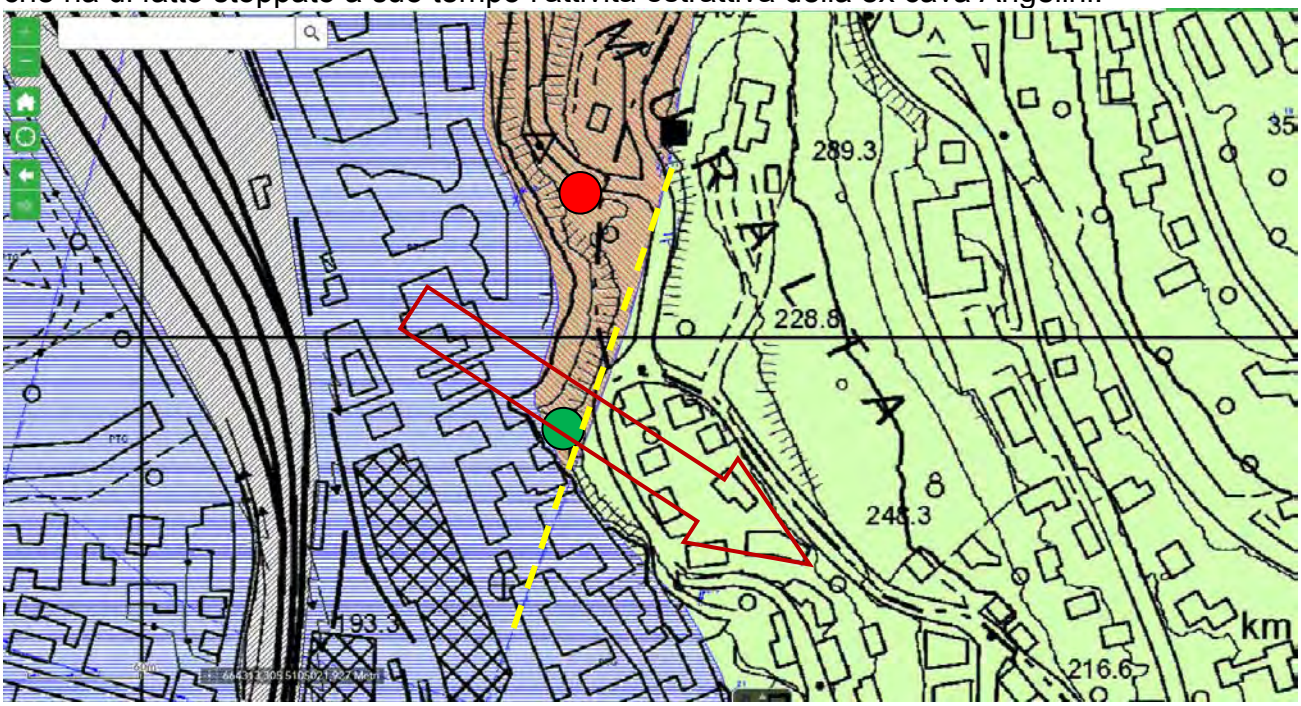
Nel settore al piede del versante compreso tra San Martino ed i Solteri sono presenti per quanto di interesse tre tipi di roccia (Formazioni) direttamente identificabili nella Carta Geologica della P.A.T. sopra riportata in estratto e ben evidenti anche nelle cave (dismesse) presenti nel settore di interesse:

- **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). Compaiono 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.

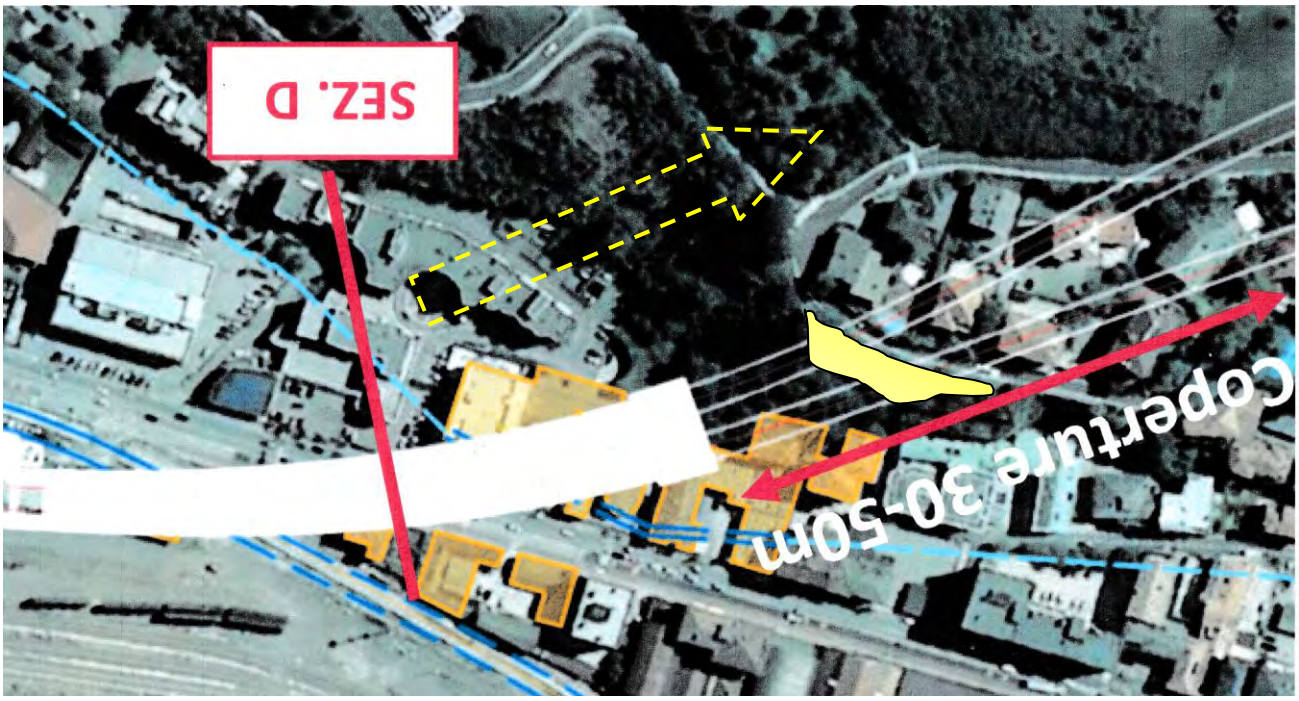
- **Formazione di Chiusole** (in marrone nella cartografia) Nel settore di diretto interesse, a contatto con la sovrastante Scaglia Rossa, sono presenti dei calcari marnosi eocenici utilizzati in passato dalle vicine fornaci per la produzione calce idraulica e calce idrata. Il complesso di tali cave 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.

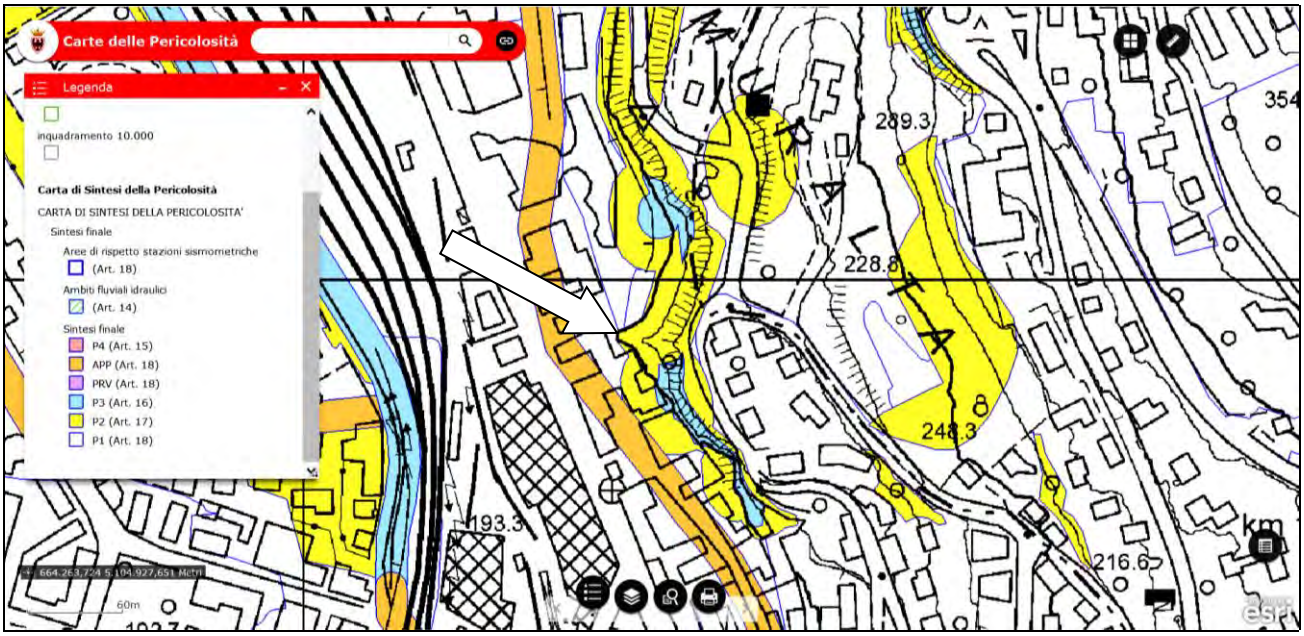
Il contatto tra la Formazione di Chiusole e la Scaglia Rossa nel settore di interesse avviene in corrispondenza di una linea disgiuntiva (faglia con prevalente componente trascorrente, in tratteggio giallo alla pagina precedente). La presenza di tale disturbo ha senz'altro contribuito ad aumentare il grado di disturbo (fratturazione) al contorno di formazioni già di per se "fragili". Se a ciò si assomma 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)

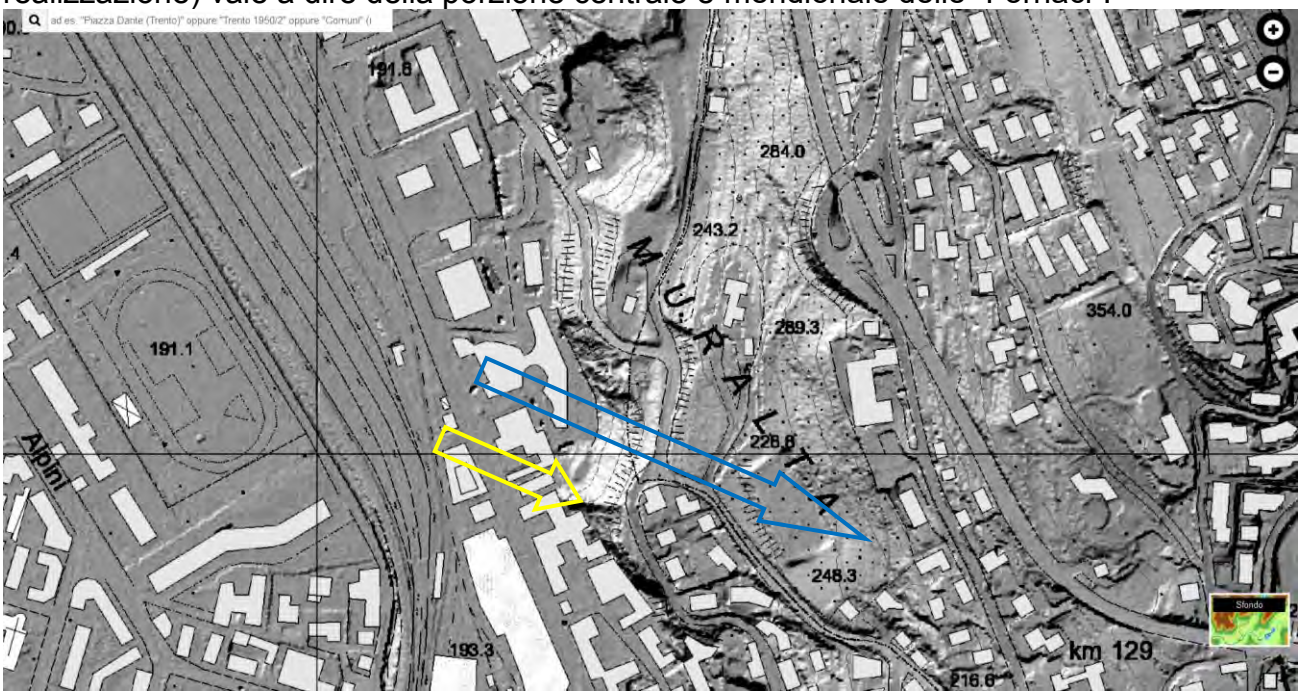
Il portale di accesso delle gallerie così come ora previsto avviene in corrispondenza del margine sud del vecchio fronte di cava, in prossimità della linea di faglia andando quindi ad interessare un ammasso roccioso di per se fragile (Formazioni di Chiusole e della Scaglia Rossa) e sicuramente "disturbato" 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



Dall'estratto della CSP (Carta di Sintesi Pericolosità) del PUP vigente risulta che entrambe le zone in cui si sono verificati i dissesti precedentemente evidenziati sono classificate a pericolosità media (in blu) per crolli, mentre l'area del portale risulta classificata a pericolosità bassa (in giallo) per generiche problematiche litogeomorfologiche (assetto dei luoghi e caratteristiche dei terreni), non risultando quindi pregiudiziale (dal punto di vista normativo) alla realizzazione dell'intervento. Si evidenzia infine come il tracciato della Fossa Malvasia (in arancio nella cartografia) verrà tagliato dalla realizzazione dell'accesso alle gallerie dovendo essere inevitabilmente ed opportunamente deviato.

Una considerazione finale comunque si impone. Lo spostamento dell'imbocco verso nord di poche decine di metri - parallelamente al tracciato previsto - in corrispondenza della testata del vecchio fronte di cava (vedi freccia blu) potrebbe migliorare in modo significativo la situazione precedentemente descritta sia per quanto riguarda gli aspetti geologici e di sicurezza correlati, si e soprattutto perché non andrebbe a creare interferenze con abitazioni a monte, intersecando edifici molto più a monte dove lo spessore della copertura garantirebbe in ogni caso da interferenze seppure indirette dell'opera in progetto. Da ultimo si evidenzia che tale soluzione implicherebbe la demolizione di un solo edificio (per la sola realizzazione) vale a dire della porzione centrale e meridionale delle "Fornaci".



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 deviatoi 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 Circoscrizionale 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 circoscrizionale, 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;

   sottopiastre 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 sottopiastre in gomma con sostituzione delle tradizionali caviglie con apposite molle di rigidezza 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 e 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 Circoscrizionale 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 circoscrizionale 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, Ingegner 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 e 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.
◦ sottopiastre 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 sottopiastre in gomma con sostituzione delle tradizionali caviglie con apposite molle di rigidezza 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 sottofirmato 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 completamene 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

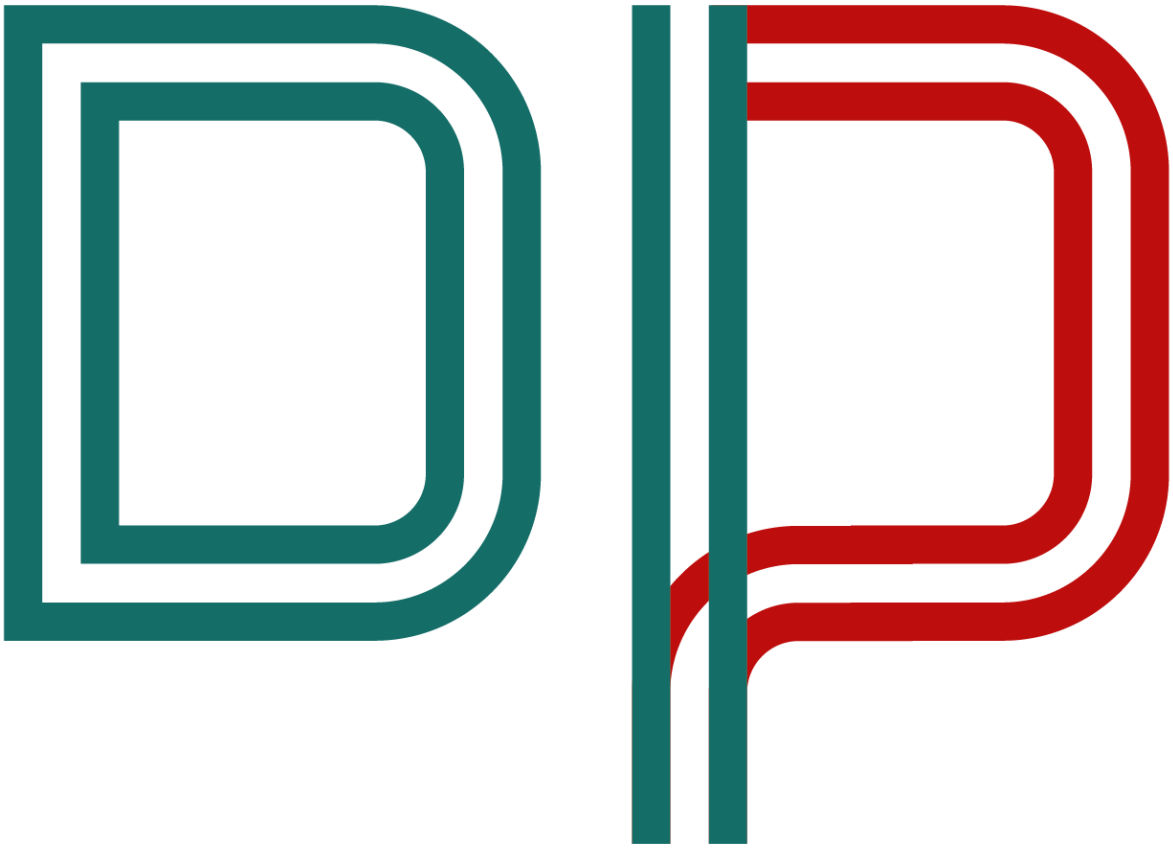
Si prende atto che nella presentazione della tematica "effetti delle vibrazioni" ai residenti interessati nel corso dell'incontro tecnico di lunedì 17 gennaio u.s., i tecnici di R.F.I. ed Italferr hanno assicurato unanimemente che, sia nel corso dei lavori di scavo che successivamente, in esercizio, 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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-economina 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 interramento 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.

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

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 poggi 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 Circoscrizionale 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**

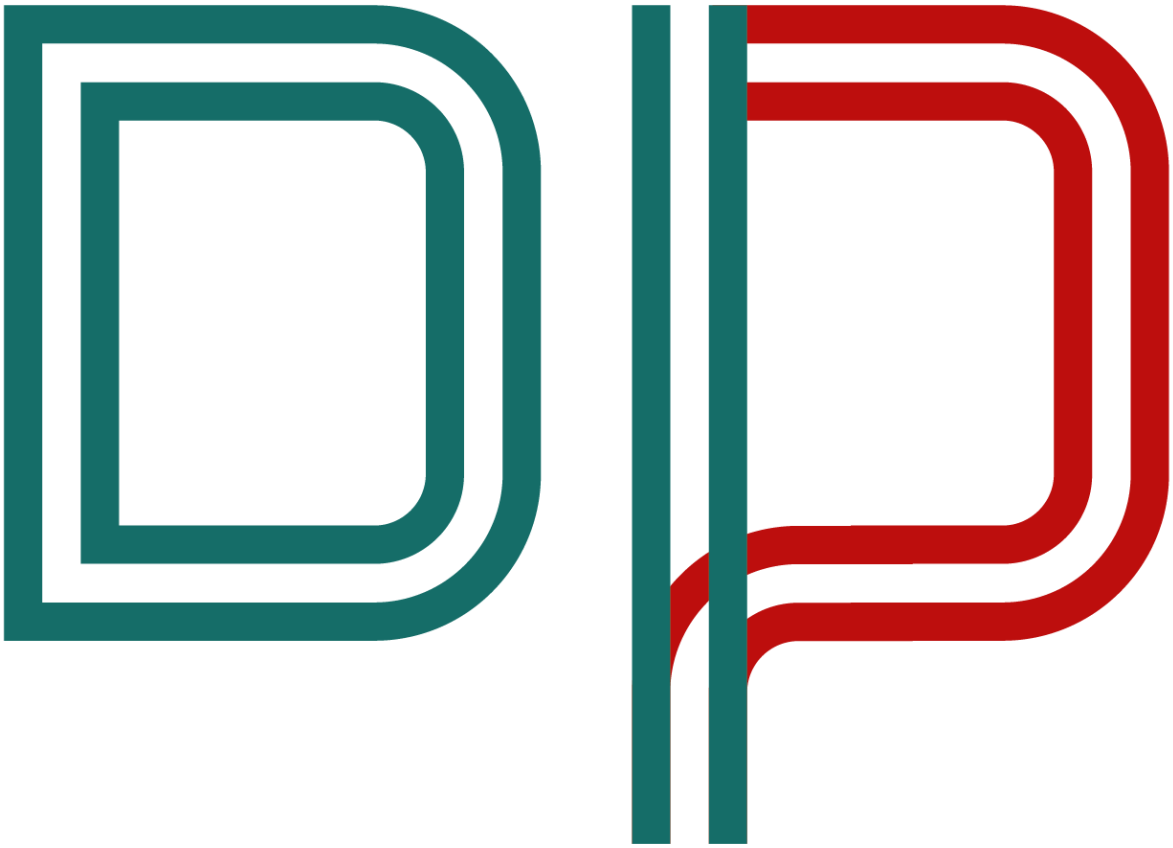
1 – al **prolungamento dell'intervento di raddoppio dei binari (quadruplicamento) almeno fino al nuovo scalo ferroviario di Roncafort,** superando di fatto la problematica degli incroci e delle soste dei convogli in tratti in pendenza. Spostando a nord il rientro sulla attuale linea storica, incroci 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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

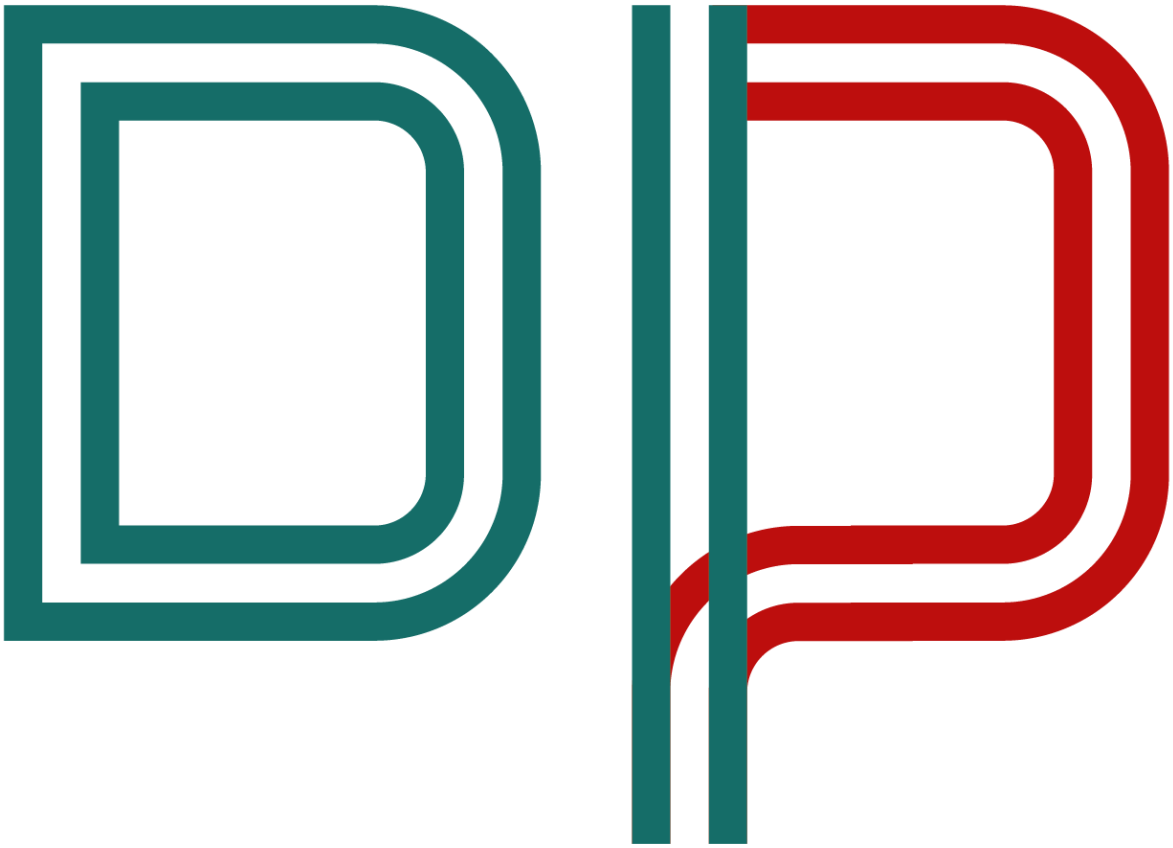
Il rischio di perderle non ci fa stare tranquilli!

Ringrazio per l'attenzione,

dott. Marino Cofler, chimico

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

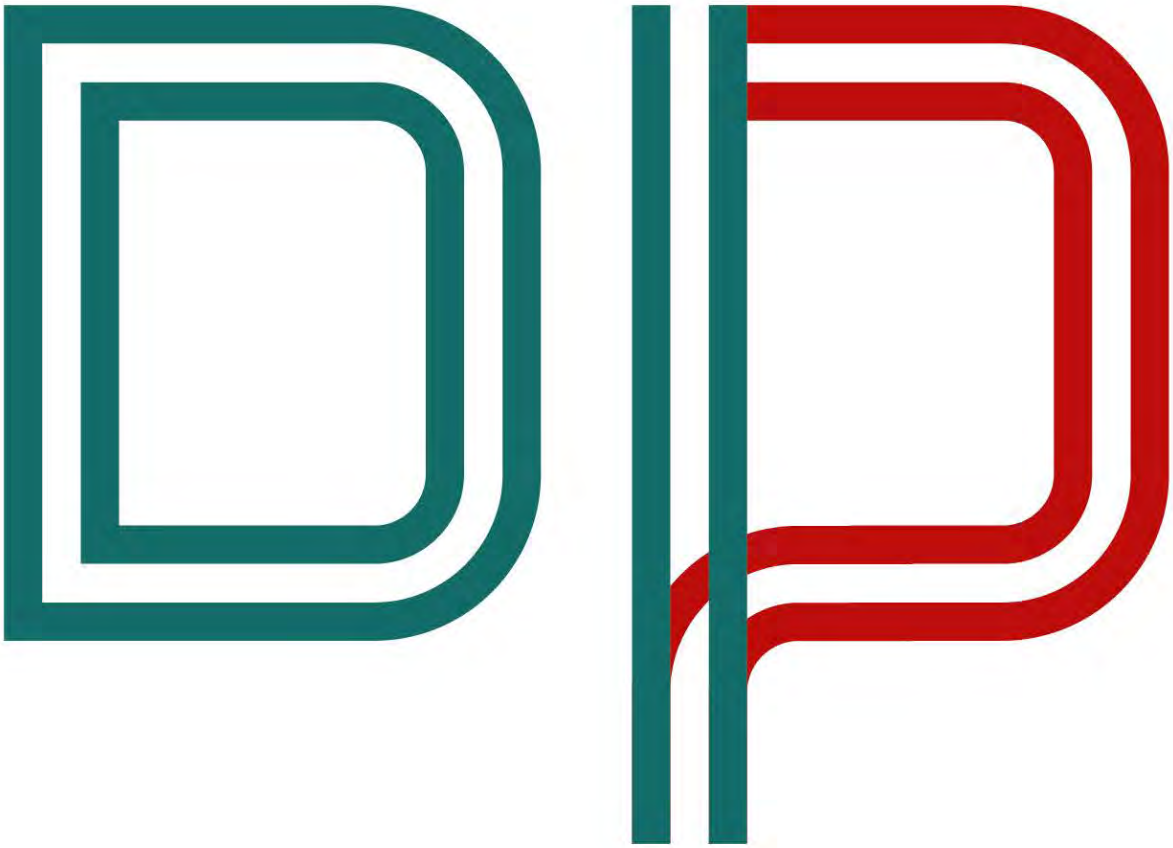
Cofler Goffredo

Agricoltore di Besenello

Cofler Goffredo

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 fideiussioni** 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 Ondertoller Enrico

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 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.

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.

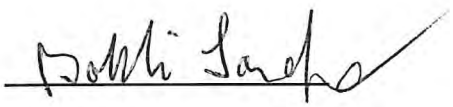
Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola 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 fideiussioni** 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 fideiussioni** 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 fideiussioni** 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 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 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 fideiussioni** 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 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 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 fideiussioni** 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 fideiussioni** 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 fideiussioni** 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 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 fideiussioni** 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 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.

Lina Battisti Battisti Lina

Denis Battisti Battisti Denis

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 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.

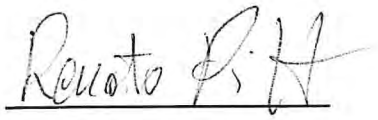
Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola 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 fideiussioni** 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 Maria Teresa Mazzarol

Carlo Pompermaier Pompermaier Carlo

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 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.

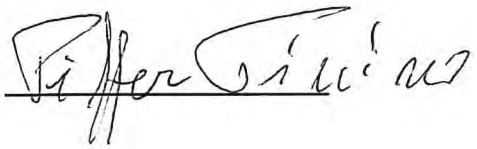
Quanto al depauperamento della risorsa suolo, invito a riflettere sul fatto che il biossido di carbonio viene trasformato in "carbonio organico" grazie alla fotosintesi nel "ciclo del carbonio". Attraverso le piante, infatti, il terreno fertile, agricolo e forestale, assorbe l'anidride carbonica trasformandola 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 fideiussioni** 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.

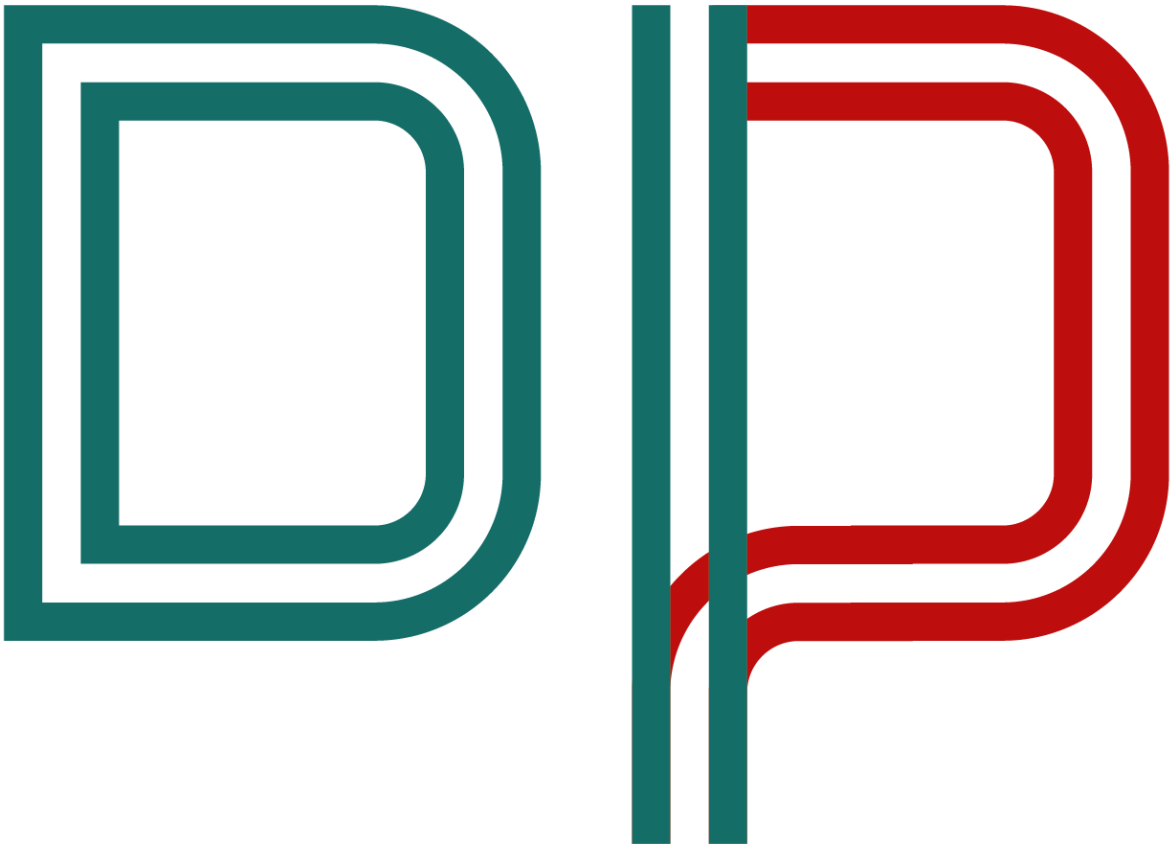
Certi che le mie osservazioni possano essere accolte, porgo cordiali saluti.

Piffer Pierino 

Besenello, 14 gennaio 2022

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 immagino 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 appaiano 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 rassicurazioni 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 spereri 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 inziali 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 sper 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".

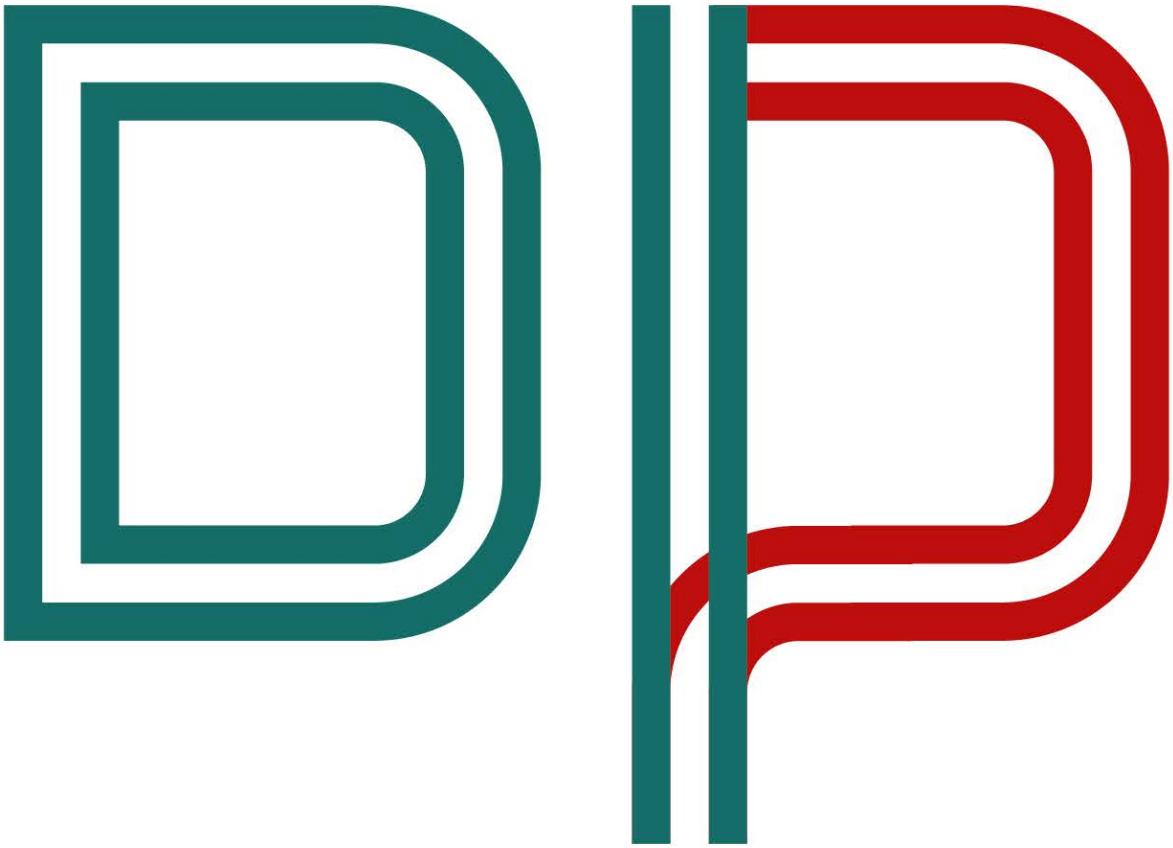
I soldi del PNRR secondo me, ma da come sento non sono l'unico a pensarla così, si potevano spendere in modi migliori per problemi più contingenti: una linea del tram, la bonifica della Sloi, l'inceneritore….

Grazie.

Alessandro Zanasi - Cognola

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 Sovraintendenza 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 richiesti 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) r**iporta ogni 10 righe la seguente dizione: "Errore. L'origine di riferimento non è stata trovata", inficiando in questo modo l'insieme dei conteniti 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 affrontare 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 Nassiryia. 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 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 Valdastico (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 Roncafort 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 Valeggio 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' interramento 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 CO_2 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 risultarne 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. I**n 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 ne per la città ne 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 finanzierà 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 variate 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 canne 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 vestì, 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 é 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 ento 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

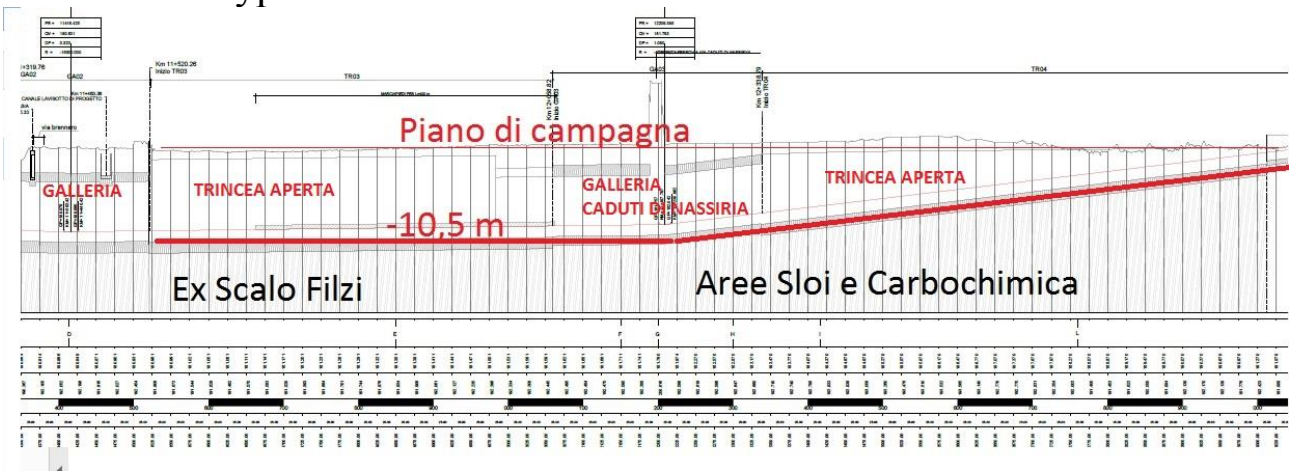
La relazione inizia confermando quelle carenze e quel pressapochismo di cui abbiamo già parlato: la lunghezza dell'opera è in questo caso di "14 km", mentre la linea ferroviaria del Brennero sarebbe "satura".
La relazione invece serve a chiarire il coinvolgimento di Provincia e Comune di Trento nella 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 Pubblìci."
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 interramento 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 ne 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.

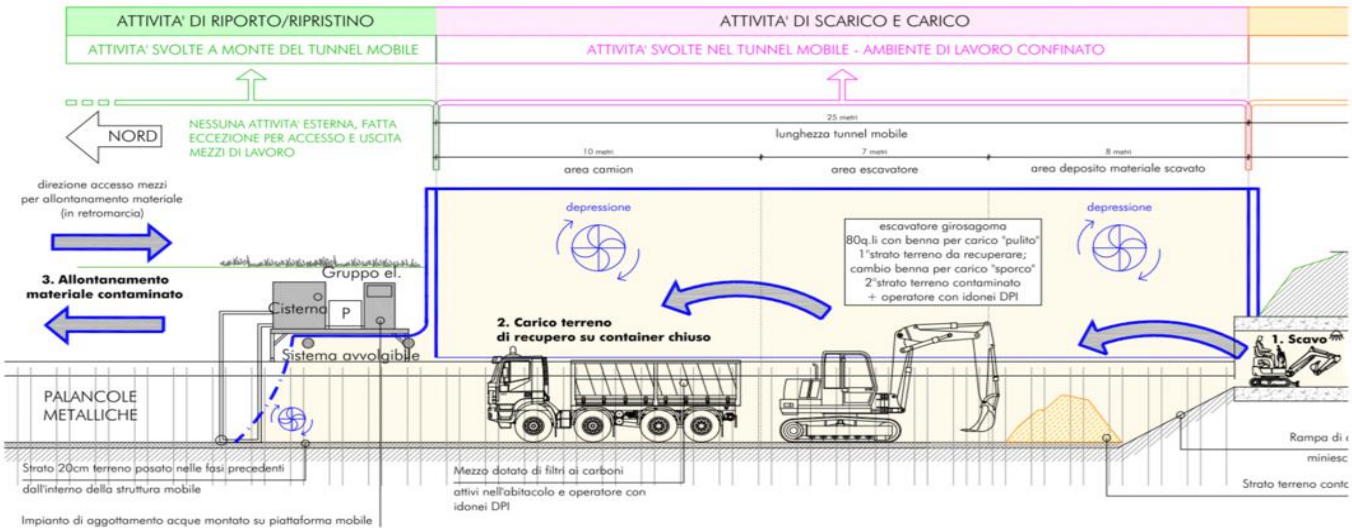
In particolare, la bonifica consisterà nell'asporto di strati di materiale inquinato - per circa 60-80 centimetri di profondità - depositatosi sul fondo delle rogge. Il materiale scavato sarà trasportato e consegnato ad impianti specializzati nel trattamento di rifiuti e materiali tossici.
Completata 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

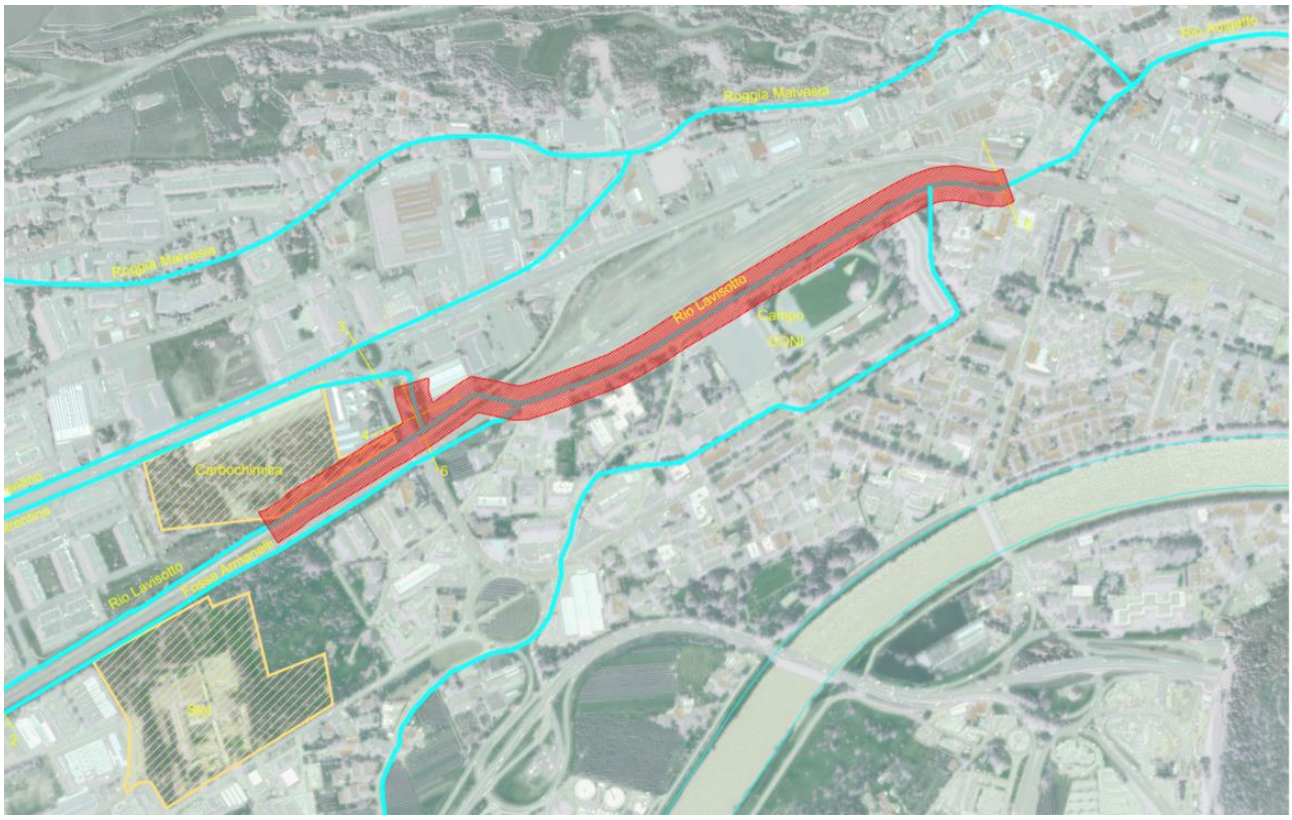
e ultimo tratto della Primaria di Campotrentino) verso valle (Lavisotto), seguendo il deflusso dell'acqua, affinché la movimentazione del materiale non pregiudichi le sezioni già interessate dalla pulizia.
Al fine di rendere più agevole e efficace l'intervento di bonifica saranno deviati (e in parte 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.

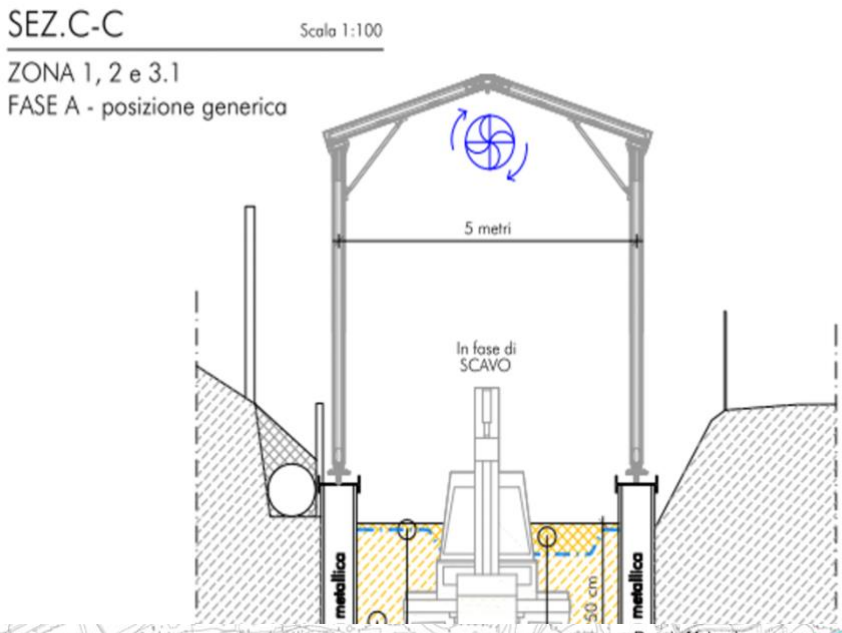
Principali dati tecnico-amministrativi

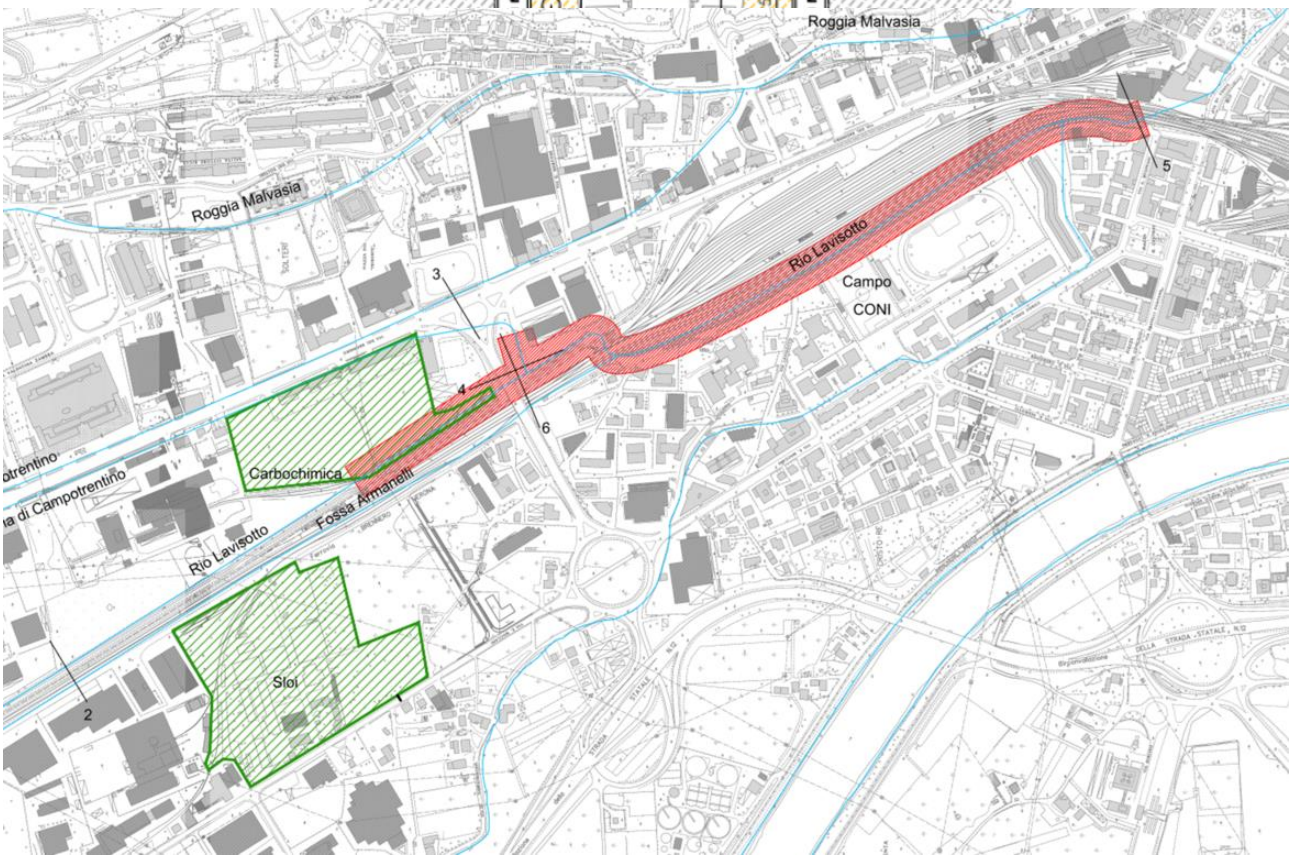
Impresa aggiudicataria: A.T.I. Società Unirecuperi srl, Ecoopera Soc. Coop e Consorzio Lavoro Ambiente Soc. Coop
Servizio di riferimento: Servizio opere ambientali - PAT
Direzione lavori: Ing. Willy Merz (direttore dei lavori), geom. Andrea Oss (assistente di cantiere), p.ind. Michele Tait (assistente 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”









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 immobiliaristi 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 sarà 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)!
I**l 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 dl materiale che transiterà sul 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 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 dei 2022** attraverso l'approvigionamento 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 nel 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 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.

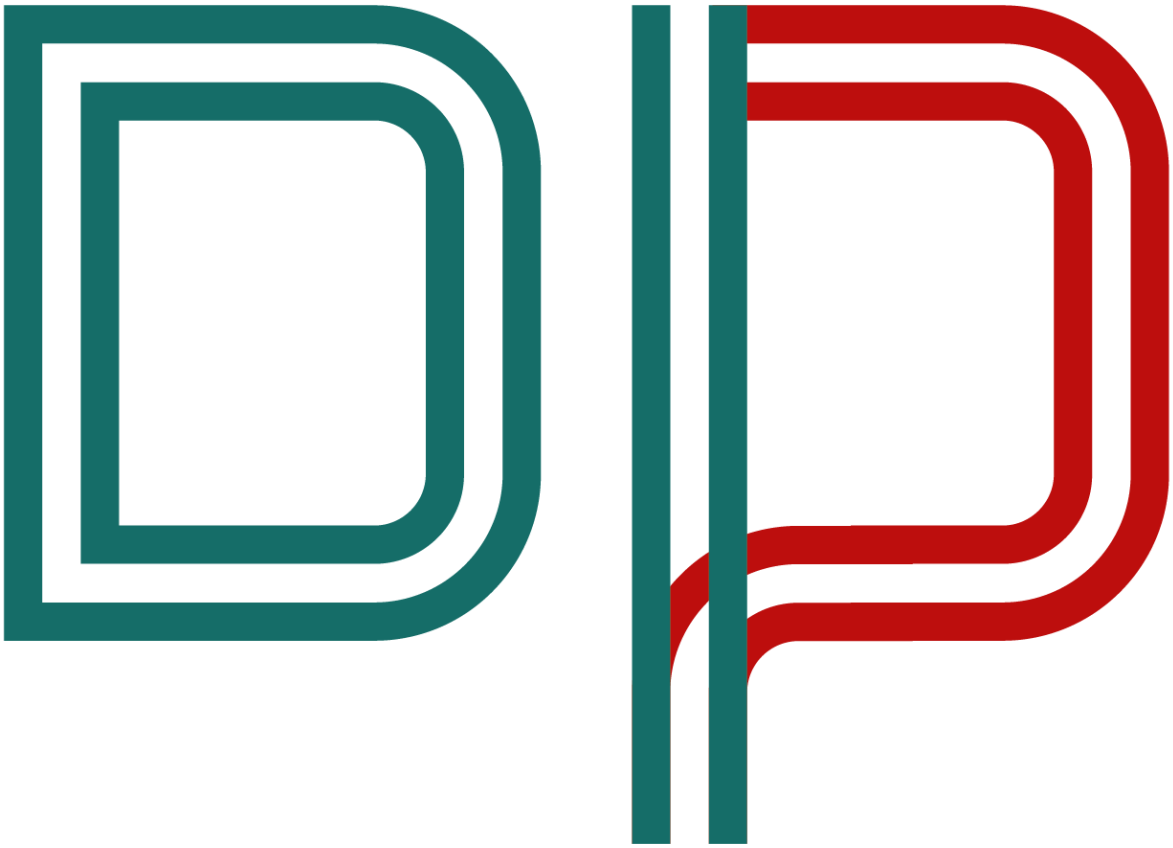
L'impossibilità di chiudere via del Brennero, se con per un limitatissimo lasso di tempo (peraltro non quantificato in relazione) pena l'ingorgo pressoché totale della viabilità cittadina, **scarica su quell'area una quantità rilevantissima di problematiche ambientali che avrebbero consigliato quantomeno 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'approvigionamento 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 cosi' cocciutamente si cerca di realizzare quest'opera.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

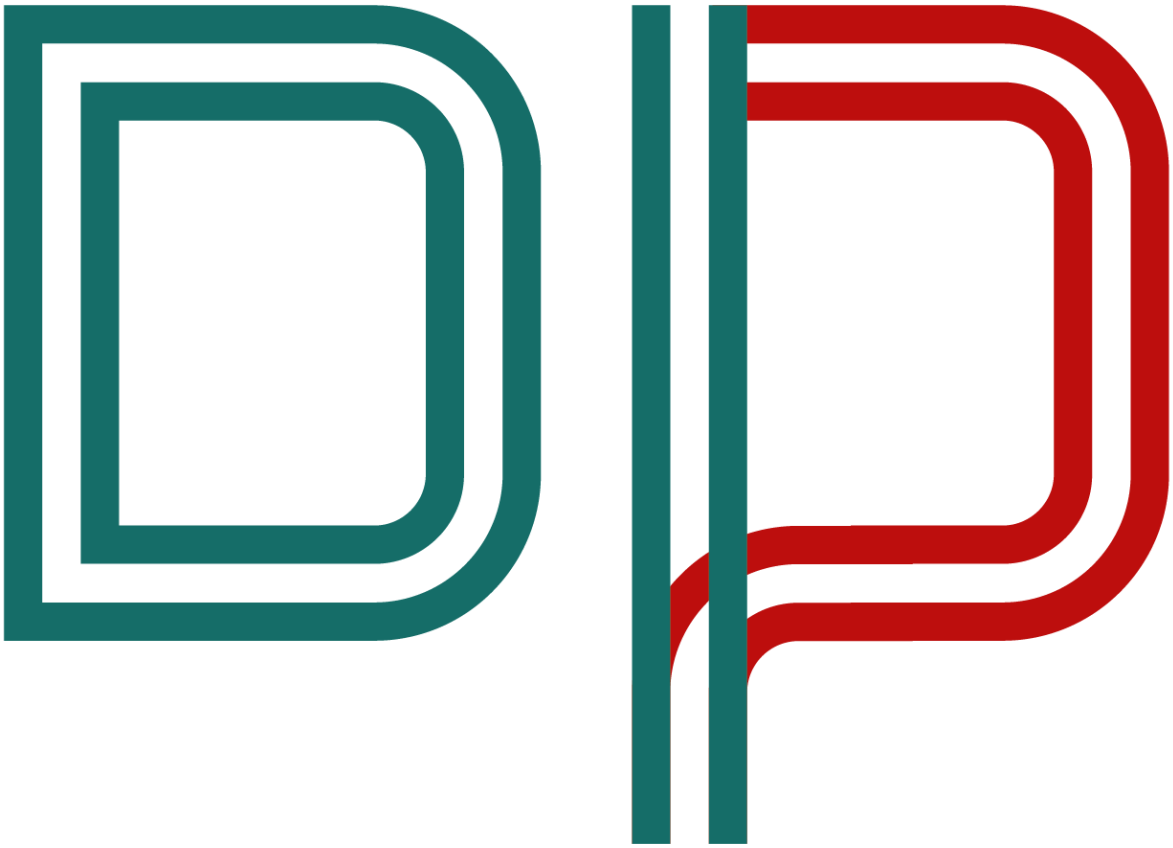
Restando in attesa di cortese riscontro, ringraziano sin d'ora per l'attenzione che si vorrà riservare al loro quesito.

Annamaria Berloffa, 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 amministrati. 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'obbiettivo 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 venga 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 dalla 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.|., 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 famigliari 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 interramento 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 difronte 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 oltreché 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 Valdastico, 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 on line 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, oltreché 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 titolato "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 immobiliaristi 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.

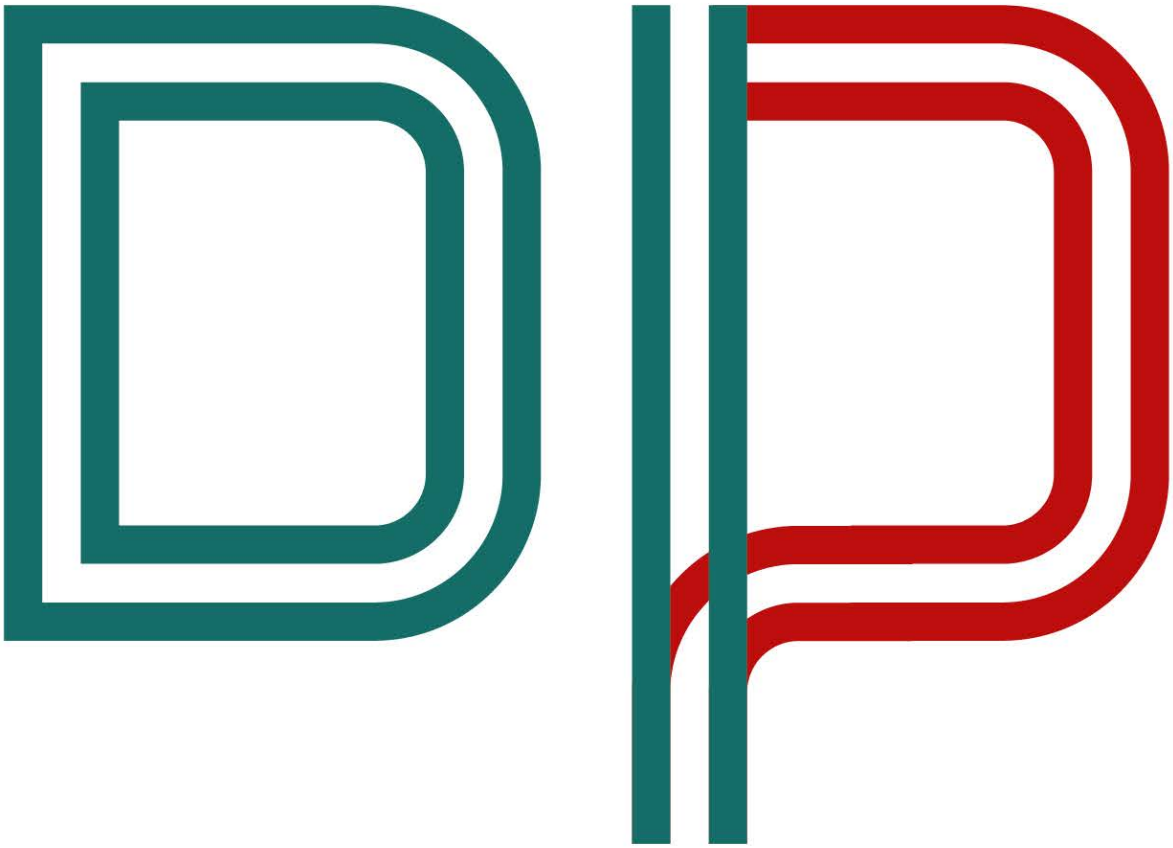
Comitati di cittadini e le Associazioni ambientaliste hanno indetto, lo dicevamo in apertura, per sabato 15 gennaio un incontro sul tema delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica. L'intento è dimostrare come il modo ambientalmente serio per usare i soldi del PNRR era ed è quello di provvedere al disinquinamento 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 inerto." 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 azioni 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 Scanuppia 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 Scanuppia 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 l 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. C**astello 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 Scanuppia. 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 Merci** ? 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 dì € 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 a 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 problematicità.
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 TUTELATE
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.



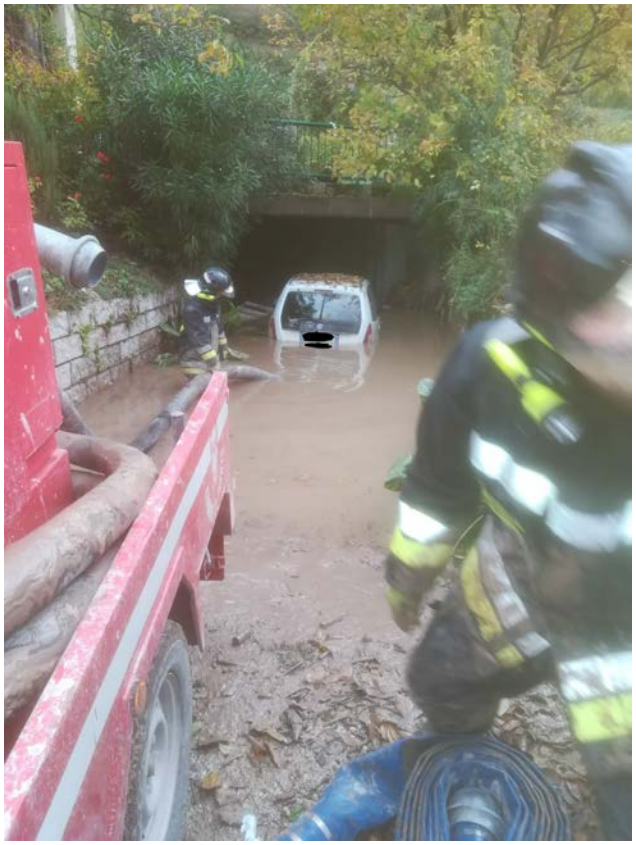
L'URAGANO VAIA AI GREZZI (colata 2018)
Le strade private riempite di materiale detritico



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 Scanuppia



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 BRIDI

Sono proseguiti ieri per l'intera giornata i lavori per il ripristino delle aree di circolazione, gli edifici e le campagne coinvolti nella disastrosa tracimazione a Mattarello del rio Stanghét e del rio Acqua Repetèra avvenuta nella tarda serata di lunedì sera che ha riversato sui versanti del conoide dei Grezzi un'ingente quantità di acqua, sassi e detriti nelle campagne e fra le case dei Grezzi e che con lingue fangose si è esaurita nell'area delle Basse e lungo il ciglio a valle della statale per un fronte di circa duecentocinquanta metri.

Contrariamente a quanto atteso, la ex statale del Brennero bloccata da Mattarello Sud all'Acquaviva in entrambe le direzioni non è stata riaperta per una serie di contrattempi che hanno rallentato i lavori per liberare la sede stradale dal materiale franato: una ruspa pala caricatrice ha avuto un guasto e il mezzo meccanico inviato a sostituirla è stato tamponato in tangenziale nella galleria di Piedicastello. I lavori sono ripresi a metà pomeriggio e si concluderanno probabilmente entro venerdì. Trentino Trasporti ha comunicato che a causa della chiusura della ex strada statale, fino a fine necessità, le fermate di Mattarello all'altezza dell'Antica Stella, di Mattarello ex Vestimenta e Acquaviva principale sono sospese. Ieri i vigili del fuoco volontari di Mattarello, con il supporto di un'aliquota di Romagnano, sono stati occupati anche per interventi di pulizia



nella zona artigianale delle Basse, in particolare nel piazzale e nell'area adiacente il capannone ove è stata recentemente inaugurata la sala Infinity Boulder.

La colata di acqua e fango del rio Stanghét, una volta depositato il materiale sassoso e detriti sulla carreggiata, è scivolata e dilagata sotto la strada ed è entrata nelle bocche di lupo del capannone saturandole tutte. Una finestrella non ha resistito all'altissima pressione provocata dal materiale accumulato che è schizzato violentemente all'interno imbrattando muri e inzuppando parecchi materassi che servono ad ammortizzare gli impatti per quanti si cimentano sulle pareti d'arrampicata. Una brutta ed amara sorpresa per i giovani Valerio Ballardini ed Elena De Cristina che hanno aperto la loro attività solo da qualche settimana. Con l'aiuto di familiari e volontari ieri con grinta e fiducia erano al lavoro per rimettere tutto a posto e riaprire quanto prima la sala.

Si è lavorato anche sull'altro versante del conoide dove la furia del rio Acqua repetèra ha provocato danni ingenti nelle case e nelle proprietà delle famiglie Guidolin, Brugna e Nicolli. Ieri sera non era stato ancora autorizzato il loro rientro nelle proprie abitazioni dalle quali erano state evacuati lunedì sera assieme a tutti gli abitanti dei Grezzi. Ma mentre gli altri residenti sono ritornati ancora nel pomeriggio di martedì, per loro permane il divieto finché non saranno ultimati i lavori di messa in sicurezza del rio tracimato anche il 26 giugno 2017 provocando danni non paragonabili, però, a quelli registratisi con questo evento. Ieri erano all'opera anche le squadre dei Bacini montani intervenute per ripristinare quanto aveva distrutto la furia del rio, alimentatasi lungo una corsa sempre più violenta iniziata più in alto, in prossimità delle sue scaturigini a metà montagna. Come ci dice Alessandro Nicolli c'è la volontà ripartire e con famigliari e c noscenti si è rimboccato le m niche per assicurare l'agibilità delle strade di accesso alle abi tazioni, per ripulire i garage in vasi dal fango e per salvare par te del raccolto di una vasta cul tura di kiwi in mezzo alla quale è si è riversata l'ingente massa di materiale sassoso che i tron chi delle piante hanno in qual che modo frenato.

Montevaccino | Lunedì sera uno smottamento aveva occupato la carreggiata e travolto due vigili del fuoc

Articolo di giornale post VAIA



10 | Primo Piano

TRENTINO MERCOLEDÌ 31 OTTOBRE 2018

TRENTO E VALLE DEI LAGHI

«Trascinato dal fango per quaranta metri»

Mattarello: Livio Guidolin, 72 anni, si è salvato dalla frana scesa dai Grezzi Sessanta gli evacuati, 10 ancora fuori casa. «Un boato continuo e tremen

di Francesca Quattromani

TRENTO

«Tra fango, acqua e pietre solo la testa usciva. Sono stato trascinato giù per quaranta metri». Poco prima delle 20 di lunedì sera, **Livio Guidolin**, 72 anni di Mattarello, è stato travolto dalla frana che si è staccata dai Grezzi, sopra la sua casa. «Mia figlia che mi chiamava, "Papà, papà, papà", poi quando ha visto che ero vivo ha guardato verso casa, urlando a mia moglie "Mamma, porta su i bambini, i bambini". La casa dei Guidolin è stata colpita dalla frana che ha invaso e spaccato il rio Scanuppia: sette persone che hanno passato anche la scorsa notte fuori casa, insieme ad un'altra famiglia, la cui abitazione è stata allagata. Nella notte fra lunedì e martedì 60 le persone evacuate nella zona dei Grezzi, a Mattarello. La maggior parte ha trovato ospitalità presso parenti ed amici, dieci persone hanno trovato ricovero presso la palestra della scuola di Madonna Bianca, messa a disposizione dal comune.

«Tutto è cominciato con un tremendo boato -racconta Livio Guidolin- Un boato continuo, pareva un terremoto». In casa, ai Grezzi di Mattarello, poco prima delle 20 di lunedì, c'erano lui, la moglie Anita, 72 anni, la figlia Manuela ed il marito Alex con i tre figli, due gemelli di quattro anni e mezzo e una bambina di due anni e mezzo. «Io e mia figlia usciamo di casa per vedere che cosa stesse accadendo. Il bacino a valle era stracolmo, sulla statale i vigili del fuoco». Erano già pronti. Stavano per salire quando Livio e la figlia Manuela si apprestavano a rientrare in casa. «La frana è arrivata improvvisamente e mi ha trascinato fino al cancello: giù per quaranta metri, il corpo nel fango, la testa fuori. Sono riuscito, con le mani, ad afferrare il piantone del cancello. Il cancello non era già più, è stato portato [illegible] metri più a valle. [illegible] metri di ferro pesante [illegible] dalla frana, e io con [illegible] fino a quando non sono riuscito a fermarmi. Negli stessi [illegible], mentre mi chiamava, Manuela urlava a sua madre di [illegible] in salvo i bambini "Sabamma sali, porta su i bam[illegible]". Anita, la nonna, prende[illegible] quindi i bimbi e li portava ai [illegible] piani dell'abitazione. Ac[illegible], fango e sassi continuava[illegible] a cadere. Acqua e sassi, ac[illegible] e sassi. Sulla stradina ave[illegible] lasciato il motocoltivatore. [illegible], in qualche modo ha fatto da argine. Il Grillo, di un metro e venti, è completamente sommerso. Ha impedito che i sassi entrassero in casa. Il fango è stato in parte bloccato dalle bocchette di lupo. In parte però è entrato in casa». Il cuore della notte, Livio coperto di fango, è stato un avvicendarsi tra lui, i vigili del fuoco e la figlia Manuela, nel tentare di arginare l'acqua con dei sacchi, con le pale. Così nella notte a Mattarello, dopo le due frane, una a nord in località Grezzi sulla vecchia nazionale, rimasta chiusa per ore, una a sud che ha lambito alcune case. La casa dei Guidolin, assieme ad un'altra, è a rischio, nove persone, la notte appena trascorsa, la hanno passata fuori casa. Mattarello è stato il sobborgo più colpito, in un capoluogo pronto all'emergenza ma che non ha dovuto affrontare alcuna esondazione o subire gli effetti della violenta tromba d'aria che ha flagellato ieri parte del Trentino. Il sindaco di Trento, **Alessandro Andreatta**, nel ringraziare la macchina della protezione civile, fà il punto. «Su Trento le cose sono andate complessivamente bene, a partire dal corso della notte, quando si è presentato il momento più difficile. Erano le tre di notte quando l'acqua è salita a 5 metri e 54, il culmine raggiunto a Trento dall' Adige. L'acqua è scesa lentamente, dopo l'apertura delle prese. Nella zona nord, alla Vela, oppure a campo Trentino, zone considerate sensibili, non ci sono stati particolari problemi. Lo stesso nella zona sud, a partire dal Muse.

«Ora al lavoro per mettere tutto in sicurezza»

TRENTO. Daniele Postal, comandate dei vigili del fuoco di Mattarello racconta l'emergenza in località ai Grezzi. «Le prime avvisaglie sulla strada, per liberare il primo fronte della frana. Si capiva che la situazione era critica, mentre stavamo operando si è liberato anche il secondo fronte della frana e da lì è scattata l'evacuazione. Mentre stavamo operando sul primo fronte è sceso il secondo. Ora con i Bacini montani e il Comune si lavora al ripristino e alla sistemazione del torrente, per metterlo in sicurezza e poter rendere agibili le abitazioni».

Articolo di giornale post VAIA



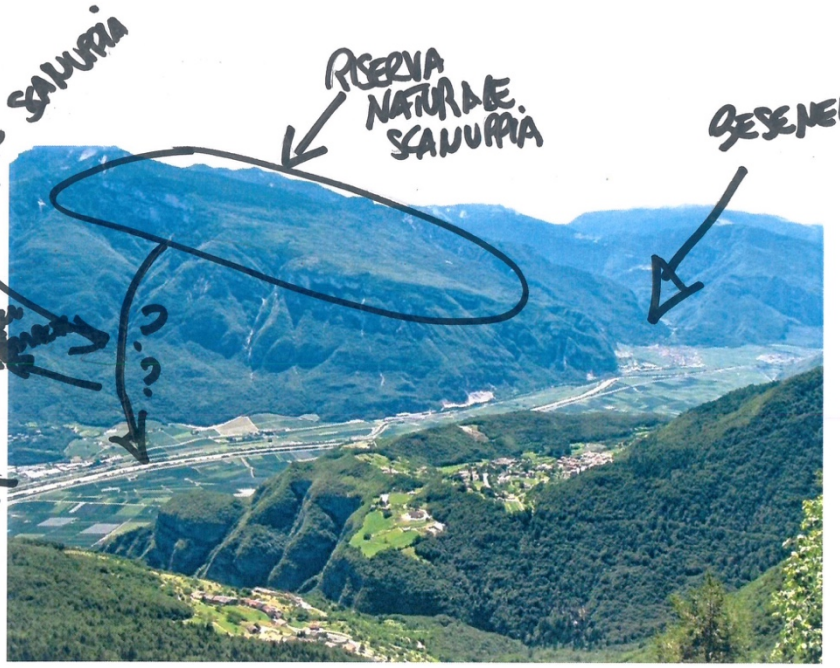
Mattarello | Resta interrotta l'ex statale del Brennero

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 Stanghét e del rio Acqua repetèra tracimati 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 repetèra 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, Nicolli 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 Stenghét. 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 Acquaviva dal Monte Bondone



Vista della valle dell'Adige nel tratto in frazione Acquaviva

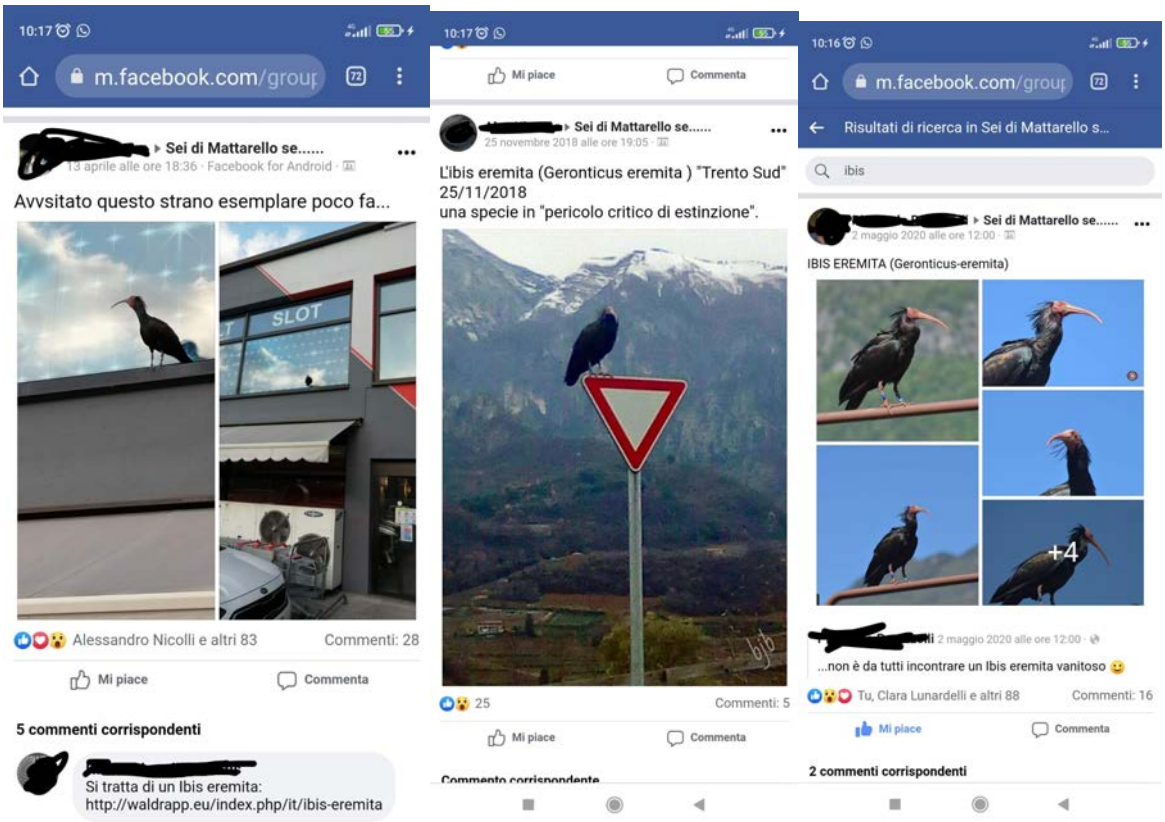
NO E' ROVERETO
ca. 20 Km PIU A SUD

Immagini non corrette



Il rio Scanuppia è segnato come strada

Beni architettonici e Naturalistici



Ibis eremita a Mattarello

CREDIBILITA’



14/01/22, 10:35 Piazza Centa, cantiere ancora fermo: ecco perché non si lavora e il parco è transennato - Trento | l'Adige.it

l'A
(https://www.ladige.it)

Sei in: Territori (/territori) › Trento (/territori/trento) › Piazza Centa, cantiere ancora fermo... ›

Città / Il caso

Piazza Centa, cantiere ancora fermo: ecco perché non si lavora e il parco è transennato

Non è colpa dei reperti archeologici della antica piscina austroungarica: si è scoperto che i terreni sono impregnati di idrocarburi, furono usati come discarica e ora asportarli costa tantissimo (sono «rifiuti speciali»)

di Gigi Zoppello

«Trento (/Topics/Tag/Trento) «Piazza Centa (/Topics/Tag/Piazza%20Centa) «Scavi (/Topics/Tag/Scavi) «Cantiere (/Topics/Tag/Cantiere)
«Parcheggio Pertinenziale (/Topics/Tag/Parcheggi%20pertinenziale) «Inquinamento (/Topics/Tag/Inquinamento)

13 ottobre 2021

TRENTO. A quest'ora, secondo la tabella di cantiere, in piazza Centa avrebbero dovuto già parcheggiare le auto sotto terra, e i bambini avrebbero potuto tornare a giocare. Invece...

Invece il cantiere dell'enorme scavo è ancora transennato e la ditta (la Tony Costruzioni) è ferma da mesi e mesi. Come mai?

PUBBLICITÀ

https://www.ladige.it/territori/trento/2021/10/13/piazza-centa-cantiere-ancora-fermo-ecco-perche-non-si-lavora-e-il-parco-e-transennato-1.3023674 1/14

Articolo di Giornale
Costruzione Parcheggio Piazza Centa

GRANDI OPERE

Vertenza chiusa con il parere del Collegio tecnico consultivo
La richiesta elevata (accolta per il 13,7%) motivata anche con la pandemia e l'operato della direzione lavori

Depuratore «Trento 3» Più costi per 3,3 milioni

Ma la capogruppo Carron ne chiedeva 24



È finita con un notevole ridimensionamento la richiesta in danaro delle ditte che stanno realizzando il mega depuratore "Trento 3", tra Acquaviva e Besenello. Chiedevano un'"integrazione" di **24 milioni** di euro, ma dovranno accontentarsi di molto meno: **3,3** milioni. Quello del nuovo depuratore a servizio di Trento Sud, con contestuale rettifica della statale 12 dell'Abetone e del Brennero, è uno dei più grossi cantieri aperti in Trentino, anche per la mole di risorse finanziarie in gioco. La Provincia, committente, approvò il progetto definitivo, poi messo a gara, nel 2013 con la previsione di due lotti di lavori, per un importo complessivo di **150** milioni di euro. Per il primo lotto, la spesa prevista era di **105** milioni (**89,20** milioni per i lavori principali e **15,80** come somme a disposizione dell'amministrazione). Il cantiere è stato quindi consegnato, nel novembre 2016, all'ati (associazione temporanea di imprese) costituita da Cmc di Ravenna, come capogruppo, e dalle mandanti Carron cav. Angelo spa di San Zenone degli Ezzelini, Inco srl di Pergine Valsugana, Torricelli srl di Forlì, Ladurner srl e Technik Bau srl di Bolzano. Il contratto prevedeva, oltre che la realizzazione dei lavori, anche la predisposizione del progetto esecutivo, redatto e poi approvato nel 2018. L'anno successivo ci fu un riassetto dell'ati: Carron subentrò, come capogruppo, alla Coop Muratori & Cementisti (Cmc) in difficoltà e ammessa ad un procedura di concordato. Questo elemento, le difficoltà economico-finanziarie della capogruppo, unitamente ad un secondo, la pandemia scoppiata ad inizio 2020 con il primo *lockdown* generalizzato, ha provocato ritardi e fatto slittare i tempi di realizzazione. Tant'è che, a cantiere in corso, l'impresa Carron ha iscritto riserve nel registro di contabilità per **24.075.569,79** euro, sostenendo che la dilazione dei termini contrattuali ed economici sono stati indotti «sia dall'emergenza pandemica, sia dall'operato della direzione lavori in termini di rigidi e restrittive interpretazioni, con sconfinamenti extra-contrattuali, in merito ai requisiti prestazioni richiesti alle macchine fornite ed installate ed ai materiali impiegati». Ci sono stati inoltre degli «imprevisti correlati al livello anomali della falda incontrata durante l'esecuzione dei lavori». La Provincia ha però considerato eccessive le riserve, di «entità straordinariamente rilevante rispetto all'importo contrattuale maturato». È stato quindi nominato un Collegio consultivo tecnico (Cct), una sorta di collegio arbitrale con tecnici di entrambe le parti, per evitare un contenzioso davanti al giudice. Risultato: il Collegio, viene spiegato in una determinazione del dirigente del dipartimento infrastrutture della Provincia, Luciano Martorano, «ha sentenziato la fondatezza di parte delle doglianze manifestate dall'impresa per **3.298.718,28** euro»: il **13,70%** di quanto richiesto. Il Collegio ha però riconosciuto all'ati guidata da Carron **700** giorni di prolungamento del tempo contrattuale, e ciò evita l'applicazione di penali per il ritardo nella ultimazione dei lavori.

Do. S.



Il progetto del nuovo depuratore "Trento 3" in zona Acquaviva Sopra, i lavori di traslazione e rettifica della statale del Brennero

Progetto | La petizione

Stop circonvallazione, 350 firme raccolte ieri per valutare alternative



L'obiettivo è di raggiungere le mille sottoscrizioni on line per "mettere in pausa" il progetto di Rfi di circonvallazione ferroviaria (**l'imbocco nord nella foto**), pensando all'alternativa in Destra Adige. Ma solo nella giornata di ieri e, soprattutto, "in presenza" ne sono state raccolte circa 350 nelle postazioni informative a Mattarello, Gardolo e Solteri. «Queste si aggiungono a quelle raccolte da quando è partita la petizione - spiega Martina Margoni della Rete dei Cittadini - Il risultato, raggiunto in sole tre ore al mattino ed un paio nel pomeriggio, dovrebbe far riflettere chi, a parole, ostenta sicurezza nel propinare un progetto dalle molteplici criticità e oggettivamente "brutto" per la città di Trento. Da questo risultato i nostri politici dovrebbero riconoscere, con più umiltà ed empatia, quante persone realmente e potenzialmente non condividono il progetto presentato da Rfi e chiedono al Comune ed alla Provincia una pausa di riflessione per valutare un'alternativa meno impattante e pericolosa per la città di Trento»

Articolo giornale
Costruzione Depuratore Trento 3

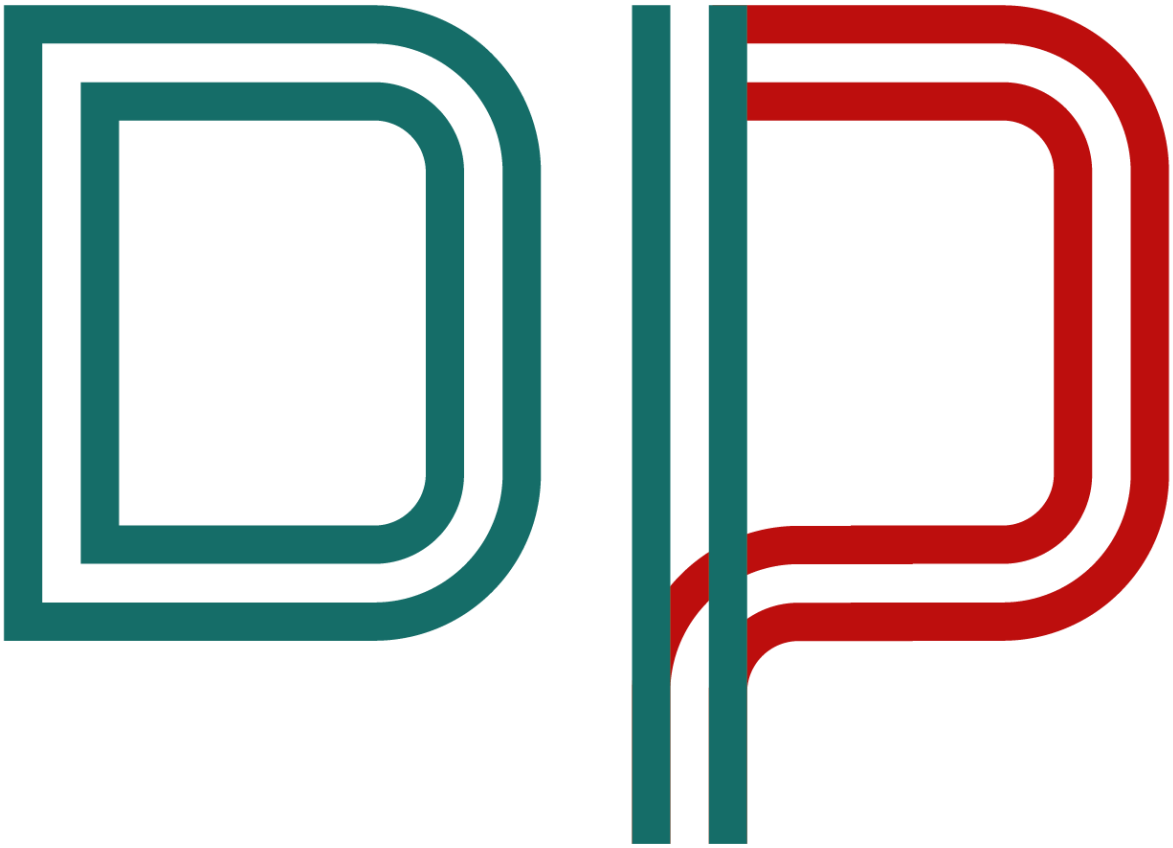


Località Acquaviva – foto inserimento post operam

Il rendering non è credibile: 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. Sul piazzale di emergenza è prevista la costruzione di due fabbricati assenti sul rendering. Non ci sono i muri di protezione lungo i marciapiedi di sicurezza. La dimensione reale da progetto della della piazzola è poco meno di 3 campi da tennis. In questo rendering non compare nulla.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 obbiettivo 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 alla 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 avvalla 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 pubbliche 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, interramento 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 interramento 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 svilite 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 abbatte 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 interramento 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 CO_2 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 CO_2 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 rivoltele 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 crono-programma 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 Manci. 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 a 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 opportunista 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.
Fin che 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 oltreché 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 CO_2 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 interramento) 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 aèprile 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 attaverso 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 delle linea esistente ne 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 si 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 Recovey 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, titolato “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 Rewiew” 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 Tecnico 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 allo 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 sopraddetto 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 titolato "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 destinata, in caso di interramento, 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'interramento, mentre quello che attualmente collega ai binari andrebbe, in caso si interramento, 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 interramento 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

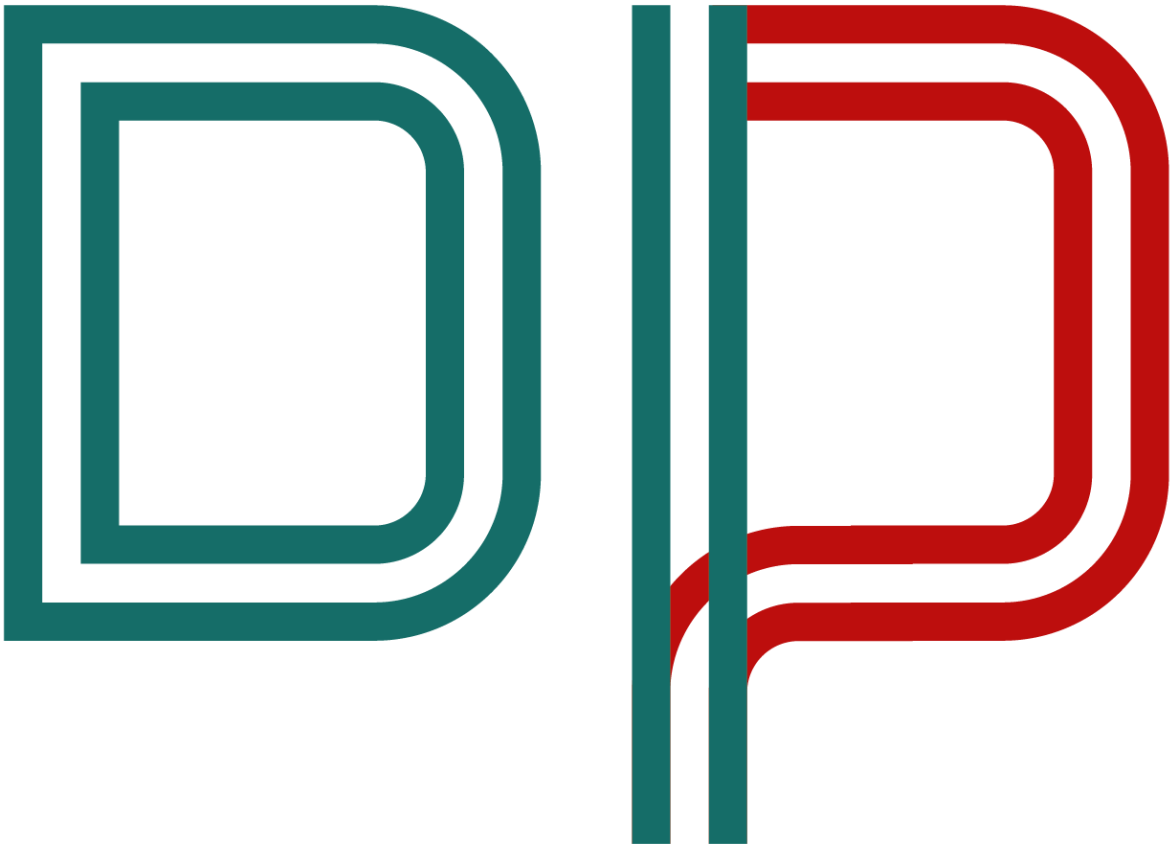
l'opera, la riduzione del rumore. E torna di attualità invece la necessità di un intervento di mitigazione del rumore, reso possibile dalle nuove innovazioni tecnologiche (nel caso dei carrelli merci si parla di una riduzione del rumore del 640%!), divenuto legge attuata ed in via di attuazione in molti 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 lavorate una fresa per direzione non avendo a disposizione ne 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.
Dottoressa 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' interramento della linea esistente” Antonella Valer, Elio Bonfanti, Lorenza Erlicher, Franco Tessadri, Andrea Pugliese, Jacopo Zanini, Aron Iemma. Marco Cianci.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 cassato 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 attualizzati, 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.

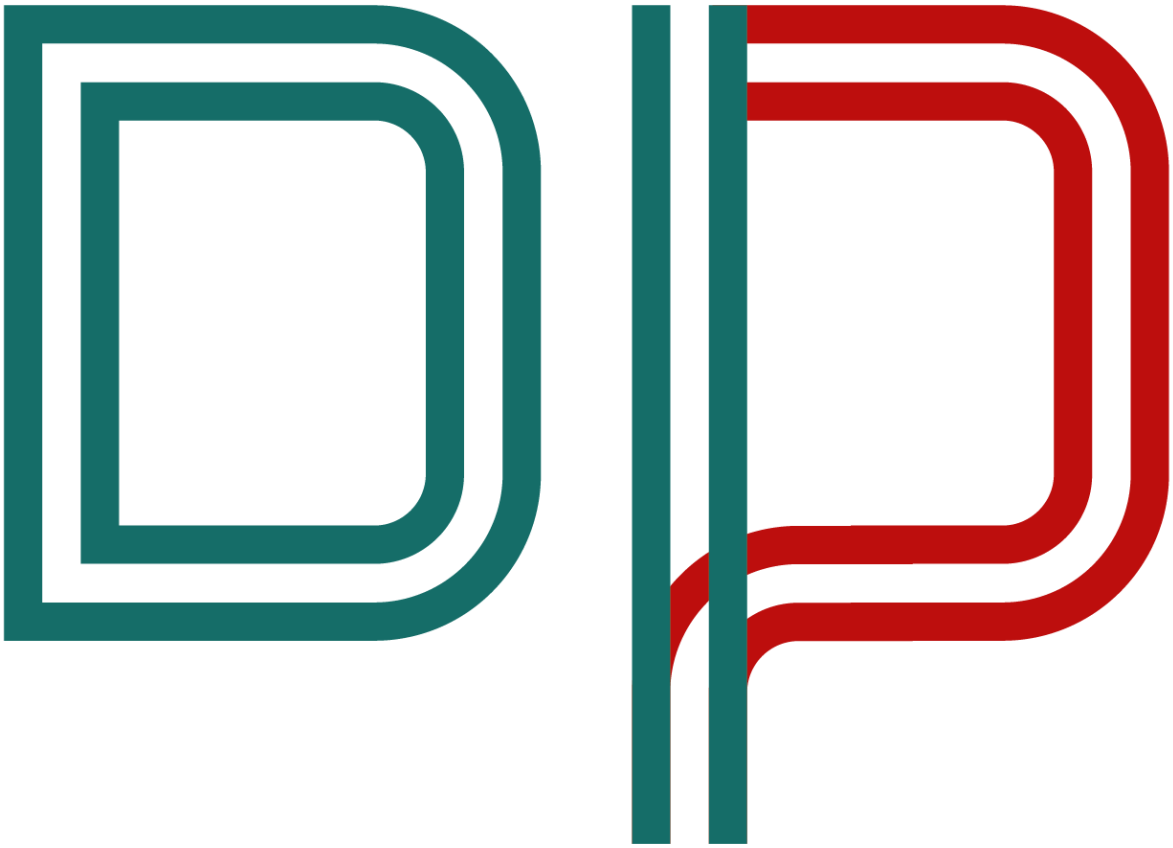
Questo la soluzione proposta non lo fa. Anzi!. E quindi va bocciata.

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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

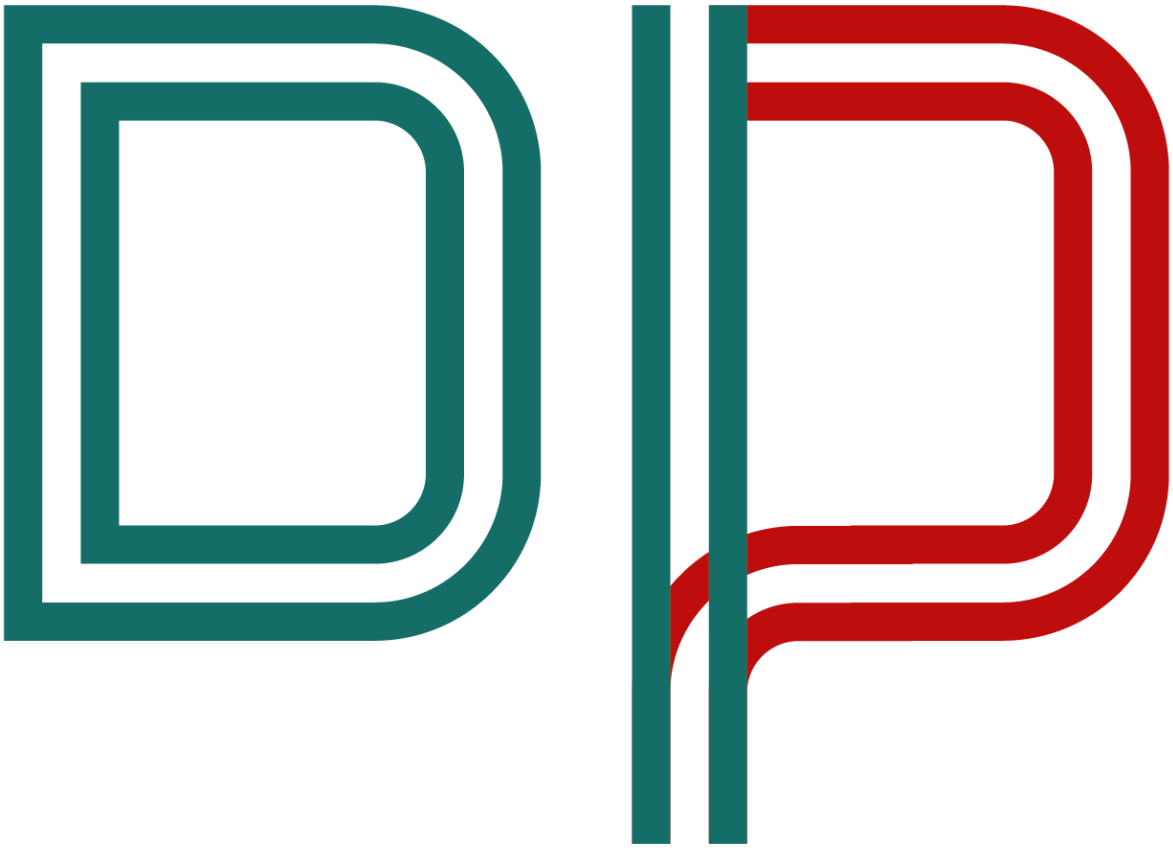
Prima idea.
Qualcuno ha chiesto di prendere tempo. Hanno raccolto molte firme, c'è anche la mia. Pensarci ancora un po'. Dopo anni di silenzio tutto a un tratto in due mesi si è deciso e discusso (dibattito pubblico pervenuto piccolo e brutto….faccio un appunto al capo-ingegneri. Bravissimi a parlare 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 tetraitile, 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.

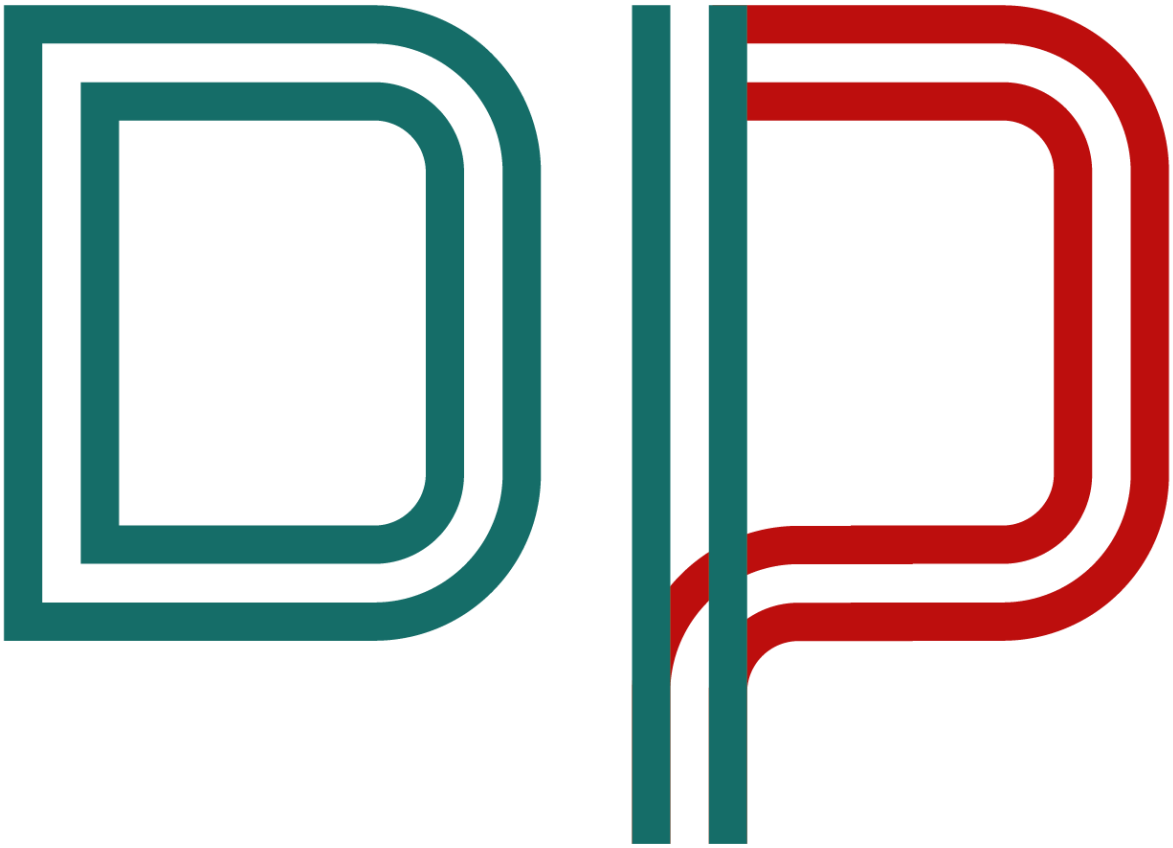
La verità è che per liberare davvero la città dai binari servirà un nuovo successivo interramento che, da quanto si è appreso sino ad oggi, richiederà un finanziamento non inferiore ai 300 milioni di euro e con tempi di realizzazione che rimangono una gigantesca incognita.

Vivo nell'area interessa 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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.

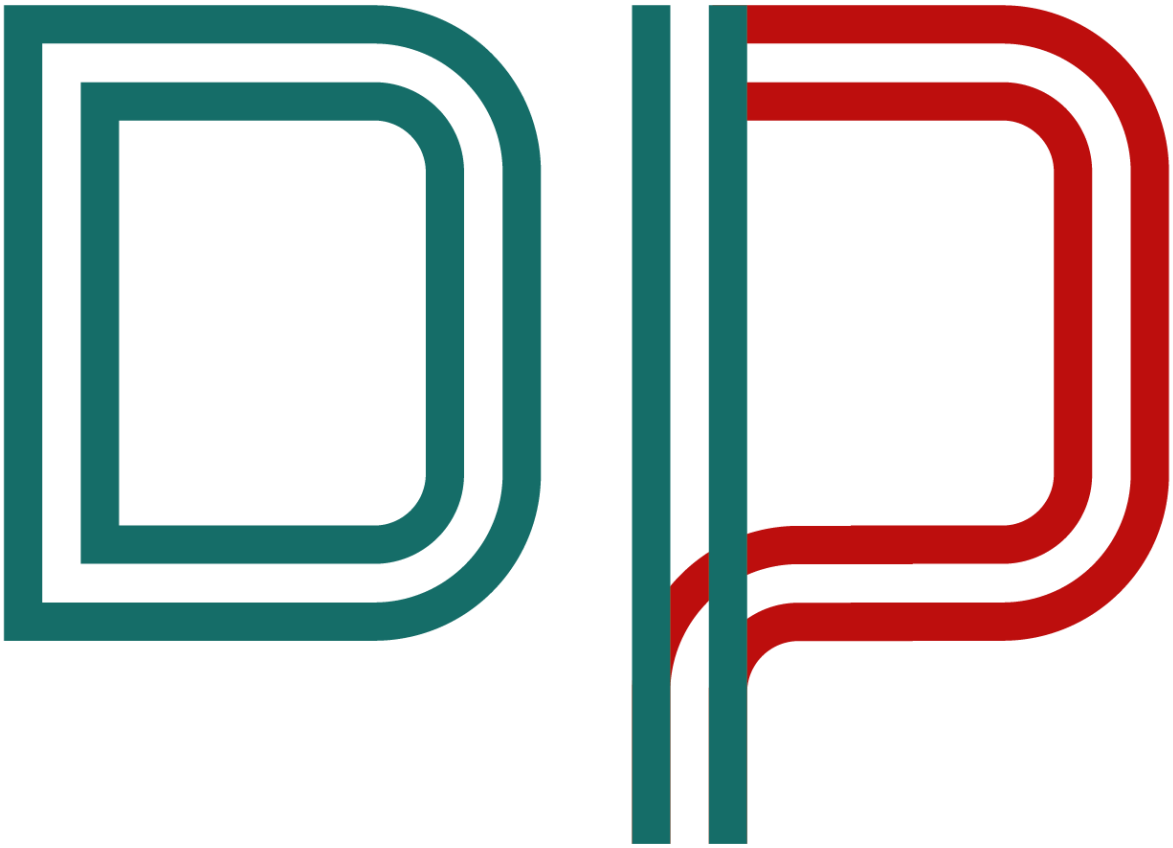
Certi che le indicazioni qui riportate saranno tenute in debita considerazione nel prosieguo dell'iter progettuale in corso, salutiamo cordialmente preannunciando che la comunità di Besenello sarà vigile e attenta a tutela del proprio territorio.

COMUNE DI BESENELLO - Trento -

Il SINDACO
dott. Cristian Comperini

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 inelluttabile 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, c**on 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 acquferi 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 sula 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 attorniati 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 Valdastico**, 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.

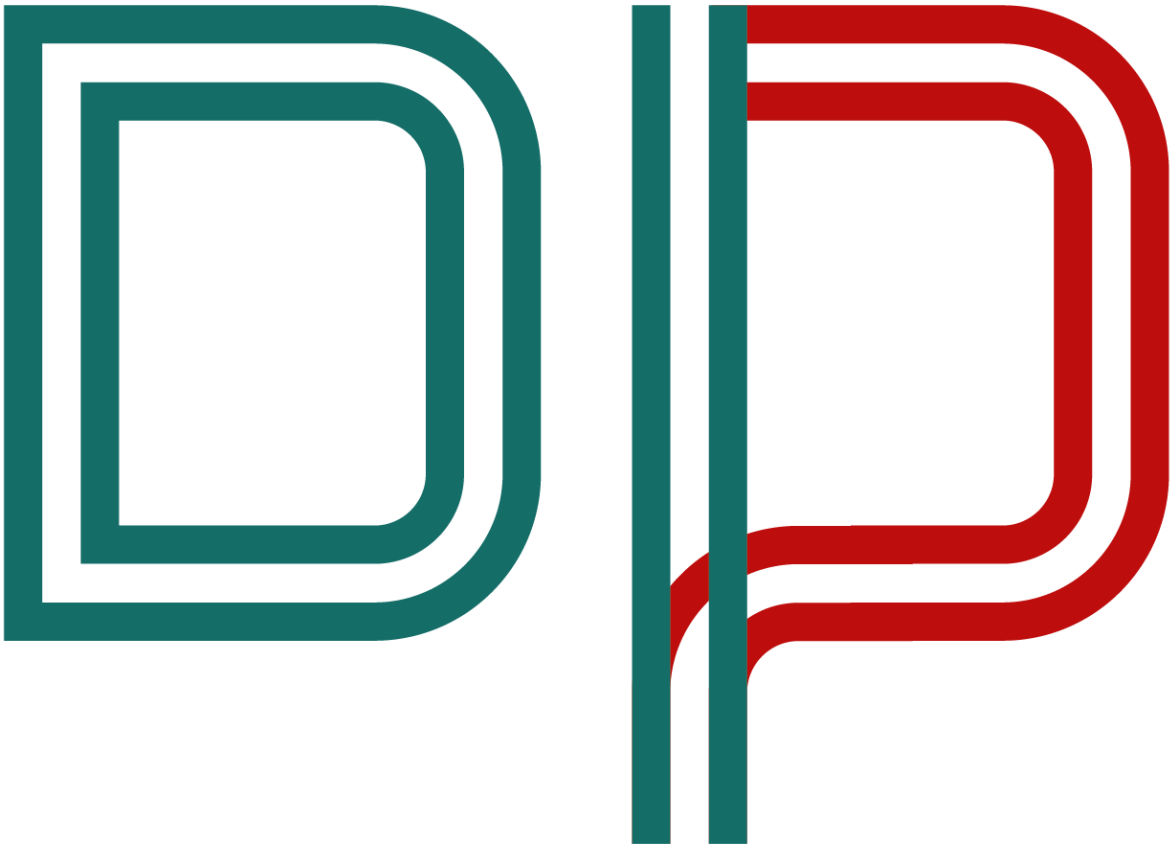
Mario Perghem Gelmi

cittadino di Trento e cittadino italiano

Trento 19 gennaio 2022

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 Circoscrizionale 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 Circoscrizionale 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 a 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

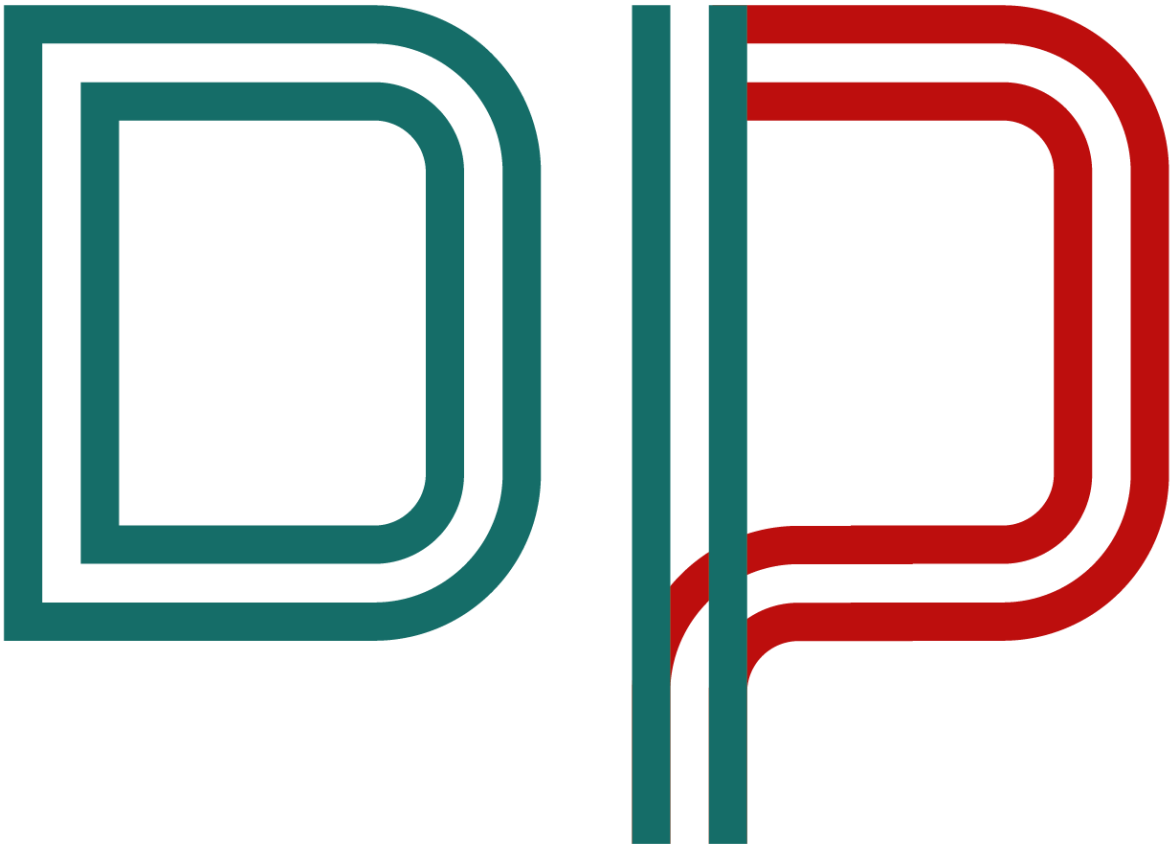
CANTIERISTICA IN CENTRO PAESE

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 andirivièni 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

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



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 Roncafort 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**.

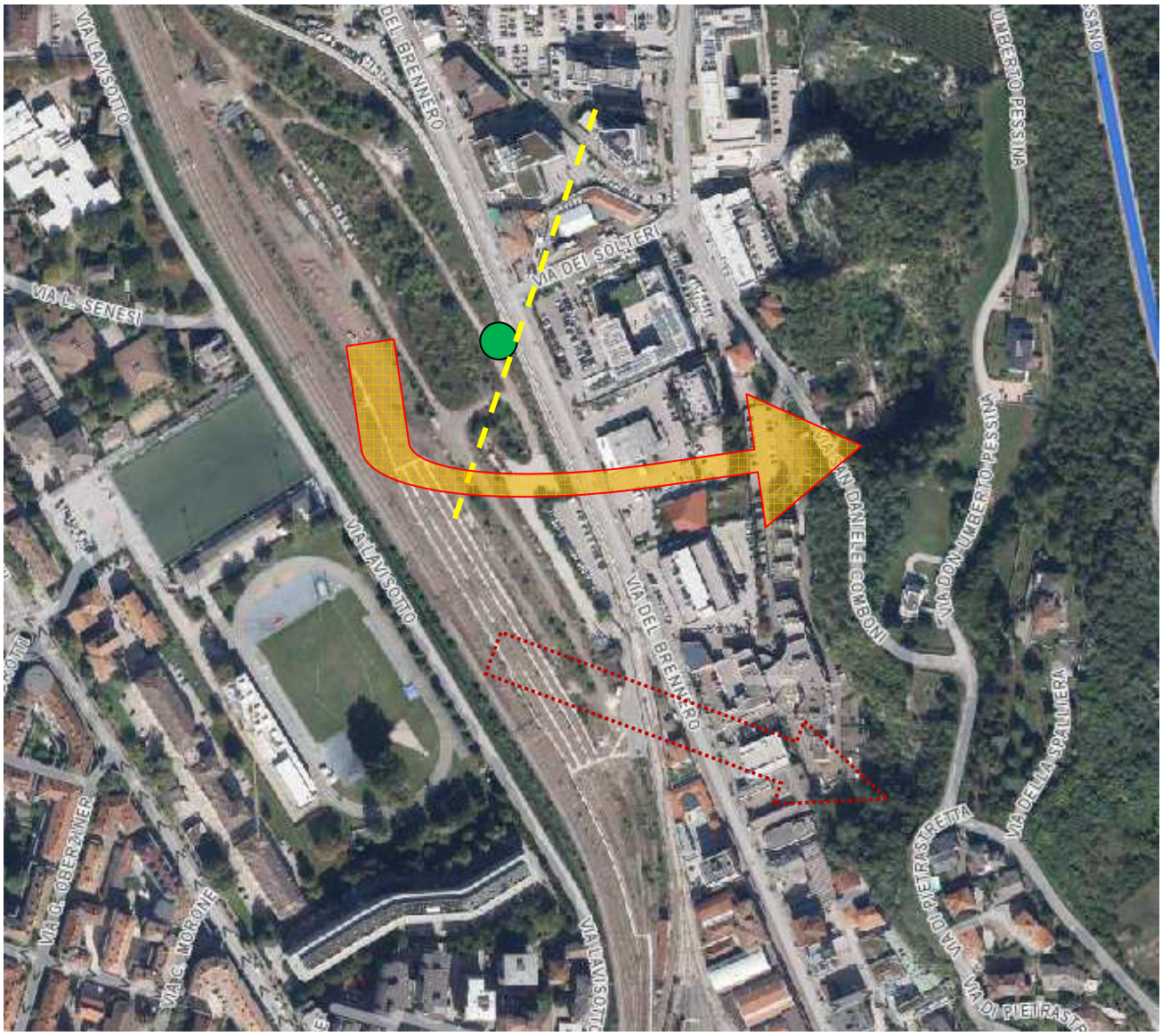
Prendendo spunto anche delle gravi problematiche geologiche (si richiama il quaderno degli attori dell'ing. Geat – Presidente della Circoscrizione Centro Storico di Trento), sociali ed umane che si incontreranno nel punto di ingresso della galleria nel quartiere di San Martino, ora diviene possibile 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:



<u>E quindi lo spostamento a nord dell'ingresso è la richiesta che si formula in questa istanza.</u>

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.

Linea di accesso Sud alla Galleria di Base del Brennero

Lotto 3: Circonvallazione di Trento e Rovereto

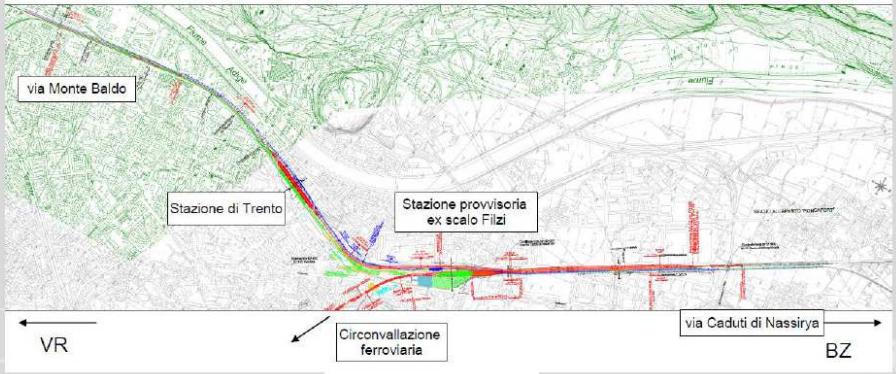


RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Lotto 3a: Circonvallazione di Trento

Protocollo d'Intesa 17 Aprile 2018 – Gruppo di lavoro

ALTERNATIVA 2.1 (Alt 2.2 differisce solo nella rampa d'uscita in direzione nord, più lunga)



11.11.2019
Quadruplicamento Fortezza Verona | Vincenzo Macello

Lotto 3a: Circonvallazione di Trento

Inquadramento zone futuri interventi

Inquadramento degli interventi proposti dagli EELL



Stralcio planimetrico della nuova stazione scalo Filzi



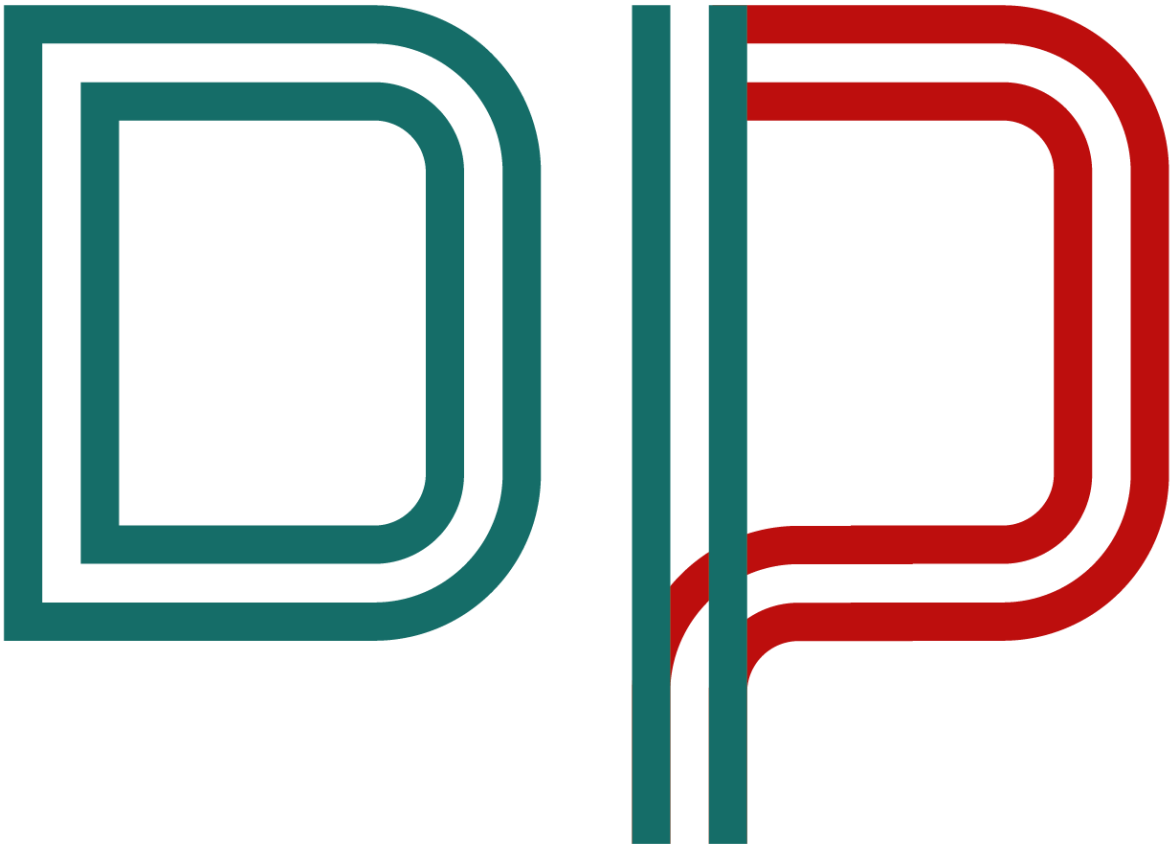
Le caratteristiche planoaltimetriche del tratto finale del PP del 2015 non consentono la realizzazione della stazione, per cui necessariamente l'impianto ipotizzato si sviluppa tra l'allineamento di uscita dalla galleria previsto nel progetto del 2009, elaborato dalla provincia, e il cavalcaferrovia di Via Caduti di Nassiryia. E' stato comunque previsto il collegamento tra l'impianto di stazione e la galleria «Trento» a doppia canna del PP 2015 con un tratto intermedio di circa 2 km

11.11.2019
Quadruplicamento Fortezza Verona | Vincenzo Macello

ing. Pietro Tedesco, ing. Claudio Geat, Giuseppe Tomasi e dott. Michela Bonafini – cittadini di S. Martino – 19 gennaio 2022

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Rete dei cittadini - Trento

19 gennaio 2022

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Quaderno	Relazione su alcune delle criticità del progetto RFI-PAT-Comune di Trento: trascrizione di quanto pubblicato on-line con video dedicati per argomento e comunicazioni alla Rete dei Cittadini
01	Data: 18 gennaio 2022

I testi qui di seguito riportati sono la trascrizione fedele di video pubblicati online da settembre a oggi a cura degli esperti della Rete dei Cittadini e comunicazioni ricevute.

STORIA DAL 2003 AD OGGI

La Provincia di Trento ha rigettato nel 2003 la soluzione progettuale in Destra Adige presentata da RFI. Da quel momento è partita la progettazione sulla sponda opposta, in sinistra Adige. E' convinzione comune che la Provincia abbia preferito la sinistra Adige fin dal 2003. Questa è un'inesattezza concettuale profonda. Nel 2003 RFI presento un progetto in Destra Adige per l'intera tratta della Provincia di Trento. Questo progetto venne sottoposto ad una valutazione preventiva di impatto ambientale e l'esito fu che vennero individuate notevoli criticità. Furono raccolti in quel caso nel 2003 i pareri di tutti i Comuni interessati, compreso quello di Trento, di tutti i Servizi Provinciali e sostanzialmente la proposta di RFI raccolse molti pareri negativi. Uno dei pochi pareri positivi in linea generale fu proprio quello del Comune di Trento che oggi sostiene che la soluzione in sinistra Adige è preferibile perché quella in destra Adige venne cassata dalla Provincia Autonoma di Trento. Nel 2003 il Comune di Trento disse che in linea generale era favorevole alla soluzione del trasferimento delle merci da gomma a rotaia e con ciò anche alla proposta di RFI, senza per questo evidenziare che fosse preferibile la soluzione a sinistra rispetto a quella in destra Adige. L'iter progettuale da quel momento in poi, divenne piuttosto complesso. Quello che preme osservare è che la Valutazione di impatto Ambientale effettuata nel 2003 che poi portò la Giunta Provinciale a rifiutare la proposta sulla destra Adige di RFI si basava su un'alternativa in Sinistra Adige che non è neanche lontanamente paragonabile a quella che oggi viene proposta. L'approvazione della Giunta Provinciale del 2003 verso la soluzione in Sinistra Adige era per una galleria che partiva da Cadino (a nord di San Michele) fino alla zona dei Murazzi, quindi una circonvallazione completa della città di Trento.

Per quanto riguarda la Valutazione di Impatto Ambientale che nel 2003 portò la Giunta Provinciale a cassare il primo progetto in Destra Adige ed a preferire la sinistra Adige, da quel momento comincia un tormentato percorso progettuale che arriva fino alla soluzione odierna. Per grandi tappe si può dire che nel 2003 la Giunta Provinciale preferì alla soluzione Destra Adige, che riguardava per la verità l'intera tratta della Provincia di Trento, la soluzione in sinistra che prevedeva una lunga galleria che prevedeva l'intera circonvallazione dell'intera città di Trento a partire dalla zona di Cadino fino oltre la zona dei Murazzi ed un'altra lunga galleria che circonvallava completamente Rovereto. Per giungere a questa valutazione, nel 2003 venne avviato un iter di valutazione di impatto ambientale nel corso del quale vennero chiesti i pareri a tutti i Comuni interessati ed a vari Servizi provinciali quindi in sostanza a quasi tutti i comuni del fondovalle dell'Adige. Dal 2003 si arrivò fino al 2009 con una nuova proposta progettuale di RFI che portò anche ad una valutazione preliminare da parte del Comune di Trento che ne individuava molti elementi di criticità, e poi finalmente ad una revisione progettuale nel 2014 per giungere poi alla firma del Protocollo di intesa del 2018 tra Comune di Trento, Provincia di Trento ed RFI con il visto per approvazione da parte del Commissario Straordinario per il Tunnel del Brennero ing. Ezio Facchin, attuale assessore alla Mobilità e per la Transizione Ecologica per il Comune di Trento. Quindi l'iter è stato abbastanza tormentato ma dalla previsione del 2003 ad oggi il progetto è cambiato e profondamente mutato e va sottolineato un ultimo aspetto: che nel 2003 venne chiesto un parere su quel progetto in Destra Adige a tutti i comuni interessati ed ai Servizi Provinciali perché venne fatta una Valutazione

preliminare di impatto ambientale. Da allora a nessun comune è stato chiesto un parere sulla nuova progettazione e sul nuovo tracciato che è quello che oggi viene proposto da RFI.

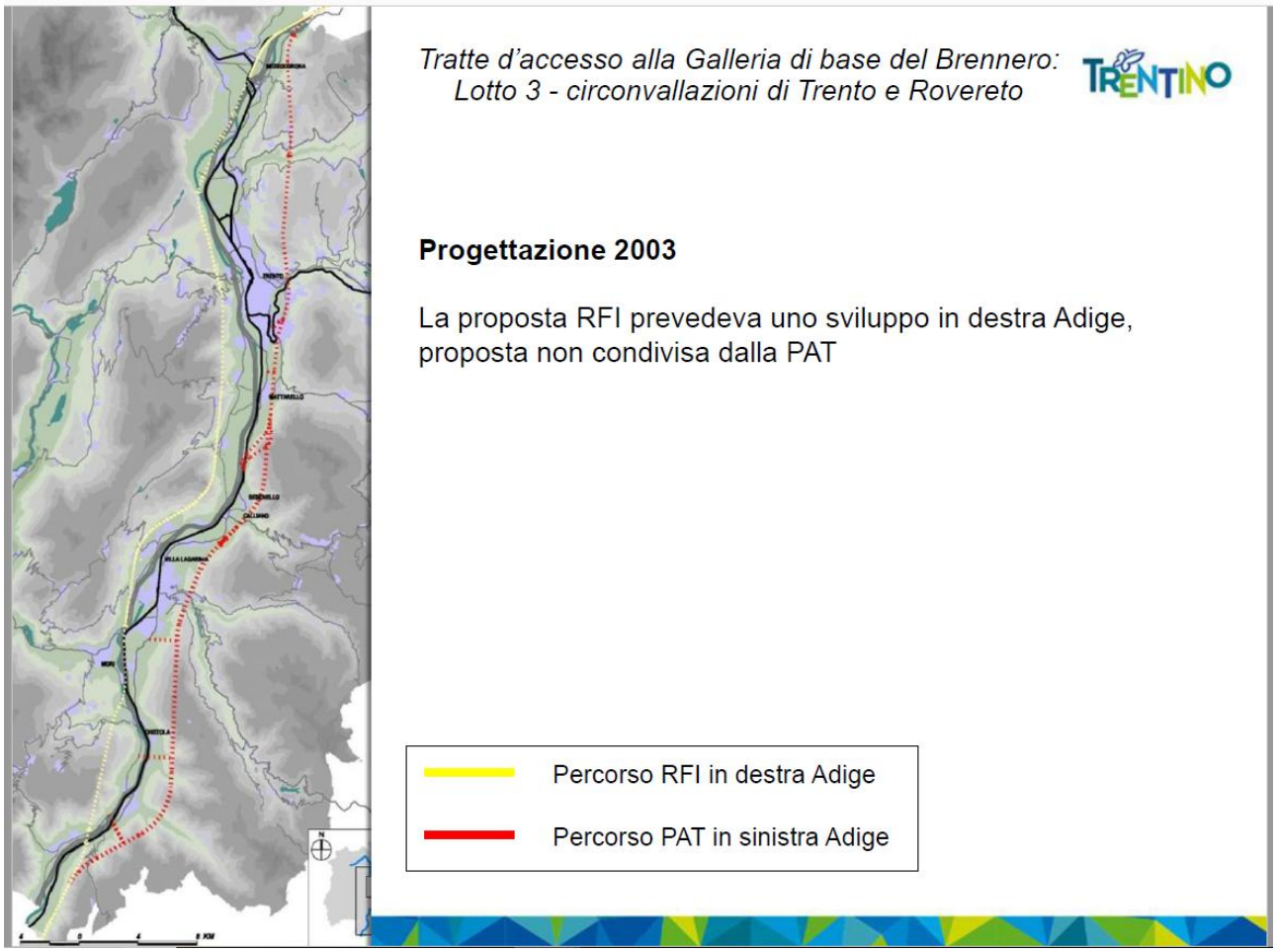


Immagine: una delle slide proposte dalla PAT nelle sue varie presentazioni nel corso di **18 anni** dall'inizio della vicenda, e che **NON** ha ancora portato a definire un **PROGETTO COMPLESSIVO E CONDIVISO DALLA POPOLAZIONE PER L'INTERO TERRITORIO PROVINCIALE.**

CIRCONVALLAZIONE E INTERRAMENTO

La maggior parte delle persone che sente parlare della circonvallazione ferroviaria di Trento pensa si tratti dei lavori per l'interramento della ferrovia storica e della stazione e questa situazione nasce da un grande equivoco. L'interramento della ferrovia storica e della stazione ferroviaria di Trento, previsto nei programmi del prg e dal piano di Busquets agli inizi degli anni duemila e lungo circa 2,5 km potrà essere realizzato solo dopo la realizzazione della circonvallazione ferroviaria dove verranno dirottati i treni merci, separandosi dal traffico passeggeri che manterrà il percorso storico. per l'opera della circonvallazione è stato stimato un costo di 960 mln di euro e verrà in gran parte finanziata con 930 mln euro nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. La definizione di "circonvallazione della città" o "bypass dell'abitato di Trento", presenti nele presentazioni di RFI, Comune e Provincia di Trento non sono corretti perché in realtà il tracciato progettuale corrisponde ad una circonvallazione parziale della città lasciando esclusa da quest'opera un gran parte della città, separandone le parti est ed ovest nel tratto tra Gardolo/Roncafort e San Martino, dove ci sarà l'imbocco della galleria a 500 metri dal centro storico. Tutta questa zona densamente abitata, interessata da una veloce espansione e sviluppo residenziale e commerciale, sarà attraversata, oltre che dai treni passeggeri, ancora dai treni merci che passeranno dagli attuali 75 passaggi giornalieri a 260 passaggi giornalieri con la messa a regime del tunnel del Brennero e delle tratte di accesso allo stesso. Chi beneficerà della circonvallazione ferroviaria sarà l'area compresa tra l'ex scalo Filzi e Mattarello dove, al termine dell'opera, non transiteranno più i treni merci ma solo treni passeggeri che non provocano rumori e vibrazioni come quelli provocati dai treni merci che saranno lunghi fino a 750 metri e pesanti fino a 1.600 tonnellate.



Immagine della pagina precedente: il rendering di come dovrebbe diventare il sedime ferroviario quando sarà interrata la ferrovia PASSEGGERI nel tratto della stazione esistente in piazza Dante e per 2,5 km che POTRÀ AVVENIRE DOPO LA REALIZZAZIONE DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA PER L'ALTA CAPACITÀ. Purtroppo per molto tempo, da giugno a ottobre 2021, il Comune di Trento ha diffuso solo quest'immagine del progetto CONFONDENDO LE IDEE DEI CITTADINI. Solo

Solo quando saranno terminati tutti i lavori della circonvallazione ferroviaria merci e sarà stata costruita una stazione provvisoria a quota – 10,50 metri sotto lo scalo Filzi, allora si potrà realizzare l'interramento della linea storica tra lo scalo Filzi e la zona delle Albere a servizio del traffico passeggeri. Tutto questo sarà possibile solo se nel frattempo saranno stati reperiti i circa 300 mln necessari per quest'opera a carico del Comune di Trento, perché ad oggi sono disponibili solo i 930 mln per la realizzazione della cosiddetta circonvallazione merci ma non c'è nemmeno un centesimo per l'interramento della ferrovia storica, né tantomeno per il tram o il progetto NorduS che rientrano nello stesso progetto integrato.

APPROFONDIMENTO SU AREE INQUINATE E TRACCIATO

Il tracciato delle circonvallazione ferroviaria merci, nella parte nord, è previsto in affiancamento all'attuale linea ferroviaria F.S.. La nuova linea merci dall'uscita della galleria allo scalo Filzi a – 11 metri sotto il suolo, cominceranno a risalire e si affiancheranno alla linea storica nei pressi della rotatoria Nassirya fino a raggiungere la superficie all'altezza del Magnete. Nel tratto intermedio tra rotatoria Nassirya e Magnete si trovano le zone inquinate e siti di interesse nazionale della Sloi e Carbochimica i cui terreni sono pieni di idrocarburi e piombo tetraetile. Attualmente i due siti sono attraversati da due binari F.S.. il binario della Ferrovia Trento-Malè e dall'Adigetto. Il binario della Trento-Malè non è sempre stato lì perché fino al 1960 questa ferrovia correva lungo via IV novembre a Gardolo per poi arrivare al vecchio capolinea, ora abbandonato, in piazza Silvio Pellico. Nel progetto di rettifica della Trento-Malè, il binario è stato portato in adiacenza alla linea F.S. dove si trova tuttora. E' molto probabile che l'Adigetto sia stato richiuso traslando la terra a fianco dello stesso corso d'acqua che, riempito, ha permesso la creazione del rilevato su cui sono appoggiati i binari della Trento-Malè. Il terreno a fianco dell'Adigetto era il terreno della Carbochimica quindi si ritiene che sia necessario effettuare un sondaggio per verificare l'esistenza di idrocarburi e altri inquinanti al di sotto del tracciato della Trento-Malè perché è molto probabile che materiale inquinato sia stato semplicemente traslato di pochi metri chiudendo l'Adigetto per costruire il rilevato della Trento-Malè, non essendoci a quei tempi la tecnica, le conoscenze e la sensibilità ambientale che possano aver valutato un intervento diverso. Quel materiale dovrà essere in parte asportato per realizzare il tracciato della nuova linea ferroviaria e questo è un imprevisto e rischio non valutato adeguatamente dai progettisti in quanto non sono stati fatti dei sondaggi ad hoc in funzione della realizzazione della circonvallazione ferroviaria.



Foto: il tratto dall'ex Scalo Filzi verso l'Interporto, che dista 2,5 km in cui ci saranno a regime, nell'ipotesi RFI-PAT-Comune 6 binari, 2 per l'Alta Capacità, 2 per i treni passeggeri, 2 per la Trento-Malè nei pressi dei ex SLOI e Carbochimica.

LINEE GUIDA P.N.R.R. DISATTESE?

Nel mese di settembre sono state rese note le linee guida per la redazione dei progetti all'interno del P.N.R.R. che prevede il finanziamento di 10 opere pubbliche fondamentali sul territorio nazionale che godono di un percorso accelerato di approvazione. Una di queste è quella che riguarda la circonvallazione ferroviaria merci di Trento e che quindi dovrà sottostare a queste linee guida che sono molto dettagliate e prevedono una serie di elaborati tecnici, grafici e relazioni che dovranno essere inclusi appunto nei progetti. In particolare è cambiata la mentalità di approccio rispetto a quella ordinaria e vigente fino ad oggi e prevede sostanzialmente due fasi. La prima riguarda il "cosa fare" cioè quale opera realizzare, la seconda è il "come fare" cioè in che modo verrà realizzata. In particolare, per quanto riguarda le infrastrutture e quindi anche una linea ferroviaria, è previsto espressamente che venga fatto un confronto fra i vari tracciati. Devono essere quindi raffrontati i tracciati possibili per la nuova linea, confrontandoli fra loro con un'analisi costi-benefici ed evidenziando quali vantaggi porteranno per la popolazione. Scelto il tracciato migliore può essere redatto il progetto di fattibilità tecnico-economica che in primo luogo deve prevedere, ad esempio, approfondite indagini geologiche, idrologiche, geotecniche cioè una previsione adeguata in modo da evitare imprevisti in sede di lavorazione. Dal punto di vista delle indagini geologiche, ad esempio, su un tracciato di 11 km in galleria, aver effettuato un unico sondaggio a Povo ed un secondo a Mattarello prima della redazione del progetto di fattibilità, non danno alcuna certezza di avere un quadro esaustivo riguardo ai rischi di dover bloccare o ritardare l'esecuzione dei lavori o di incremento dei costi e della spesa pubblica.

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO DI FATTIBILITA' DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DEI TRENI MERCI

Nella lettera che accompagna la trasmissione del progetto, RFI descrive l'opera dichiarando che "la realizzazione della circonvallazione ferroviaria nella fase di esercizio **consentirà il sostanziale abbattimento degli impatti, reali e potenziali, oggi generati sul centro urbano dal transito delle merci".** Questo è vero ma riguarda solo parte della città di Trento, in quanto una grande parte della città, circa 2,5 km della zona nord di Trento, **non vedrà alcun miglioramento degli impatti portati da questa opera ma vedrà la sua situazione peggiorata con il passaggio di treni più lunghi, più veloci, più pesanti e fonti di maggiori rumori e vibrazioni.** Nella presentazione RFI prosegue sostenendo che "il progetto consente lo sviluppo sostenibile ed inclusivo dei territori in cui si inserisce, in quanto intervento trainante di iniziative che generano valore in senso più ampio accelerando dinamiche di crescita economica, sociale e turistica con particolare attenzione all'ambiente sia su scala comunale che sovra-comunale contribuendo al miglioramento della qualità della vita." Sono delle frasi fatte che mal si adattano alla realtà di questo progetto per Trento perché in realtà si parla semplicemente di una circonvallazione dei treni merci, di due enormi cantieri all'interno della città di Trento, uno nell'arteria principale di via Brennero ed uno a Mattarello, che stravolgeranno la città per una decina di anni, prospettiva di durata lavori più realistica ed anche dichiarata ad inizio 2021 dall'assessore Facchin.

Quindi non si può parlare di miglioramento della qualità della vita, solo per fare un esempio, per le numerose famiglie che vedranno abbattute le abitazioni dove vivono e dovranno trasferirsi in altro luogo o per i contadini che verranno privati delle loro coltivazioni a sud di Trento. Anche la questione relativa "all'incentivazione della mobilità sostenibile": cosa ha a che fare con una circonvallazione merci che sostanzialmente aumenterà il numero di binari da due a quattro e non riguarda il traffico passeggeri?

"Potenziamento della vivibilità turistica del territorio": non si capisce come si possa sostenere che il turismo aumenterà per il fatto che le merci verranno parzialmente deviate dal centro storico, anzi verrà di fatto, reso più problematico dall'occupazione dei cantieri nella città e dall'aumento del traffico stradale dei camion, previsti in uscita ed entrata dai cantieri, 10 ogni ora cioè 1 ogni 6 minuti, per immettersi in via Brennero e poi nella tangenziale, già particolarmente intasate dal traffico.

Ribadiamo quindi che queste dichiarazioni di facciata da parte di RFI, poi ribadite anche dal Comune sul proprio sito internet, sono frasi fatte che nascondono il pesante impatto che avranno sulla città di Trento questi cantieri e soprattutto in via Brennero dove verranno estratti più di un milione di metri cubi di materiale, avremo uno stravolgimento della viabilità, un incremento del traffico e dell'inquinamento ed avremo delle famiglie alle quali verranno abbattute le abitazioni e dovranno cambiare casa.

QUALI SONO LE DOCUMENTAZIONI TECNICHE CHE IL COMUNE DISPONE PER DIRE CHE LA SOLUZIONE IN SINISTRA ADIGE E' LA MIGLIORE PER LA CITTA' ED I SUOI CITTADINI?

In data 11 novembre 2009 il signor Mauro Ferone, consigliere del comprensorio C10 di Ala, ha inviato una lettera al giornale L'Adige riportante delle considerazioni che lasciano tuttora molto perplessi. Il titolo della lettera era "Raddoppio della linea del Brennero: sorgive a rischio. Nuova ferrovia, meglio in destra Adige". Nella lettera era riportata la considerazione che all'epoca la provincia Autonoma di Trento commissionò al prof. Ing. Giovanni Barla del Politecnico di Torino uno studio per confrontare le due ipotesi in destra e sinistra Adige. Il titolo di questo studio era: "Revisione e validazione dello studio geologico e geomeccanico". Nell'analisi, il prof. Barla rileva che vi sono delle carenze nello studio in sinistra Adige e sostanzialmente conclude dicendo che, a suo giudizio, la soluzione progettuale di destra, quella scartata nel 2003, presenta minori criticità rispetto a quella in sinistra da un punto di vista tecnico, geofisico e geomeccanico. Questa relazione però è stata completamente ignorata e le conclusioni disattese e gli elaborati probabilmente si trovano in qualche cassetto della provincia autonoma di Trento. La stessa lettera riporta di un intervento ad Ala dell'ing. De Col, che era responsabile di progetto all'epoca per la progettazione delle opere infrastrutturali ferroviarie per la provincia, che dichiarò pubblicamente ad Ala che le motivazioni di scelta verso la destra erano esclusivamente e strettamente di natura politica, non vi erano valutazioni tecniche. Queste due considerazioni dovrebbero fare riflettere circa l'abbandono dell'ipotesi in Destra Adige e la difesa a spada tratta della soluzione in sinistra Adige perché nel 2003 la provincia aveva cassato la prima ipotesi presentata da RFI. C'è il fondato sospetto che la situazione attuale deriva da un errore di valutazione che risale a quegli anni e comunque sarebbe interessante conoscere quali sono le documentazioni tecniche di cui dispone il Comune di Trento per sostenere che la soluzione in sinistra Adige sia certamente la migliore anche alla luce di questo studio che aveva indicato preferibile la destra Adige per motivazioni tecniche. Questo documento è stato pubblicato dalla Rete dei Cittadini

1 MILIONE DI METRI CUBI DI MATERIALE DA SMALTIRE IN CITTA' (per il cantiere nord *)

Il materiale di scavo che verrà estratto all'uscita nord della galleria, quindi nel cantiere di via Brennero viene stimato in oltre 1 mln di metri cubi di "smarino". Di norma questo materiale può essere in parte minore riutilizzato per la preparazione di calcestruzzo da utilizzare per la costruzione delle pareti della galleria che vedrà l'utilizzo sia di cemento che di materiale inerte, cioè di roccia frantumata di buona qualità che, nella migliore delle ipotesi, potrebbe essere ricavata da non più del 20% del materiale di scavo. Una seconda porzione del materiale di scavo può essere riutilizzata come materiale di drenaggio e quindi rivenduta o stoccata in attesa della vendita. La parte residua che normalmente è la parte maggiore dello scavo, viene trasferita e depositata nelle discariche autorizzate allo scopo. Si tratta di discariche per inerti che a Trento sono presenti per piccole quantità e certamente non in grado di accogliere tutto il materiale che verrà estratto e non riutilizzato. Come primo sito per lo stoccaggio e selezione del materiale sono state individuate le aree inquinate della Sloi e Carbochimica che per la loro pericolosità costituiscono un grave rischio per gli addetti che verranno qui destinati e per tutti i residenti della città di Trento.

(*) dalla relazione RFI il materiale viene diviso a metà 1.000.000 di metri cubi a nord, e 1.000.000 di metri cubi a sud a Mattarello, (tra l'altro superiori a 2.100.000 metri cubi in altre parti della relazione) dimenticando che quando il materiale viene scavato aumenta il volume del 20-30% a seconda del tipo di materiale che si incontrerà negli scavi e che sarà molto vario e che quindi si dovranno allontanare complessivamente 2.520.000 – 2.730.000.

CONSIDERAZIONI SUL CONSIGLIO COMUNALE STRAORDINARIO DEL 20 OTTOBRE 2021

Il 20 ottobre 2021 si è tenuto un consiglio comunale straordinario di approfondimento riguardo il progetto di circonvallazione ferroviaria presentato da RFI, durato 3 ore, che doveva essere l'occasione per presentare delle domande da parte dei consiglieri comunali. Nella prima parte, durata circa un'ora e tre quarti, è stata fatta un'introduzione da parte del commissario straordinario Paola Firmi, è stata illustrata la storia del progetto dall'ing. De Col, è intervenuto l'assessore Facchin e l'ing. Romeo, responsabile per RFI del progetto. Nel corso dell'incontro sono poi state lette le domande e solo a poche di esse è stata data effettivamente una risposta pur essendo state presentate in anteprima un paio di giorni prima. L'ing. De Col è stato perentorio dichiarando ai consiglieri di non illudersi in quanto il progetto non si cambia perché la decisione è stata presa e che sostanzialmente il tracciato è questo. Eventualmente è possibile qualche miglioramento in sede esecutiva, concetto ribadito anche dall'ing. Romeo che ha aggiunto che il prolungamento dell'interramento dalla galleria allo scalo Filzi verso nord è di difficile attuazione per dei problemi di norme tecniche e di livelli per potersi ricongiungere all'interporto. Si prende atto quindi che c'è stato un diniego preciso all'ipotesi di cambio tracciato, c'è stato un ripetersi di "faremo, valuteremo e vedremo cosa fare in sede di progetto esecutivo". Una presa di posizione perentoria a pochi giorni dalla presentazione del progetto di fattibilità, che ancora a quella data non si conosceva (pubblicato il 28 ottobre 2021) e prima ancora che fosse indetto il Dibattito Pubblico!. Siamo ancora in attesa delle risposte a tutte le interessanti ed approfondite domande presentate dai consiglieri comunali. Durante il consiglio è stato detto che il sindaco ha inoltrato richiesta scritta al commissario straordinario Paola Firmi per chiedere di valutare la possibilità di proseguire l'interramento verso nord. Questa richiesta tardiva è nata su sollecitazione della Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello non certo spontaneamente da parte del Comune che, accettando di fatto il progetto prima che fosse presentato, non ha dimostrato la dovuta attenzione verso i cittadini dei quartieri di Trento nord, relegandoli a cittadini di serie B.

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Nel Consiglio Straordinario Comunale del 20 ottobre 2021 sono state date delle indicazioni circa la Valutazione di impatto ambientale ed è stato detto che le conclusioni della Provincia erano sostanzialmente giunte a privilegiare la soluzione in sinistra Adige. Però è stato tralasciato il fatto che il confronto alla base di questa decisione che venne realizzato nel 2003 era tra la variante in Destra orografica proposta da RFI comprensiva di una lunga galleria di 32 km da Trento a Rovereto e due proposte elaborate dalla Provincia in Sinistra: una “parietale” ed una “profonda” che significa, limitandoci al tratto di Trento, una galleria che iniziava a Cadino nel comune di Faedo (15 km a nord di Trento), circonvallava l’intera città di Trento e usciva nei pressi della zona dei “Murazzi”. Queste due proposte differivano ovviamente perché quella profonda avrebbe attraversato materiale più consistente, più solido e quindi anche più riutilizzabile mentre quella parietale avrebbe incontrato materiale più scadente e quindi maggiore quantità da portare in discarica. La conclusione di questa valutazione della Provincia era che le ipotesi elaborate dalla Provincia stessa erano comunque preferibili a quell’unica ipotesi presentata da RFI in destra Adige. Su questa linea si è proseguito negli anni e si è giunti però ad una elaborazione del progetto attuale che è completamente differente da quella analizzata nel 2003 e che aveva indirizzato alla soluzione in sinistra Adige perché questa prevedeva una partenza della galleria a Cadino, 15 km a nord rispetto a Trento, ed una circonvallazione completa della città, il progetto odierno prevede l’interramento della linea ferroviaria a due passi dal centro storico della città dopo aver attraversato i quartieri di Gardolo e Roncafort ed ulteriori 2,5 km all’interno della città. Pertanto dire che è stata fatta una Valutazione di Impatto Ambientale che privilegia la Sinistra Adige è fuorviante perché il progetto analizzato non è quello attuale per il quale non è mai stata effettuata dalla Provincia alcuna Valutazione di Impatto Ambientale.

FASCE DI RISPETTO

E' capitato nella zona di Mattarello che un residente abbia demolito la sua abitazione volendo ricostruirla. Gli è arrivata una lettera raccomandata dall'Autostrada del Brennero che gli ha imposto il blocco dei lavori perché l'edificio confinava con la galleria autostradale della A22 e risultava nella fascia di rispetto autostradale. Le zone esterne alle gallerie, che siano autostradali o ferroviarie, impongono ai proprietari di terreni o case rientranti nelle fasce di rispetto di ottenere il permesso dell'ente autostradale o ferroviario.

Quindi tutti i proprietari di abitazioni anche nella striscia di terreno sovrastante le gallerie comprese entro 30 metri dalla più vicina rotaia non possono costruire, ricostruire o ampliare nessun manufatto, così come è successo nel vicino caso di Piedicastello a Trento dove è possibile vedere ancora il cantiere fermo da anni dopo l'abbattimento dell'abitazione.

PROFONDITA' A -10,50 METRI SCELTA PREOCCUPANTE PER LE ACQUE SOTTOSUOLO

Il tracciato previsto per la circonvallazione ferroviaria di Trento seguirà la linea storica fino all'ex scalo Filzi, approfondendosi progressivamente fino a raggiungere in quel punto la quota di – 10,50 metri sotto il piano stradale. Il che vuol dire che i binari saranno a quota -10,50 metri mentre il tetto della galleria sarà circa a quota – 3 metri sotto via Brennero. Poi con un ampia curva il tracciato andrà ad infilarsi nella roccia nella zona dell'attuale sede dell'Aci. Questo intervento di fatto va così a creare una barriera fisica perpendicolare al flusso di falda nord/sud profondo – 10,50 metri che creerà conseguenze preoccupanti per quanto riguarda i movimenti delle acque nel sottosuolo. Facciamo notare che la valle dell'Adige è sostanzialmente piena di acqua, una sorta di lago sotterraneo: l'acqua arriva fino a ¾ metri sotto il livello del piano ed occupa l'intera valle ed il livello dipende dal livello dell'Adige. La fossa della Malvasia che passa in quella zona effettivamente corrisponde al livello dell'acqua sottostante la valle. Il movimento sotterraneo delle falde è sostanzialmente da nord verso sud. Tutta la zona dei Solteri, contigua a nord dello scalo Filzi, potrebbe trovarsi in grossa difficoltà a causa di questa barriera artificiale che interrompe il flusso della falda perché ne blocca lo scorrimento millenario. Questo aspetto costituisce un grave rischio se non una certezza di ristagno per tutta le abitazioni e zone a monte per oltre un km analogo a quanto è stato registrato nella recente costruzione del complesso nella zona delle Albere dove la Valutazione di Impatto Ambientale ha precluso la possibilità di fare un unico garage sotterraneo proprio per non creare ristagno a monte ma ha imposto dei blocchi separati per dare sfogo al movimento sotterraneo della falda.



Foto: il tracciato che dall'ex Scalo Filzi entra in galleria.

SONO A RISCHIO LE FALDE ACQUIFERE DELLA CITTA'

Il tracciato della circonvallazione attraverserà le aree inquinate di Trento nord Sloi e Carbochimica. Inizialmente RFI aveva previsto un'uscita della galleria allo scalo Filzi profonda 20 metri poi corretta, secondo le indicazioni suggerite dal commissario Straordinario per il tunnel del Brennero Ezio Facchin, oggi assessore alla mobilità del Comune di Trento, alzando questa quota fino a -10,5 metri. Queste aree inquinate di Trento nord sono particolarmente delicate perché dall'area Sloi una zona di acque inquinate procede verso sud mosso dal normale movimento sotterraneo delle falde. Queste acque sono contenute in un livello inferiore di argilla impermeabile, peraltro non distribuito equamente in tutta la zona. Perciò la falda sotterranea presente da 4 metri di profondità in giù sotto tutta la val d'Adige e quindi anche sotto la città di Trento, viene interrotto da alcune lenti di argilla orizzontali che si estendono in maniera maggiore o minore in funzione dei depositi argillosi prodotti dalle varie esondazioni dell'Adige nel corso dei millenni.



<u>Forare queste lenti di argilla per realizzare la galleria di accesso sotto via Brennero presso lo scalo Filzi e con la creazione del percorso in trincea dallo scalo Filzi verso Roncafort ed attraverso le zone inquinate, comporterà la rottura di questo strato di protezione ed il diffondersi dell'inquinamento da un livello superficiale a profondo compromettendo anche la possibilità di prelevare le acque ad uso irriguo.</u>

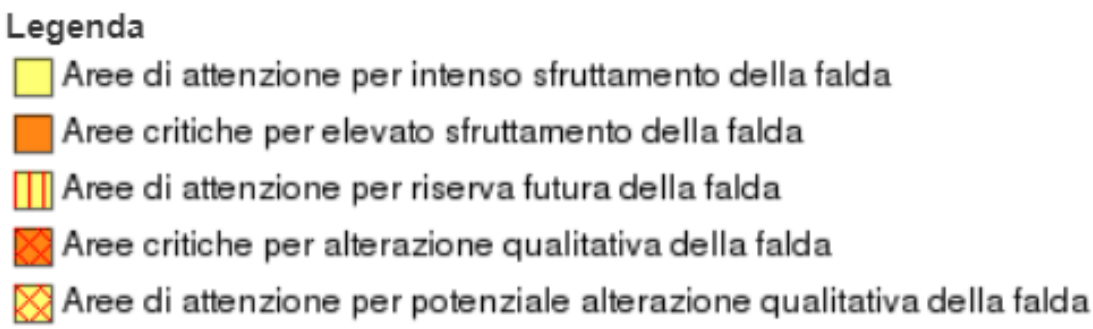


Immagine pagina precedente e legenda: il sito dell'ex Scalo Filzi e la Carta criticità Idrica Sotterranea, come si vede sono Aree critiche per alterazione qualitativa della falda e Aree di attenzione per potenziale alterazione qualitativa della falda.

DUE ESEMPI CLAMOROSI DI SUPERFICIALITA' PROGETTUALE (*)

La futura galleria prevista dalla circonvallazione di Trento, attraverserà buona parte della collina ad est di Trento entrando nel quartiere di San Martino, passerà sotto la zona delle Laste, sotto i sobborghi di Villazzano e Povo per poi uscire a Mattarello. Questa lunga galleria di 12 km comporterà dei rischi, posto che lungo il tracciato sono state individuate ben 222 sorgenti. Rischi che esistono sempre nella costruzione di gallerie come già verificatosi con due recenti esempi in provincia di Trento. Il primo è costituito dalla tentata costruzione del depuratore di Trento sud completamente in roccia in località Acquaviva che, come dice il nome, esprime la presenza di acqua ma evidentemente questo era sfuggito ai progettisti che hanno iniziato i lavori, iniziato lo scavo e poi subito interrotto abbandonando il progetto perché la venuta d'acqua era eccessiva ed incontrollabile ed impediva la prosecuzione dei lavori. A tutt'oggi dalla scavata roccia per la costruzione del depuratore a Trento sud esce una copiosa venuta d'acqua ed il cantiere è stato realizzato all'esterno, dopo aver scartato l'ipotesi di costruirlo in roccia. Acquaviva è la medesima zona dove da progetto RFI è previsto l'ingresso sud della galleria della circonvallazione di Trento.

Un altro precedente disastroso è quello della galleria Adige Garda che convoglia l'acqua dell'Adige, in caso di forti piene e per evitarne l'esondazione, direttamente nelle acque del lago di Garda. Tutti ricordano che nel corso della costruzione di questa galleria avvenne un grave incidente: fu completamente prosciugato il lago di Loppio che oggi di fatto non esiste più. Se ancora esiste in parte è dovuto al fatto che viene alimentato con l'acqua che hanno trovato nella galleria stradale Loppio-Busa che, non sapendo dove smaltire, viene lì convogliata. Resta il fatto che il lago di Loppio è scomparso per un'errata valutazione in fase di progettazione e costruzione della galleria Adige-Garda. Quindi ogni costruzione di galleria costituisce indubbiamente un rischio per le sorgenti e falde acquifere. Nel caso della galleria per la circonvallazione ferroviaria nei 12 km del suo percorso abbiamo la presenza certificata di 222 sorgenti, un sondaggio fatto a Povo ed un sondaggio fatto a Mattarello. I rischi quindi permangono e sono più elevati proprio per la scarsità di sondaggi specifici eseguiti in maniera preliminare, cioè eseguiti prima del progetto per individuare quale percorso sia il migliore.

(*) Ne esiste un altro, molto recente che non è stato oggetto di diffusione online. Si sta costruendo un mega svincolo sulla circonvallazione stradale di Trento alla connessione con la S.P. Trento-Rocchetta e Interporto a poche centinaia di metri dalla linea ferroviaria. Nel mese di dicembre 2021, a fronte di un progetto esecutivo che prevedeva la realizzazione di n. 2 pozzi per il controllo della falda (in quanto un tratto è previsto sotto il piano di campagna) ci si è accorti che sono necessari n. 8 pozzi.

Questo conferma la particolare circolazione di acque di falda in questa porzione di Trento nord vicina alla ferrovia, dove ci sarebbe la richiesta di fare una trincea più profonda, per "limitare" i disagi portati al quadruplicamento della linea storica. Cosa questa impossibile e sulla quale RFI ha già espresso parere negativo "per problemi di pendenze".

RISCHIO DISASTRO AMBIENTALE ED IDROLOGICO (casi Mugello e Loppio-Busa)

Secondo il progetto di RFI tra pochi mesi verranno messi in piedi i grandi cantieri per la costruzione della galleria di 12 km. In generale la costruzione delle gallerie costituisce un fattore di rischio per le sorgenti d'acqua sotterranee. A questo proposito è utile ricordare che committente dei lavori è RFI che ha realizzato anche la linea alta velocità Roma-Firenze. Nella zona del Mugello, a seguito dei lavori di costruzione della linea ad alta velocità si sono verificati danni ambientali consistenti per sorgenti non individuate preventivamente o considerate a basso rischio che hanno causato l'allagamento delle gallerie ma che soprattutto hanno causato lo svuotamento di interi bacini. Ben 5 acquedotti sono diventati inutilizzabili, 37 sorgenti completamente prosciugate ed interrotte e ben 57 km di corsi d'acqua più o meno importanti completamente prosciugati. Questo quanto successo al Mugello, al seguito del quale pare ci siano state delle condanne ma di fatto nessuno le ha scontate mentre è rimasto il danno ambientale irreversibile. Non è questo l'unico precedente: anche qui nella nostra provincia possiamo citare la recente costruzione della galleria Loppio-Busa durante la quale, contro ogni previsione, si è incappati in una sorgente d'acqua di 150 litri al secondo, una quantità d'acqua enorme che non si sa come smaltire e che attualmente stanno ancora pompando fuori dalla galleria. Il progetto di RFI è potenzialmente più pericoloso perché, a fronte di 12 km di galleria, la presenza certificata di 222 sorgenti lungo il tragitto, il fatto che il censimento di queste sia estremamente datato e certamente incompleto, che siano stati fatti due soli recenti sondaggi, il rischio che si verifichino disastri ambientali come quelli citati è esponenzialmente più alto.

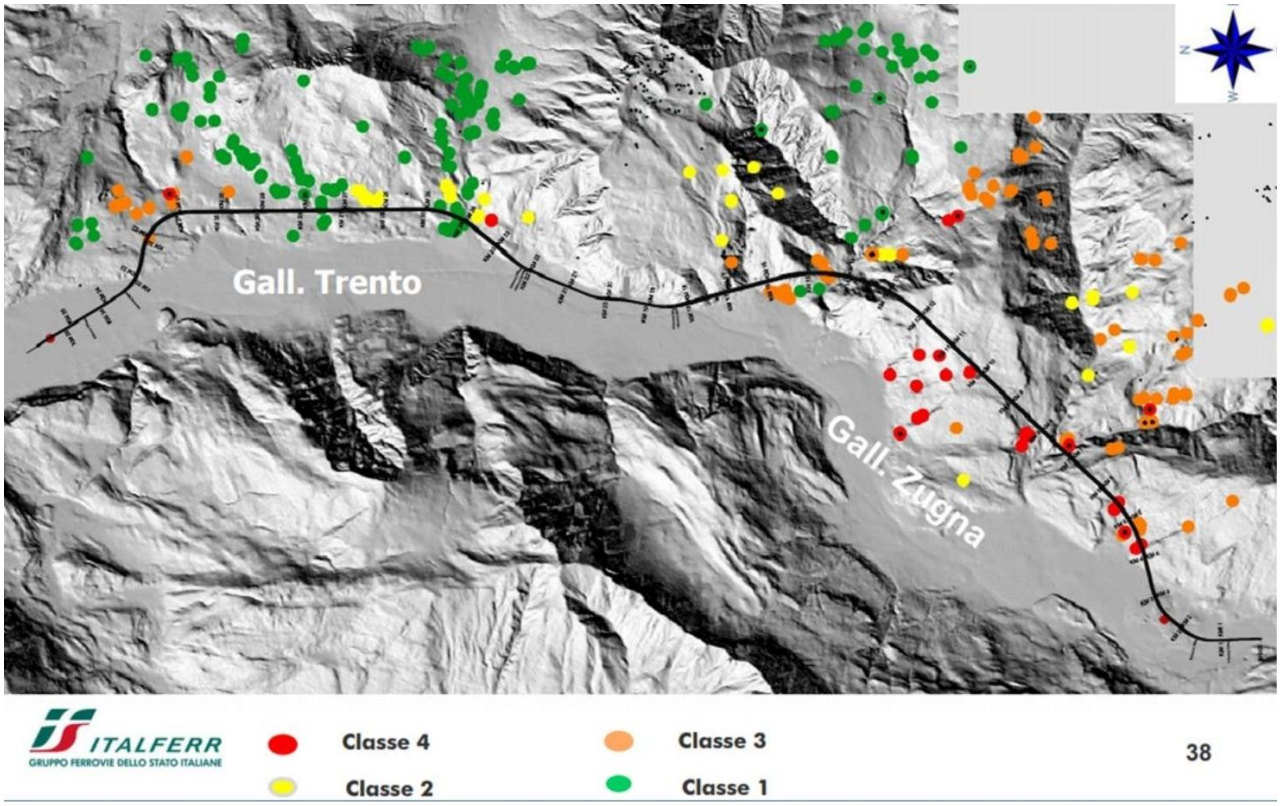


Foto: le sorgenti a rischio a Trento, col bollino rosso Acquaviva, a sinistra il bollino rosso di Ponte Alto e in arancione le sorgenti a San Donà e Cognola. A destra tutti gli acquiferi intaccati dalla Galleria Zugna per la Circonvallazione di Rovereto che è stata cancellata definitivamente rendendo il progetto Sinistra Adige della Provincia Autonoma di Trento

monco. Questa impossibilità del passaggio vicino agli acquiferi dello Zugna era noto fin dal 2008 da una relazione completa ed esaustiva che cancellava l'ipotesi di passaggio in tale zona dell'Autostrada della Valdastico. Nonostante ciò è rimasta nelle carte del Corridoio del Brennero almeno fino al 2019.

SARA' INTERROTTO IL SERVIZIO TRENTO-MALE'?

Una delle maggiori criticità causate dal progetto presentato da RFI per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento è relativa alla ferrovia Trento – Malè, che collega le valli di Sole e di Non con la città, il cui esercizio verrà interrotto con l'inizio dei lavori dovendo smantellare i binari per la realizzazione del cantiere nella zona dell'ex scalo Filzi e lungo via Brennero. Opera preliminare che consentirà l'esecuzione delle varie fasi dell'opera. Il capolinea della ferrovia Trento-Malè verrà spostato a Lavis per diversi anni. La stazione Trento ospita anche l'officina ferroviaria della Trento – Malè quindi, appena verranno tolti i binari per il cantiere della circonvallazione, i treni della Trento – Malè cominceranno a fermarsi uno dopo l'altro per necessità di manutenzione e quindi l'esercizio di fatto cesserà. Qual è la prospettiva futura della nostra ferrovia Trento – Malè che da più di 100 anni serve le valli di Non e di Sole verso Trento? Chi, delle centinaia di lavoratori e studenti, prenderà la ferrovia da Cles o da Malè per poi fermarsi e scendere a Lavis e da lì dover prendere un autobus o una corriera? non si sa ancora come e se verrà sostituita la tratta finale in quanto non è previsto nulla a riguardo nel progetto. I passeggeri caleranno drasticamente, i problemi di viabilità e traffico per la città di Trento aumenteranno. Tutto questo come conseguenza del progetto di circonvallazione ferroviaria presentato da RFI che, anziché evidenziato come criticità, viene presentato come perfettamente in linea con le nuove indicazioni di Glasgow e quindi come fattore di miglioramento per l'ambiente e di qualità della vita umana… non si capisce affatto come questo incremento di traffico indotto di auto e presumibilmente nuove linee di autobus possa favorire tutto questo! Sarà invece causa di aggravamento per Trento di una già grave situazione del traffico e dell'inquinamento. I tempi per il ripristino della Trento – Malè non sono certi, potrebbero passare una decina di anni prima che venga sbloccata la situazione e perché allo stato attuale non ci sono i finanziamenti per realizzarlo.



Foto: in primo piano la linea della Trento-Malè che dovrà essere interrotta per fare i lavori all'ex Scalo Filzi. Si noti anche una delle rogge inquinate che si intendono deviare.

VIBRAZIONI E RUMORI

Per quanto riguarda le problematiche connesse all'imminente cantiere per la costruzione della linea ferroviaria due aspetti sono particolarmente delicati: vibrazioni e rumori. Per quanto riguarda le vibrazioni purtroppo la normativa nazionale italiana non è assolutamente una normativa adeguata ed avanzata ma piuttosto obsoleta. Le vibrazioni sono monitorate solo quando compromettono la statica degli edifici ma non viene considerato il disagio ed il danno biologico che una vibrazione continua e ricorrente provoca sull'essere umano. Purtroppo la normativa consente di arrecare danni e disturbo alle persone senza prevedere limiti precisi. Il solo limite riguarda la statica cioè limiti in grado di non compromettere la solidità degli edifici. Il comparire di crepe od il monitoraggio di altri segnali devono poi portare ad una riduzione delle vibrazioni. Quindi se anche l'edificio sta in piedi e non subisce danni ma l'abitante dell'edificio subisce dei danni gravi e permanenti questo non è oggetto di sanzione o passibile di modifiche alla causa di queste vibrazioni.

Riguardo al rumore il discorso è differente perché esistono dei limiti invalicabili a norma di legge. La normativa sui rumori impone a RFI di fare una mappatura delle sue linee ferroviarie individuando i punti di maggiore o minore rumore ed evidenziando se ci sono dei casi di superamento e quindi quali misure di contenimento adottare. Per quanto riguarda la zona di Gardolo e Roncafort avremo molti più treni che percorreranno la linea. Già oggi registriamo dei livelli di rumore molto elevati. E' prevista da progetto la costruzione di barriere antirumore intorno ai 7 che, considerando il rilevato della ferrovia, costituiranno un "muro" che dividerà la città tra est ed ovest alto complessivamente una decina di metri. Comunque allo stato attuale non siamo in grado di stabilire se il rumore rispetterà quei limiti che la legge definisce invalicabili perché l'aumentata frequenza dei treni, che sono previsti aumentare dai 75 medi giornalieri fino a 260 al giorno, farà lievitare notevolmente il livello di esposizione ai rumori anche in considerazione del fatto che, oltre che più frequenti, i treni saranno più lunghi di quelli attuali (fino a 750 metri) e quindi più pesanti (fino a 1.600 tonnellate) con un impatto e disagio per la popolazione molto più dannoso di quello attuale.

DELIBERA N. 134 DEL 2009 Consiglio Comunale

Nel 2003 RFI presento il primo progetto di realizzazione di un'unica circonvallazione di Trento e Rovereto sulla destra Adige, progetto che poi venne accantonato dalla provincia. Di conseguenza, Rfi presentò nel 2009 un nuovo progetto che prevedeva il passaggio in destra Adige molto simile a quello attuale, tranne che la profondità a quota – 20 metri dell'uscita della galleria di 12 km a nord e per la progettazione di una stazione internazionale ipogea all'ex scalo Filzi. Il comune di Trento esamino lo studio preliminare di valutazione di impatto ambientale predisposto da RFI e con la delibera nr 134 del 2009 espresse un parere favorevole limitatamente al tracciato in sinistra Adige, subordinandolo però ad una lunga serie di verifiche prima di passare poi alla progettazione effettiva. Tutte queste verifiche riguardavano in piccola parte la realizzazione della stazione internazionale interrata e del relativo mega parcheggio previsto da 1000/1200 posti ma per il 90% riguardavano una serie di condizioni che ad oggi sono rimaste assolutamente invariate. A seguito di questa valutazione del 2009 rimasta inevasa, si passò poi a pensare ad un progetto integrato che dovesse prevedere la circonvallazione ferroviaria al termine della quale sarebbe stato realizzato il NorduS con il raddoppio della Trento-Malè e l'interramento della linea storica. Ad oggi quello che si discute è il solo progetto della circonvallazione ferroviaria che presenta ancora tutte le criticità che furono evidenziate nella delibera 134 del 2009 e rispetto alla quale il Comune non ha dato seguito quando ha sottoscritto il protocollo di intesa Comune-Provincia-RFI nel 2018. Tutte queste criticità riguardano: gli impatti cumulativi della tratta compresa tra lo scalo merci di Roncafort e l'interconnessione della linea proveniente da Bronzolo, molti aspetti di geologia, idrogeologia ed idrologia, in particolare riguardanti le 222 sorgenti presenti sotto la collina est, il pericolo dello smottamento della paleo-frana del monte Marzola, richieste di approfondimenti riguardo la caratterizzazione sia nella zona di Acquaviva a sud che nella zona dello scalo Filzi a nord, approfondimenti riguardo ai rischi relativi alla salute pubblica, richieste relative all'individuazione del tracciato e impatti dell'apertura per tronchi. In sostanza il Comune di Trento nel 2009 aveva espresso un parere genericamente favorevole alla realizzazione del tracciato in sinistra Adige ma subordinandolo alla soluzione di una serie di criticità che alla firma del protocollo del 2018 non erano state ancora affrontate e tantomeno risolte.

RISCHI ALLUVIONE

La stazione provvisoria interrata verrà realizzata dal Comune di Trento, a sua cura e spese, nella zona dell'ex scalo Filzi, area che nel 1966 fu allagata dall'esondazione del fiume Adige. Dopo di allora la Provincia ha realizzato numerose opere per migliorare la situazione ma sappiamo perfettamente che non abbiamo nessuna certezza che un evento del genere non possa ripetersi, soprattutto in uno scenario di peggioramento ed intensificazione di eventi climatici estremi (Vaia ottobre 2018 solo per fare un esempio). Lo spazio per realizzare la nuova stazione interrata all'ex scalo Filzi sarà sostanzialmente un enorme spazio sotto il livello del piano di via Brennero, lungo alcune centinaia di metri e profondo 10,50 metri. Ipotizzando una lama di acqua anche di pochi centimetri sopra il terreno naturale, è evidente che l'acqua di un'eventuale esondazione causerebbe il riempimento di questo spazio sotterraneo dove verrà realizzata la stazione provvisoria ma dove comunque passeranno i treni merci. Una volta che questo spazio sarà riempito il pericolo si sposterà verso sud perchè l'acqua raccolta confluirà nella galleria, riempiendola e la percorrerà per i suoi 11 km aumentando la velocità fino a sbucare a Mattarello, in quanto la quota della stazione ipogea all'ex scalo Filzi e di parecchi metri più alta dello sbocco della galleria a sud. A Mattarello Rfi ha progettato di realizzare muri alti 2/2,5 metri per proteggere l'innesto dei nuovi binari nella ferrovia storica da possibili esondazioni dell'Adige in quel punto ma è evidente che se dalle gallerie dovesse uscire un flusso d'acqua a quota 8 metri rispetto al piano ferroviario, i muri alti 2/2,5 metri saranno insufficienti a contenerne il flusso e probabilmente anche a restare in piedi considerando la velocità, la massa e quindi la forza acquisita percorrendo le gallerie in discesa.

I TEMPI PER POTER CAMBIARE TRACCIATO NON SONO SCADUTI

Si ha l'impressione che il progetto per la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento sia ormai definitivo, le opere verranno fatte, tutto è già stato deciso. **Scherziamo?** Fino a poco più di un mese fa non si sapeva nulla, nemmeno il tracciato perché non era possibile avere dal comune di Trento alcuna informazione. Non si sapeva neanche dove sarebbe passata la galleria, c'era solo una riga su una carta geografica. Ed oggi i tempi per valutare alternative sarebbero scaduti? Assolutamente no, c'è qualcosa che non va. Il progetto prevede un iter all'interno del P.N.R.R. che contempla dei tempi strettissimi di approvazione delle opere ma questi tempi non sono ancora scaduti, siamo nel corso del Dibattito Pubblico. Il progetto presentato da RFI è un progetto di fattibilità e deve essere ancora approvato. Al momento abbiamo solo una proposta progettuale, non è un progetto esecutivo che non c'è ancora, i tempi pur strettissimi non sono affatto scaduti, anzi il Dibattito Pubblico deve ancora terminare e potrebbe addirittura portare ad una decisione di non accoglimento del progetto di RFI o di valutazione di un progetto alternativo.

CRITICITÀ E IMPATTI PER LA ZONA DI ACQUAVIVA A SUD DI MATTARELLO

La zona prevista per l'imbocco sud della galleria è quella in località Acquaviva a sud del sobborgo di Mattarello del Comune di Trento.

Il Consiglio circoscrizionale di Mattarello-Valsorda in rappresentanza dei relativi censiti ha più volte evidenziato, anche con atti inviati al Comune di Trento, la propria contrarietà all'opera così come proposta da RFI, in quando sono presenti acclarate grandi criticità di tipo idrogeologico e si prevedono con ragionevole certezza pesanti impatti anche a seguito del grande cantiere previsto con aree dedicate al deposito del materiale di scavo e per le varie lavorazioni.

Singoli residenti inoltre hanno dettagliato le preoccupazioni ed inviato sia al Dibattito Pubblico che agli enti preposti alla tutela del patrimonio ambientale, documentazione descrittiva delle problematiche insistenti sui terreni interessati dall'opera prevista.

Di seguito si riportano in forma sintetica gli elementi di rischio e criticità emersi e per i quali si ritiene non siano state date sufficienti rassicurazioni, poiché asserite sulla base della documentazione di studio, ritenuta oggettivamente carente rispetto ai pochi dati reali raccolti a seguito delle reali verifiche eseguite in situ:

- Interferenze con le risorse idriche sia superficiali che sotterranee.
- Necessità di approfondimenti sullo stato reale della situazione idrogeologica.
- I torrenti presenti sulle pendici dell'area a est dell'ingresso previsto per la galleria, presentano ricorrenti piene con fenomeni di trascinamento a valle di materiale che crea problemi ai terreni coltivati, in prossimità di abitazioni e alla viabilità; i grandi lavori di contenimento di tali noti rischi sono iniziati in parte, ma sospesi da tempo. (v. pag. 26).
- Potenziali rischi per abitazioni in prossimità del previsto imbocco della galleria.
- Sottrazione di terreni ad uso agricolo.
- Occupazione di suolo sia in via temporanea che permanente.
- Problematiche relative alla presenza del cantiere, e della sua gestione.
- Preoccupazioni per impatti H24 da rumore e polveri, non fugate da elaborati presentati.
- Ripercussioni sulla mobilità locale e sulla qualità dell'aria, per la circolazione di mezzi pesanti.



NB(*): È importante analizzare la situazione idrogeologica della zona “ai Grezzi” (dove è previsto l’ingresso sud della galleria), perché la stessa è stata ripetutamente interessata da eventi franosi e di allagamento, molto frequenti negli ultimi anni.

Una colata di fango è arrivata fino alla statale il 25 e 26/06/2017, e nuovamente il 29/10 e 03/11 2018, mentre l’anno scorso in loc le basse c’è stato un allagamento dovuto a forti precipitazioni e smottamenti il 27/07/2021.

Essendo la zona “ai Grezzi” situata alla base del massiccio della Vigolana, vi confluiscono tre principali rii:

- il **rio Valsorda** (detto anche **rio Stolzano**)
- il **rio Stanghet**,
- il **rio Vallone della Cestara**.

L’avvallamento dove scorre il **rio Valsorda** è molto profondo, e nella zona appena a monte dell’abitato di Mattarello (zona Martinelle), c’è stato un monitoraggio prolungato nel 1998 perché uno dei due pendii alla sinistra, scivolava sul substrato roccioso rischiando di scendere e creare un tappo allo scorrimento dell’acqua.

Dato che la portata non è di poco conto, può essere un potenziale pericolo per il paese, soprattutto se, con le vibrazioni dovute all’avanzamento delle frese dovesse ripartire lo scivolamento, ora temporaneamente fermo per un intervento con micropali.

Sulla carta dei dissesti idrogeologici, sono segnalate problematiche in quella zona sia nel 56 che nel 76, dove una frana sulle sponde del rio Valsorda ha coinvolto anche un edificio di abitazione.

Il bacino idrografico nella fascia lungo il rio è posto ad elevata pericolosità geologica anche nel piano di protezione civile del Comune di Trento.

Il **rio Stanghet**, ha un bacino molto acclive predisposto alla possibilità di crolli dalle pareti rocciose ed a fenomeni di erosione di alveo e di sponda che possono convogliare a valle una notevole quantità di detriti.

Il bacino idrografico a monte e l’alveo a valle sono considerati ad elevata pericolosità idrogeologica, mentre l’uscita a valle, in zona Grezzi Acquaviva, è **inserito in zona a rischio elevato.R3**

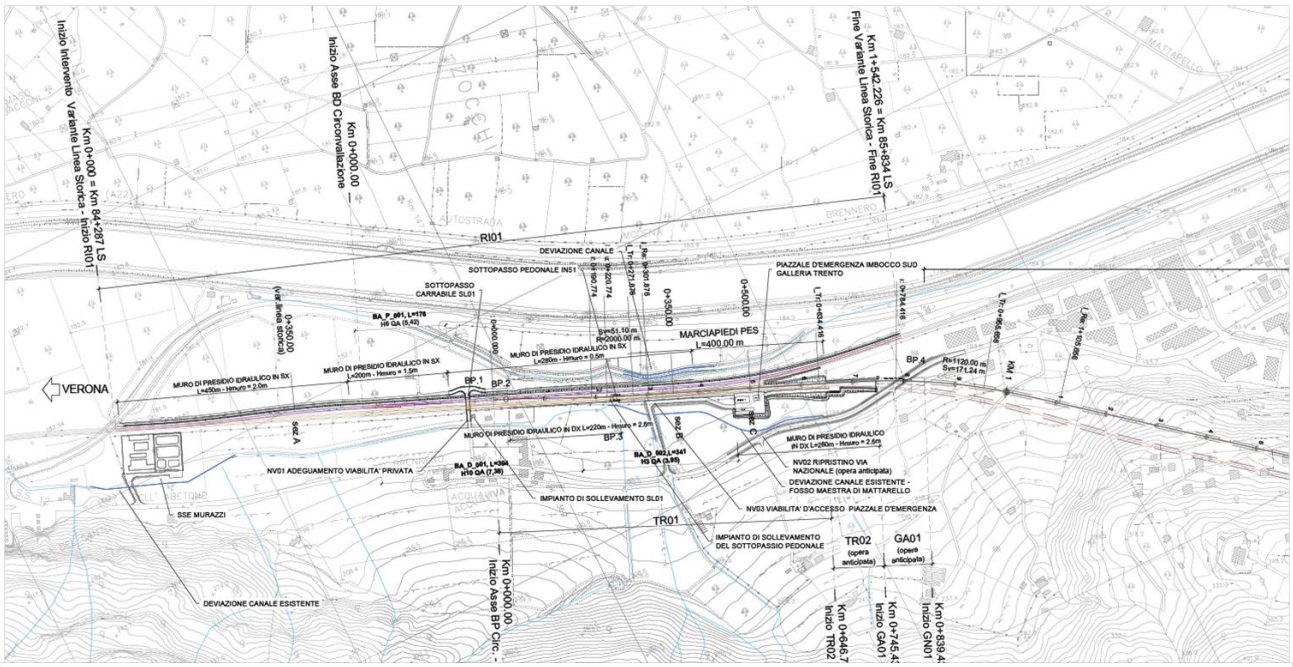
Il **rio Vallone della Cestara**, è analogo al rio Stanghet, e passa proprio nella zona di imbocco del tunnel per poi sfociare nell’Adige.

Raccoglie le acque meteoriche di una vasta parte della Vigolana, convogliandole in una stretta gola fin dai 1200 m di altitudine.

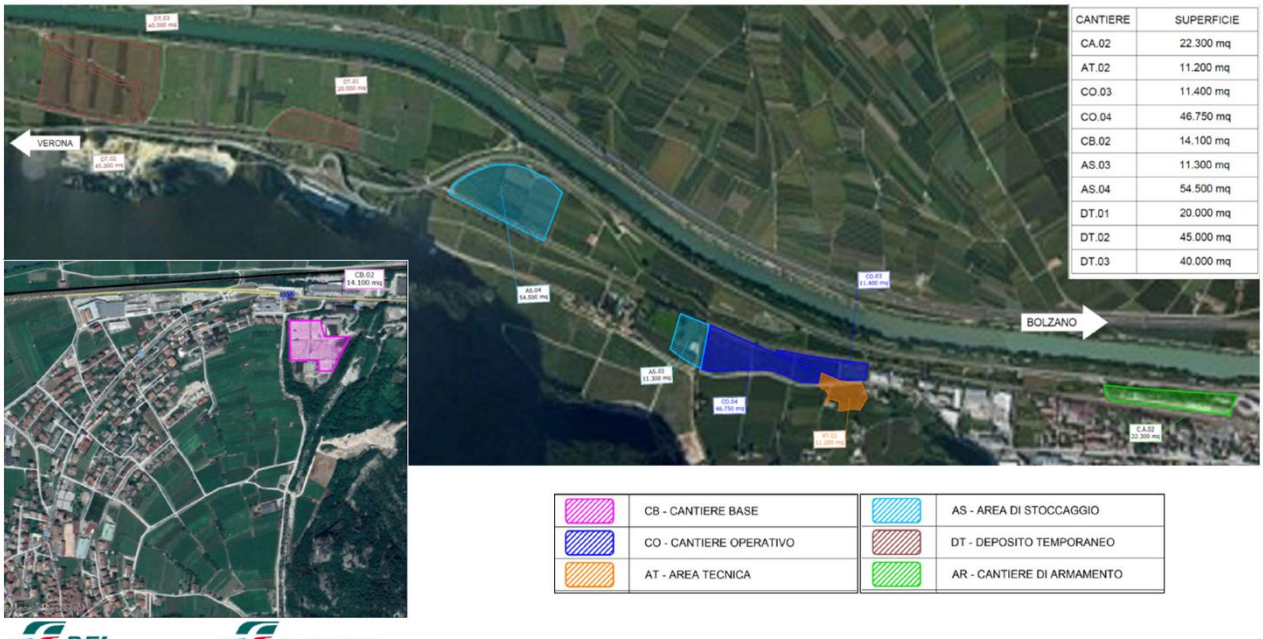
Nella discesa molto ripida, accumula detriti e melma scavando profondi solchi, e trasportando il tutto nella zona Grezzi, che ha preso questa forma collinare, proprio grazie al lavoro millenario delle acque piovane e a quello degli improvvisi acquazzoni.

Come assistiamo sempre più spesso, il clima ci riserva improvvisi cambiamenti, e questi eventi, una volta rari, chiamati “Bombe d’acqua”, sono sempre più frequenti.

(*): testo estratto dal Piano protezione della civile Trento 15-01-22.



LOCALITA' ACQUAVIVA – SISTEMA CANTIERIZZAZIONE – STATO DI PROGETTO



CANTIERE	SUPERFICIE
CA.02	22.300 mq
AT.02	11.200 mq
CO.03	11.400 mq
CO.04	46.750 mq
CB.02	14.100 mq
AS.03	11.300 mq
AS.04	54.500 mq
DT.01	20.000 mq
DT.02	45.000 mq
DT.03	40.000 mq

	CB - CANTIERE BASE		AS - AREA DI STOCCAGGIO
	CO - CANTIERE OPERATIVO		DT - DEPOSITO TEMPORANEO
	AT - AREA TECNICA		AR - CANTIERE DI ARMAMENTO

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Si ritiene eccessivamente "idilliaca" questa rappresentazione di inserimento ambientale dell'imbocco sud della galleria in località Acquaviva



Località Acquaviva – foto inserimento post operam

CONTRIBUTO AL DIBATTITO PUBBLICO PER IL PROGETTO DELLA CIRCONVALLAZIONE DI META' DELLA CITTA' DI TRENTO .

ANALISI E CONSIDERAZIONE SULLA PROPAGAZIONE DELLE VIBRAZIONI

In riferimento all'informativa della commissione ai cittadini residenti nelle immediate vicinanze dell'imbocco NORD della ferrovia relativa alla tematica inerente le vibrazioni e i rumori relativi esprimo con questo testo le seguenti considerazioni :

- le rassicurazioni sulla assenza di vibrazioni al di là di un raggio di 10 mt così come proposto dai tecnici di RFI lasciano stupiti;
- le scale logaritmiche usate , le metodologie e le unità di misura dB appaiono più fumo negli occhi che aspetti oggettivi;
- troppi sono i fattori influenti quali velocità , peso del treno e poi struttura della roccia che pare non essere nota nemmeno ai tecnici;
- gli stessi tecnici che hanno esposto i risultati sono sembrati poco convinti loro stessi delle considerazioni esposte.

La rassicurazione impiantistica decisiva sembra essere legata a un "MATERASSINO IN MATERIALE RESILIENTE IN MATERIALE ELASTOMERICO" tutto qui .

Difficile pensare che un treno lungo 750 mt. e pesante 1600 tonn. lanciato a 100 km/h possa essere attutito da un materassino di elastomero !

La crescente diffusione dei materassini resilienti elastomerici - spiega **UNI** - ha reso necessaria la predisposizione di una norma sulle **regole di indagine**, di **qualifica** e di **controllo** per l'esame delle caratteristiche meccaniche e di invecchiamento meccanico ed ambientale, al fine di valutare l'adeguatezza di un dato prodotto all'impiego ferrotranviario.

Questa nota la dice lunga sulla reale conoscenza di questo tipo di materiale rispetto all'uso che se ne vuole fare , appare evidente che le condizioni di stress meccanico, termico e di invecchiamento del materiale lo possano far considerare una sorta di palliativo momentaneo e non la vera soluzione del problema.

CONTRIBUTO AL DIBATTITO PUBBLICO PER IL PROGETTO DELLA CIRCONVALLAZIONE DI META' DELLA CITTA' DI TRENTO .
CONSIDERAZIONI SULL'OPPORTUNITÀ DI FAR TRANSITARE MERCI PERICOLOSE SU FERROVIA ALL'IMBOCCO IN PROSSIMITÀ DEL CENTRO DI TRENTO .
ANALISI E POSSIBILI EVENTI CATASTROFICI .

In riferimento all'informativa della commissione ai cittadini residenti nelle immediate vicinanze dell'imbocco NORD della ferrovia relativa alla tematica inerente le vibrazioni e i rumori relativi esprimo con questo quaderno le seguenti considerazioni .
Apprendo dal dibattito che la parte di roccia prospiciente l'imbocco della galleria a nord di Trento è caratterizzato da rocce scagliose del cretaceo superiore che per struttura consistenza e posizione della falda acquifera rappresentano un contesto fragile.
E' noto a tutti che la roccia di cui sopra è estremamente friabile, molto facilmente asportabile e piena di fessure, caratteristica che rende questa struttura facilmente penetrabile da acque di scolo che nel periodo di freddo tendono a ghiacciare e quindi a frantumare facilmente la roccia che quindi tende naturalmente a cadere a valle.
La zona è piena di case costruite da inizio secolo e percorsa da via Spalliera , strada molto frequentata dai residenti e usata come via di transito da gli altri cittadini .
Questo per significare che non stiamo parlando di un campo abbandonato in piena campagna ma un luogo **densamente abitato su uno sperone di roccia delicata e friabile.**
Negli anni si sono succeduti diversi episodi di distacco di roccia con danni che si sono limitati solo per mera buona sorte.
Molti sono stati negli anni gli interventi di messa in sicurezza del fronte prospiciente l'ingresso del futuro tunnel e via via lungo tutto il fronte di via Malvasia per arrivare praticamente fino al centro città.
Tutto ciò premesso si pone la questione dell'opportunità di far transitare carichi pericolosi nella futura galleria.
La disgrazia di Viareggio è a tutti ancora tristemente nota e molte altre al mondo si sono verificate.
L'osservazione è quindi riferita alla malaugurata possibilità che un treno carico di sostanze pericolose possa per qualche motivo esplodere all'imbocco della galleria e sotto la parte di roccia friabile e delicata sovrastante piena di abitazioni.
L'eventuale esplosione provocherebbe un movimento tellurico di tale potenza che la trasmissione alle rocce sovrastanti provocherebbe sicuramente un distacco delle medesime che scivolando a valle trascinerebbero le case appoggiate sopra provocando una valanga di detriti che inevitabilmente si riverserebbe sulle case situate a valle … un disastro se si pensa che tra monte e valle insistono un centinaio di appartamenti e in corrispondenza circa 500 persone.
E' evidente che la possibilità di un accadimento del genere è assai remoto ma anche a Viareggio lo era, per non parlare della tragedia annunciata del Vajont e di Stava … , ma è da tener conto che nei prossimi cento anni (già dall'apertura del tunnel di Base del Brennero) dovrebbero passare treni lunghi fino a 750 mt ogni 6 minuti … vale a dire circa 20.000.000 di treni.

Meglio evitare anche la più piccola e remota possibilità che questo accada.



La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Quaderno	Relazione relativa ai suoli SIN "Trento Nord" e la loro interferenza con il progetto RFI-PAT-Comune di Trento
02	Data: 18 gennaio 2022

RELAZIONE DELLA RETE DEI CITTADINI A RIGUARDO DELLE AREE INQUINATE DI TRENTO NORD -SITO INQUINATO DI INTERESSE NAZIONALE

Premessa :

La zona di intervento si colloca nei siti inseriti dal ministero dell'ambiente tra i più inquinati a livello nazionale.

Nel 2001 la SLOI E CARBOCHIMICA viene inserita dal Ministero dell'Ambiente nei siti inquinati di interesse nazionale.

Considerazioni al contorno :

PERIMETRAZIONE DEL SITO.

Il sito è costituito dalle aree occupate dalle antiche industrie chimiche Carbochimica (S = circa 5 ettari) e Sloi (S = circa 5,5 ettari), ubicate nella piana alluvionale della Val d'Adige a nord della città di Trento, denominata Campotrentino caratterizzata dalla presenza di un reticolo di fosse, che originariamente servivano per il drenaggio delle campagne, trasformatesi, a seguito dell'urbanizzazione, in collettori di raccolta delle acque meteoriche.

LA CARBOCHIMICA [...]

La Sloi, attiva dalla fine degli anni '30, produceva piombo tetraetile ed altre sostanze altamente tossiche. Lo stabilimento fu chiuso nel 1978, su ordinanza del Sindaco di Trento, a seguito di un incendio che provocò la fuoriuscita di una nube tossica di vapori di soda caustica. Attualmente gli impianti sono stati smontati e i fabbricati parzialmente demoliti.

Gli inquinanti tipici rilevabili nell'area della ex Carbochimica sono costituiti da I.P.A., solventi aromatici e fenoli; [...]

Gli inquinanti tipici rilevabili nell'area dell'ex Sloi sono costituiti da piombo totale, piombo organico e mercurio (derivante dall'impianto cloro - soda). La contaminazione da piombo tetraetile è presente nel terreno di riporto e nell'orizzonte limoso e, come rilevato dalle analisi allegate al progetto definitivo, è massiccia anche in profondità nei terreni dell'acquifero, dove è in atto una sua lenta degradazione che origina fasi solubili e polari (piombo trietile e dietile), in parte adsorbite dalla frazione argillosa del limo ed in parte trasportate dalle acque di falda. La diminuzione esponenziale delle concentrazioni di questi composti nelle acque di falda con l'aumento della distanza dall'impianto dismesso è attribuibile non solo alla diluizione e alla dispersione ma anche alla biodegradazione. Le rogge interessate dagli antichi scarichi della fabbrica presentano notevole contaminazione delle acque (fossa Armanelli) e dei sedimenti di piombo totale di piombo organico e di mercurio.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE AMBIENTALI

Le aree ex industriali in oggetto si trovano nella piana alluvionale di Trento Nord, compresa tra i conoidi del torrente Avisio e del Fersina e limitata dai massicci cartonatici del Soprassasso e del Calisio.

Il corso dell'Adige, rettificato ed arginato, defluisce sul fianco occidentale del fondovalle ad una distanza di circa 500 metri. Il sistema idrografico è costituito da un reticolo di fosse, che originariamente servivano per il drenaggio delle campagne, trasformatesi, a seguito dell'urbanizzazione, in collettori di raccolta delle acque meteoriche: le rogge confluiscono nel Rio Lavisotto, che raccoglie le acque provenienti dal Monte Calisio. I corsi d'acqua adiacenti alle ex aree industriali e quindi anche il Lavisotto sono stati interessati dagli scarichi delle antiche industrie e presentano quindi un inquinamento diffuso.

La successione stratigrafica, dall'alto verso il basso, è la seguente: materiale di riporto (pochi metri), limi passanti a sabbie fini (circa 5 metri), ghiaie sabbiose e sabbie con ghiaia (circa 7 metri: sede dell'acquifero principale), lente di limi (max circa 2 metri), sabbie fini (5 - 10 metri), alternanze di sabbie fini con lenti di limi (fino alla profondità di circa 40 m sotto il p.c.).

La falda acquifera, che è di tipo semiconfinato ($K = 3 \times 10^{-3}$ m/s), scorre in direzione sud con pendenza di circa 0.1 -0.2%: la soggiacenza media della falda è di circa 2 metri. Esistono numerosi pozzi nell'area, che emungevano elevate quantità di acqua, molti dei quali non sono più utilizzabili in quanto inquinati.

La vastità dell'area, la sua collocazione nel contesto urbano, il pericolo connesso alla tipologia degli inquinanti (piombo organico, naftalene, solventi aromatici e fenoli) ed alla presenza di rifiuti industriali, la vulnerabilità della falda, la presenza di un sistema idrografico costituito da una fitta rete di canali dì acqua superficiale portano a ritenere che il sito presenti caratteristiche di elevato rischio ambientale e sanitario.

Attualmente si ritiene che 180 ton. di piombo tetraetile , mercurio e IPA siano contenute nel terreno sottostante per una profondità di 18 metri protetto solo da un esiguo strato di argilla di 20 centimetri.

QUALE E' IL LIVELLO DI APPROFONDIMENTO TECNICO DELLA QUESTIONE E QUALI SOLUZIONI SARANNO ADOTTATE ? non è dato a sapere .

Allo stato attuale ci risulta che una sorta di progetto di fattibiltà sia stato inoltrato al MITE per una verifica . Non ne abbiamo copia .

Le falde della Valle dell'Adige attraversano a varie profondità e altezze questo strato di terreno tra l 'altro seguendo direzioni non sempre lineari NORD SUD .

Dovendo eseguire l'opera in trincea , tra l'altro non essendo ancora definita la profondità esatta dell'intervento in virtù della discussione in essere per l'allungamento della linea in trincea più a nord possibile per cercare di venire incontro alle aspettative degli abitanti di Gardolo, dal progetto di RFI condiviso da Comune e Provincia si dovrà necessariamente scavare in prossimità delle aree inquinate con la sicura e inevitabile interferenza con le medesime .

La procedura risulta delicata e pericolosa, con una grande alea di rischio in quanto aprire un fronte in trincea (di quanti metri in profondità?) comporterebbe un sicuro stravolgimento del precario equilibrio attualmente esistente.

Pur operando con tutte le precauzioni necessarie e utilizzando le migliori tecnologie a disposizione è facilmente prevedibile le sostanze inquinanti volatili imprigionate nel terreno (piombo tetraetile e derivati) troverebbero facili vie di uscita sia in aria che

nelle acque di falda con il pericolo di migrazione di sostanze pericolose nelle falda acquifera.

Inoltre una volta realizzata la struttura in trincea lungo praticamente tutta la lunghezza delle aree inquinate e profonda diverse metri potrebbe risultare una barriera fisica rispetto alle falde transitanti arrecando effetti difficilmente prevedibili come i danni relativi .

ESISTE UNO STUDIO IN TAL SENSO ? non risulta agli atti .

Risulta evidente che intervenire nelle zone previste in totale sicurezza non può prescindere dalla totale bonifica preventiva del sito inquinato nella sua interezza . In questo modo si garantirebbe la totale sicurezza dello scavo in trincea necessario per poter procedere all'opera ferroviaria.

Elevato risulta il rischio biologico e sanitario a carico dei cittadini residenti nelle aree limitrofe all'opera e delle maestranze (qualche centinaia di operai) che si troverebbero a dover operare a diretto contatto con queste sostanze altamente pericolose .

Non vi è evidenza di autorizzazioni in essere per poter realizzare queste opere cosi come descritte né di procedure tecniche adottate .

Risulta inimmaginabile una procedura di autorizzazione da parte del Ministero dell'Ambiente MITE per un intervento di bonifica parziale nel bel mezzo delle due aree inquinate e complessivamente sito di interesse nazionale .

A CHE PUNTO E' LA PROCEDURA ?

Dai documenti in nostro possesso non si evince l'esistenza **dell'analisi del rischio di quelle aree.**

E' STATA FATTA?

Appare azzardato l'utilizzo delle aree inquinate come deposito di materiale di risulta a tal proposito nulla è noto riguardo alle autorizzazioni degli enti preposti e ai rapporti tra RFI e i proprietari delle aree : la questione in essere è già di per sé complicata e questa procedura ,se realizzata, potrebbe peggiorare la situazione .

Considerato lo stato attuale delle procedure le incertezze derivanti , lo stato di assoluta incertezza dell'argomento riguardante le autorizzazione alla bonifica parziale delle aree di intervento RFI considera appaltabile l'opera nelle more di autorizzazioni non ancora emesse ?

Essendo le aree **in larga misura di proprietà di privati non è noto** quali siano gli accordi in essere tra amministrazione e questi soggetti . Come si possa pensare di usufruire delle aree che sono state bloccate precedentemente per problemi ambientali con delle sentenze di divieto di bonifica parziale .

Detto questo appare sempre più INDISPENSABILE una bonifica totale del sito prima di intervenire con le opere della ferrovia .

Per questo serve un chiaro forte e serio confronto con i privati per trovare un compromesso che consenta la **CHIARA E TRASPARENTE soluzione per la bonifica INTEGRALE** dell'area al **fine di chiarire ai CITTADINI** la reale e definitiva soluzione a tale situazione per poi eventualmente procedere alla realizzazione dell'opera pubblica in totale sicurezza e trasparenza .

Trento 14 dicembre 2021

LA RETE DEI CITTADINI

Responsabile problematiche ambientali

Ing Massimo Troncon

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Quaderno	SIN Trento Nord Verbale Conferenza dei Servizi decisoria del 22 novembre 2005 presso il Min. Ambiente
02 a	Data: 18 gennaio 2022

SITO D'INTERESSE NAZIONALE "TRENTO NORD"

Verbale della Conferenza di Servizi decisoria tenutasi presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in data 22 novembre 2005 ai sensi dell'art. 14 L. n. 241/90 e sue successive modificazioni ed integrazioni

In Roma, via Cristoforo Colombo, 44, alle ore 12 del giorno 22 novembre 2005 presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio si tiene, regolarmente convocata con nota prot. 22618/QDV/DI del 10.11.2005, la Conferenza di Servizi di cui all'art. 14 della Legge 241/90 e successive modificazioni ed integrazioni, per acquisire le intese ed i concerti previsti dall'art. 17 del D.Lgs. 22/97 e dall'art. 15 del D.M. 471/99 in materia di approvazione dei progetti di bonifica concernenti il sito d'interesse nazionale Trento Nord, relativamente ai seguenti punti all'Ordine del Giorno:

1. Progetto Preliminare di bonifica delle Rogge Demaniali, costituito dai seguenti elaborati progettuali:
   a) *Progetto preliminare e definitivo di bonifica delle rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 14720/QDV/DI in data 19/07/2005;
   b) *Analisi di rischio rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 15659/QDV/DI in data 01/08/2005;
2. Progetto Definitivo di bonifica delle Rogge Demaniali, costituito dai seguenti elaborati progettuali:
   a) *Integrazioni al Progetto preliminare e definitivo di bonifica delle rogge demaniali.* trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 20203/QDV/DI in data 12/10/2005;
   b) *Integrazioni alla Analisi di rischio rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 21890/QDV/DI in data 02/11/2005;

Il dott. Mascazzini, Direttore Generale della Direzione Qualità della Vita del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, accerta la presenza del rappresentante del Ministero della Salute nella persona della dott.ssa Rossella Colagrossi e del rappresentante della Provincia Autonoma di Trento nella persona del dott. Dino Leonesi, Dirigente generale del Progetto per l'attività di promozione e verifica dell'attuazione del programma di legislatura.

Il dott. Mascazzini rileva l'assenza del rappresentante del Ministero delle Attività Produttive

regolarmente convocato con nota prot. 22618/QDV/DI del 10.11.2005 trasmessa a mezzo fax del 10.11.2005, come risulta dal messaggio di conferma allegati al presente verbale onde costituirne parte integrante e sostanziale.

Il dott. Mascazzini dichiara quindi la Conferenza di Servizi regolarmente costituita per deliberare sui sopracitati punti all'Ordine del Giorno, ed introduce il punto 1) dell'ordine del giorno: **Progetto Preliminare di bonifica delle Rogge Demaniali, costituito dai seguenti elaborati progettuali:**

a) *Progetto preliminare e definitivo di bonifica delle rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 14720/QDV/DI in data 19/07/2005;
b) *Analisi di rischio rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 15659/QDV/DI in data 01/08/2005;

Il dott. Mascazzini ricorda, innanzitutto, che il sito di Interesse Nazionale di "Trento Nord" è costituito da tre aree omogenee per tipo di contaminazione e caratteristiche ambientali: le aree industriali dismesse ex SLOI ed ex Carbochimica (di proprietà privata) e le "Rogge Demaniali", ovvero una serie di canali di proprietà pubblica aventi origine da opere di bonifica e drenaggio delle acque superficiali della città di Trento e denominate Roggia Armanelli, Fossa Primaria di Campotrentino, Rio Lavisotto e Canale Adigetto. La documentazione in esame riguarda la bonifica di dette Rogge Demaniali.

Ricorda, inoltre, che dalle caratterizzazioni dei sedimenti effettuate nelle predette Rogge demaniali è emerso quanto segue:

- ROGGIA ARMANELLI: presenta una forte contaminazione da Piombo e Piombo tetraetile, fino alla profondità di 4.8 m;
- FOSSA PRIMARIA DI CAMPOTRENTINO: è composta da due tratte: la parte settentrionale formata da uno scatolare in cls di dimensioni 1.8 m x 1.7 m, e la parte meridionale, i cui sedimenti in alveo risultano contaminati da IPA.
- RIO LAVISOTTO:
  - Lato Carbochimica: Presenta una contaminazione da Piombo, Piombo tetraetile, IPA, Pirene, Benzo(a)antracene, Crisene, Benzo(a)pirene, Dibenzo(a)pirene. Per alcuni parametri la profondità di contaminazione raggiunge gli 11 m dal fondo roggia.
  - Lato campo CONI: presenta una contaminazione da Piombo, Piombo tetraetile fino a 2,4 m di profondità; in alcuni tratti, sono presenti Pirene, Benzo(a)antracene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(a)pirene, Beno(a)pirene, Dibenzo(a,j)pirene, somm. Policiclici aromatrici fino alle profondità di 8.4 m.

- Tratto tombinato: Scorre tombato sotto la città di Trento seguendo il vecchio tracciato dell'Adige. Presenta contaminazione da IPA, Piombo, Piombo organico che per via delle condizioni locali non hanno subito fenomeni di degradazione nel tempo. La sezione del rio è varia e presenta un fondo solido per gran parte del troncone. La contaminazione è presente solo nei residui sopra il fondo (circa 60 cm) e nel tratto terminale (ultimi 300 m). Il sottosuolo si presenta in condizioni di naturalità dopo 1 m dal fondo.

- CANALE ADIGETTO: E' presente contaminazione da Piombo, Piombo tetraetile, Benzo(a)antracene, Crisene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(a)pirene, Indeno(1,2,3)pirene, Dibenzo(a,h)antracene, Benzo(ghi)terilene, Dibenzo(a,e)pirene e Sommatoria IPA, fino alla profondità di 2.4 m. dal p.c.

Nelle acque di falda, il monitoraggio attivo sin dal 1994, a cura di APPA, ha rilevato in alcuni piezometri a valle dell'area ex Carbochimica, contaminazione da IPA. Nelle acque superficiali delle Rogge il monitoraggio a cura di APPA, attivo da oltre 10 anni, ha rilevato assenza di contaminazione in quanto, essendo cessato l'inquinamento proveniente dalle attività industriali Carbochimica e Sloi, rispettivamente nel 1984 e nel 1978, al di sopra dei sedimenti contaminati è presente uno strato di terreno naturale con spessore medio pari a circa 50 cm che isola le acque medesime dai sedimenti contaminati.

Il dott. Mascazzini ricorda che nella Conferenza di Servizi decisoria del 02.12.2003 erano stati approvati con prescrizioni il Piano di Caratterizzazione delle Rogge demaniali e si era preso atto dei relativi risultati, fatta salva la validazione da parte di APPA e subordinatamente alla esecuzione di ulteriori indagini integrative di dettaglio.

Sottolinea, inoltre, che nella medesima Conferenza di Servizi decisoria, era stata valutata, altresì, una prima versione del Progetto preliminare di bonifica delle Rogge demaniali, trasmessa dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisita al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con prot. n. 9950/RIBO/B del 04.11.2002. In tale sede era stato richiesto di effettuare una rivisitazione di detto progetto, con una serie di prescrizioni fissate dalla Conferenza medesima, con particolare riferimento agli aspetti relativi alla stima dei volumi di terreno contaminato da rimuovere.

La Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso, quindi, un nuovo elaborato progettuale, acquisito al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con prot. n. 14720/QDV/DI e valutato nel corso della Conferenza di Servizi istruttoria del 2 agosto 2005.

Il dott. Mascazzini riassume, quindi, quanto emerso nel corso della Conferenza di Servizi istruttoria del 2 agosto 2005, ricordando quanto segue:

1) per quanto riguarda i suoli, il Progetto di bonifica delle Rogge demaniali prevede le seguenti attività:

- bonifica con misure di sicurezza della Roggia Armanelli, della Fossa primaria di Campotrentino e di parte del Rio Lavisotto, tramite asportazione dei livelli di sedimenti sopra falda, realizzazione di apposita impermeabilizzazione tramite argilla e geostuoia, esecuzione di apposita Analisi di Rischio e trattamento dei sedimenti in posto tramite Ossidazione chimica in situ;
- bonifica della restante parte del Rio Lavisotto (tratto tombinato) e del Canale Adigetto, mediante completa rimozione dei sedimenti contaminati;

In particolare, gli interventi di bonifica con misure di sicurezza sono previsti nelle aree della Roggia Armanelli e del Rio Lavisotto ove la profondità della contaminazione nel sottosuolo e la difficoltà di scavo dovute alle caratteristiche fisiche e morfologiche del terreno ed alla presenza nelle immediate adiacenze della linea ferroviaria Verona-Brennero, non consentono di raggiungere i limiti tabellari fissati dal DM 471/99, col. A. tab. 1. Per tale motivo è previsto un processo di trattamento in situ tramite un processo degradativo degli IPA e del Piombo organico contenuti nei sedimenti, ossidando i composti presenti con il processo chimico denominato Fenton modificato.

Per quanto riguarda invece gli interventi di bonifica nella restante parte del Rio Lavisotto (tratto tombinato) e del Canale Adigetto, si prevede la rimozione del terreno contaminato e suo trasferimento presso idoneo sito di discarica, tramite trasferimento via ferro.

Complessivamente, le quantità stimate di terreno da asportare e da trattare in situ, ammontano rispettivamente a 33.976 mc e 6.606 mc.

2) per quanto riguarda le acque di falda, è attiva dall'agosto 2001 una barriera idraulica a sud dell'area ex Carbochimica, in grado di captare sia le acque provenienti dall'area stessa che dal tratto non intubato del Rio Lavisotto. Sono escluse le acque di falda del Canale Adigetto e del tratto intubato del Rio Lavisotto in quanto in esse non risultano tracce di contaminazione. Durante la bonifica verranno realizzati, inoltre, ulteriori 5 pozzi di sbarramento lungo il Rio Lavisotto sino all'imbocco del tratto interrato, in grado di confinare le acque provenienti dalla Roggia Armanelli e dalla Fossa primaria di Campotrentino, e con il fine di impedire l'eventuale migrazione di prodotti di degrado o mobilitati dall'intervento di bonifica e di trattamento in situ. Le acque emunte saranno trattate con un impianto di filtrazione a carboni attivi, e le caratteristiche delle acque in uscita sono quelle previste dalla Tab. 2 del DM 471/99, al pari della barriera idraulica già in esercizio.

3) per quanto riguarda le acque superficiali, esse verranno allontanate dall'area di scavo tramite interventi di diversione delle medesime; l'area sarà isolata con una tura in terra a monte, in modo da arrestare il deflusso. Le acque rinvenute in fase di scavo saranno inviate ad impianto di trattamento autorizzato.

Il dott. Mascazzini ricorda, inoltre, che nel corso della Conferenza di Servizi istruttoria del 02 agosto 2005, i partecipanti, alla luce delle osservazioni emerse nel corso dell'istruttoria effettuata dalla Direzione Generale per la Qualità della Vita, di concerto con Apat e ISS, avevano concordato

nel ritenere i contenuti del documento "Progetto preliminare e definitivo di bonifica delle Rogge demaniali", (trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito al protocollo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nr. 14720/QdV/DI del 19.07.05) assimilabili a quelli di un Progetto Preliminare di bonifica con misure di sicurezza, e, come tale, approvabile con le prescrizioni riportate di seguito, già accettate in sede di Conferenza di servizi istruttoria dal proponente:

1. In riferimento alle "*concentrazioni residue ammissibili*", dovrà essere chiarito se tali valori si riferiscono a valori del fondo naturale o a valori derivanti da analisi di rischio. In entrambi i casi questi valori dovranno essere numericamente definiti.
2. I numerosi dati a disposizione dovranno essere opportunamente rielaborati al fine di determinare congiuntamente agli Organi di controllo il valore di fondo per il Piombo. A tal riguardo deve essere effettuato un approfondimento di studio sul comportamento del piombo residuo in loco, che ovviamente non avrà lo stesso comportamento del piombo quale fondo naturale, e deve essere puntualmente accertato il comportamento riguardo alla lisciviazione del terreno contaminato ai fini dell'individuazione dei valori di fondo.
3. E' necessario specificare i contaminati fin'ora rilevati nella falda durante il periodo di monitoraggio, e verificare la necessità di un intervento di bonifica sulle acque medesime, oltre a quello in atto nell'area ex Carbochimica, di cui si chiede un rapporto di sintesi. L'ISS, su specifica richiesta della Provincia Autonoma di Trento, potrà stabilire i limiti ammissibili dei contaminanti non compresi nella tabella "Acque sotterranee" del DM 471/99. In caso di superamento di detti limiti, è necessaria l'immediata adozione di Misure di Messa in sicurezza di emergenza.
4. Le acque contaminate emunte ed inviate a trattamento devono essere considerate un rifiuto liquido; gli impianti di trattamento delle predette acque devono essere autorizzati ai sensi degli artt. 27 e 28 del D. Lgs. 22/97.
5. In merito al processo FENTON, impiegato per le operazioni di bonifica con misure di sicurezza della Roggia Armanelli e del Rio Lavisotto a monte del tratto tombinato, si rimanda a quanto prescritto nel parere APAT/ISS/ARPAV "Protocollo per l'applicazione dell'ossidazione chimica in situ", acquisito al protocollo del Ministero con nr. 14879/QdV/DI del 21.07.2005;
6. Dovranno essere previste misure di sicurezza laddove sul fondo dello scavo permangano valori superiori al fondo naturale o alle concentrazioni massime ammissibili ottenute da analisi di rischio.
7. Dovranno essere prodotti elaborati grafici individuanti le aree di scavo per le varie Rogge e quelle soggette ad analisi di rischio;

8. In riferimento ai volumi di materiale contaminato da asportare, è necessario quantificare i volumi di rifiuti speciali pericolosi e quelli non pericolosi, che dovranno essere smaltiti in idonea discarica autorizzata.
9. Le piazzole di stoccaggio localizzate in aree al di fuori del presente progetto dovranno essere fornite di sistemi di impermeabilizzazione con garanzie di tenuta anche a sollecitazioni di tipo meccanico dovute ai mezzi in transito. Tali piazzole dovranno inoltre essere collocate su porzioni di terreno la cui caratterizzazione, effettuata con maglia 25 x 25 m, e sotto il controllo di APPA, non abbia evidenziato superamenti rispetto ai limiti fissati dal DM 471/99. Le cautele dovranno essere quelle richieste dall'Ente competente per le autorizzazioni ex artt. 27 e 28 del D. Lgs. 22/97;
10. Le modalità ed i criteri per il conferimento in discarica dei terreni contaminati dovranno essere in accordo con quanto definito dal DM n. 36 del 13/01/03 e del DM del 13 marzo 2003.

Il dott. Mascazzini ricorda, inoltre, che in data 01.08.2005 la Provincia Autonoma di Trento ha trasmesso la documentazione relativa alla Analisi di Rischio delle Rogge demaniali, acquisita al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con prot. nr. 15659/QdV/DI del 01.08.05). In tale elaborato, si conclude che "*si ritiene di poter considerare accettabile il rischio a seguito degli interventi di bonifica programmati*".

Il dott. Mascazzini ricorda, quindi, quanto emerso nel corso della Conferenza di Servizi del 2 agosto 2005, ove i partecipanti avevano deliberato che tale documentazione, costituente parte integrante e sostanziale del Progetto Preliminare di Bonifica con misure di sicurezza delle Rogge demaniali, dovesse essere integrata con le seguenti prescrizioni, risultanti dall'istruttoria condotta dalla Direzione Generale per la Qualità della Vita, di concerto con APAT e ISS:

a) ancorché l'elaborato tecnico faccia riferimento al manuale APAT- ARPA/APPA-ICRAM-ISPESL-ISS "Criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi di rischio ai siti contaminati", non sono stati utilizzati, per i contaminanti di interesse, i valori delle caratteristiche chimico-fisiche e tossicologiche riportati nella banca-dati ISS-ISPESL, in appendice allo stesso manuale e disponibile nella sua versione più aggiornata sul sito dell'APAT (www.apat.it). In considerazione di ciò, si ritiene necessario che venga presentato un nuovo elaborato, utilizzando i valori indicati in tale banca-dati. In particolare per il Piombo Tetraetile dovranno essere utilizzati i parametri relativi alla voce "Piombo" (cancerogeno di categoria EPA B2);
b) nella nuova elaborazione dovranno essere riportati tutti i valori ottenuti dal modello per il parametro Piombo, rimandando ad altri documenti tecnici per eventuali considerazioni inerenti il fondo naturale. A tale proposito si osserva che, ad oggi, non è stato approvato dagli Enti di Controllo alcun valore di fondo naturale per il parametro Piombo (e per i suoi

composti organici e/o inorganici) in riferimento all'area Trento Nord. Le modalità di determinazione di tale valore dovranno essere concordate con gli Enti di Controllo.

Il dott. Mascazzini ricorda che i partecipanti alla Conferenza di Servizi istruttoria del 02/08/2005 avevano concordato nel ritenere che, valutati numericamente i valori di fondo, rivisitate le prove pilota alla luce del parere APAT/ISS/ARPAV "Protocollo per l'applicazione dell'ossidazione chimica in situ" (acquisito al protocollo del Ministero con nr. 14879/QdV/DI del 21.07.05), acquisiti i relativi risultati e rielaborata l'Analisi di Rischio, sarà possibile procedere alla stesura del Progetto definitivo di bonifica.

Il dott. Mascazzini ricorda, infine, che per quanto riguarda la validazione dei risultati integrativi di caratterizzazione dei suoli e delle acque di falda, la Provincia Autonoma di Trento – Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA) – con nota del 04.11.2005, acquisita al protocollo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio n. 22154/QDV/DI del 04.11.2005, ha trasmesso le valutazioni in merito alle controanalisi delle Rogge demaniali di Trento Nord. In tale nota è riportato che tali valutazioni "*... sono da intendersi come una approvazione delle modalità di analisi e di confronto nella loro globalità, e quindi come una validazione dei dati acquisiti*".

Dopo ampia e approfondita discussione, la Conferenza di Servizi decisoria odierna delibera quanto segue:

1. **vista la validazione da parte di APPA, di prendere atto dei risultati integrativi di caratterizzazione dei suoli e della falda;**
2. **di prendere atto delle misure di messa in sicurezza di emergenza della falda adottate e in corso di adozione, consistenti in una barriera idraulica localizzata a sud dell'area ex Carbochimica, in grado di confinare le acque provenienti sia dall'area stessa che dal tratto non intubato del Rio Lavisotto, e nella realizzazione, durante le operazioni di bonifica, di ulteriori 5 pozzi di sbarramento lungo il Rio Lavisotto sino all'imbocco del tratto interrato, in grado di confinare le acque provenienti dalla Roggia Armanelli e dalla Fossa primaria di Campotrentino, e con il fine di impedire l'eventuale migrazione di prodotti di degrado o mobilitati dall'intervento di bonifica e di trattamento in situ.**
3. **di ritenere i contenuti del documento "Progetto preliminare e definitivo di bonifica Rogge demaniali", (trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito al protocollo del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nr. 14720/QdV/DI del 19.07.05) e "Analisi di Rischio delle Rogge demaniali" (trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con prot. nr. 15659/QdV/DI del 01.08.05) assimilabili a quelli di un Progetto Preliminare di bonifica con misure di sicurezza ai sensi dell'All. 4 del DM 471/99 e, come tale, approvabile**

subordinatamente al recepimento delle prescrizioni sopraindicate, elencate nei punti da 1) a 10) del punto in oggetto al presente ordine del giorno e già accettate dal proponente, nonché delle seguenti ulteriori prescrizioni:

a) Il confinamento dell'ambiente di applicazione della tecnologia ISCO dovrà essere garantito mediante l'esecuzione di una barriera di tipo passivo (diaframma fisico) da realizzare a valle della zona di intervento e da immorsare in uno strato a bassa permeabilità che, per il sito in esame, potrebbe essere costituito dal livello stratigrafico dei limi;

b) L'efficienza/efficacia della suddetta barriera ad impedire la migrazione di prodotti e sottoprodotti di reazione verso bersagli sensibili, dovrà essere garantita mediante idoneo sistema di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee e del livello di falda.

Il dott. Mascazzini passa quindi ad illustrare il punto 2) dell'ordine del giorno: **Progetto Definitivo di bonifica delle Rogge Demaniali**, costituito dai seguenti elaborati progettuali:

a) *Integrazioni al Progetto preliminare e definitivo di bonifica delle rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al prot. 20203/QDV/DI del 12/10/2005;

b) *Integrazioni alla Analisi di rischio rogge demaniali*, trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al prot. 21890/QDV/DI del 02/11/2005;

Il dott. Mascazzini ricorda ai partecipanti alla Conferenza di servizi decisoria odierna che, con nota del 15.11.2005, acquisita al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con prot. n. 23317/QDV/DI del 18.11.2005, la Provincia autonoma di Trento ha trasmesso il documento "Progetto Definitivo di Bonifica delle Rogge demaniali". Tale elaborato progettuale contiene, in maniera organica e riorganizzata, la documentazione esposta ai punti 2.a) e 2.b) del presente ordine del giorno, nonché le puntuali risposte alle prescrizioni fissate in sede di Conferenza di Servizi istruttoria del 02/08/2005 e riportate ai punti da 1 a 10 del punto 1) del presente ordine del giorno.

Il dott. Mascazzini ricorda, quindi, ai partecipanti alla Conferenza di servizi decisoria odierna che, per quanto riguarda le concentrazioni residue ammissibili per il parametro Piombo, gli obiettivi di bonifica sono stati valutati dal Servizio Ambiente del Comune di Trento, con riferimento ai valori di fondo naturale, derivanti dalla presenza a monte del sito in questione di vaste aree di pregressa attività mineraria in quanto ricche di metalli quali Piombo, Arsenico e Argento. Nello specifico, lo studio presentato dal Servizio Ambiente del Comune di Trento, valutato positivamente dalla Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente (APPA), dalla Agenzia Provinciale per i Servizi Sanitari, nonchè da ISS, propone i seguenti dati:

- Per la zona del Conoide del Calisio, nella aree della Fossa primaria di Campotrentino, del Rio Lavisotto e della Roggia Armanelli, è proposto un valore di fondo del parametro Piombo, pari a 425 mg/Kg, superiore al valore di 100 mg/kg fissato dal DM 471/99, all. 1 tab. 1 colonna "A";
- Per la zona del Conoide del Fersina, aree del Canale Adigetto, è proposto un valore di fondo del parametro Piombo pari a 184 mg/Kg, superiore al valore di 100 mg/kg fissato dal DM 471/99, all. 1 tab. 1 colonna "A";
- Per la zona del Fondovalle non mineralizzato, aree della Fossa primaria di Campotrentino, del Rio Lavisotto e della Roggia Armanelli, è proposto un valore di fondo del parametro Piombo pari a 110 mg/Kg, superiore al valore di 100 mg/kg fissato dal DM 471/99, all. 1 tab. 1 colonna "A";

Per quanto riguarda la tecnologia di bonifica proposta (Ossidazione chimica in situ), la documentazione di cui al punto 2.a) del presente ordine del giorno contiene, inoltre, i risultati delle indagini effettuate a scala di laboratorio e di campo, al fine di valutarne l'applicabilità nell'ambito della bonifica delle rogge demaniali. Tale verifica ha fornito esito positivo, così come illustrato nella documentazione in oggetto.

Per quanto riguarda l'Analisi di Rischio delle Rogge demaniali, la documentazione di cui al punto 2.b) del presente ordine del giorno riguarda una nuova versione di Analisi di Rischio, rielaborata alla luce delle integrazioni richieste, sviluppate in accordo con i referenti dell'Istituto Superiore di Sanità e dell'APAT, relative alla analisi di rischio e richieste in sede di Conferenza di Servizi istruttoria del 02/08/2005;

Il dott. Mascazzini illustra, quindi, le osservazioni e prescrizioni emerse dall'istruttoria effettuata dalla Direzione Generale per la Qualità della Vita, di concerto con APAT e ISS.

a) in merito alla tecnologia di bonifica proposta, si osserva che la documentazione tecnica inerente le prove di laboratorio previste, risponde, in linea generale, ai protocolli tecnici trasmessi da APAT con lettera del 20 Luglio 2005 (acquisito al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio con Prot. n. 14879/QDV/DI) e 9 settembre 2005 (acquisito al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio con Prot. n. 18098/QDV/DI).

b) per quanto riguarda il documento "Integrazioni alla Analisi di Rischio", trasmesso dalla Provincia Autonoma di Trento ed acquisito dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio al prot. 21890/QDV/DI in data 02/11/2005 si osserva quanto segue:

- Dall'esame del documento non risulta giustificata la suddivisione in 7 tronchi della macroarea soggetta all'analisi di rischio. Dovranno essere fornite le motivazioni di tale suddivisione al fine di poter verificare che esse rientrino tra i criteri contemplati nel manuale APAT-ARPA/APPA-ICRAM-ISPLES-ISS "criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati".
- Si richiede di fornire le schermate relative ad ogni step dell'analisi di rischio effettuata tramite il software RBCA tool kit for chemical releases, al fine di poter valutare la corretta esecuzione della suddetta analisi, sia per il rischio falda che per quello associato all'evaporazione. Questo anche in relazione al fatto che una delle poche schermate presentate nel documento e precisamente quella in figura 6, non riporta fedelmente i valori di concentrazione della tabella 1 a cui invece dovrebbe far riferimento.
- Si richiede di specificare quale sia la "singola sostanza" per la quale è riportato il rischio tossico nella tabella 4.

- Dal documento emerge che molti dati di input relativi alle caratteristiche chimico-fisiche e tossicologiche dei contaminanti di interesse non fanno riferimento ai valori riportati nella banca-dati ISS-ISPLES in appendice al manuale APAT-ARPA/APPA-ICRAM-ISPLES-ISS "criteri metodologici per l'applicazione dell'analisi assoluta di rischio ai siti contaminati", e disponibile, nella sua versione più aggiornata sul sito dell'APAT. In considerazione di ciò si prescrive di utilizzare tali dati, eccezion fatta per le 10 sostanze le cui caratteristiche chimico-fisiche sono state determinate sperimentalmente sulla base di dati sito specifici.

Atteso quanto sopra, l'odierna Conferenza di Servizi decisoria delibera di approvare il Progetto definitivo di bonifica mediante rimozione e con misure di sicurezza delle Rogge Demaniali, subordinatamente al recepimento delle seguenti prescrizioni:

a) Il confinamento dell'ambiente di applicazione della tecnologia ISCO dovrà essere garantito mediante l'esecuzione di una barriera di tipo passivo (diaframma fisico) da realizzare a valle della zona di intervento e da immorsare in uno strato a bassa permeabilità che, per il sito in esame, potrebbe essere costituito dal livello stratigrafico dei limi;

b) L'efficienza/efficacia della suddetta barriera ad impedire la migrazione di prodotti e sottoprodotti di reazione verso bersagli sensibili, dovrà essere garantita mediante idoneo sistema di monitoraggio della qualità delle acque sotterranee e del livello di falda;

nonché al recepimento delle prescrizioni sopraindicate relative alla Analisi di Rischio. Nel caso in cui l'Analisi di Rischio così rielaborata rilevi un rischio residuo non accettabile, il Progetto definitivo di bonifica dovrà essere adeguatamente integrato ai fini della stesura del relativo Decreto Interministeriale di approvazione del progetto medesimo, prevedendo, altresì, l'applicazione di misure di sicurezza, la stesura di un piano di monitoraggio e controllo, nonché l'applicazione di eventuali limitazioni d'uso rispetto alle previsioni degli strumenti urbanistici, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 2 del DM 471/99, relativamente alla esecuzione di progetti con misure di sicurezza.

Null'altro essendovi da discutere la Conferenza si chiude alle ore 14.

Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio — Dott. Gianfranco Mascazzini

Ministero della Salute — Dott.ssa Rossella Colagrossi

Provincia Autonoma di Trento — Dott. Dino Leonesi

ALLEGATI:

A. Messaggio di conferma via fax del 10.11.05 trasmesso al Ministero delle Attività Produttive;
B. Protocollo per l'ossidazione chimica in situ, trasmesso da APAT ed acquisita al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio al prot. n. 14879/QDV/DI del 1.07.2005

RAPPORTO VERIFICA TRASMISSIONE

ORA : 10/11/2005 10:04
NOME : BONIFICHE
FAX : 0657225288
TEL : 0657225288
SER.# : BRO4C949799

DATA,ORA	10/11 10:04
FAX N./NOME	00647887745
DURATA	00:00:23
PAGINE	02
RISULT	OK
MODO	STANDARD ECM

Ministero dell'Ambiente e della

Tutela del Territorio

DIREZIONE GENERALE PER LA QUALITA' DELLA VITA

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00144 Roma Fax 06 57225288/92 Tel. 06 57225253/

Oggetto: Trento Nord

Prot. n 22618/QdV/DI

Destinatario: Ing. Giuseppe Di Masi
Ministero delle Attività Produttive

Indirizzo: V. Molise 19

Città: Roma

Provincia: RM

C.A.P.: 00187

Fax: 06 47887745

COPIA ARCHIVIO APAT

APAT
Agenzia per la protezione dell'ambiente
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali
Il Responsabile ad Interim

Roma, lì 20 LUG. 2005

Prot. n. 28220 -

Via Fax

Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio
Dr. Gianfranco Mascazzini
Direttore Generale
Direzione Generale per la
Qualità della Vita
Fax 06/57225193

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
DIREZIONE GENERALE PER LA QUALITÀ DELLA VITA
21 LUG. 2005
Protocollo n. 14879/QdV/Di

p.c.: Dott.ssa Loredana Musmeci
Istituto Superiore di Sanità
Fax 06/49903118

Dott. Paolo Campaci
ARPAV
Fax 041/5445500

Mod. 0

OGGETTO: Trasmissione protocollo ossidazione chimica in situ – Sito di Interesse Nazionale di Porto Marghera (Ve).

In allegato alla presente si trasmette la revisione ultima del protocollo APAT-ISS-ARPAV per l'applicazione dell'ossidazione chimica *in situ*. Tale revisione recepisce le osservazioni formulate dal Ministero per l'Ambiente e Tutela del Territorio in data 14 Luglio 2005.

Giorgio Cesari

Ing. L. D'Aprile

Prot. 2228/EME del 20/07/2005

Copie a: EME, DII, ARCH

Via Vitaliano Brancati 48 - 00144 Roma
Tel. 06 50071 - Fax 06 50134280/06 50072016
Via Curtatone n. - 00185 Roma - Tel. 06 44441

Partita IVA n. 07303001009

SERVIZIO LAGUNA DI VENEZIA
S. Polo 50 - 30125 Venezia
Tel. 041 5235890 - Fax 041 5200521

21-LUG-2005 10:38 Da:APAT UFF.PROTOCOLLO 0650072916 A:0650072258 P.1/1

A.P.A.T.
Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali

Protocollo per l'applicazione dell'ossidazione chimica in-situ

Premessa

L'applicazione dell'ossidazione chimica come tecnologia di bonifica *in situ* è consentita solo nel rispetto delle indicazioni della normativa nazionale e comunitaria in materia di acque, con particolare riferimento alla Direttiva 2000/60/CE.

Nel riquadro sottostante, si riporta uno stralcio dell'Articolo 11 della Direttiva 2000/60/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque (Gazzetta Ufficiale n. L 327 del 22/12/2000).

In conformità a quanto riportato nella Direttiva, gli Stati membri possono autorizzare gli scarichi di piccoli quantitativi di sostanze finalizzati al risanamento del corpo idrico, limitati al quantitativo strettamente necessario per le finalità in questione, purché tali scarichi non compromettano il conseguimento degli obiettivi ambientali fissati per il corpo idrico in questione.

Appare quindi chiaro che l'iniezione di reagenti chimici in un acquifero può essere consentita, a discrezione degli Stati membri, solo alle seguenti condizioni:

1) **lo scopo dell'intervento è il risanamento dell'acquifero stesso;**
2) **il quantitativo delle sostanze da iniettare, che deve essere comunicato alle Autorità di Controllo preposte all'approvazione dell'intervento, è quello strettamente necessario all'obiettivo di risanamento;**
3) **l'immissione nell'acquifero delle sostanze utilizzate per il risanamento non compromette il conseguimento degli obiettivi ambientali fissati per il corpo idrico.**

A.P.A.T.
Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali

Occorre inoltre precisare che l'iniezione di reagenti chimici nell'acquifero deve avvenire **in condizioni controllate allo scopo di evitare eventuali fenomeni di migrazione dei sottoprodotti di reazione verso bersagli sensibili (ambiente marino e/o lagunare, laghi, fiumi, ecc.).**

Si ritiene che tali condizioni siano garantite dal marginamento del Magistrato alle Acque di Venezia o, in attesa del completamento del medesimo, con la realizzazione di idonee barriere fisiche.

A.P.A.T.
Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali

Articolo 11
Programma di misure
1. Per ciascun distretto idrografico o parte di distretto idrografico internazionale compreso nel suo territorio, ciascuno Stato membro prepara un programma di misure, che tiene conto dei risultati delle analisi prescritte dall'articolo 5, allo scopo di realizzare gli obiettivi di cui all'articolo 4. Tali programmi di misure possono fare riferimento a misure derivanti dalla legislazione adottata a livello nazionale e applicabili all'intero territorio di uno Stato membro. Lo Stato membro può eventualmente adottare misure applicabili a tutti i distretti idrografici e/o a tutte le parti di distretti idrografici internazionali compresi nel suo territorio.
2. Ciascun programma annovera le "misure di base" indicate al paragrafo 3 e, ove necessario, "misure supplementari".
3. Con l'espressione "misure di base" si intendono i requisiti minimi del programma, in particolare:
i) divieto di scarico diretto di inquinanti nelle acque sotterranee, fatte salve le disposizioni in appresso.
Gli Stati membri possono autorizzare la reintroduzione nella medesima falda di acque utilizzate a scopi geotermici.
Essi possono autorizzare inoltre, a determinate condizioni:

- *l'introduzione di acque contenenti sostanze derivanti da operazioni di prospezione e estrazione di idrocarburi o attività minerarie e l'inserimento di acque per motivi tecnici in formazioni geologiche*
- *da cui siano stati estratti idrocarburi o altre sostanze o in formazioni geologiche che per motivi naturali siano permanentemente inidonee per altri scopi. Tale inserimento non deve comportare sostanze diverse da quelle derivanti dalle operazioni summenzionate,*
- *la reintroduzione di acque sotterranee estratte da miniere e cave oppure di acque associate alla*
- *costruzione o alla manutenzione di opere di ingegneria civile,*
- *l'introduzione di gas naturale o di gas di petrolio liquefatto (GPL) a fini di stoccaggio in formazioni geologiche che per motivi naturali siano permanentemente inidonee per altri scopi,*
- *l'introduzione di gas naturale o di gas di petrolio liquefatto (GPL) a fini di stoccaggio in altre formazioni geologiche ove sussista l'esigenza imprescindibile di assicurare la fornitura di gas e ove l'introduzione eviti qualsiasi pericolo attuale o futuro di deterioramento della qualità delle acque sotterranee riceventi,*
- *la costruzione, le opere di ingegneria civile e attività analoghe sul o nel terreno che vengono direttamente a contatto con le acque sotterranee. A tal fine gli Stati membri possono determinare quali di queste attività debbano ritenersi autorizzate, a condizione che siano effettuate in base alle norme vincolanti di carattere generale elaborate dallo Stato membro in relazione a dette attività,*
- ***gli scarichi di piccoli quantitativi di sostanze finalizzati alla marcatura, alla protezione o al risanamento del corpo idrico, limitati al quantitativo strettamente necessario per le finalità in questione, purché tali scarichi non compromettano il conseguimento degli obiettivi ambientali fissati per il corpo idrico in questione;***

A.P.A.T.
Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali

L'esecuzione di un intervento di ossidazione chimica in-situ, in presenza delle suddette condizioni controllate, presuppone quindi l'esecuzione di test di fattibilità che consentano di:

1) determinare il quantitativo di reagenti chimici strettamente necessario all'obiettivo di risanamento: tale quantitativo deve essere comunicato alle Autorità di Controllo preposte all'approvazione dell'intervento;
2) individuare tutti i sottoprodotti di reazione (organici ed inorganici, in forma liquida e/o gassosa) che dovranno essere inseriti all'interno del piano di monitoraggio dell'intervento;
3) simulare il più possibile le condizioni di reazione *in situ*;
4) valutare il numero più ampio possibile di condizioni operative (eventualmente ottimizzandole);
5) valutare gli eventuali effetti secondari indotti dall'intervento (ad es. acidificazione dei suoli, modificazione delle caratteristiche geotecniche degli stessi, ecc.) e individuarne le possibili conseguenze (ad es: mobilizzazione di metalli pesanti, cedimenti del terreno, ecc.).

Gli obiettivi sopra descritti devono essere conseguiti, in primo luogo, mediante l'esecuzione di prove di fattibilità a scala di laboratorio (test "in batch") secondo le modalità proposte per le seguenti tipologie di ossidanti:

- Reagente di Fenton;
- Permanganato (di Sodio o di Potassio)
- Persolfato di Sodio.

Allo scopo di ottimizzare i parametri necessari all'implementazione "full-scale", con particolare riferimento alla stabilità dei reagenti, potrà essere prevista anche l'esecuzione di prove in reattori di maggior volume (colonna o simile).

Solo dopo aver verificato l'applicabilità della tecnologia a scala di laboratorio, potrà essere prevista l'esecuzione di test in scala pilota per l'ottimizzazione delle modalità di iniezione dei reagenti e la verifica dei risultati della sperimentazione di laboratorio.

A.P.A.T.
Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali

Test di fattibilità per reagente di Fenton

Preparazione dei campioni

1) Prelevare un'aliquota di suolo e di acqua del sito da bonificare, con caratteristiche di contaminazione note, sufficienti all'esecuzione dei test (vedi punto 2). Miscelare il campione di suolo, in modo da assicurarne l'omogeneità. Mantenere il campione di acqua contaminata, opportunamente conservato, in costante agitazione.
2) Preparare una serie di provette da 40 ml in Pirex o in materiale tale da non interferire con i composti da trattare (in numero tale da consentire la valutazione di un numero sufficiente di parametri). Se i composti da trattare sono volatili è necessario dotare le provette di una porta equipaggiata con una fiala con opportuno materiale adsorbente (ad es: carboni attivi.) per la "cattura" dei composti in forma gassosa. Riempire ciascuna provetta con 10 g di terreno e determinare il contenuto d'acqua del sito necessario a saturare la fase solida, aggiungendo al terreno con una pipetta 0,1 ml alla volta di acqua contaminata proveniente dal sito, fino ad ottenere la formazione di un sottile velo d'acqua sulla superficie della fase solida (da accertare tramite ispezione visiva);

Aggiustamento del pH (opzionale)

3) A tutte le provette preparate come allo step 2, aggiungere acqua del sito nello stesso quantitativo (misurato nello step 2) dell'acqua utilizzata per la saturazione della fase solida e su 3 campioni misurare il valore di pH;
4) Ai 3 campioni di cui è stato misurato il pH, aggiungere con una pipetta per aliquote di 0,1 ml alla volta una soluzione diluita di H_2SO_4, in modo da portare il pH ad un valore intorno a 3. Il controllo del raggiungimento di tale valore deve essere effettuato misurando i valori di pH per alcune ore, fino alla completa stabilizzazione;

Aggiunta del Reagente Fenton

5) Ai campioni di cui non è stato misurato il pH, aggiungere il quantitativo di H_2SO_4, tale da portare il pH ad un valore intorno a 3 (misurato allo step 4), aggiungere una soluzione di un sale ferrico o ferroso (generalmente solfato ferrico o solfato ferroso) e H_2O_2 in modo da ottenere un valore finale di concentrazione in un range dal 5 al 20%;

6) Lasciar agire il reagente di Fenton ottenuto per un tempo variabile (gli intervalli di tempo da analizzare possono essere ad es. 30 m, 1h, 2h, 6h, 12h, 24h, 48h, 72h, 7gg: i tempi più lunghi si riferiscono, generalmente, a soluzioni con aggiunta di stabilizzanti); durante il processo è necessario misurare la temperatura di reazione;
7) Dopo aver lasciato agire il reagente per il tempo previsto, misurare nella fase acquosa la concentrazione di metalli pesanti presenti, allo scopo di individuare eventuali fenomeni di mobilizzazione degli stessi; quindi estrarre il composto organico trattato con toluene o esano (si raccomanda di agitare il campione durante l'estrazione) e analizzare l'estratto con GC/MS. Per l'estrazione del campione di consiglia di fare riferimento alle metodiche IRSA-CNR (estrazione//concentrazione//purificazione//concentrazione). Si consiglia di inviare campioni ciechi ad altri laboratori per conferma dei risultati ottenuti. Il residuo di H_2O_2 può essere misurato mediante metodo iodometrico prima dell'estrazione con esano. Le analisi di laboratorio andranno effettuate non solo sul contaminante di interesse, ma anche su eventuali sottoprodotti di reazione di cui è prevedibile la formazione.

- *Se si utilizzano chelanti (EDTA, NTA, citrato, ecc. in quantità variabili nel range 1mM – 10mM), l'aggiustamento del pH non si esegue.*
- *Per la valutazione dell'efficienza/efficacia del reagente di Fenton in condizioni reali, è essenziale misurare il contenuto residuo di H_2O_2 in soluzione, in modo da valutare la potenziale velocità di degradazione dell' H_2O_2 nel suolo da trattare. A tale scopo può risultare utile l'esecuzione di test in colonna.*

Test di fattibilità per Permanganato (di Sodio o di Potassio)

Preparazione dei campioni

1) Prelevare un'aliquota di suolo e di acqua del sito da bonificare, con caratteristiche di contaminazione note, sufficienti all'esecuzione dei test (vedi punto 2). Miscelare il campione di suolo, in modo da assicurarne l'omogeneità. Mantenere il campione di acqua contaminata, opportunamente conservato, in costante agitazione.
2) Preparare una serie di provette da 40 ml in Pirex o in materiale tale da non interferire con i composti da trattare (in numero tale da consentire la valutazione di un numero sufficiente di parametri). Se i composti da trattare sono volatili è necessario dotare le provette di una porta

equipaggiata con una fiala con opportuno materiale adsorbente (ad es: carboni attivi.) per la "cattura" dei composti in forma gassosa. Riempire ciascuna provetta con 10 g di terreno e determinare il contenuto d'acqua del sito necessario a saturare la fase solida, aggiungendo al terreno con una pipetta 0,1 ml alla volta di acqua contaminata proveniente dal sito, fino ad ottenere la formazione di un sottile velo d'acqua sulla superficie della fase solida (da accertare tramite ispezione visiva);

Aggiunta del Permanganato (di Sodio o di Potassio)

3) Aggiungere alle provette in cui è stata saturata la fase solida, un quantitativo di soluzione acquosa di permanganato di sodio a concentrazione nota (si consiglia di partire da un set a concentrazione elevata, ad es. 50.000 mg/l e un set a concentrazione bassa, ad es. 50 mg/l) pari a quello (misurato nello step 2) dell'acqua utilizzata per la saturazione della fase solida;
4) Lasciar agire permanganato di sodio per un tempo variabile (gli intervalli di tempo da analizzare possono essere ad es. 30 m, 1h, 2h, 6h, 12h, 24h, 48h, 72h, 7gg); durante il processo è necessario misurare la temperatura di reazione;

5) Dopo aver lasciato agire il reagente per il tempo previsto, misurare nella fase acquosa la concentrazione di metalli pesanti presenti, allo scopo di individuare eventuali fenomeni di mobilizzazione degli stessi; quindi estrarre il composto organico trattato con toluene o esano (si raccomanda di agitare il campione durante l'estrazione) e analizzare l'estratto con GC/MS. Per l'estrazione del campione di consiglia di fare riferimento alle metodiche IRSA-CNR (estrazione//concentrazione//purificazione//concentrazione). Si consiglia di inviare campioni ciechi ad altri laboratori per conferma dei risultati ottenuti. Le analisi di laboratorio andranno effettuate non solo sul contaminante di interesse, ma anche su eventuali sottoprodotti di reazione di cui è prevedibile la formazione.

Test di fattibilità per Persolfato di Sodio

Preparazione dei campioni

1) Prelevare un'aliquota di suolo e di acqua del sito da bonificare, con caratteristiche di contaminazione note, sufficienti all'esecuzione dei test (vedi punto 2). Miscelare il

campione di suolo, in modo da assicurarne l'omogeneità. Mantenere il campione di acqua contaminata, opportunamente conservato, in costante agitazione.

2) Preparare una serie di provette da 40 ml in Pirex o in materiale tale da non interferire con i composti da trattare (in numero tale da consentire la valutazione di un numero sufficiente di parametri). Se i composti da trattare sono volatili è necessario dotare le provette di una porta equipaggiata con una fiala con opportuno materiale adsorbente (ad es: carboni attivi.) per la "cattura" dei composti in forma gassosa. Riempire ciascuna provetta con 10 g di terreno e determinare il contenuto d'acqua del sito necessario a saturare la fase solida, aggiungendo al terreno con una pipetta 0,1 ml alla volta di acqua contaminata proveniente dal sito, fino ad ottenere la formazione di un sottile velo d'acqua sulla superficie della fase solida (da accertare tramite ispezione visiva);

Aggiunta del Persolfato di Sodio

3) Aggiungere alle provette in cui è stata saturata la fase solida, un quantitativo di soluzione acquosa di persolfato di sodio a concentrazione nota (si consiglia di partire da un set a concentrazione elevata, ad es. 40% e un set a concentrazione bassa, ad es. 2%) pari a quello (misurato nello step 2) dell'acqua utilizzata per la saturazione della fase solida[1];

4) Lasciar agire permanganato di sodio per un tempo variabile (gli intervalli di tempo da analizzare possono essere ad es. 30 m, 1h, 2h, 6h, 12h, 24h, 48h, 72h, 7gg); durante il processo è necessario misurare la temperatura di reazione;

5) Dopo aver lasciato agire il reagente per il tempo previsto, misurare nella fase acquosa la concentrazione di metalli pesanti presenti, allo scopo di individuare eventuali fenomeni di mobilizzazione degli stessi; quindi estrarre il composto organico trattato con toluene o esano (si raccomanda di agitare il campione durante l'estrazione) e analizzare l'estratto con GC/MS. Per l'estrazione del campione di consiglia di fare riferimento alle metodiche IRSA-CNR (estrazione//concentrazione//purificazione//concentrazione). Si consiglia di inviare campioni ciechi ad altri laboratori per conferma dei risultati ottenuti. Le analisi di laboratorio andranno effettuate non solo sul contaminante di interesse, ma anche su eventuali sottoprodotti di reazione di cui è prevedibile la formazione.

[1] il calore e/o l'aggiunta di sali ferrosi o ferrici aumentano notevolmente l'efficacia del persolfato, in termini di ossidazione dei composti organici

A.P.A.T.
Agenzia per la Protezione dell'Ambiente e per i Servizi Tecnici
Servizio Interdipartimentale per le Emergenze Ambientali

Per valutare l'effettiva degradazione dei composti organici è opportuno in tutti i casi eseguire un bilancio di massa valutando:

- **la massa di contaminante target nella soluzione di partenza**
- **la quantità di reagente introdotta nella provetta di reazione**
- **il residuo di contaminante target estratto dalla provetta dopo la reazione (solido + liquido);**
- **il residuo di contaminante target captato dalla fiala a carboni attivi (gas);**
- **la massa degli eventuali sottoprodotti di reazione;**
- **la quantità di CO_2 generata.**

Riferimenti bibliografici

Per eventuali approfondimenti si consiglia di fare riferimento al documento: *"Technical and Regulatory Guidance for In Situ Chemical Oxidation of Contaminated Soil and Groundwater - Second edition"* (The Interstate Technology & Regulatory Council In Situ Chemical Oxidation Team, Gennaio 2005). Si precisa che tale documento può essere preso come riferimento esclusivamente per gli aspetti tecnici dell' applicazione della tecnologia di ossidazione chimica *in situ*, per gli aspetti normativi ed autorizzativi si rimanda alla premessa del presente documento.

Per APAT
Ing. Laura D'Aprile

Per ISS
Dott.ssa Loredana Musmeci

Per ARPAV
Dott. Paolo Campaci

9



La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Quaderno	Sentenza TAR sezione Trento n.382 del 20 novembre 2013
02 b	Data: 18 gennaio 2022

Rifiuti.L'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato d'interesse nazionale è subordinata alla completa bonifica dei suoli

Stampa

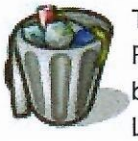
Dettagli

Categoria principale: Rifiuti

Categoria: Giurisprudenza Amministrativa TAR

Pubblicato: 27 Dicembre 2013

Visite: 2936



TAR Trento, Sez. Unica, n. 382, del 20 novembre 2013

Rifiuti.L'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato d'interesse nazionale è subordinata alla completa bonifica dei suoli

La tutela del diritto di proprietà, garantito dall'art. 1 del primo protocollo addizionale della CEDU, è da considerarsi recessiva di fronte alle esigenze di salvaguardia dei valori ambientali e di tutela della salute, in quanto l'art. 1 del Prot. n. 1 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo, essendo ispirato alla necessaria proporzionalità tra l'interesse pubblico perseguito e la tutela della proprietà privata, non esclude un sacrificio dello jus aedificandi per la salvaguardia di tali superiori interessi. Nella specie, tali superiori interessi impediscono che si proceda all'edificazione per settori dell'area gravemente inquinata, prima che ne sia realizzata l'integrale bonifica. (Segnalazione e massima a cura di F. Albanese)

N. 00382/2013 REG.PROV.COLL.

N. 00266/2011 REG.RIC.

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa di Trento

(Sezione Unica)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 266 del 2011, 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., rappresentate e difese dagli avv.ti Daniela Anselmi, Sarah Garabello e Mario Maccaferri, con domicilio eletto presso lo studio di quest'ultimo in Trento, via Grazioli n. 27

contro

Comune di Trento, in persona del Sindaco pro tempore, rappresentato e difeso dall'avv. Angela Colpi ed elettivamente domiciliato presso l'Avvocatura comunale in Trento, via Calepina n. 12;
- Provincia autonoma di Trento, in persona del Presidente pro tempore, nono costituita in giudizio;

per l'annullamento:

- della deliberazione del Consiglio comunale di Trento n. 103 del 26 ottobre 2011, avente ad oggetto: "Ordine del giorno... La Giunta provinciale non rispetta le decisioni del Consiglio comunale di Trento, né del Consiglio provinciale e consente l'utilizzo edificatorio dell'area ex Carbochimica di Trento Nord prima della bonifica dell'area ex Sloi";

- della deliberazione del Consiglio comunale di Trento n. 104 del 26 ottobre 2011, avente ad oggetto: "Art. 43 della L.P. 4 marzo 2008, n. 1. Consorzio di Bonifica e Sviluppo di Trento Nord Piano Guida zona C6 di Trento Nord. Approvazione", nella parte in cui dispone che "la sentenza 109/2011 ha confermato la legittimità della previsione urbanistica, perché fondata sull'art. 77 bis del Testo unico delle leggi provinciali sulla tutela dell'ambiente dagli inquinamenti, approvato con Decreto del Presidente della Giunta provinciale n. 26 gennaio 1987 n. 1-41/legis., che subordina l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato di interesse nazionale alla completa bonifica dei suoli";
- per quanto possa occorrere, di ogni atto presupposto, preordinato, connesso e/o conseguenziale.

Visti il ricorso e i relativi allegati;
Visto l'atto di costituzione in giudizio del Comune di Trento;
Viste le memorie difensive;
Visti tutti gli atti della causa;
Relatore nell'udienza pubblica del giorno 7 novembre 2013 il cons. Lorenzo Stevanato e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;
Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1. Le ricorrenti sono società immobiliari e di costruzioni, proprietarie in Comune di Trento di aree industriali occupate in precedenza dagli stabilimenti "Carbochimica" e "Sloi", classificate dal D.M. 18 settembre 2001 n. 468 come siti di interesse nazionale, in quanto gravemente inquinate, e sono destinate dal PRG a "Zona C6", in cui l'edificazione è subordinata ad un unico piano attuativo.
Tra le Amministrazioni pubbliche interessate e le società proprietarie dei terreni inquinati veniva stipulato, il 9 dicembre 2002, un accordo di programma, cui faceva seguito l'atto aggiuntivo del 20 novembre 2003, aventi ad oggetto la caratterizzazione e la progettazione preliminare degli interventi di bonifica e ripristino ambientale delle predette aree.
2. Successivamente, il Comune di Tento, con deliberazione consiliare n. 50 del 19 giugno 2008, confermata dalla deliberazione n. 79 del 12 marzo 2009, adottava la variante al PRG per la riqualificazione ambientale ed urbana di Trento Nord con la previsione che l'approvazione del piano attuativo da parte del Consiglio comunale era subordinata all'integrale bonifica di tutte le aree facenti parte del sito inquinato.
3. Le Società impugnavano innanzi a questo TRGA le delibere succitate, censurando l'illegittimità della previsione comunale di subordinare l'approvazione del piano attuativo al completamento di tutte le operazioni di bonifica. Tale condizione contrasterebbe, in particolare, con le previsioni sottoscritte in sede di accordo di programma, che richiamavano lo studio di progettazione redatto dal prof. arch.Vittorio Gregotti, recante la possibilità di realizzare comparti funzionali in modo da consentire l'edificazione via via che veniva eseguita la bonifica delle relative aree.
4. Il Collegio, con sentenza n.109/2011, rigettava il ricorso. La sentenza veniva però appellata dalle ricorrenti.
Nella pendenza del sopra menzionato appello, in data 24 giugno 2011 il Consorzio ricorrente presentava al Comune di Trento il Piano Guida, redatto dallo studio Arch. Prof. Vittorio Gregotti Associati Int di Milano, al fine della sua approvazione.
5. Seguivano due deliberazioni del Consiglio comunale di Trento, entrambe assunte in data 26 ottobre 2011:
a) la deliberazione n. 103, con cui veniva approvato un ordine del giorno nel quale si "impegna" il Sindaco e la Giunta a "ribadire pertanto che anche il piano guida non consente sub-ambiti di lottizzazione e quindi piani di attuazione diversificati per le varie aree, permettendo di intervenire prima sull'area ex Carbochimica, senza nessuna garanzia per l'area ex Sloi, e quindi a perseguire il fine della bonifica integrale secondo quanto previsto dalla legge per l'insediamento delle funzioni urbane proposte con la proposta di deliberazione n. 314/2011".
b) la deliberazione n. 104, con cui veniva approvato il Piano Guida della zona C6, sulla base del progetto redatto dal citato studio dell'Arch. Prof. Vittorio Gregotti Associati Int di Milano, con l'avvertenza che la citata sentenza di questo TRGA n. 109/2011 ha "confermato la legittimità della previsione urbanistica, perche fondata sull'art. 77 bis del Testa unico delle leggi provinciali sulla tutela dell'ambiente dagli inquinamenti approvato con decreta del Presidente della Giunta provinciale n. 26 gennaio 1987 n. 1-41/legis., che subordina l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito inquinato di interesse nazionale alla completa bonifica dei suoli".
6. Tali deliberazioni vengono impugnate col presente ricorso, assistito dai seguenti motivi:
A. Con riferimento ad entrambe le deliberazioni:
1) Violazione e falsa applicazione dell'art. 77bis, comma 10, quater del D.P.G.P. 26 gennaio 1987 n. 1-41/Leg. Eccesso di potere per illogicità ed irrazionalità manifeste. Sviamento.
La norma non prescriverebbe che l'intero sito deve essere previamente bonificato, prima di essere utilizzato, mentre la possibilità di procedere per comparti funzionali, con graduali interventi di bonifica, risponderebbe ad esigenze di interesse pubblico e ambientale;

2) Violazione e falsa applicazione dell'accordo di programma del 9 dicembre 2002, nonché del successivo atto aggiuntivo del 20 novembre 2003. Eccesso di potere per illogicità ed irrazionalità manifeste.

Le deliberazioni impugnate violerebbero palesemente l'accordo di programma e l'atto aggiuntivo, in quanto lo studio unitario predisposto dall'Arch. Prof. Gregotti avrebbe previsto la possibilità di realizzare comparti funzionali, in modo da consentire ivi 1'edificazione, una volta eseguita la bonifica delle relative aree, senza che debbano necessariamente essere completate tutte le operazioni di bonifica;

B. Con riferimento alla sola deliberazione n. 103:

1) Eccesso di potere per difetto di presupposti. Travisamento dei fatti. Difetto assoluto di motivazione. Illogicità ed irrazionalità manifeste.

La C.U.P. e la stessa Giunta provinciale, come emerge dalla deliberazione n. 103, avrebbero giudicato la previa bonifica dell'intera area, svantaggiosa ed inopportuna, rispetto alla diversa soluzione di una scansione temporale sancita dal Piano Guida, tra i diversi interventi di bonifica e le conseguenti edificazioni.

7. Si è costituito in giudizio il Comune di Trento, a mezzo della propria Avvocatura, per:

a) eccepire l'inammissibilità del ricorso per violazione de principio "ne bis in idem", in quanto sarebbero ripetuti gli stessi motivi di impugnazione svolti contro la variante al PRG "di riqualificazione ambientale ed urbana di Trento nord", sui quali il TRGA si è già pronunciato con la citata sentenza n. 109/2011, mentre le deliberazioni impugnate sarebbero meramente conseguenziali;

b) eccepire l'inammissibilità del ricorso per difetto di interesse, sia perché la deliberazione n. 103 si configurerebbe come mero atto di indirizzo politico, sia perché la deliberazione n. 104 sarebbe mero atto consequenziale e non lesivo, in quanto la preclusione all'edificazione, fino alla completa bonifica del sito, deriverebbe dall'art. 77bis del D.P.G.P. 26 gennaio 1987 n. 1-41/Leg.;

c) opporre l'infondatezza, nel merito, del gravame.

8. Nelle more del giudizio, precisamente il 4.9.2013, è stata pubblicata la sentenza del Consiglio di Stato, sez. IV, n. 4435/2013 con cui è stata confermata la sentenza di questo TRGA n. 109/2011.

Le parti, quindi, anche alla luce di tale pronuncia, hanno ulteriormente illustrato le già dedotte censure e deduzioni con nuove memorie.

Il difensore delle ricorrenti, all'odierna pubblica udienza, ha chiesto di valutare la questione di legittimità comunitaria dell'interpretazione dell'art. 77bis citato, assunta dal giudicato, per asserito contrasto con la tutela della proprietà privata ex art. 1 del primo protocollo addizionale della CEDU, mediante rimessione alla Corte di giustizia ex art. 267 del Trattato CE.

9. Alla pubblica udienza del 7 novembre 2013 la causa è stata trattenuta in decisione.

10. Passando al giudizio del Collegio, pregiudizialmente vanno esaminate le eccezioni opposte in rito dal Comune di Trento.

11. L'eccezione di inammissibilità per violazione del principio "ne bis in idem" è fondata.

Occorre, invero, osservare che il presente ricorso riproduce, sostanzialmente, sia le deduzioni difensive svolte dalle parti ricorrenti nel precedente giudizio innanzi a questo Tribunale, sopra indicato e definito con la citata sentenza n. 109/2011, sia le argomentazioni dalla stessa avanzate in sede di appello innanzi al Consiglio di Stato, definito con la citata sentenza n. 4435/2013.

Necessita anche rammentare che la sentenza di questo Tribunale è stata integralmente confermata dal Consiglio di Stato.

Sussiste, pertanto, il profilo di inammissibilità del ricorso per violazione del principio "ne bis in idem" (cfr., in termini, C.d.S., sez. V, 13.12.2012, n. 6391; T.R.G.A. Trento, 29.7.2011, n. 219).

Al riguardo, si richiamano i principi civilistici di cui agli artt. 2909 c.c. e 324 c.p.c., i quali postulano l'identità nei due giudizi sia delle parti sia degli elementi identificativi dell'azione proposta, occorrendo, altresì, quando sia chiesto l'annullamento non dello stesso ma di un diverso provvedimento, che si tratti di atti "legati da un vincolo di stretta consequenzialità siccome inerenti ad uno stesso rapporto", sulla base di identici motivi di impugnazione (cfr., C.d.S., sez. IV, 18.3.2008, n. 1153).

Ne consegue che, in ossequio al canone sostanziale del richiamato principio, vista l'identità, rispetto ai precedenti giudizi, delle parti in causa e degli elementi identificativi e costitutivi dell'azione proposta, volta all'annullamento di provvedimenti (ordine del giorno e piano guida) consequenziali al provvedimento allora sub iudice (la variante al PRG di Trento denominata "di riqualificazione ambientale e urbana di Trento nord"), tutti i motivi sono inammissibili.

Con essi, infatti, vengono apparentemente prospettati asseriti vizi propri dei provvedimenti qui gravati ma, in realtà, si tratta della mera riproposizione di quelli già formulati in sede di impugnazione della variante urbanistica, che subordina l'edificazione sull'area "C6" all'adozione di un unico piano attuativo, la cui approvazione è condizionata al completamento degli interventi di bonifica sui siti inquinati.

12. E' altresì fondata l'eccezione di inammissibilità dell'impugnativa della deliberazione consiliare n. 103.

Con essa, come già detto, è stato approvato un ordine del giorno con cui si "impegna" il Sindaco e la Giunta a "ribadire pertanto che anche il piano guida non consente sub-ambiti di lottizzazione e quindi piani di attuazione diversificati per le

varie aree, permettendo di intervenire prima sull'area ex Carbochimica, senza nessuna garanzia per l'area ex Sloi, e quindi a perseguire il fine della bonifica integrale secondo quanto previsto dalla legge per l'insediamento delle funzioni urbane proposte con la proposta di deliberazione n. 314/2011".

Si tratta, invero, di un atto di indirizzo politico, consistente in una raccomandazione rivolta al Sindaco ed alla Giunta, mediante le indicazioni in essa contenute sulle future iniziative dell'esecutivo stesso, senza, peraltro, che ciò possa neppure produrre effetti vincolanti e, perciò, direttamente lesivi.

Tale deliberazione, infatti, pur impegnando il Sindaco sotto il profilo della responsabilità politica, non produce effetti esterni all'apparato di governo dell'ente locale e, dunque, la delibera consiliare è atto privo di lesività, cosicché, la sua impugnazione è inammissibile non solo per la natura intrinseca del provvedimento, ma anche per difetto di interesse (cfr.: C.d.S., Sez. II, 16 gennaio 2008, n. 1584).

13. Nel merito, comunque, il ricorso è infondato.

14. . Invero, secondo quanto disposto dalla ricordata sentenza di questo TRGA, confermata dal Consiglio di Stato, che riguardava la variante urbanistica presupposta alla qui impugnata deliberazione consiliare e sulla quale si è formato il giudicato, il vincolo di previa bonifica integrale (anziché per settori) dell'intera area - introdotto con la citata variante e riproposto nel piano guida qui impugnato - è legittimo.

In particolare, la pretesa di utilizzare l'intera area del sito Trento Nord per lotti funzionali si scontra con il divieto legislativo di edificazione fino al completamento delle operazioni di bonifica, imposto dal comma 10quater dell'art. 77 bis del DPGP n1/41, nonché con la possibilità, ex comma 10undecies, che lo strumento urbanistico comprenda anche porzioni contigue a quelle contaminate, configurandosi, così, una pianificazione urbanistica orientata ad imprescindibili esigenze di tutela ambientale, che ben può incidere su un intero ambito territoriale, al fine di attuare un unico, organico disegno di riqualificazione.

Il piano guida impugnato è coerentemente rivolto ad orientare le iniziative private e, nella specie, esse presuppongono la previa bonifica dei suoli, com'è stabilito dal sovraordinato strumento urbanistico generale: il piano guida costituisce soltanto lo schema degli indirizzi in materia urbanistica ma è, a sua volta, espressamente condizionato nella fattispecie alla bonifica dei suoli (vd. pag. 41 del piano guida).

15. Nemmeno ricorre la dedotta violazione dell'accordo di programma del 9 dicembre 2002, nonché del successivo atto aggiuntivo del 20 novembre 2003, nell'assunto che lo studio unitario predisposto dall'Arch. Prof. Gregotti avrebbe previsto la possibilità di realizzare comparti funzionali, in modo da consentire ivi 1'edificazione, una volta eseguita la bonifica delle relative aree, senza che debbano necessariamente essere completate tutte le operazioni di bonifica.

Tale assunto è infondato in quanto lo studio unitario va inteso come un mero contributo alla formazione della pianificazione comunale dell'area, di cui il Comune si era impegnato "anche" a tener conto ("anche tenendo conto dei contenuti dello studio unitario" recita l'atto aggiuntivo all'art. 1, punto 3) ma che non era tenuto a seguire pedissequamente, abdicando ai poteri discrezionali di pianificazione urbanistica ed in contrasto con il citato comma 10quater dell'art. 77bis del DPGP n. 1/41.

16. Circa, infine, la censura che valorizza il parere critico della C.U.P., nell'iter formativo della variante urbanistica "di riqualificazione ambientale e urbana di Trento nord", si tratta di questione che riguarda la variante urbanistica e non le deliberazioni qui impugnate e, comunque, tale parere non era vincolante.

17. Infine, non può essere assecondata l'istanza, proposta in limine dalle ricorrenti, affinché sia sollevare la questione di legittimità comunitaria dell'interpretazione dell'art. 77bis davanti alla Corte di giustizia, ex art. 267 del Trattato CE.

Invero, la tutela del diritto di proprietà, garantito dall'art. 1 del primo protocollo addizionale della CEDU, è da considerarsi recessiva di fronte alle esigenze di salvaguardia dei valori ambientali e di tutela della salute, in quanto l'art. 1 del Prot. n. 1 della Convenzione europea dei diritti dell'uomo, essendo ispirato alla necessaria proporzionalità tra l'interesse pubblico perseguito e la tutela della proprietà privata (cfr.: Corte europea diritti dell'uomo, sez. II, 20/01/2009, n. 75909) non esclude un sacrificio dello jus aedificandi per la salvaguardia di tali superiori interessi.

Nella specie, tali superiori interessi impediscono che si proceda all'edificazione per settori dell'area gravemente inquinata, prima che ne sia realizzata l'integrale bonifica.

18. Conclusivamente, il ricorso va respinto.

Le spese del giudizio seguono la soccombenza.

P.Q.M.

Il Tribunale Regionale di Giustizia Amministrativa di Trento (Sezione Unica) definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo rigetta.

Condanna la parte ricorrente al pagamento delle spese del giudizio a favore dell'Amministrazione resistente che liquida complessivamente in € 5.000,00 (cinquemila/00).

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'autorità amministrativa.

Così deciso in Trento nella camera di consiglio del giorno 7 novembre 2013 con l'intervento dei magistrati:

Armando Pozzi, Presidente

Lorenzo Stevanato, Consigliere, Estensore

Alma Chiettini, Consigliere

L'ESTENSORE IL PRESIDENTE

DEPOSITATA IN SEGRETERIA
Il 20/11/2013
IL SEGRETARIO
(Art. 89, co. 3, cod. proc. amm.)

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Quaderno	Osservazioni in riferimento al trattamento delle acque di risulta dalle lavorazioni per la Circonvallazione ferroviaria
03	Data: 18 gennaio 2022

OSSERVAZIONI IN RIFERIMENTO AL TRATTAMENTO DELLE ACQUE DI RISULTA DALLE LAVORAZIONI PER LA CIRCONVALLAZIONE DI MEZZA CITTA' DI TRENTO (riferimento agli adeguamenti del nuovo Piano di tutela delle acque 2022 – 2027. e S.I.N.)

In riferimento all'oggetto e al trattamento dei reflui relativi alla lavorazioni che insisteranno nel cantiere ci riferiamo alla direttiva che La Giunta Provinciale della Provincia di Trento ha approvato con delibera numero 2260 del 23 dicembre 2021 vale a **dire l'adozione in via preliminare della proposta di piano di tutela delle acque 2022 – 2027.**

Documento importantissimo in relazione alle recenti normative nazionali ed Europee dai grandi contenuti di principio e di operatività che recepisce la nuova coscienza ecologista improntata al fare .

Vale la pena ricordare che attualmente a tutti i corpi idrici superficiali viene attribuito un giudizio di qualità, attraverso un'intensa attività di monitoraggio delle caratteristiche chimiche e biologiche delle acque. Sono stati quindi recentemente e finalmente individuate delle specifiche misure per raggiungere, **entro il 2027, lo stato di qualità buono nei corpi idrici di qualità inferiore conformemente a quanto stabilito dalle normative vigenti.**

Il termine per la fase di consultazione e partecipazione pubblica di cui all'art. 7, comma 5, del decreto del Presidente della Provincia 3 settembre 2021, n. 17-51/Leg., è fissato, ai sensi del comma 6 dello stesso articolo, **in sei mesi dalla data di pubblicazione dell'avviso nell'albo telematico della Provincia.**

Seguirà poi **l'adozione definitiva, tenuto conto del dibattito.**

I corpi idrici superficiali sono stati classificati, in base a vari parametri riguardanti la qualità delle acque, in cinque stati: **elevato, buono, sufficiente, scarso, cattivo.**

L'obiettivo fissato dal nuovo disegno di legge provinciale è quello di portare, ove possibile, la qualità di **tutti i corpi idrici superficiali almeno a "buono" e per raggiungere tale risultato sono state fissate delle severe e rigorose misure da adottare e dei criteri da seguire.**

Per quanto riguarda i corpi idrici superficiali classificati in uno stato **inferiore a "buono"**, al fine di non peggiorare una situazione esistente già oggi non soddisfacente, **è stato deciso di non permettere di scaricare qualsiasi refluo in tali corpi idrici acque che abbia qualità meno che "buono".**

In questo modo si eviterà di peggiorare la qualità delle acque che scorrono in corpo idrico superficiali con valori di inquinamento che non rispettano i parametri desiderati e finalmente stringenti .

Per quanto riguarda il bacino dell'Adige e dei suoi affluenti ,**in gran parte rogge**, il monitoraggio ha portato a determinare per la fossa Adigetto o **Lavisotto** un giudizio pessimo sia per quanto riguarda **la presenza di inquinanti pericolosi che per lo stato ecologico**, classificandolo tra i corsi d'acqua con uno stato più basso di qualità al limite del pericoloso . **Senza entrare nei dettagli tecnici del lungo lavoro di monitoraggio, è emerso chiaramente che nella fossa in questione è perentoriamente e assolutamente vietato scaricare acque inquinate di qualsiasi natura.**

Analogamente è vietato dai regolamenti vigenti scaricare acque inquinate all'interno della rete delle fognature nere urbane, anche a causa della critica situazione esistente di forte stress dei **depuratori della città di Trento sottodimensionati e vetusti che non sono in grado di accettare ulteriori carichi inquinanti ed in particolare sostanze che possono influire in modo negativo sui processi depurativi.**

Il nuovo impianto di depurazione della città di Trento denominato TRENTO 3 andato in appalto nel 2014 con la programmazione assicurata dalla provincia di entrare in funzione nel 2017 verrà completato forse entro il 2025 . otto anni oltre le previsioni .

La conseguenza di quanto sopra esposto è che tutte le acque reflue **DI CUI NON SI CONOSCE ANCORA LA QUALITA' che verranno estratte dal cantiere per la costruzione della nuova ferrovia merci** interrata a Trento nord e quindi dal grande scavo per la realizzazione della galleria artificiale all'ex scalo Filzi e aree limitrofe, **non potranno essere scaricate né nella rete comunale delle acque nere né nelle fosse limitrofe tra cui la Lavisotto o della Malvasia, che è un suo affluente.**

Le acque provenienti dal cantiere , **che conterranno con certezza sostanze molto inquinanti e probabilmente cancerogene** non sono assolutamente idonee allo smaltimento della rete idrica naturale o artificiale e dovranno essere prelevate o ed allontanate per essere poi conferite a **impianti specializzati ed autorizzati allo scopo con costi elevatissimi , trasporti infiniti di autobotti** stimati in qualche migliaio di viaggi oppure, ipotesi tra le peggiori, dovrà essere realizzato in sito un depuratore di capacità adeguata al trattamento dell'enorme quantitativo di refluo che dovrà trattare reflui altamente pericolosi provenienti dal cantiere ferroviario e scaricabili a questo punto solo in ADIGE !!

Impianto di depurazione impattante e di dimensioni non calcolabili e potenzialmente pericoloso per la salute dei cittadini .

Appare evidente che per ragioni logistiche questo mega impianto di depurazione dovrà essere costruito nelle immediate vicinanze del cantiere e quindi insistere con il suo carico di problematiche in un area che già sarà oberata di problemi , sicuramente tra via Brennero e Gardolo .

Stesso discorso vale per l'atro grande cantiere di Mattarello .

Si segnala inoltre che:

Dagli atti parlamentari della XVII legislatura, si legge:

Il **Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) di "Trento Nord" è stato incluso nell'elenco dei siti di bonifica di interesse nazionale dal D.M. 18 settembre 2001, n. 468, ai sensi dell'art.1, comma 3, della Legge 426/98, e perimetrato con D.M. del 08/07/2002 (G.U. n. 232 del 3 ottobre 2002).**

....

3. area industriale dismessa ex Carbochimica o comparto di Via Brennero: ***inquinata prevalentemente da Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) e solventi aromatici, con contaminazione diffusa*** *soprattutto nelle aree dei serbatoi, di lavorazione e deposito e nei terreni di riporto. La maggior parte della massa inquinante si è arrestata nella parte alta dell'acquifero (circa 8 m dal p.c.); l'inquinamento nel terreno genera un pennacchio contaminato nell'acqua di falda, dove sono presenti sostanze* ***inquinanti quali naftalene, solventi aromatici e fenoli. Le concentrazioni di fenoli, solventi aromatici e naftalene, più solubili in acqua e biodegradabili, decrescono in modo tendenzialmente*** *esponenziale con la distanza dall'ex stabilimento diversamente dai composti IPA a tre e quattro anelli (escluso il fenantrene) che non appaiono sensibili ad un evidente processo di biodegradazione. A valle idrogeologico del sito è attiva dal 2001 una barriera idraulica, costituita da n. 3 pozzi (DN 200 mm di profondità 15 m, distanti tra loro 35 m) di cui n. 1 emungimento1 , e gestita dall'Agenzia della Depurazione - Provincia di Trento, come stabilito dall'Accordo di programma del 2012;*

Se ne deduce che la maggior parte delle sostanze inquinanti si è arrestata nella parte alta dell'acquifero, a 8 m di profondità dal piano di campagna.

Nell'elaborato progettuale prodotto da ITALFERR "SITI CONTAMINATI ALLEGATO 1.1-1.6 AI SENSI

DEL DM 46/2021 – AREA EX CARBOCHIMICA

Relazione Generale", si legge invece che: (pag. 95 -96)

"L'opera prevista all'interno dell'area dell'Ex Carbochimica comporterà la realizzazione di uno scavo largo 7,0 m e profondo 3,5 m per poter realizzare al suo interno un canale artificiale in calcestruzzo avente una sezione utile di 6,0x3,0 metri ed una lunghezza pari a ca. 273 m. Tale opera comporterà l'eliminazione completa dell'intero orizzonte superficiale (cioè del primo metro di terreno) e della quasi totalità dei "materiali di riporto"; sulla base delle informazioni stratigrafiche e della stima dell'estensione dei riporti tramite poligoni di Thiessen, potrebbero essere presenti riporti fino a 3,60

m da p.c., e cioè sotto la quota di scavo prevista per l'opera, solo nella zona di intervento vicina al sondaggio ….

……Viste le quote piezometriche rilevate nel tempo, l'opera raggiungerà per almeno alcuni mesi l'anno e per la maggior parte degli anni, le acque sotterranee, anche se si manterrà ben al di sopra dell'orizzonte produttivo della falda che inizia intorno ai 7 m da p.c. (per i livelli di falda si rimanda al paragrafo 1.2.2 della parte II del presente elaborato).

Pertanto, l'opera avrà un benefico effetto sulla qualità delle matrici ambientali, andando a sostituireinteramente il suolo superficiale e la quasi totalità di quello profondo potenzialmente contaminato e dei "materiali di riporto". Questo rappresenta un netto miglioramento della qualità ambientale dell'area in oggetto.

Queste affermazioni sono in netto contrasto con le risultanze degli atti parlamentari che pongono la profondità delle sostanze inquinanti almeno fino a 8 m di profondità anziché 3,60 m come riportato nella relazione generale di Italferr. Anche l'affermazione che l'orizzonte produttivo della falda è posto a 7 m di profondità contrasta palesemente con il livello delle acque della fossa Lavisotto, confinante con l'ex Carbochimica, posto a circa 4 m di profondità dal piano compagna e con le dichiarazioni della relazione idrologica di Italferr, che pone la profondità di falda a circa 3/4 m.

Non servono relazioni e dissertazioni di esperti sull'argomento , basta interrogare i ragazzini ormai adulti che in quelle aree andavano ignari a giocare negli anni 70 e 80 ….

Lavorare e scavare in quella zona vuol dire alla prima picconata riempirsi di refluo pericoloso nauseabondo e pieno di sostanze volatili con grandi pericoli per le popolazioni residenti limitrofe e le maestranze incaricate allo scopo .

Trento 14 dicembre 2021

LA RETE DEI CITTADINI

Responsabile problematiche ambientali

Ing Massimo Troncon

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

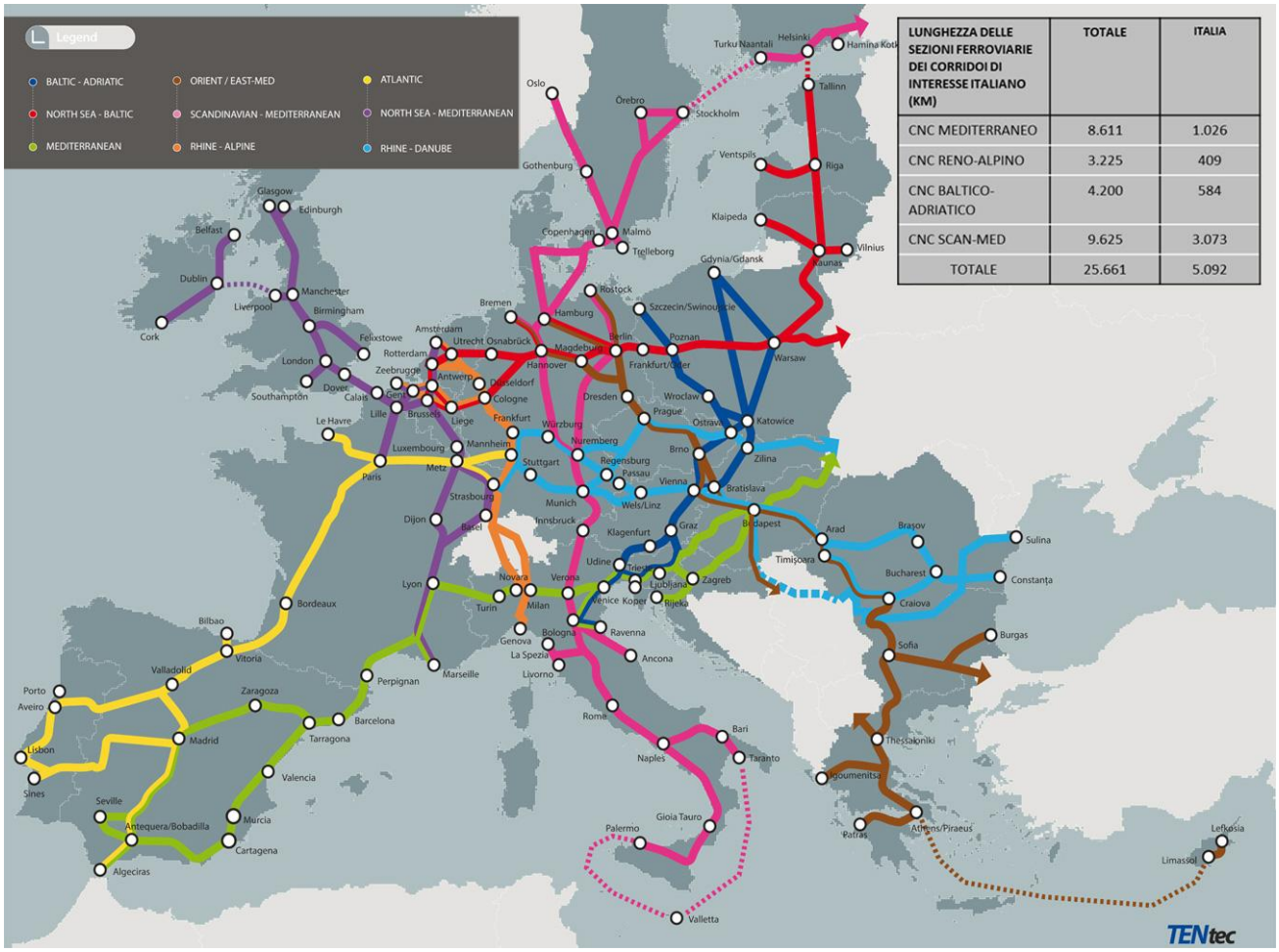
Dibattito Pubblico

Quaderno	Relazione generale sullo Studio di fattibilità tecnico-economica RFI per la Circonvallazione ferroviaria per l'AC
04	Data: 18 gennaio 2022

MOTIVAZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELLA NUOVA LINEA AD ALTA CAPACITÀ TRA MONACO E VERONA E INQUADRAMENTO DEL "LOTTO 3"

La rete dei trasporti TEN-T, *Trans-European Networks - Transport*) è strutturata in corridoi europei, uno di questi, il più lungo, che interessa la parte centrale europea e attraversa da nord a sud l'Italia è denominato "Sandinavo-Mediterraneo" e passa per il Brennero, sotto il cui passo si sta realizzando il Tunnel ferroviario di Base (BBT) che offrirà delle caratteristiche di Alta Capacità per le seguenti motivazioni principali:

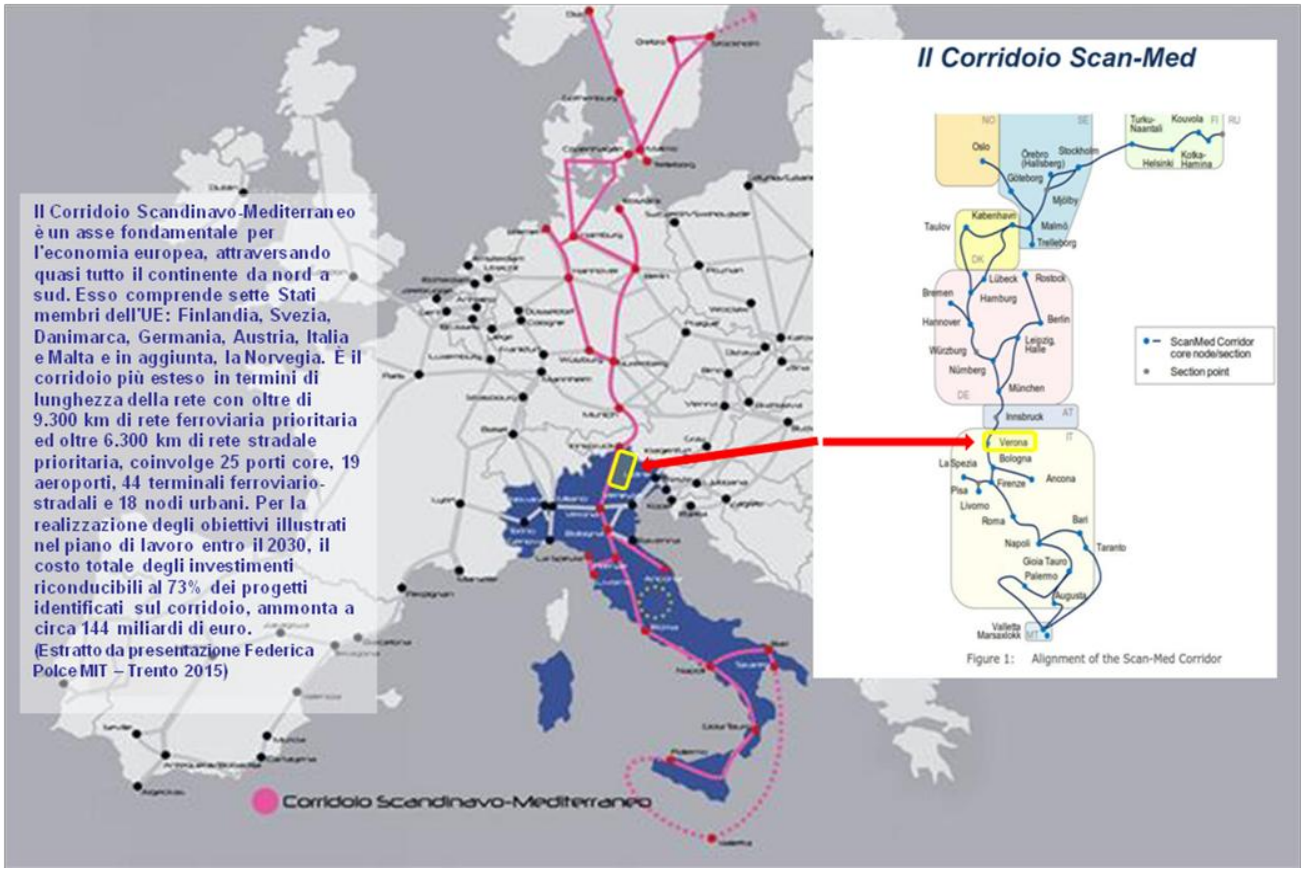
- **aumentare la capacità di trasporto**
- **elevare la velocità commerciale**
- **migliorare il bilancio energetico**
- **implementare maggiormente il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia**



LUNGHEZZA DELLE SEZIONI FERROVIARIE DEI CORRIDOI DI INTERESSE ITALIANO (KM)	TOTALE	ITALIA
CNC MEDITERRANEO	8.611	1.026
CNC RENO-ALPINO	3.225	409
CNC BALTICO-ADRIATICO	4.200	584
CNC SCAN-MED	9.625	3.073
TOTALE	25.661	5.092

Per potenziare i collegamenti ferroviari e rispondere alle esigenze del trasferimento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia, attraverso accordi europei, si è stabilito di procedere al "Quadruplicamento della linea del Brennero" tra Monaco e Verona, con le tratte di accesso al Brennero (BBT) da nord (Germania ed Austria) e da sud (Italia).

La varietà della conformazione orografica e la distribuzione dei centri di attrazione lungo i territori attraversati impongono, per la loro tutela, la ricerca di soluzioni infrastrutturali spesso complesse per minimizzare gli impatti.



Per quanto riguarda la parte italiana della nuova linea A.C., da Fortezza (portale sud del BBT) al nuovo Ingresso di Verona, essa è stata suddivisa in Lotti funzionali, da realizzarsi in fasi successive, seguendo un ordine sequenziale in base all'importanza ed opportunità.

Nella seguente immagine (ricavata da una presentazione dell'ing. Ezio Facchin del 15.05.2017) sono rappresentate e sintetizzate, con dati di confronto, le caratteristiche di miglioramento prestazionale attese dalla galleria di Base del Brennero in corso di costruzione; l'opera è stata dimensionata per una capacità di transito 400 di treni al giorno.



Con l'attivazione della Galleria di base per la tratta Innsbruck - Fortezza:

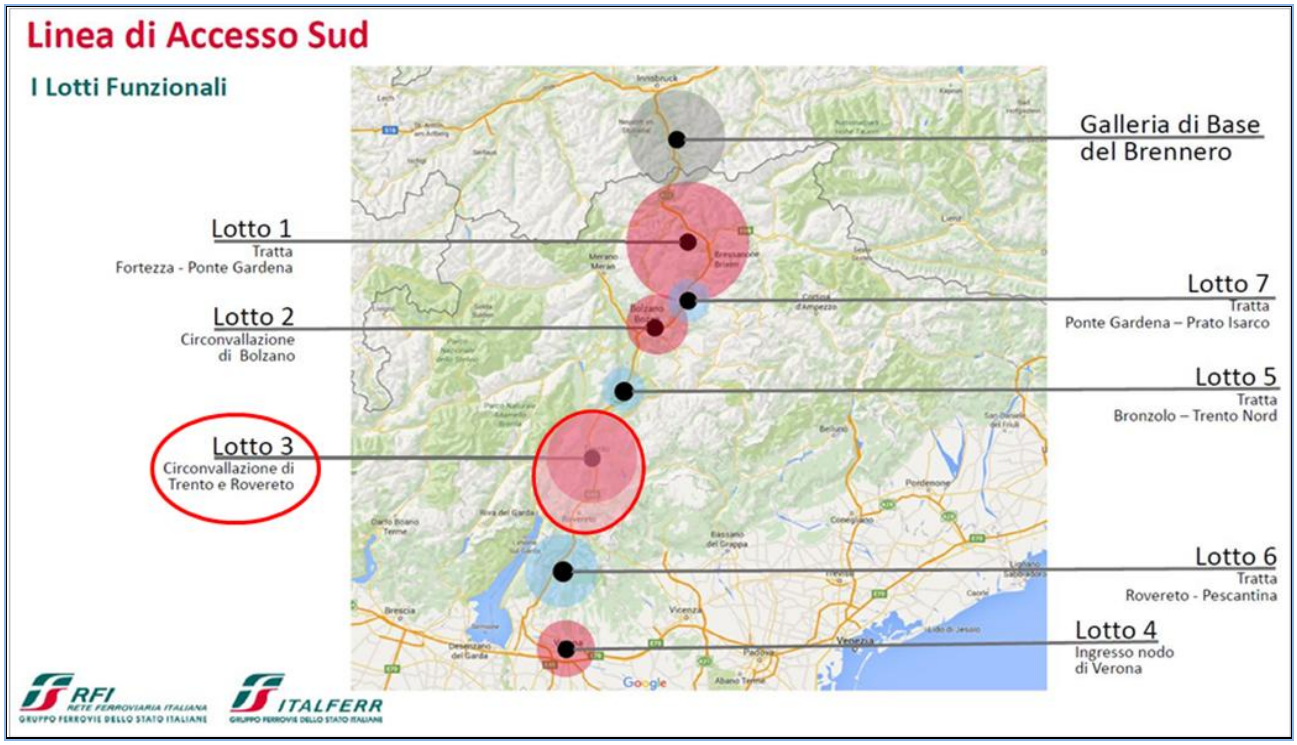
- la pendenza massima scende dal 26 al 6,7 per mille
- la lunghezza diminuisce da 75 a 55 km
- viene meno la necessità della trazione plurima per treni di massa pari a 1600 tonnellate
- sono ammissibili treni di lunghezza pari a 750 m
- I tempi di percorrenza si riducono di 70 minuti per i treni merci e di 45 minuti per i treni viaggiatori

	Lunghezza (km)	# Locomotori	Lunghezza treni (m)	Massima massa (t)	T merci (min.)	T pax pax. (min.)	V pax effettiva	V merci effettiva
Linea attuale	75	2/3	450	1200	105	66	68	43
Linea futura	55	1	750	1600	35	21	157	94
			Riduzione Tempi		70 min	45 min		

Fonte: Presentazione BBT 2014

Ad oggi l'ultimazione del BBT è prevista, salvo ulteriori imprevisti, al 2032, per problematiche insorte nello scavo nella parte austriaca del tracciato.

Dei sette lotti funzionali della tratta Fortezza-Verona, quelli numerati da 1 a 4 sono stati definiti **prioritari**, uno di questi, il **Lotto 3,** riguarda la **"Circonvallazione di Trento e Rovereto"**.



È opportuno ricordare che per la scelta delle ipotesi migliori per i tracciati dei lotti funzionali, in particolare per quelli prioritari, i criteri principali di sostenibilità, soprattutto con riguardo alle ricadute del transito dei treni merci sono:

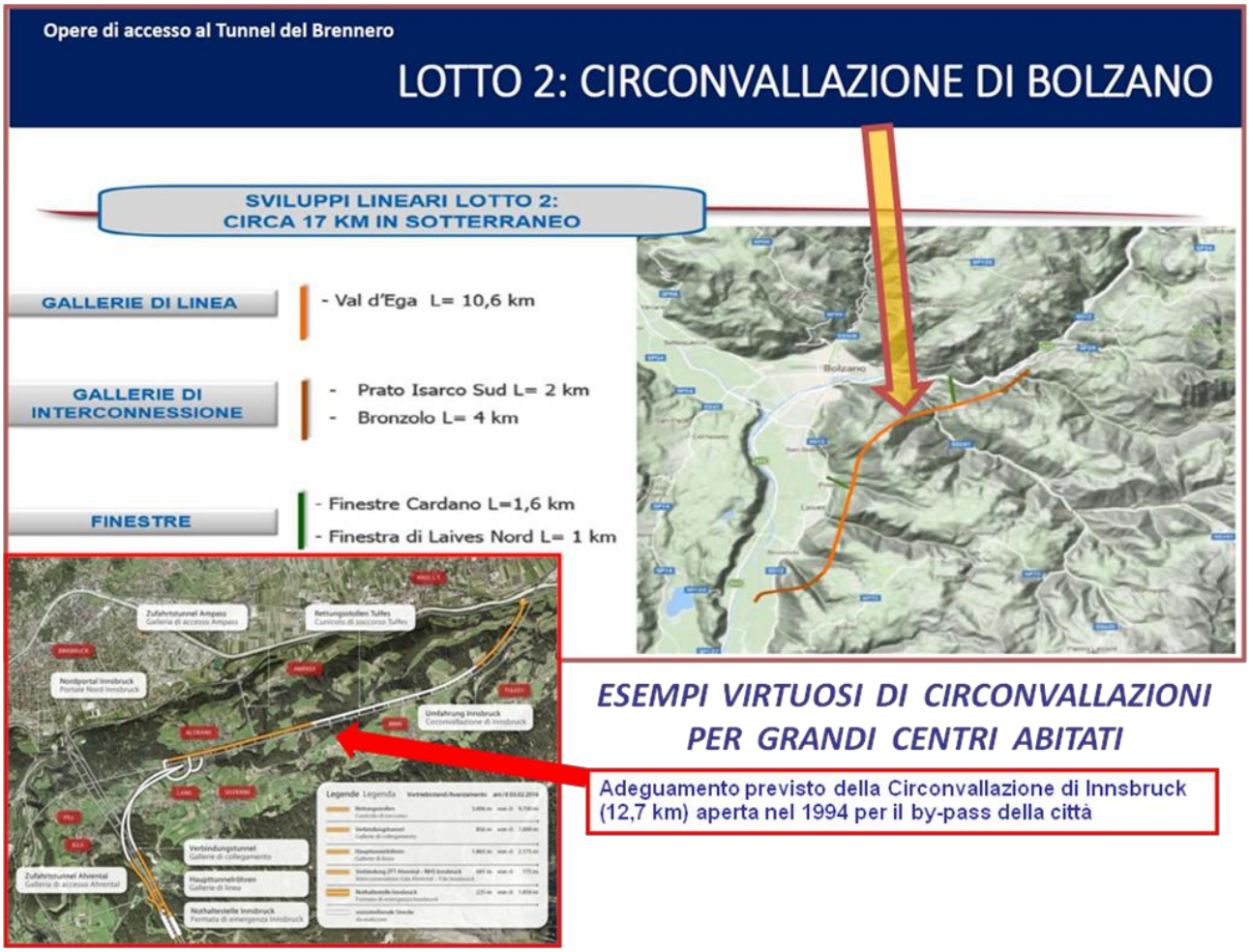
- **evitare le interferenze con le aree densamente abitate**
- **minimizzare i rischi idrogeologici**
- **salvaguardare il paesaggio e i terreni pregiati.**

Oltre a questi aspetti principali, ve ne sono altri che riguardano la corretta consecutività e il raccordo con i lotti di completamento; è infatti essenziale che vi sia una valutazione preliminare che, oltre alla indagine preventiva, approfondita con indagini in situ dei fronti vallivi, è necessario siano individuati i punti più adatti per l'interconnessione con la linea esistente e funzionali alla circolazione sul "Quadruplicamento" dei binari.

Altro aspetto funzionale della nuova linea riguarda l'individuazione dei punti di interscambio locale per le merci con gli scali presenti e di futura realizzazione sul territorio attraversato e si abbia una visione d'insieme dell'intera macro-tratta di accesso al BBT.

Questo approccio non pare essere stato adottato recentemente, ovvero lo è stato molti anni fa, ma oggi non emergono declinazioni di pianificazione in questo senso.

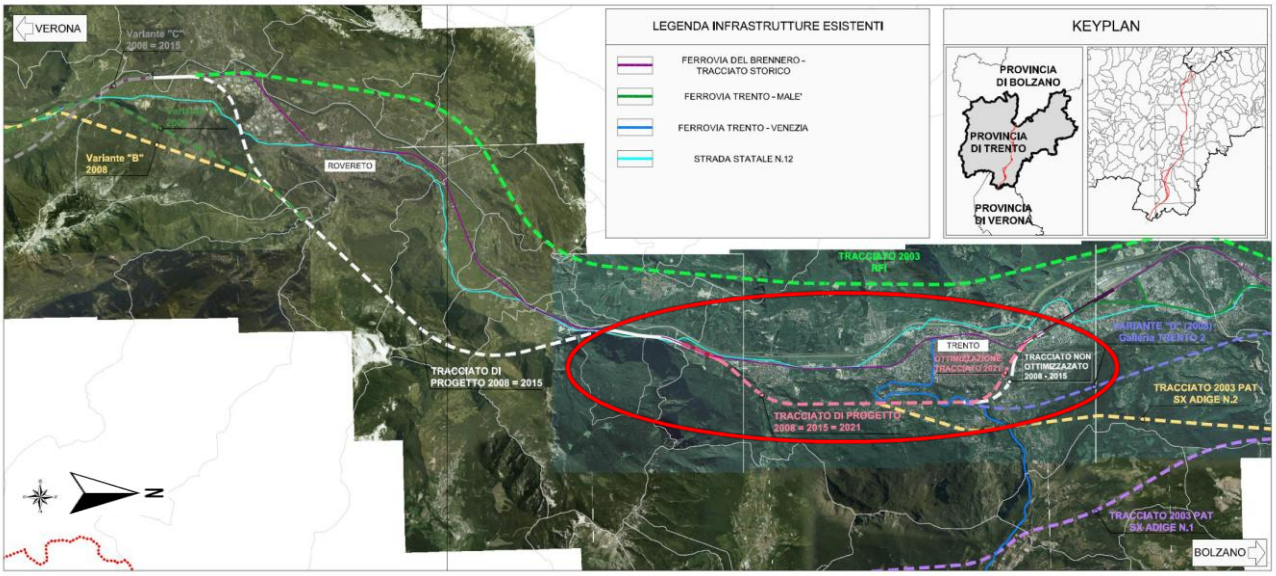
Quali esempi “virtuosi” di scelta del tracciato per grandi centri abitati che rispettano i sopracitati requisiti più importanti, si illustrano nella seguente figura due situazioni: una relativa alla zona di Bolzano (Lotto 2) in fase di progettazione e l’altra riguardante la città di Innsbruck (attivata già nel 1994); entrambe queste circonvallazioni ferroviarie sono state concepite per far transitare lontano dai centri densamente abitati il traffico ferroviario merci di attraversamento del corridoio del Brennero, garantendo le connessioni con impianti di interscambio delle merci presenti lungo il corridoio stesso.



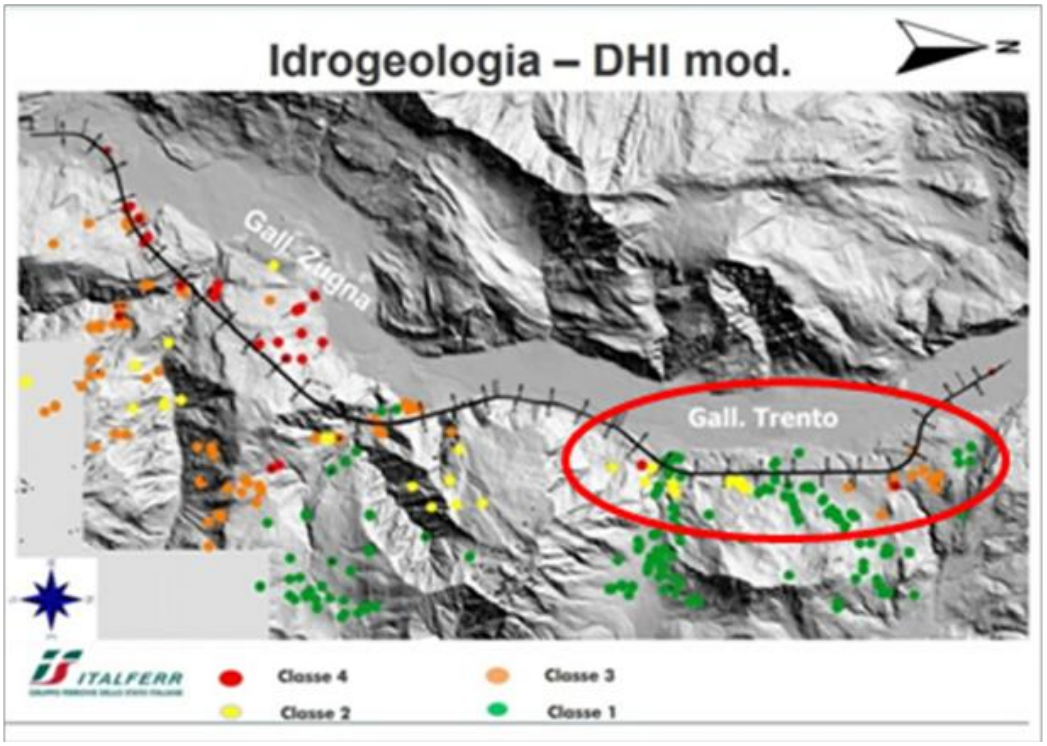
Come descritto in altro Quaderno in dettaglio, la circonvallazione ferroviaria o by-pass di Trento e di Rovereto da circa vent’anni ha avuto un iter di valutazione molto discontinuo e travagliato, in quanto, subito dopo la presentazione della proposta iniziale da parte di RFI nel 2003, con un tracciato in tunnel in destra orografica della Valle dell’Adige, c’è stata l’ostinata determinazione da parte della Provincia autonoma di Trento di far ricercare ipotesi di tracciato lungo la sinistra orografica della valle dell’Adige, con varie alternative che hanno incontrato un iter problematico e la necessità di ripensamento.

Come illustrato di seguito, la scelta provinciale di escludere il tracciato in destra orografica della Valle dell’Adige, seppur motivata da alcune criticità presenti, riguardanti l’attraversamento con viadotti di terreni coltivati a nord di Trento e problematiche idrogeologiche circoscritte ed evitabili, ha generato un percorso di valutazione oltre modo prolungato che ha portato in definitiva ad una frammentazione incoerente del “Lotto 3”.

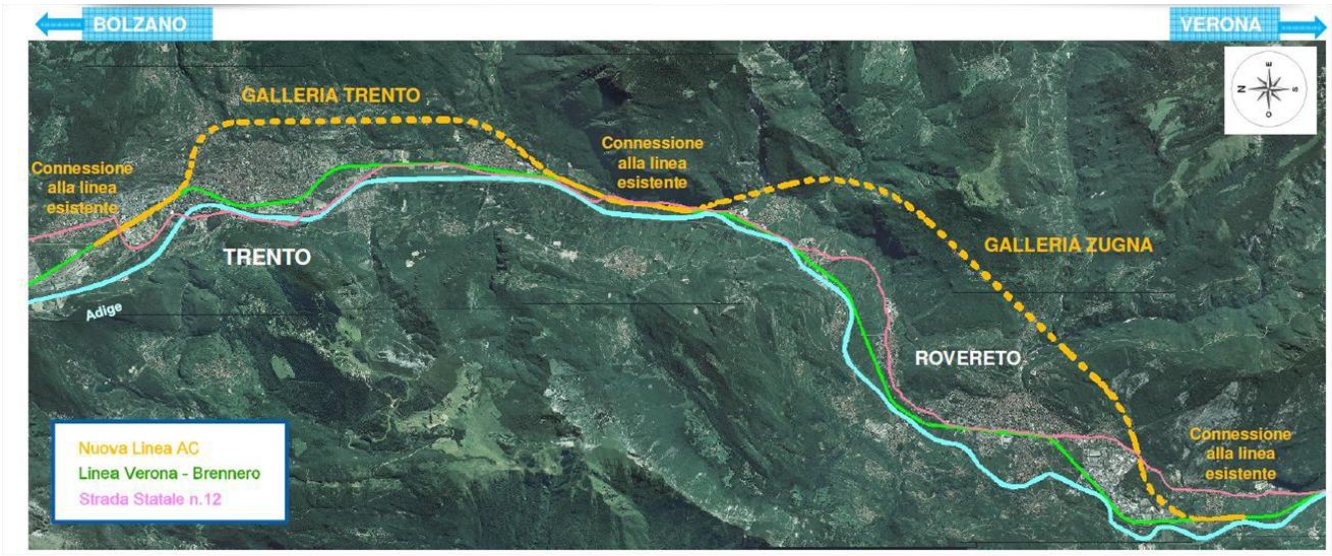
La figura seguente illustra i vari tracciati esaminati nel tempo ed è tratta dalla Relazione Generale del progetto ITALFERR presentato il 28/10/2021 dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - ASSE FERROVIARIO MONACO - VERONA ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FORTEZZA - VERONA LOTTO 3A: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO



La figura seguente illustra (con lo stesso orientamento, nord verso destra, della precedente) la situazione idrologica complessa del versante ad est della Valle dell'Adige.

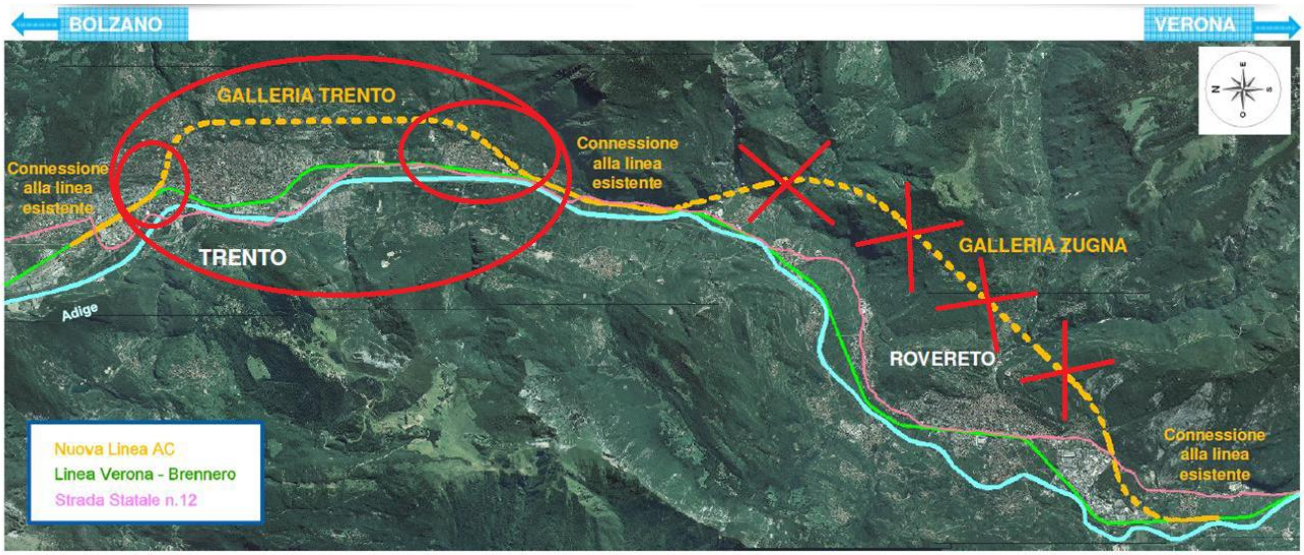


Tracciato per il Lotto 3 proposto in sinistra Valle dell'Adige <u>dal 2015 al 2019</u>



La Galleria di by-pass di Trento (Lotto 3A) e
la Galleria Zugna di by-pass di Rovereto (Lotto 3B)

Tracciato per il Lotto 3 proposto in sinistra Valle dell'Adige <u>dopo il 2019</u>



Ad oggi è proposto dal progetto RFI solo il by-pass (parziale) di Trento

Nella precedente figura il Lotto 3A "Circonvallazione di Trento" è all'interno dell'elisse grande con bordo rosso che contiene due elissi piccole, una relativa all'imbocco nord verso Bolzano sull'area ex scalo Filzi e l'altra sull'imbocco sud in loc. Acquaviva, verso Rovereto-Verona. Le "X" in colore rosso identificano la cancellazione per l'enorme problematica idrogeologica presente per la "Galleria Zugna".

Emerge evidente che attualmente non c'è la visione di by-pass di Trento e Rovereto.

Descrizione del pregresso e del perché di una proposta alternativa.

La proposta prende spunto dall'ipotesi progettuale sviluppata inizialmente da RFI all'inizio degli anni 2000, che prevedeva, per la circonvallazione di Rovereto e Trento, un tracciato interamente in galleria da Mori a poco prima di Zambana, per una lunghezza complessiva di 37 km..

Questa proposta aveva una sola, autentica, criticità, facendo parte del Corridoio del Brennero: la possibilità di veder bypassare Trento e Rovereto, non solo dai treni merci, cosa questa auspicabile, ma forse anche dai Treni a Alta Velocità.

Le criticità invece di tipo paesaggistico-ambientale erano rappresentate dal fatto che la galleria a nord sbucava poco prima di Zambana e con un ponte viadotto di alcuni chilometri andava a incidere sulla piana di Zambana stessa e poi di Nave San Rocco e Grumo per puntare poi a ricongiungersi alla linea storica verso Mezzocorona.

Tale soluzione presupponeva consumo di terreno agricolo: categoria quella agricola che pesò in modo deciso sull'orientamento preso dalla Giunta Provinciale, per decidere il no a questa previsione, al fine di salvaguardare "l'economia del Teroldego" vino tipico della piana Rotaliana.

Quindi per allontanare quest'ipotesi la Giunta Provinciale si oppose a tale scelta e, di fatto, intimò a RFI di passare sotto ai versanti a est di Rovereto e Trento (vedasi al proposito anche il doc. lettera al giornale l'Adige dell'11 novembre 2009 *"Ferrovia del Brennero, meglio in Destra Adige"* a firma di Mauro Ferone, all'epoca consigliere comprensoriale del C10 – Ala) .

A supporto di tale decisione, nel parere che fu posto a base del diniego, vi erano pure alcune considerazioni di tipo idrogeologico, in quanto la galleria a nord di Trento sarebbe dovuta passare sotto al massiccio nel quale trovano collocazione i laghi di Lamar che fanno parte di un complesso sistema carsico. Gli studi speleologici parlano dell'Abisso di Lamar, una serie di caverne e cunicoli profondi circa, per la parte che finora è stata indagata, trecentocinquanta metri sotto al livello dei laghi di Lamar il cui pelo libero è ad una quota di circa 714 m.s.l.m..

Si faceva menzione inoltre alla possibilità di interferire con il sistema, probabilmente carsico anch'esso del Lago di Terlago: la testimonianza di ciò parrebbe essere una piccola venuta d'acqua esistente sul versante subito dietro la Discarica provinciale della Vela che potrebbe essere un apporto proveniente dal Lago di Terlago e che è posto pochissimo più a sud dei laghi di Lamar e a una quota inferiore pari a circa 416 m.s.l.m..

Nelle cartografie presentate nel 2003, e anche successivamente, per giustificare la scelta della sinistra orografica si metteva in luce la possibilità di interferire direttamente con l'acquifero del Lago di Cei, posto circa tre chilometri all'interno del versante che confina con la valle dell'Adige e a una quota di 920 m.s.l.m.. Questa considerazione è <u>la meno oggettiva e veritiera</u> delle tre presentate nella relazione del 2003: il tracciato ferroviario scelto da RFI in galleria in destra Adige correva infatti mediamente a una distanza dalla proiezione verticale del lago pari a 2,5 chilometri e a una profondità di circa 700 metri rispetto alla quota del lago.

Per rendersi conto della bugia insita nelle presentazioni fatte dalla PAT dal 2003 in poi basta leggere questa breve descrizione:

"Cei è luogo di villeggiatura estiva soprattutto per i roveretani; nel lago si specchia la catena del monte Bondone di cui fanno parte il monte Stivo (2059 m), la Cima Bassa (1684 m), il Cima Alta o Palon (2098 m), la Rocchetta (1661 m), la Becca (1571 m), il monte Cornetto (2138 m). La catena Stivo-Cornetto-Bondone separa la valle dell'Adige da quella della Sarca.

Il lago di Cei è alimentato a nord da una minuscola sorgente sotterranea e per questo il ricambio di acqua è minimo; le acque del lago più grande scorrono nel lago

minore, chiamato Lagabis, cioè "lago abisso", che è di forma semicircolare; è meno profondo del lago grande, poiché raggiunge solo i 6 m di profondità, sfatando così una leggenda che lo riteneva molto profondo. ***Dal lago piccolo esce come emissario il Rio Arione*** *(detto anche Rio Mariano) che scorre verso nord, per poi congiungersi con il Rio di Cimone che ad Aldeno sbocca nella Valle Lagarina.*

Nella parte sud-est del lago v'è un'isoletta con boschi di larici, betulle e abeti, mentre sulle rive abbondano i salici, i canneti e i giunchi; dove l'acqua è più bassa vegetano rigogliose le ninfee e i nannufari che danno al lago un aspetto quasi da stagno. Negli ultimi anni sono proliferate pure una grande quantità di alghe che contribuiscono a rendere il fondale del lago paludoso e le sue acque in parte torbide."

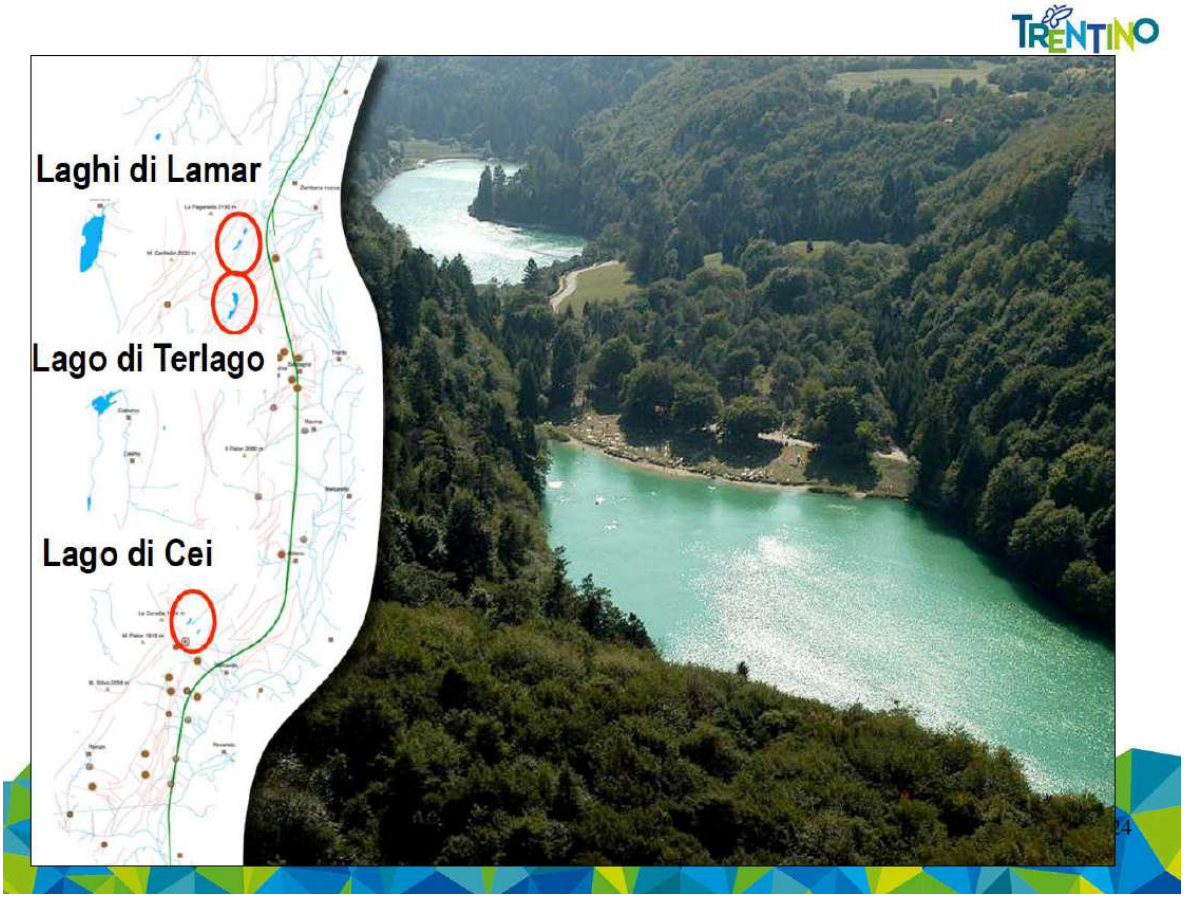


Foto 01: la slide presentata in varie occasioni dal 2003 e riproposta nella seduta del Consiglio Comunale di Trento del 21 ottobre 2021 per presentare lo Studio di Fattibilità tecnico economica della Circonvallazione per l'Alta Capacità di Trento: si noti il cerchio rosso in corrispondenza del Lago di Cei volto a confondere e a distorcere la realtà per "giustificare" l'abbandono della Destra Adige anche nel tratto a sud di Trento.

Quindi, semplificando, il Lago di Cei ha un emissario, l'Arione, contrariamente a quanto accade per i laghi di Lamar.

Praticamente con lo stesso "parametro" utilizzato per il Lago di Cei, si potrebbe affermare che la Sinistra Adige (RFI-PAT-Comune) potrebbe portare scompensi al regime idrico del Lago di Caldonazzo: ovviamente si fa questo ragionamento per assurdo, ed è abbastanza indegno che un ente pubblico arrivi a distorcere la realtà, per giustificare se stessa, come appunto nel caso in esame con il Lago di Cei.

In merito al tracciato scelto da Rete Ferroviaria Italiana nel 2003 in Destra Adige vale fare questa semplice considerazione: Rete Ferroviaria Italiana sceglie, preferibilmente, le soluzioni che sono più facilmente realizzabili e presentano minori difficoltà.

Quindi tale soluzione dal punto di vista ferroviario e di realizzazione di una galleria era la più semplice e la più fattibile.

Aveva bisogno certamente di correttivi: che dovevano riguardare non solo aspetti paesaggistici, ma anche di preservare il territorio angusto e risicato della valle dell'Adige, sia nella zona del Teroldego ma anche in quella del Marzemino (più famoso del precedente e citato nell'opera *Don Giovanni* di Lorenzo da Ponte musicata da Wolfgang Amadeus Mozart: «Versa il vino! Eccellente Marzemino!»), ma soprattutto di essere effettivamente una Circonvallazione delle città di Trento e Rovereto, e di non permettere più ai treni merci (o di Alta Capacità) di transitare in luoghi densamente popolati.

Ciò nonostante, per eliminare alla radice il problema dell'attraversamento della zona del Teroldego, la PAT presentò a RFI la necessità di porre in essere la progettazione in Sinistra Orografica con un grande e lungo Tunnel di circa 40 chilometri

Tutti abbiamo in mente la tragedia di Viareggio. **Ricrearla nel mezzo di Trento Nord sarebbe altrettanto devastante, realizzando una mezza Circonvallazione**, dimostrerebbe la stupidità del genere umano nel non volere imparare dalle esperienze passate.

L'altro punto fermo riguarda il fatto che la PAT ha voluto dare peso allo scalo dell'Interporto, per il quale ha fatto investimenti, negli anni, non confortati nei risultati effettivi visto che:

a) ogni giorno partono dallo Scalo dell'Interporto due treni RO.LA. acronimo che significa treni che caricano l'autocarro completo;
b) il prezzo più basso, fra i valichi alpini, dell'Autostrada del Brennero A22 che ha incentivato l'utilizzo di questa Autostrada;

Di fatto la PAT non chiese mai a RFI di riformulare una proposta in Destra Adige, assieme a quella in Sinistra, cosa questa più corretta e metodologicamente più opportuna in modo da avere parametri più corretti e oggettivi su cui porre le basi per una decisione saggia e inclusiva dei voleri popolari sull'intero territorio provinciale.

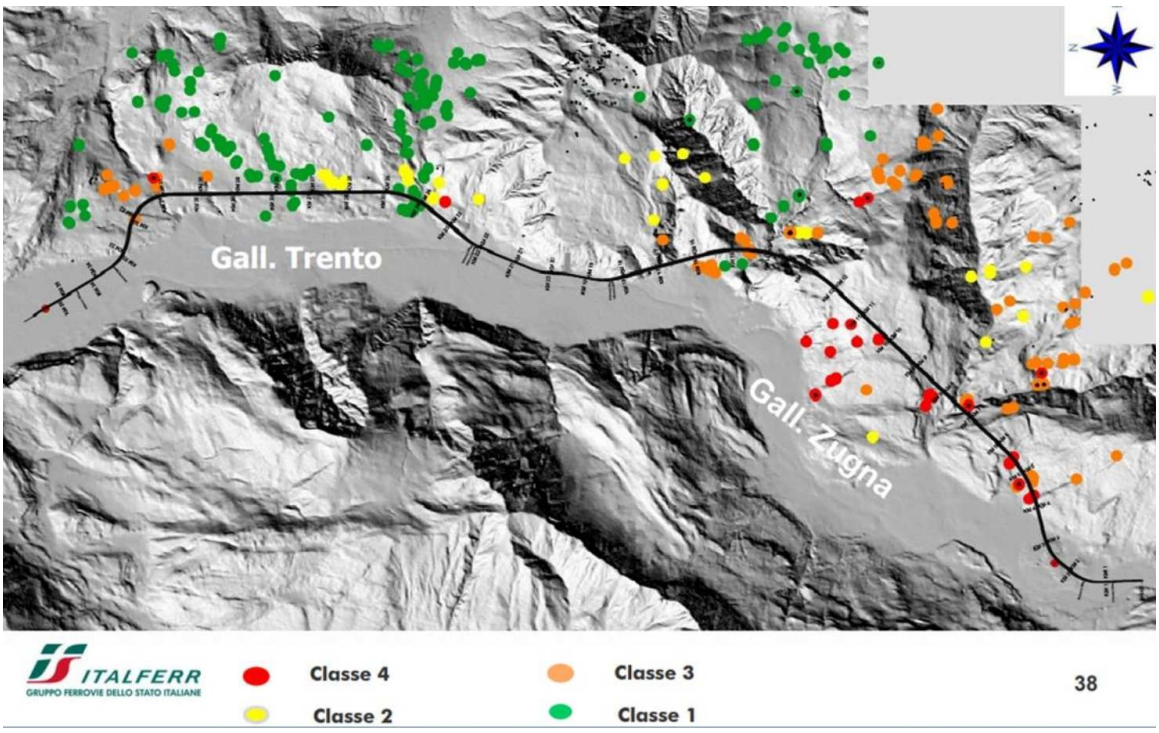
Invece si puntò direttamente a un'unica soluzione con una previsione faraonica di un tunnel di circa 40 chilometri tra Cadino e Besenello, paragonabile al Tunnel del Brennero, tunnel che comunque contraddiceva in partenza la politica degli investimenti fatti e da fare per l'Interporto.

La Rete dei Cittadini si è pertanto mossa in quella direzione analizzando la possibilità di riprendere in parte quella soluzione, **consci delle cospicue criticità che ha il tracciato sulla Sinistra Adige, non solo per la città di Trento, ma anche, nello sviluppo ulteriore del raddoppio della linea storica che la pseudo-Circonvallazione di Trento determina per i territori a sud e quindi per gli abitati di Besenello, Calliano, Volano e Rovereto essendo ormai acclarato che per Rovereto non sarà sicuramente possibile fare un bypass sotto lo Zugna.**

Le criticità che emergono dalla Circonvallazione ferroviaria RFI-PAT-Comune.

La proposta della Rete dei Cittadini viene sviluppata con l'intento di dare risposta ai seguenti punti critici che si evidenziano nel tracciato in sinistra Adige:

- Interferenza pesante con la città costruita nelle zone di Roncafort, Gardolo, San Martino – via Brennero – ex scalo Filzi, e a sud con le ultime case di Mattarello;
- Problemi di tipo geologico sia per la presenza della grande paleofrana della Marzola che è al bordo della prevista galleria est, sulla quale sono situati gli abitati di San Rocco, Villazzano, Mesiano e Povo; in merito a ciò si rileva che fino ad ora sono stati effettuati solo 2 sondaggi profondi (1 a Mesiano e 1 a Mattarello) oltre ad alcune trivellazioni atte a capire la profondità della falda nella zona del'ingresso della Galleria ad Acquaviva e nella zona dell'ex Scalo Filzi in via Brennero. Per dare certezze sulla bontà o meno di un tracciato e per sapere in anticipo quali tipi di problematiche si possono incontrare sarebbe opportuno per una galleria di 10,5 km. eseguire un sondaggio profondo almeno ogni 500 metri. La cosa incredibile è che durante il Dibattito Pubblico, nella serata informativa richiesta da Besenello e svoltasi il 20 dicembre 2021 nella sala pubblica di Besenello, l'ing. Beschin di RFI rispondendo alla contestazione dei pochi sondaggi fatti ha candidamente risposto ***"li facciamo adesso nei prossimi mesi"*****,** confermando quindi due cose nette e distinte: la prima che non hanno fatto altri sondaggi prima di presentare lo Studio di Fattibilità Tecnico economica al Dibattito Pubblico, la seconda è la conferma della dubbia utilità di questo Dibattito Pubblico in quanto si da per scontato che l'opera si farà comunque;
- Problemi di tipo idrogeologico per la presenza di 222 sorgenti sia a scopo idropotabile che a scopo irriguo, cosa questa che rappresenta un valore aggiunto della collina da sempre votata all'agricoltura in ampie sue zone e in particolare nella zona di Mattarello in cui costituisce un paesaggio di particolare pregio ove l'attività dell'uomo si inserisce in armonia con l'esistente anche in presenza di dimore storiche come la villa Bortolazzi ad Acquaviva. Le problematiche di tipo idrico si possono vedere nell'immagine del DHI predisposto da RFI per questo progetto:



La figura sopra rappresenta il diagramma DHI: il metodo DHI è un tipico metodo parametrico per la valutazione del rischio,espresso da un indice chiamato "DHI" (Drawdown Hazard Index) che classifica la probabilità di svuotamento del flusso della sorgente in relazione all'occorrenza della probabilità di afflusso e alla vulnerabilità della sorgente. L'indice DHI è la risultante dallo studio dei potenziali effetti della galleria sulle risorse idriche esistenti nell'intorno del tracciato: questo è quello presentato per le due Circonvallazioni di Trento e Rovereto: a destra infatti sopra la scritta Galleria Zugna quello riferito alla Circonvallazione di Rovereto dove si evidenziarono una molteplicità di criticità elevate, quelle di colore rosso e molte altre criticità medio-alte, quelle di colore arancione. La Galleria dello Zugna infatti non si farà per gli enormi problemi provocati all'acquifero dello Spino, uno dei maggiori dell'intero Trentino, e alle altre sorgenti roveretane.

Per quanto riguarda la galleria Trento, oggetto del progetto RFI-PAT-Comune presentato al Dibattito Pubblico, si evince che pur permanendo una situazione più favorevole rispetto a quella di Rovereto, non di meno esistono delle elevate criticità in tutta l'area dell'Acquaviva (vedi bollino rosso all'innesto del Galleria) e sull'acquifero del Fersina e delle sue immediate adiacenze (bollino rosso e numerosi arancioni) in adiacenza alla curva verso sinistra e verso la valle dell'Adige (andando in direzione nord). Qui c'è ad esempio l'acquifero di Ponte Alto che fornisce circa 50 litri/sec. all'acquedotto di Trento e serve alcune decine di migliaia di persone che vivono nell'area urbana esistente ai suoi piedi.

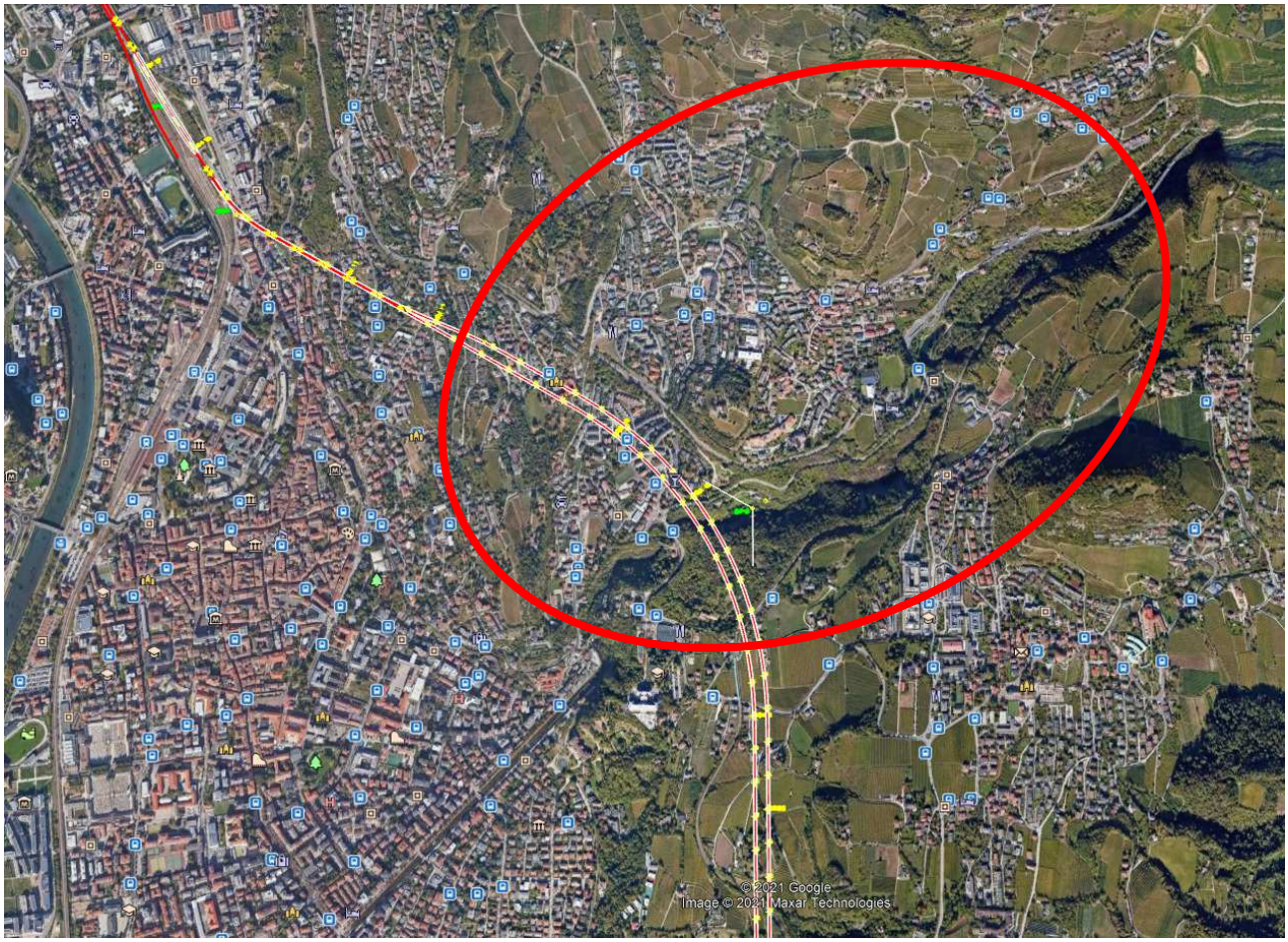


Foto: uno dei punti più controversi del tracciato, la curva dopo Mesiano in direzione ex Scalo Filzi dove esistono molte sorgenti cittadine tra cui la principale è quella di Ponte Alto. **Tra l'altro dall'ex Scalo Filzi e fino a San Donà circa la galleria si alza di quota riducendo ulteriormente lo spessore effettivo tra la volta della galleria e l'ambiente fortemente costruito qui presente.**

Ed ancora:

- Grave lacuna progettuale che lascia il tratto a nord dello scalo Filzi fino all'Interporto (quindi per 2,5 km) sul piano campagna con la previsione del quadruplicamento della linea attuale, **con pesante inquinamento acustico e di vibrazioni dovuto al previsto forte aumento di treni merci** quantificati da RFI in almeno 260 al giorno (treni merci da 1600 tonnellate e 750 metri di lunghezza);
- Problemi di interferenza con la parte di città consolidata esistente sulla balza rocciosa retrostante la sede ACI, edificio questo che assieme ad un'altra decina dovranno essere abbattuti trovandosi sul sedime di sbocco della galleria dalla balza rocciosa su cui insistono tali edifici: **poi vi sono gli edifici sui quali dovrà essere posta attenzione**, secondo quanto contenuto nello Studio di Fattibilità Tecnico-economica di RFI, **che sono più di una cinquantina**;
- Problemi riguardanti l'area di cantiere sita nel cuore di via Brennero, con una durata dello stesso che non può essere quella dei 3-4 anni stimati per realizzare l'opera nei tempi del Pnrr con conclusione dell'opera entro il 30 giugno 2026, ma invece stimabile in 8-10 anni come originariamente previsto;
- Problemi riguardanti l'area di cantiere sita immediatamente a sud di Mattarello, con l'occupazione di circa 10 ettari di terreno agricolo di pregio, per una durata dello stesso che non può essere quella dei 3-4 anni stimati per realizzare l'opera nei tempi del Pnrr con conclusione dell'opera entro il 30 giugno 2026, ma invece stimabile in 8-10 anni come originariamente previsto;
- La movimentazione dei materiali eccedenti sia dal cantiere nord di via Brennero, che dal cantiere sud di Mattarello, con un traffico di mezzi pesanti di notevole portata, dovendosi movimentare complessivamente circa 2.100.000 di mc. (che a causa dell'escavazione e della loro movimentazione aumentano per una quota variabile dal 20 al 30% in più a seconda della consistenza del materiale di scavo, diventando quindi 2.520.000-2.730.000);



Foto: la sede ACI che verrà abbattuta.

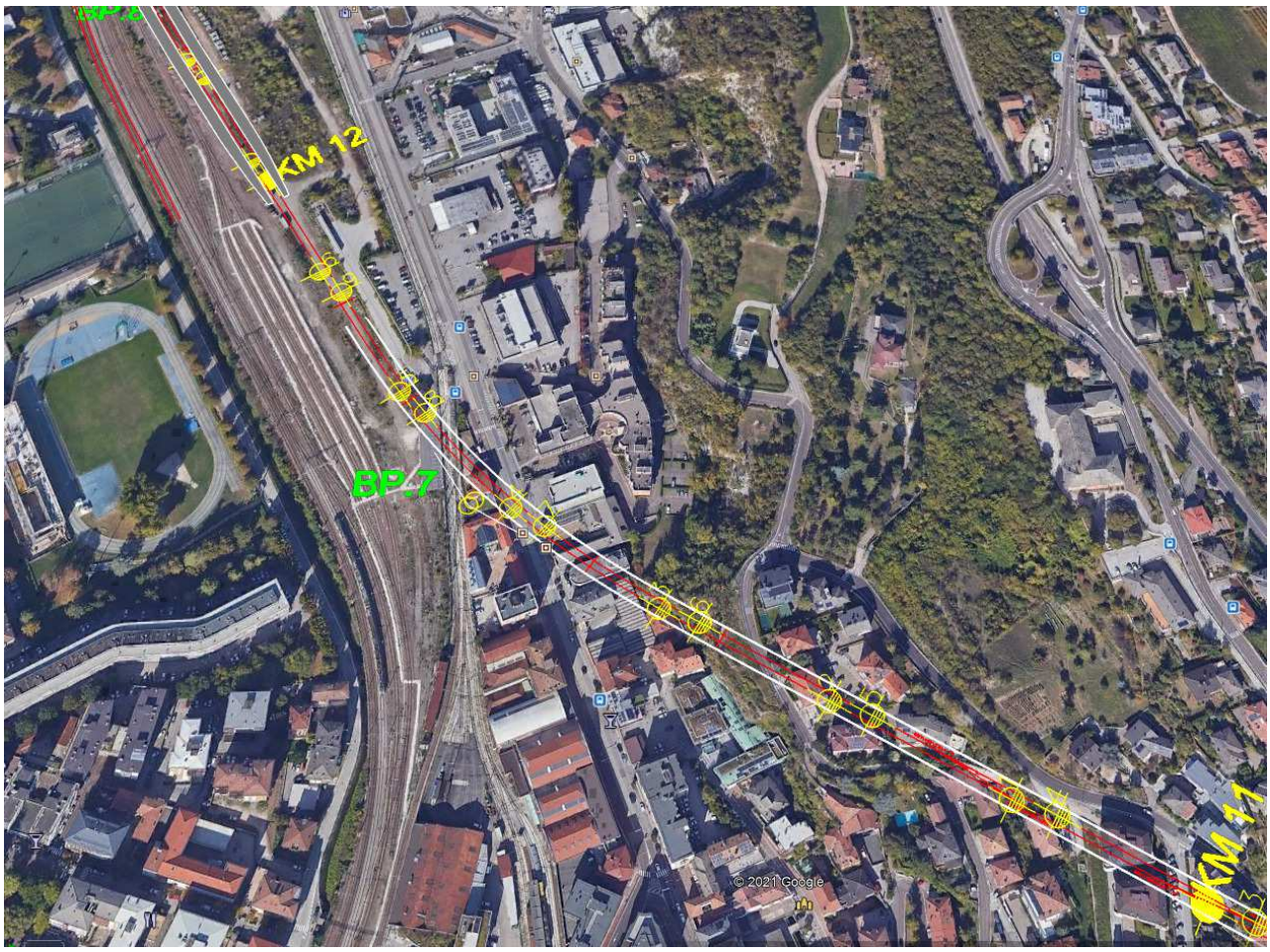


Foto: dal progetto RFI-PAT-Comune la galleria che dall'ex Scalo Filzi entra sotto la balza rocciosa di via Pietrastretta, con le numerose case che si trovano costruite lì sopra e che saranno a una quota variabile tra i 30 e i 50 metri al massimo sopra la volta della galleria. Ciò comporta probabili danni alle case stesse, considerando che per abbreviare i tempi è previsto di scavare contemporaneamente tutte e due le canne della galleria;



Foto: la sede di Trentino Mobilità che verrà abbattuta.



Foto: il tratto dall'ex Scalo Filzi verso l'Interporto, che dista 2,5 km in cui ci saranno a regime, nell'ipotesi RFI-PAT-Comune 6 binari, 2 per l'Alta Capacità, 2 per i treni passeggeri, 2 per la Trento-Malè;

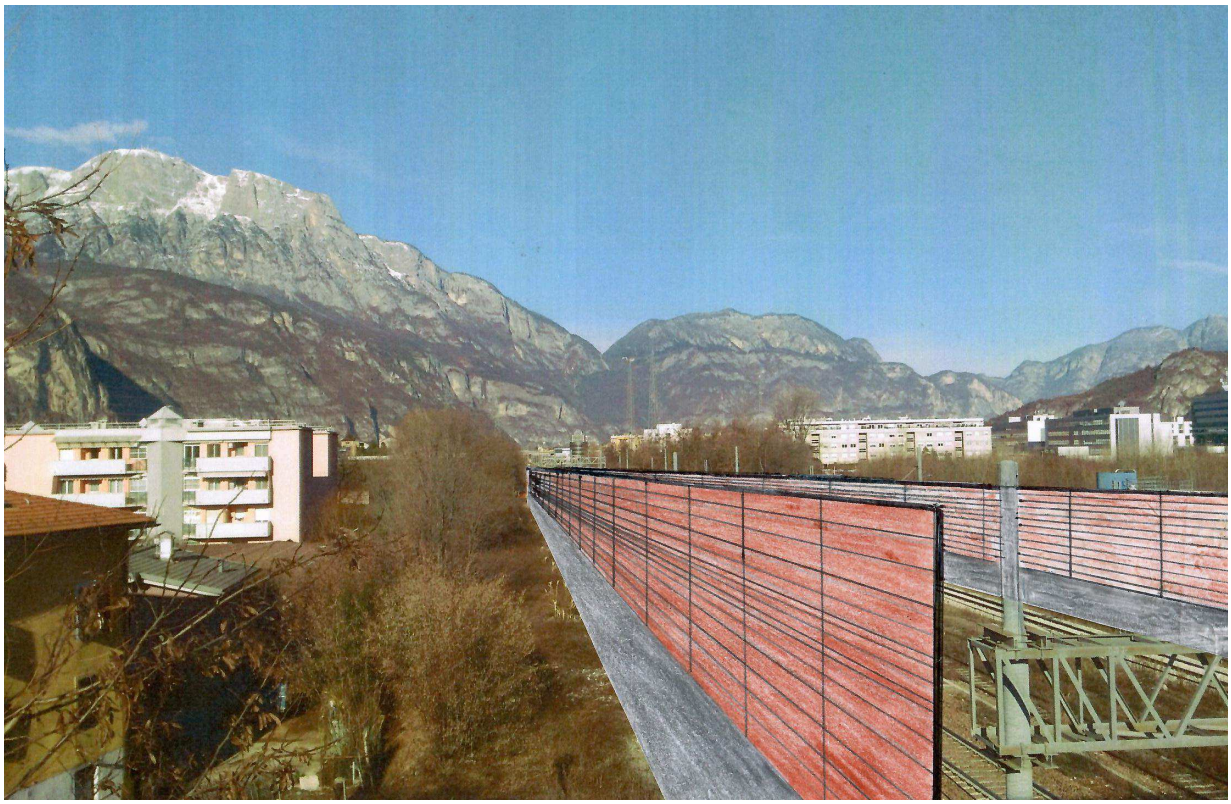


Foto: lo stesso tratto con simulazione dell'inserimento delle barriere antirumore che verranno costruite ai lati di 9-10 metri di altezza, quindi alte poco meno del condominio color rosa chiaro che si vede a sinistra;



Foto: visuale verso sud su parte dell'ex Scalo Filzi dal cavalcavia tra largo Caduti di Nassyria e via Maccani;

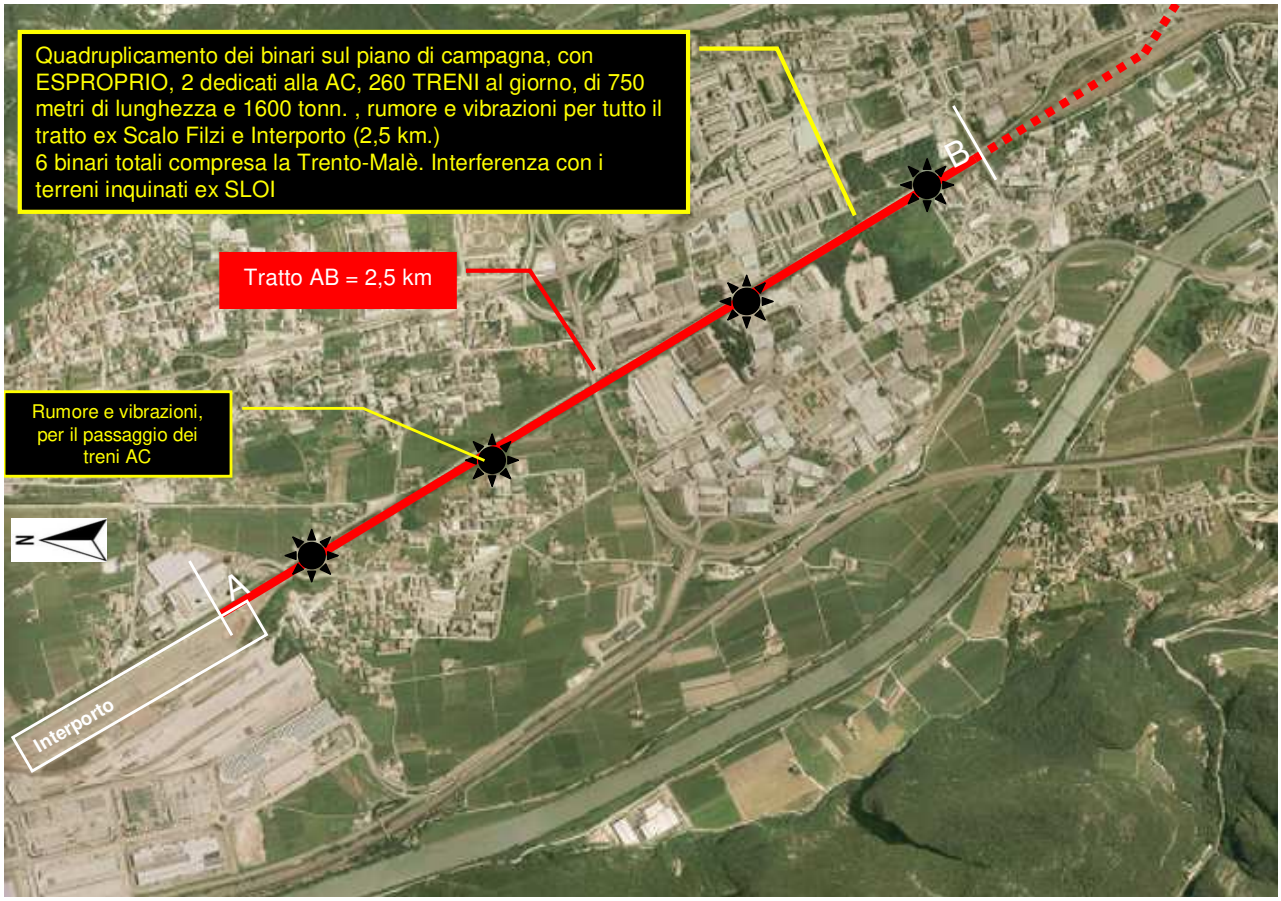


immagine tratta dalla presentazione fatta dalla Rete dei Cittadini riguardante le pesanti negatività del progetto RFI-PAT-Comune



Foto: porzioni urbane nel tratto ex Scalo Filzi – via Maccani (viadotto circonvallazione stradale) in cui la presenza del raddoppio della linea del Brennero e il transito dei treni dell'Alta Capacità produrranno un netto peggioramento della qualità di vita e della qualità urbana, pur in presenza di barriere antirumore sia sul lato est che ovest della ferrovia, che avranno un'altezza di dieci metri pari un condominio di tre piani;

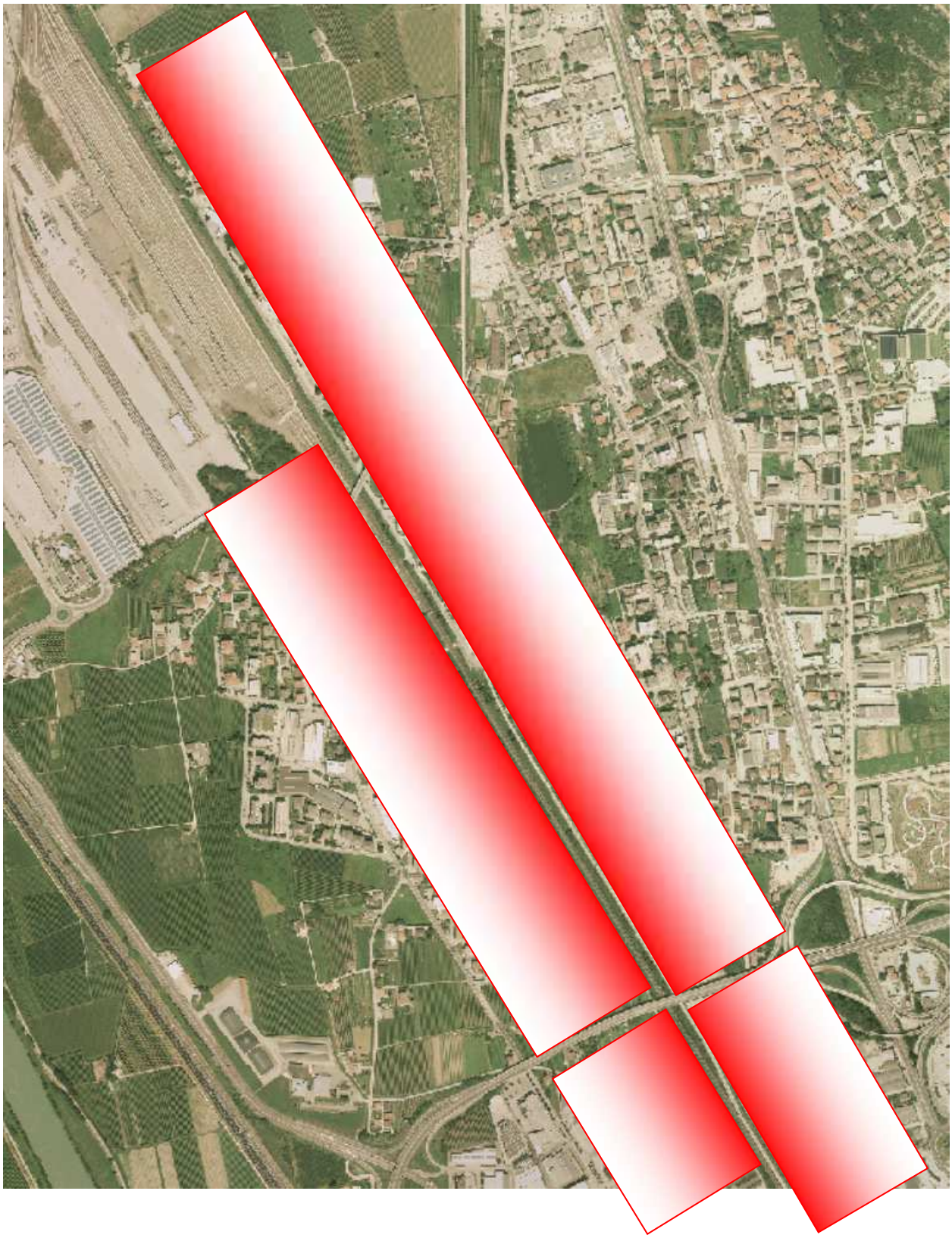


Foto: porzioni urbane nel tratto via Maccani (viadotto circonvallazione stradale) - Roncafort Interporto, in cui la presenza del raddoppio della linea del Brennero e il transito dei treni dell'Alta Capacità produrranno un netto peggioramento della qualità di vita e della qualità urbana, pur in presenza di barriere antirumore sia sul lato est che

ovest della ferrovia, che avranno un'altezza di dieci metri pari a un condominio di tre piani;



Foto: la campagna, in versione invernale, subito a nord della Villa Bortolazzi ad Acquaviva in cui sarà realizzato l'ingresso della Galleria, con sfregio di una delle rare zone attorno alla città in cui si coniuga il paesaggio urbano con l'attività agricola, che rimane importante ed evidente su tutta la collina est di Trento.



Foto: in giallo l'area ove è previsto l'ingresso della Galleria, in arancione alcuni dei tanti terreni che diventeranno, per una decina di anni, aree di cantiere, in quanto sarà impossibile rispettare i tempi del Pnrr che esigono la fine dei lavori il 30 giugno 2026.

- Problemi inerenti le innumerevoli sorgenti esistenti sul versante della Marzola, sia a scopo idropotabile, che a scopo irriguo, con particolare riferimento all'acquifero di Ponte Alto che viene direttamente interessato dallo scavo della galleria e che è particolarmente delicato sia per essere in corrispondenza della faglia del Calisio, sia per la quantità d'acqua che fornisce a Trento pari a circa 50-60 l/sec.: si fa inoltre presente che le innumerevoli piccole sorgive a scopo irriguo servono degli areali di coltivazione agricola di pregio, non solo per i prodotti agricoli stessi, ma anche per la conservazione del paesaggio consolidato di questo versante della valle dell'Adige;
- La distruzione di terreno agricolo di pregio nel tratto della valle dell'Adige che va da Acquaviva (dove vi è lo sbocco sud della galleria di circonvallazione di Trento, fino a Rovereto nord (Sant'Ilario), dovendosi espropriare la fascia di terreno necessaria al raddoppio della linea, per un totale di quattro binari, **cosa che avverrà con un prossimo lotto, ma che è certa nel momento in cui verrà realizzata per Trento la soluzione proposta da RFI-PAT-Comune;**
- Passaggio di treni merci, **con potenziali materiali pericolosi, ancora per un tratto significativo e lungo 2,5 km in ambito totalmente urbano.**

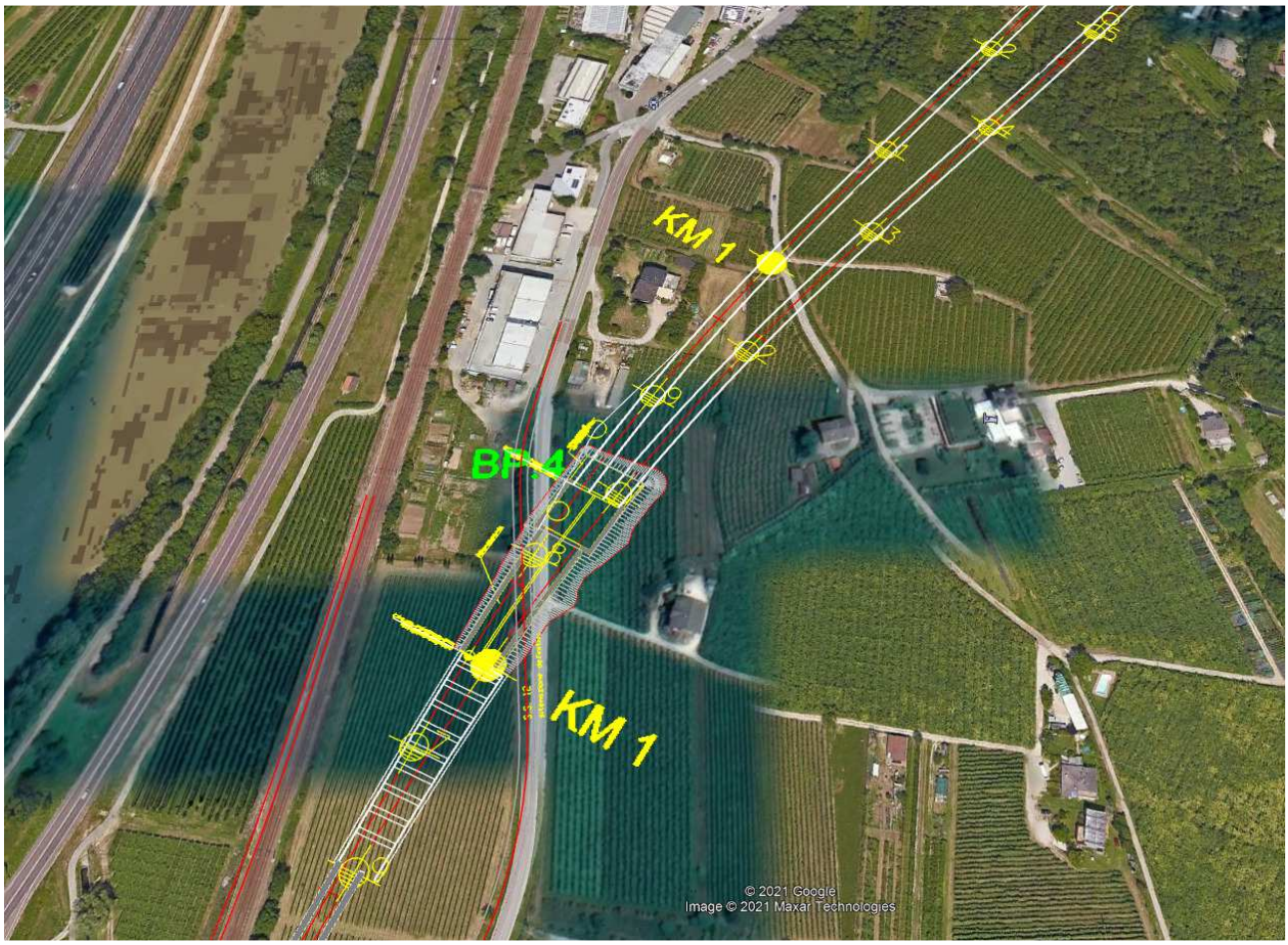


Foto: l'immagine, pubblicata nello Studio di Fattibilità tecnico-economica, che riguarda l'ingresso della Galleria in loc. Acquaviva.



Foto: la situazione attuale a Acquaviva dove vi sarà l'ingresso della galleria della Circonvallazione Ferroviaria per l'Alta Capacità.



Foto: rendering dell'ingresso in galleria a Mattarello Sud, immagine completamente diversa da quella presentata ai cittadini nel Dibattito Pubblico. Anche in questa versione è interessante vedere che la galleria rappresentata non sarebbe in grado di superare la strada statale passandole sotto. Quindi anche quest'immagine di RFI non è corretta e conferma quanto già risaputo, che i rendering "possono falsare" gli impatti.

Considerazioni finali sulle criticità.

Con questa serie di criticità si è quindi **formulata una proposta che rivalutando il percorso in Destra Adige,** consente di **eliminare integralmente le criticità sopra evidenziate**. Rimane ovvio che anche la proposta in Destra Adige presuppone la realizzazione di uno, o preferibilmente, due cantieri (a seconda che si voglia scavare da un punto solo, o in alternativa da nord e da sud contemporaneamente) portando dei disagi nelle aree individuate, ma sicuramente minori a quelli paventati nella soluzione finora scelta che incide direttamente in una parte fondamentale della città quale è via Brennero, in cui lo smarino "viaggierà" dapprima in modalità aerea su nastri trasportatori per alcune centinaia di metri per essere poi depositati "temporaneamente" sui terreni inquinati della ex SLOI, seppure con alcune cautele di deposito su teli che li separino "fisicamente" dal piano di appoggio, e su un'ambiente delicato quale Acquaviva. Dalla ex SLOI poi il materiale, caricato su autocarri, viaggerà sulle strade comunali e poi sulla circonvallazione stradale e in autostrada per raggiungere i siti individuati da RFI ove potranno essere collocati a discarica.

Uno degli elementi fondamentali, e che è opportuno enunciare fin da subito, **è peraltro la possibilità con questo tracciato in Destra Adige di caricare direttamente lo "smarino" a Nord allo scalo merci dell'Interporto e a Sud, su binario realizzato appositamente in fianco alla linea ferroviaria, all'uscita del primo tratto della Galleria Destra Adige (galleria di cantiere sia per il tratto Interporto-Calliano Sud, che per il tratto Calliano Sud-Mori Stazione), quello situato a Calliano Sud.**

In questo modo si <u>elimina totalmente</u> il cospicuo trasporto su gomma previsto nel progetto RFI-PAT-Comune che porterà più di 2.100.000 di metri cubi in discariche del Veneto, con tragitti su gomma di circa 90 km in andata e 90 km al ritorno per bilici da 20 metri cubi che partiranno dai cantieri circa ogni 6 minuti, ovvero 10 autoarticolati ogni ora. Con tutto quello che ne consegue per l'inquinamento dell'aria nei tratti attraversati dagli autoarticolati, e le problematiche di traffico indotte ulteriormente soprattutto per lo smarino estratto dall'imbocco nord della Galleria Est.

Peraltro abbiamo già riportato che la quantità effettiva che bisognerà trasportare è pari a 2.520.000-2.730.000, visto l'aumento di volume dopo lo scavo.

Solo infatti 200.000 metri cubi di progetto dello smarino saranno conferite in provincia di Trento, in località Pilcante di Ala.

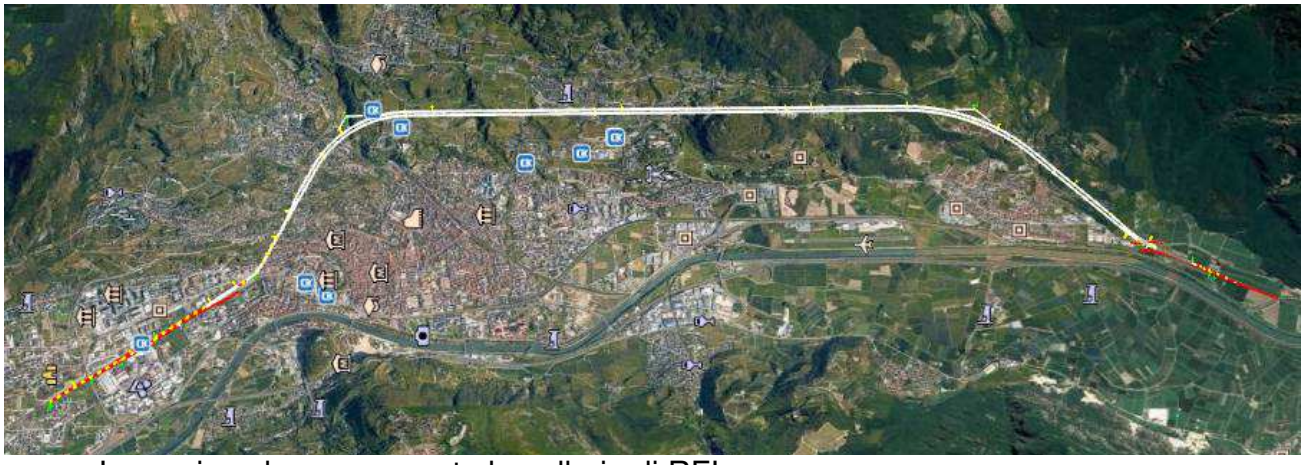


Immagine che rappresenta la galleria di RFI.

POTENZIAMENTO FERROVIARIO DELLA LINEA FORTEZZA – VERONA
INTERVENTO PER L'ALTA CAPACITÀ
REALIZZAZIONE DELLA CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

IL NUOVO PROGETTO IN DESTRA ADIGE

LA SCELTA «SOSTENIBILE» PER LA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA

IL VALORE AGGIUNTO PER IL METAPROGETTO DELLA CITTÀ DI TRENTO





Prov. aut. di Trento | Conferenza di informazione | venerdì 14 gennaio 2022

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

Perchè un progetto in Destra Adige?

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

PREMESSA

***ABSTRACT* DA PAG. 3 DELLA COMUNICAZIONE RFI AL CSLLPP D.D. 11/10/2021 "NPP 0337 LOTTO 3°: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO - INDIZIONE DIBATTITO PUBBLICO"**

«Si fa presente che Il Progetto dell'opera è coerente con le ***"Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", DM 01/06/17 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (oggi MIMS),....*** **»**

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

DA DOVE SIAMO PARTITI ?

DAGLI ELEMENTI E DAI REQUISITI DISTINTIVI..

Le Linee Guida infatti prevedono:

- **sostanziale annullamento** degli impatti, reali e potenziali, oggi generati sul centro urbano dal transito delle merci.
- **sviluppo sostenibile** ed inclusivo dei territori in cui si inserisce,
- **accelerazione dinamiche** di crescita economica, sociale e turistica,
- **particolare attenzione all'ambiente**, sia a scala locale che sovracomunale,
- **contributo al miglioramento** della qualità della vita,
- **incentivazione** della mobilità sostenibile,
- **potenziamento** della vivibilità turistica del territorio,
- **sviluppo di attività** logistiche e dell' occupazione,
- **riqualificazione urbana** e fruibilità del territorio

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

PRIMA UNA FASE DI ...

ANALISI METODOLOGICA

POI UNA FASE DI FASE DI COMPARAZIONE...

tra i due progetti:

- **PRELIMINARE IN SINISTRA ADIGE DI RFI /PAT/C. DI TN - REV. 2019**
- **DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA DI RFI PUBBLICATO IL 28/10/2021**

ed

IL PRIMO PROGETTO IN DESTRA ADIGE DI RFI DEL 2003

ANALISI METODOLOGICA E COMPARATIVA

1. **RICERCA E VERIFICA PRESENZA ELEMENTI E REQUISITI DISTINTIVI**

2. **DEFINIZIONE MATRICE DELLE CRITICITÀ E PARAMETRI DI LIVELLO:**

   «ALTO», «MEDIO», «BASSO» , «NON PRESENTE» (*)

3. **COMPARAZIONE TRA 1. E 2.**

(*) *riscontro qualitativo di valori matematici ricompresi in intervalli omogenei*

NUOVO ITER PROGETTUALE DI BASE

4. INDIVIDUAZIONE E DEFINIZIONE ELEMENTI DI BASE
   NUOVO PROGETTO IN DESTRA ADIGE

5. VERIFICA CRITICITÀ CON RIFERIMENTO AGLI ELEMENTI
   E REQUISITI DISTINTIVI

6. INDIVIDUAZIONE DEL NUOVO TRACCIATO IN DESTRA ADIGE

MOTIVAZIONI PRINCIPALI DEL QUADRUPLICAMENTO MONACO - VERONA parte del Corridoio Europeo Scandinavo - Mediterraneo

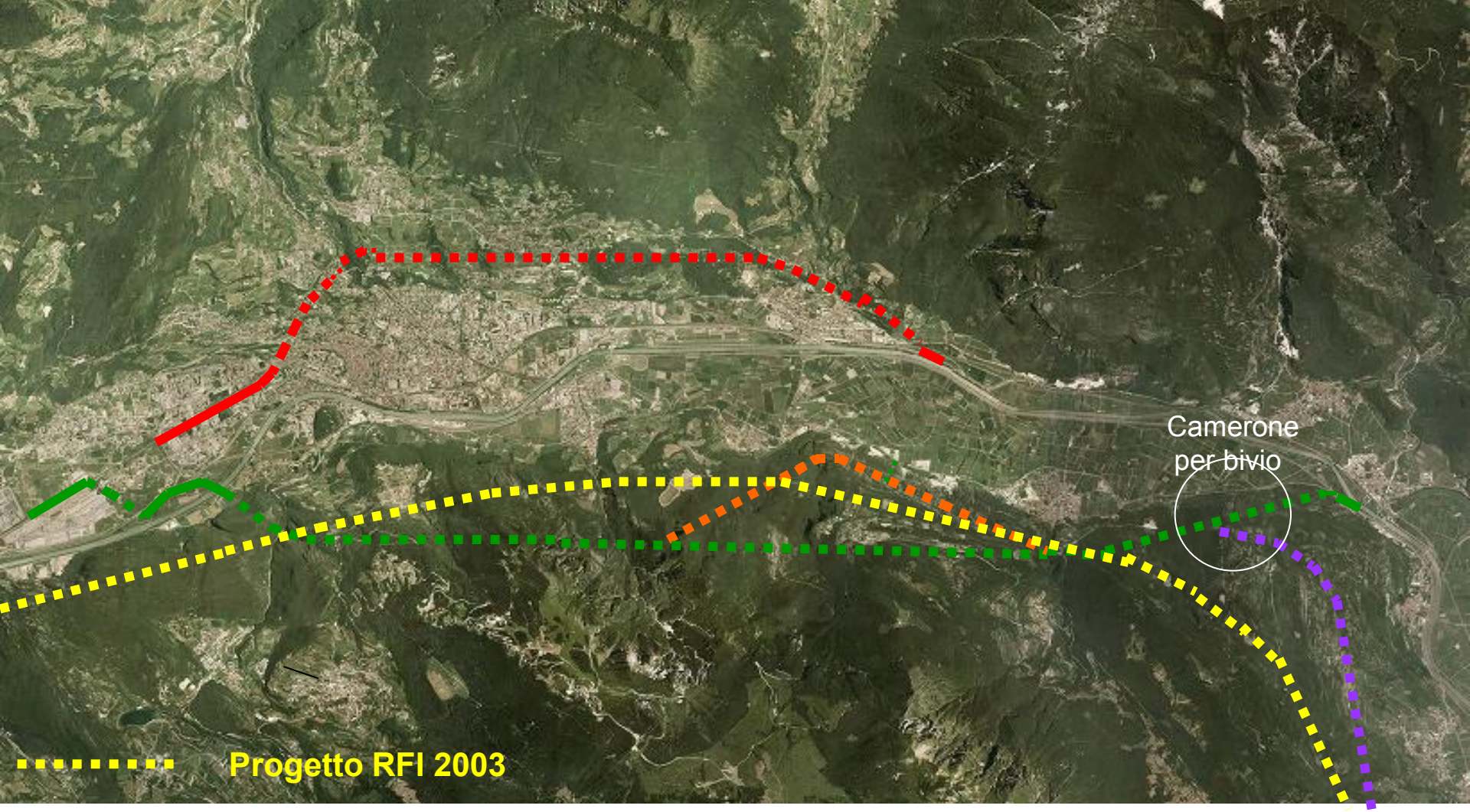
Per poter sfruttare le potenzialità di trasporto che saranno offerte del Tunnel di Base del Brennero, in fase di realizzazione, è stata prevista per l'Italia la tratta di accesso sud, ad Alta Capacità, da Fortezza a Verona, suddivisa in vari lotti funzionali che dovranno avere le più moderne caratteristiche costruttive, in particolare per il trasporto delle merci, al fine di :

- **AUMENTARE LA CAPACITÀ DI TRASPORTO**
- **ELEVARE LA VELOCITÀ COMMERCIALE**
- **MIGLIORARE IL BILANCIO ENERGETICO**
- **IMPLEMENTARE MAGGIORMENTE IL TRASFERIMENTO DELLE MERCI DALLA GOMMA ALLA ROTAIA**

PRINCIPALI CRITERI DI SOSTENIBILITÀ PER I NUOVI TRACCIATI

Tra i criteri più importanti per la valutazione e la scelta di tracciati ferroviari adatti ai lotti funzionali di un corridoio per i treni merci, quelli di rilevanza maggiore sono:

- **EVITARE INTERFERENZE CON AREE DENSAMENTE ABITATE**
- **MINIMIZZARE I RISCHI IDROGEOLOGICI**
- **SALVAGUARDARE IL PAESAGGIO E I TERRENI PREGIATI.**



Circonvallazione Est RFI - P.A.T. - Comune di Trento

Alta Capacità Destra Adige tratto Interporto – Calliano Sud

Alta Capacità Destra Adige tratto bivio Calliano Sud – Mori Stazione

Alta Capacità Destra Adige variante per galleria sicurezza e cantiere ulteriore

Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

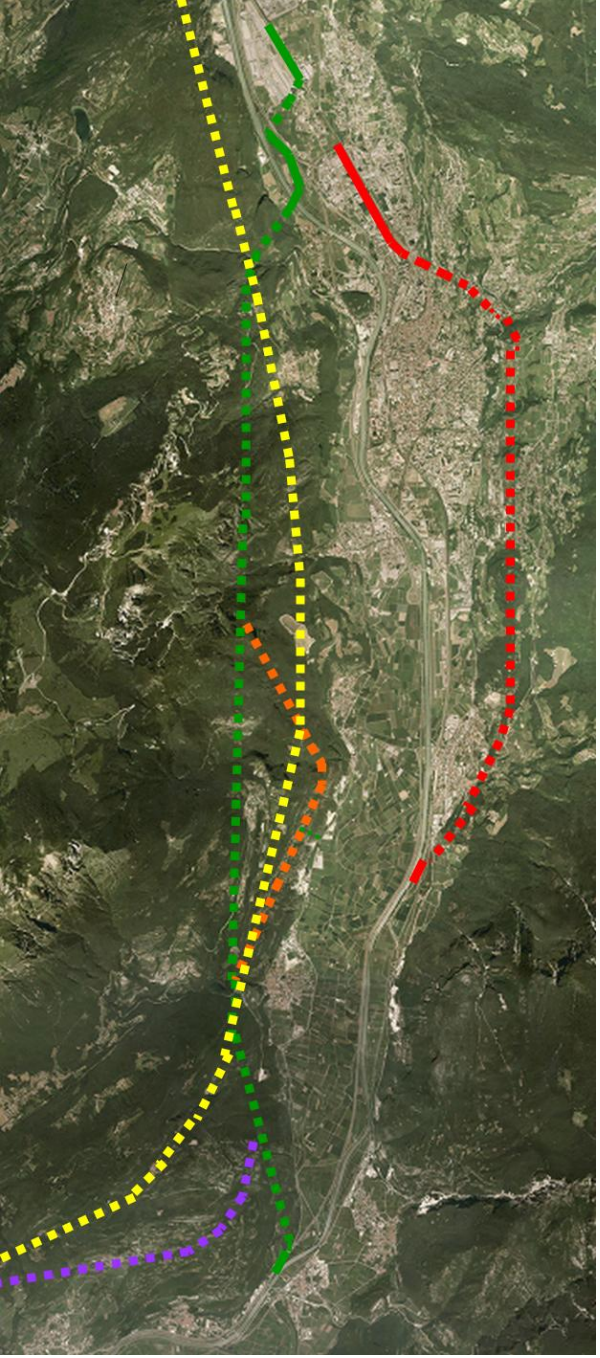
Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

E CON IL BYPASS LUNGO VERSO NORD?



NON ACCADE
NULLA DI NUOVO...

ORA VEDREMO CHE TUTTE LE CRITICITÀ DEL PROGETTO IN SX ADIGE, CHE IN OGNI CASO RFI INTENDE REALIZZARE, RIMANGONO IMMUTATE..



si evidenziano gli elementi qualificanti del nuovo progetto in Destra Adige

Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

- 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 e con le rogge inquinate
- Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto 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 interramento più esteso della linea storica verso nord
- Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento (ANCHE TEMPORANEO) del capolinea a nord (a Gardolo o a Lavis)
- 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

Opere di accesso al Tunnel del Brennero

LOTTO 2: CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO

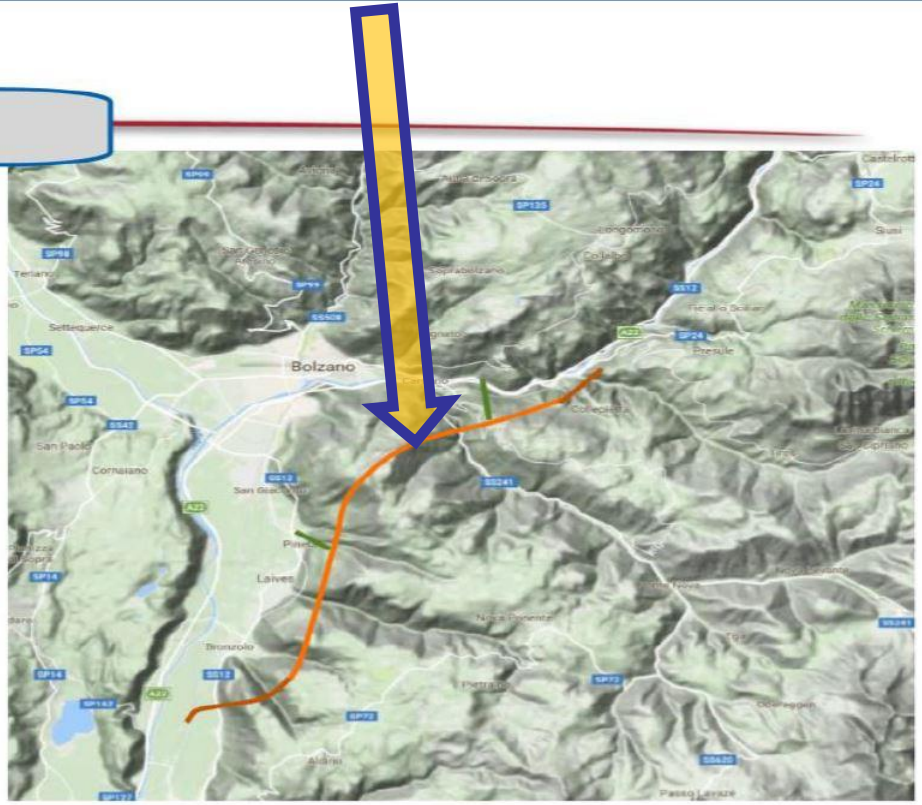
Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

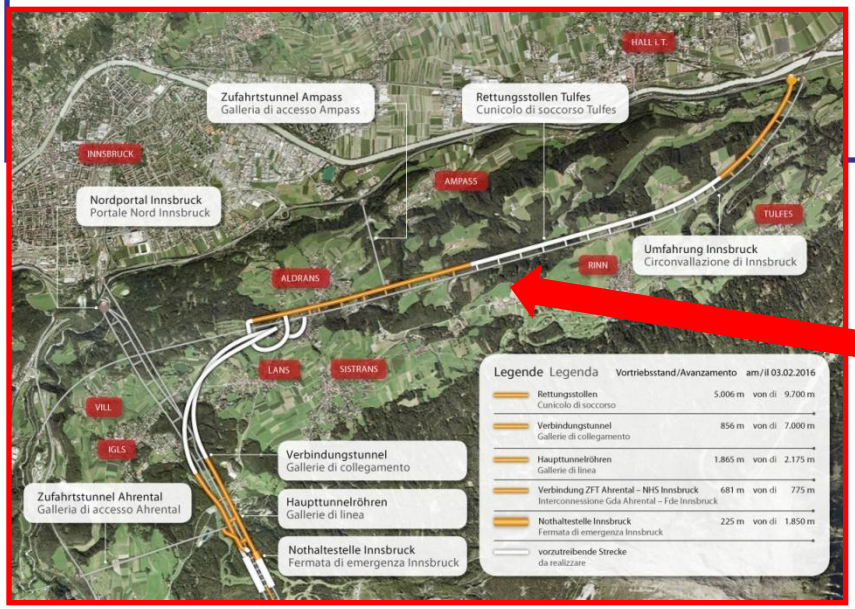
SVILUPPI LINEARI LOTTO 2: CIRCA 17 KM IN SOTTERRANEO

GALLERIE DI LINEA
- Val d'Ega L= 10,6 km

GALLERIE DI INTERCONNESSIONE
- Prato Isarco Sud L= 2 km
- Bronzolo L= 4 km

FINESTRE
- Finestre Cardano L=1,6 km
- Finestra di Laives Nord L= 1 km

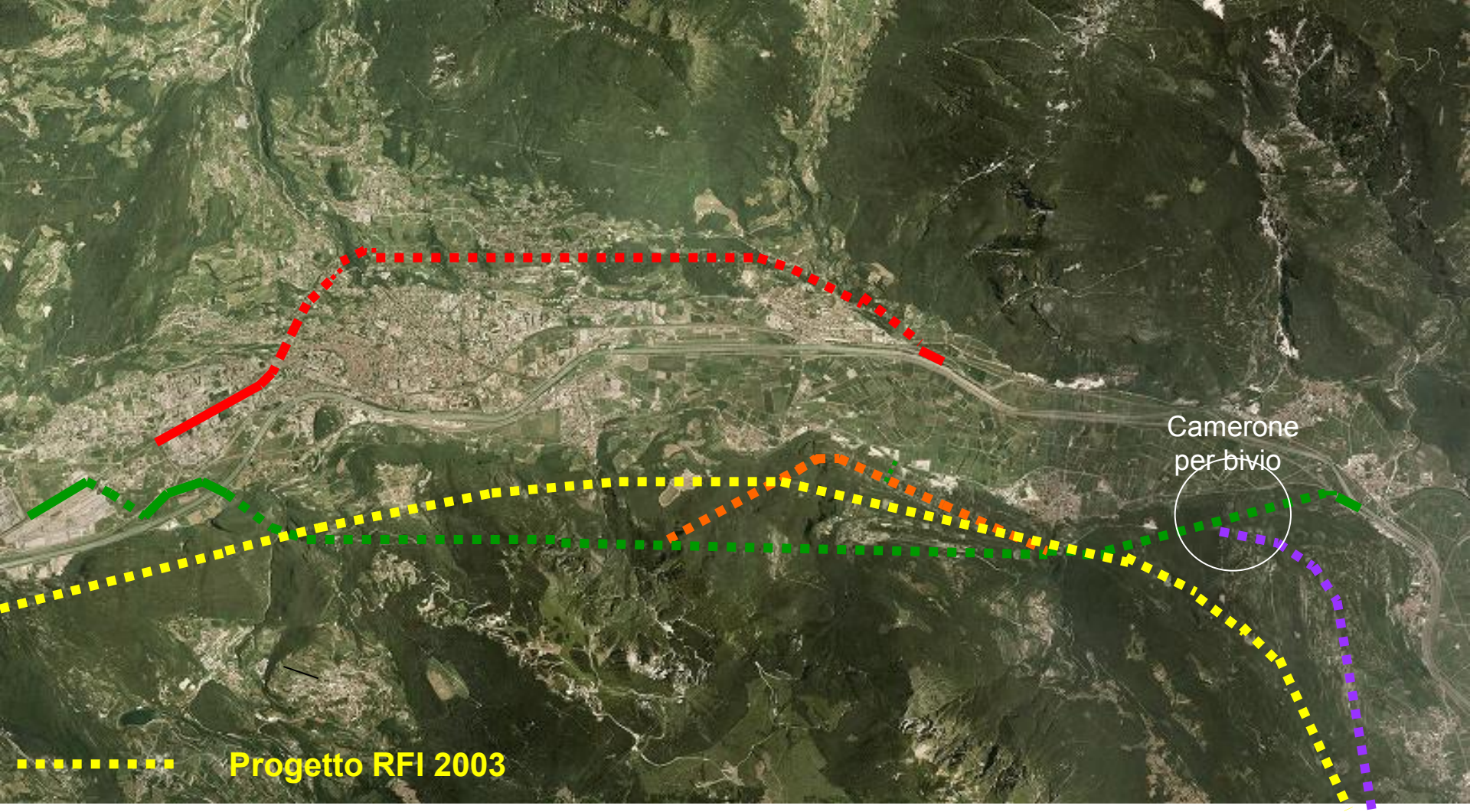




ESEMPI VIRTUOSI DI CIRCONVALLAZIONI PER GRANDI CENTRI ABITATI

Adeguamento previsto della Circonvallazione di Innsbruck (12,7 km) aperta nel 1994 per il by-pass della città

Prov. aut. di Trento
Conferenza di informazione venerdì 14 gennaio 2022



Circonvallazione Est RFI - P.A.T. - Comune di Trento

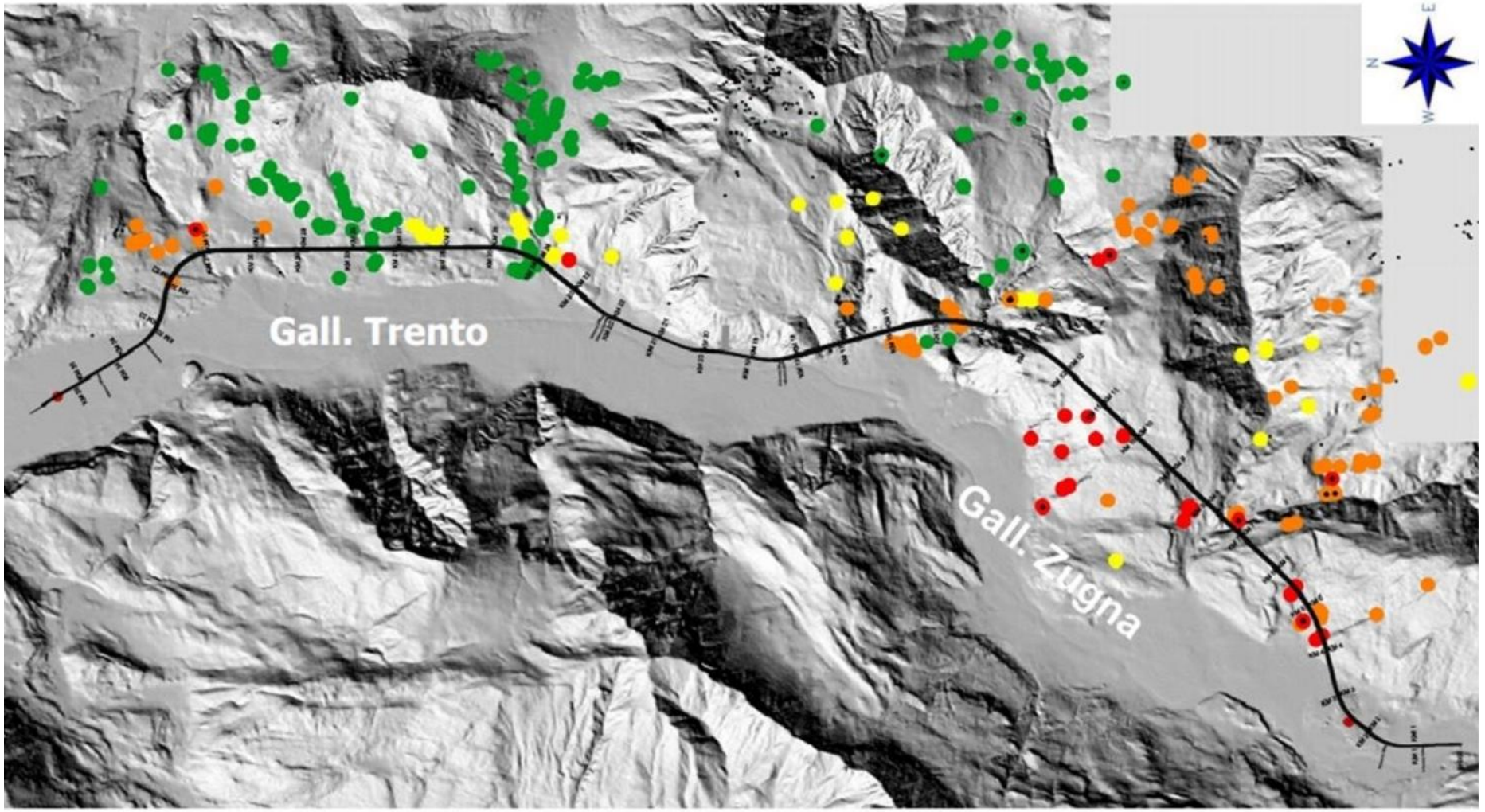
Alta Capacità Destra Adige tratto Interporto – Calliano Sud

Alta Capacità Destra Adige tratto bivio Calliano Sud – Mori Stazione

Alta Capacità Destra Adige variante per galleria sicurezza e cantiere ulteriore

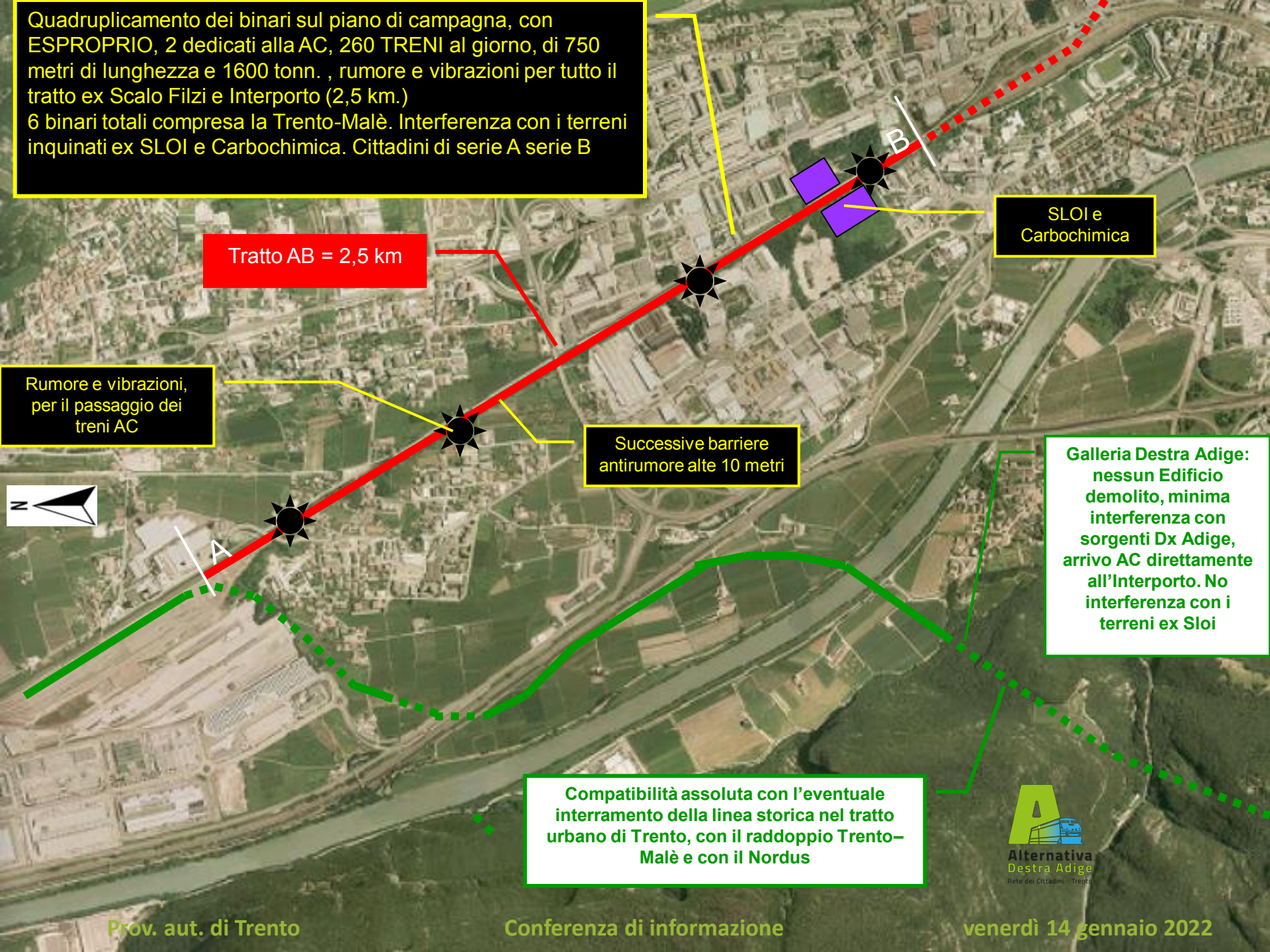
Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

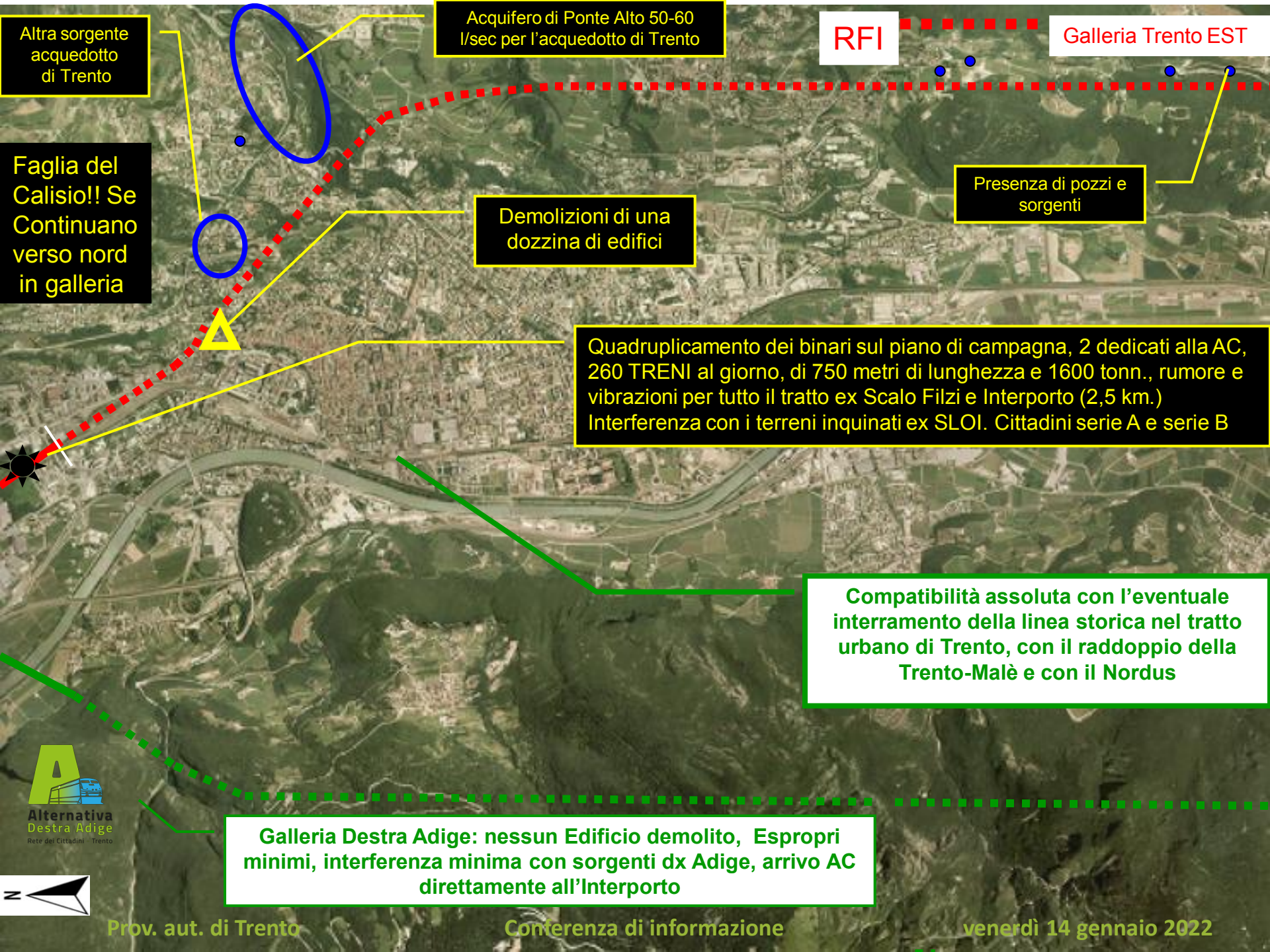
Idrogeologia – DHI mod.

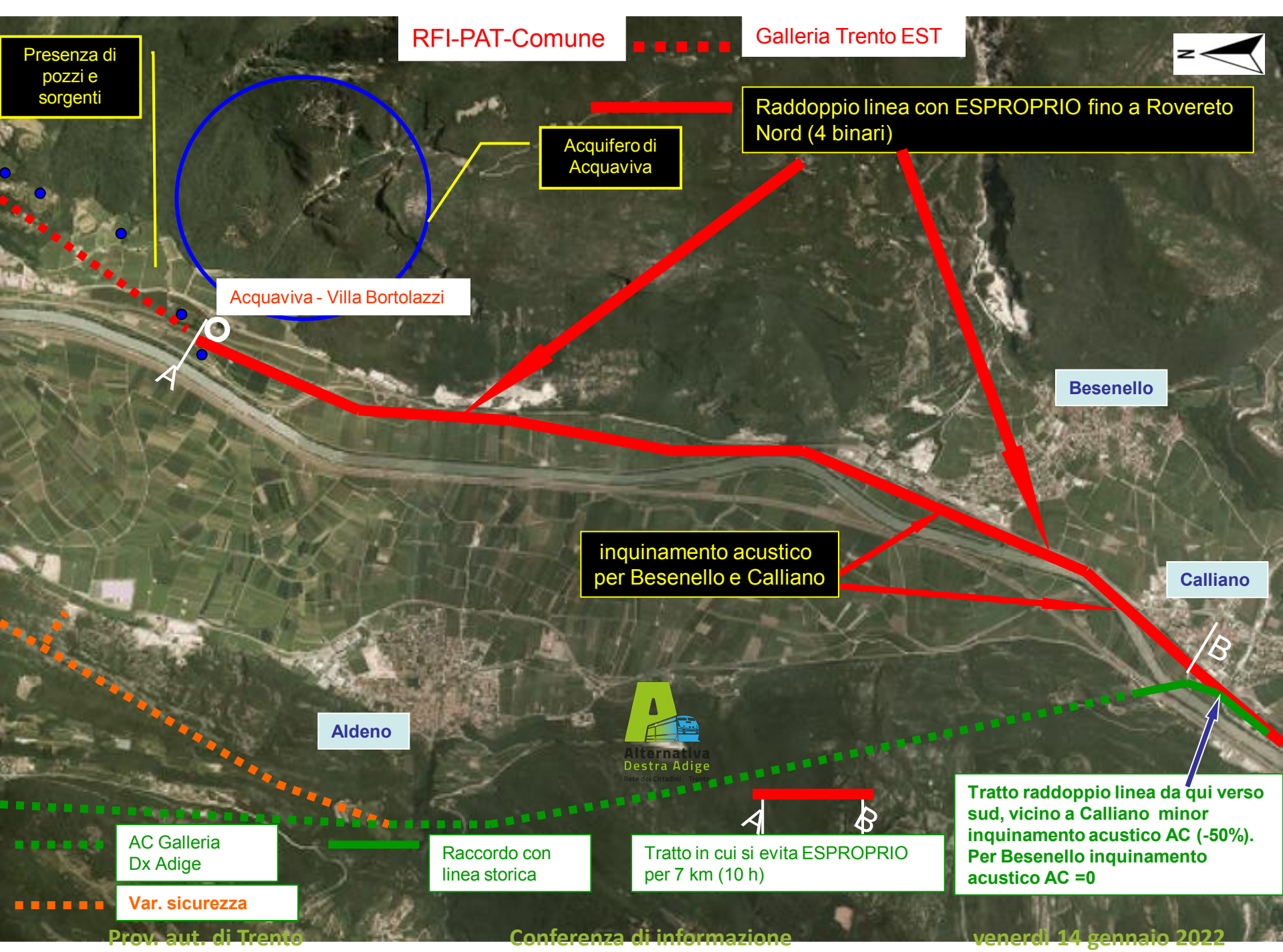


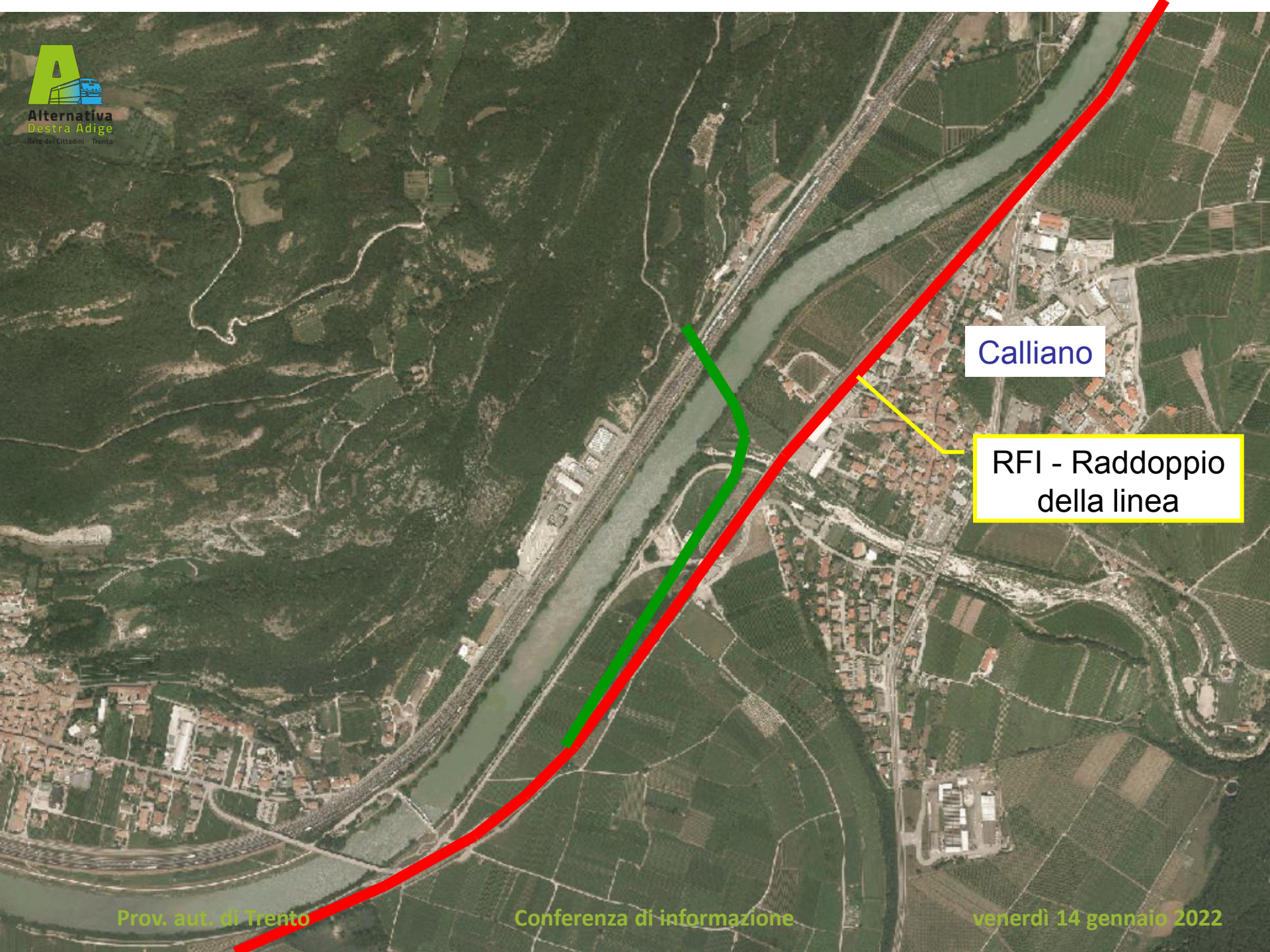
ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Classe 4
Classe 3
Classe 2
Classe 1


Quadruplicamento dei binari sul piano di campagna, con ESPROPRIO, 2 dedicati alla AC, 260 TRENI al giorno, di 750 metri di lunghezza e 1600 tonn. , rumore e vibrazioni per tutto il tratto ex Scalo Filzi e Interporto (2,5 km.)
6 binari totali compresa la Trento-Malè. Interferenza con i terreni inquinati ex SLOI e Carbochimica. Cittadini di serie A serie B
Tratto AB = 2,5 km
SLOI e Carbochimica
B
A
Rumore e vibrazioni, per il passaggio dei treni AC
Successive barriere antirumore alte 10 metri
N
Galleria Destra Adige: nessun Edificio demolito, minima interferenza con sorgenti Dx Adige, arrivo AC direttamente all'Interporto. No interferenza con i terreni ex Sloi
Compatibilità assoluta con l'eventuale interramento della linea storica nel tratto urbano di Trento, con il raddoppio Trento–Malè e con il Nordus
Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento
Prov. aut. di Trento
Conferenza di informazione
venerdì 14 gennaio 2022


Altra sorgente acquedotto di Trento
Acquifero di Ponte Alto 50-60 l/sec per l'acquedotto di Trento
RFI
Galleria Trento EST
Faglia del Calisio!! Se Continuano verso nord in galleria
Demolizioni di una dozzina di edifici
Presenza di pozzi e sorgenti
Quadruplicamento dei binari sul piano di campagna, 2 dedicati alla AC, 260 TRENI al giorno, di 750 metri di lunghezza e 1600 tonn., rumore e vibrazioni per tutto il tratto ex Scalo Filzi e Interporto (2,5 km.) Interferenza con i terreni inquinati ex SLOI. Cittadini serie A e serie B
Compatibilità assoluta con l'eventuale interramento della linea storica nel tratto urbano di Trento, con il raddoppio della Trento-Malè e con il Nordus
Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini Trento
Galleria Destra Adige: nessun Edificio demolito, Espropri minimi, interferenza minima con sorgenti dx Adige, arrivo AC direttamente all'Interporto
N


RFI-PAT-Comune
Galleria Trento EST
Presenza di pozzi e sorgenti
Acquifero di Acquaviva
Raddoppio linea con ESPROPRIO fino a Rovereto Nord (4 binari)
Acquaviva - Villa Bortolazzi
A
Besenello
inquinamento acustico per Besenello e Calliano
Calliano
B
Aldeno
Alternativa Destra Adige
A
B
AC Galleria Dx Adige
Var. sicurezza
Raccordo con linea storica
Tratto in cui si evita ESPROPRIO per 7 km (10 h)
Tratto raddoppio linea da qui verso sud, vicino a Calliano minor inquinamento acustico AC (-50%). Per Besenello inquinamento acustico AC =0

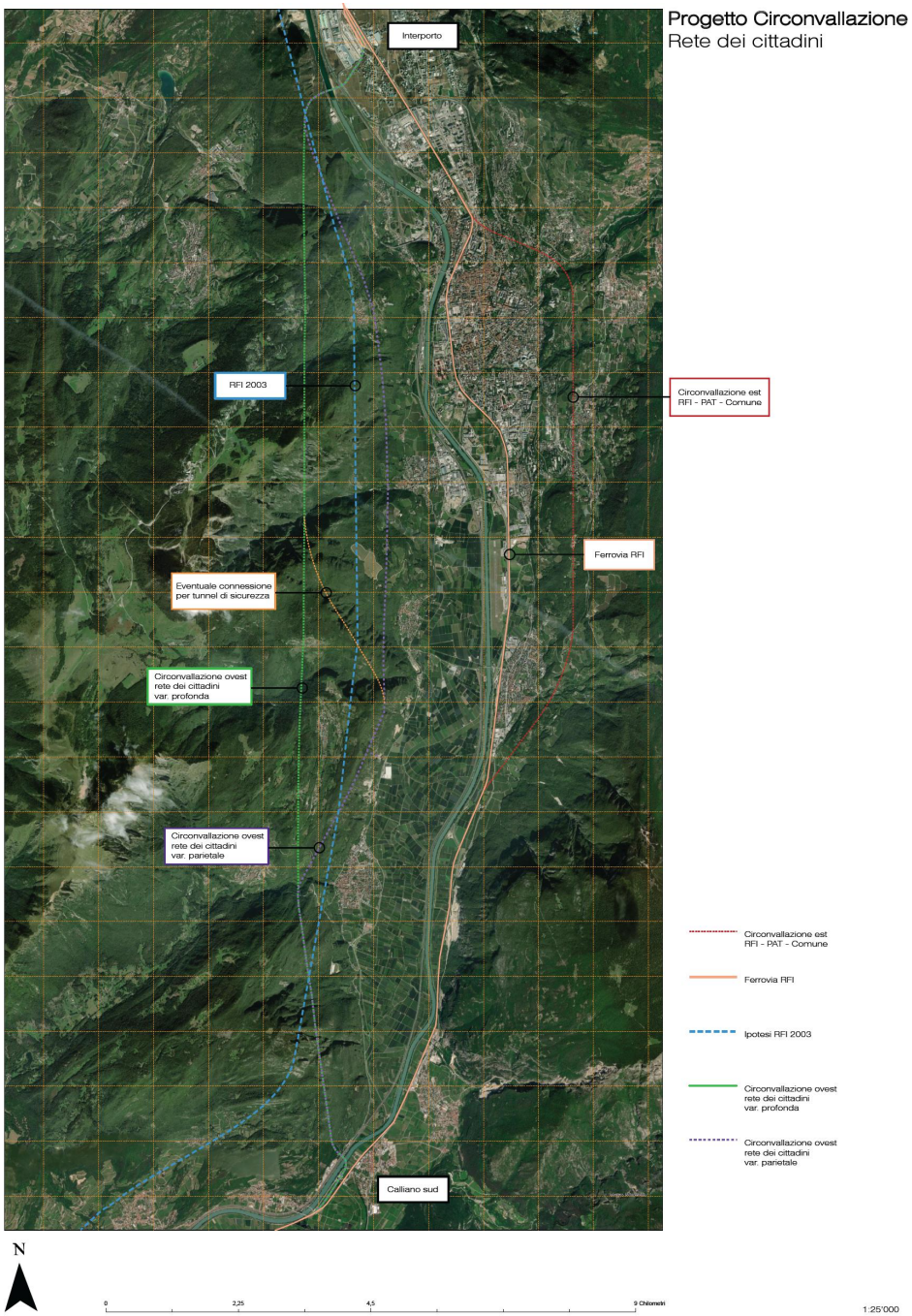

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento
Calliano
RFI - Raddoppio della linea
Prov. aut. di Trento
Conferenza di informazione
venerdì 14 gennaio 2022

CIRCONVALLAZIONE

INTERPORTO

-
-
-
-
-
-
-
-
-
-
-

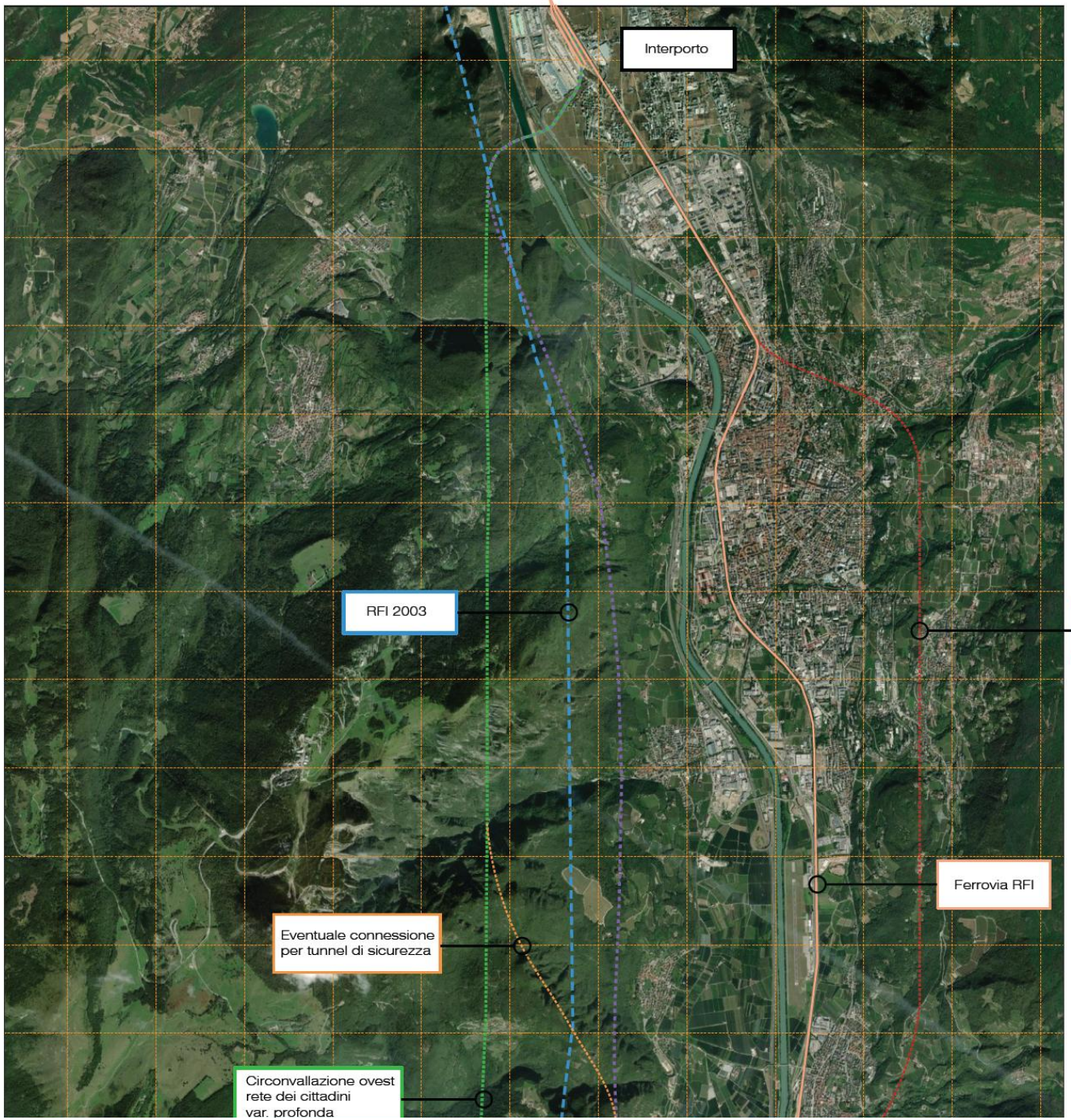
CALLIANO

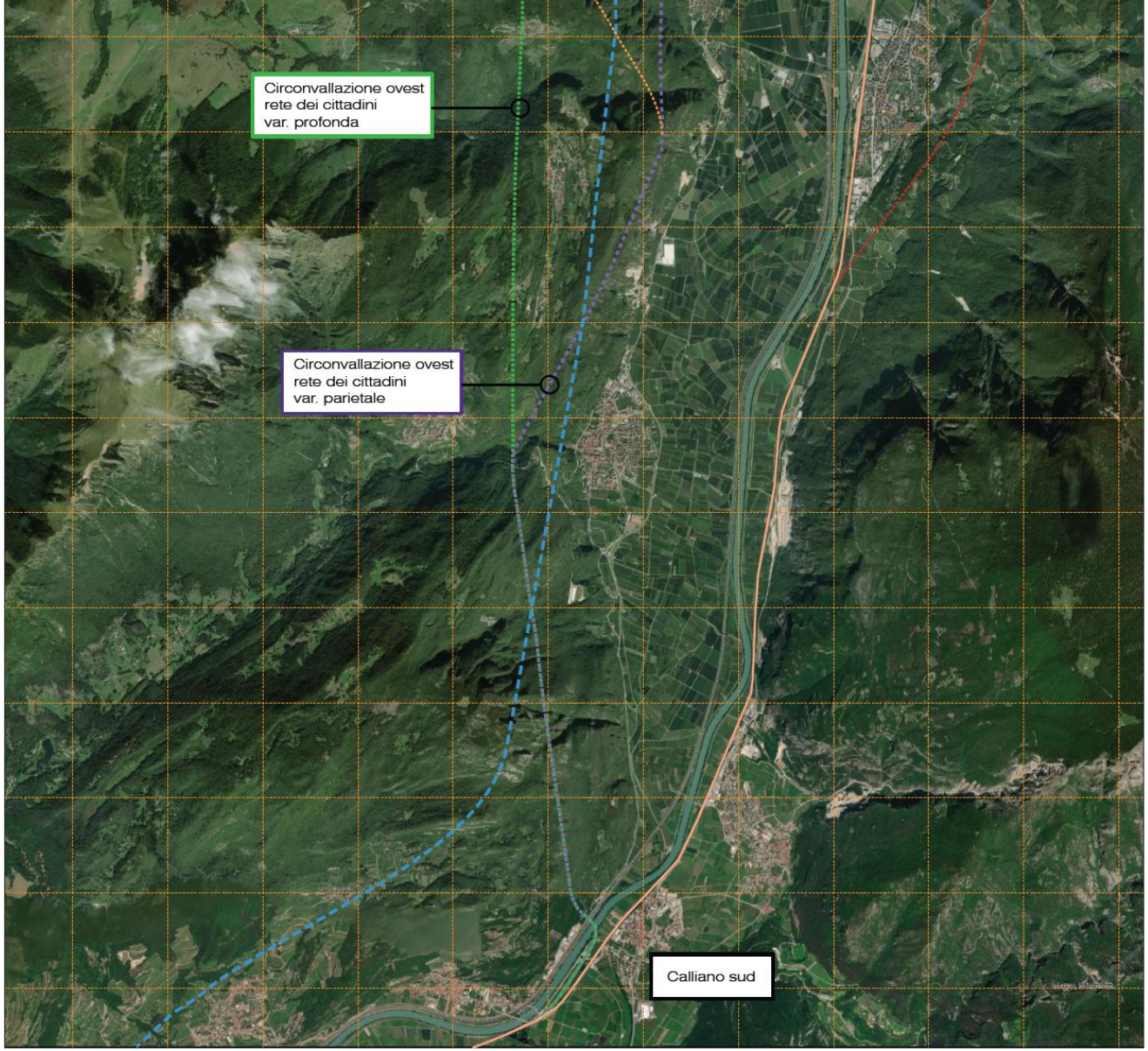


Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

Progetto Circonvallazione
Rete dei cittadini

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento





Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

Circonvallazione est
RFI - PAT - Comune

Ferrovia RFI

Ipotesi RFI 2003

Circonvallazione ovest
rete dei cittadini
var. profonda

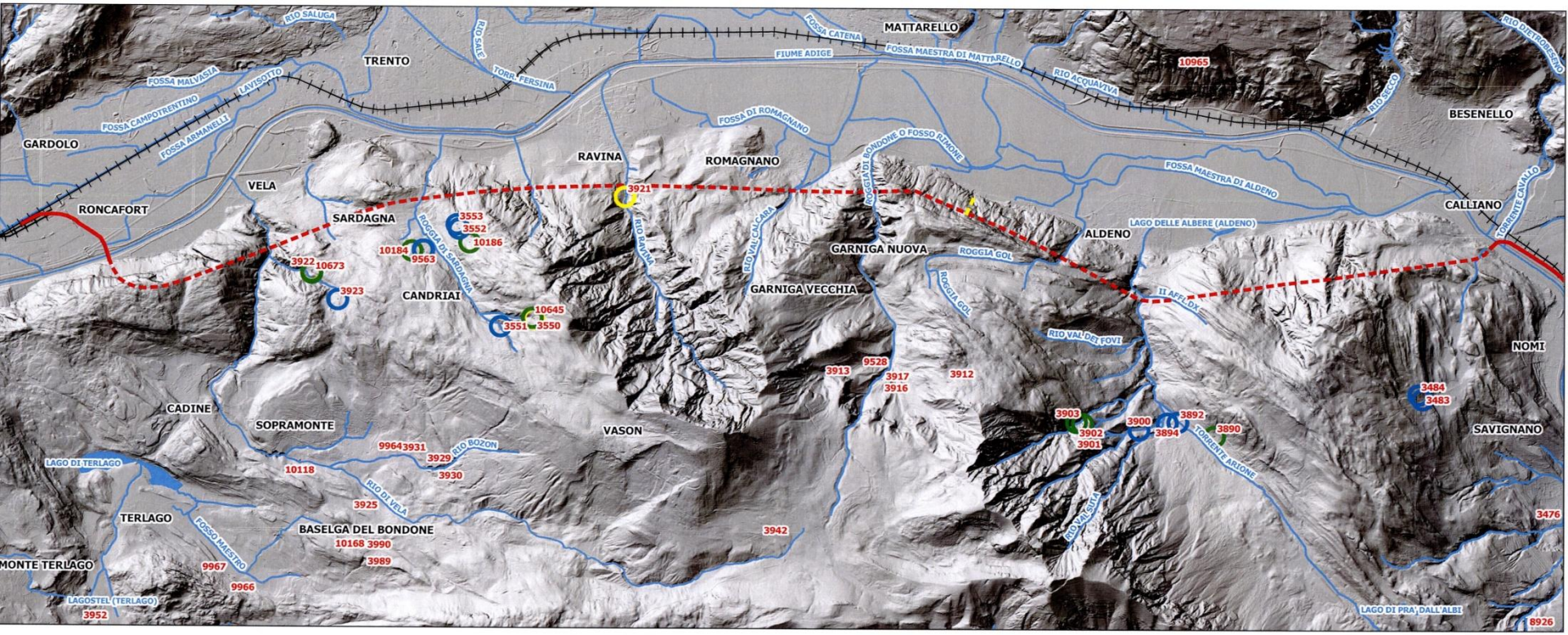
Circonvallazione ovest
rete dei cittadini
var. parietale

N

0 2,25 4,5 9 Chilometri

1:25'000

Tracciato 1 – parietale e sorgenti idropotabili - DHI



Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

1:50.000

0 1 2 3 4 5 km

LEGENDA

- Ferrovia

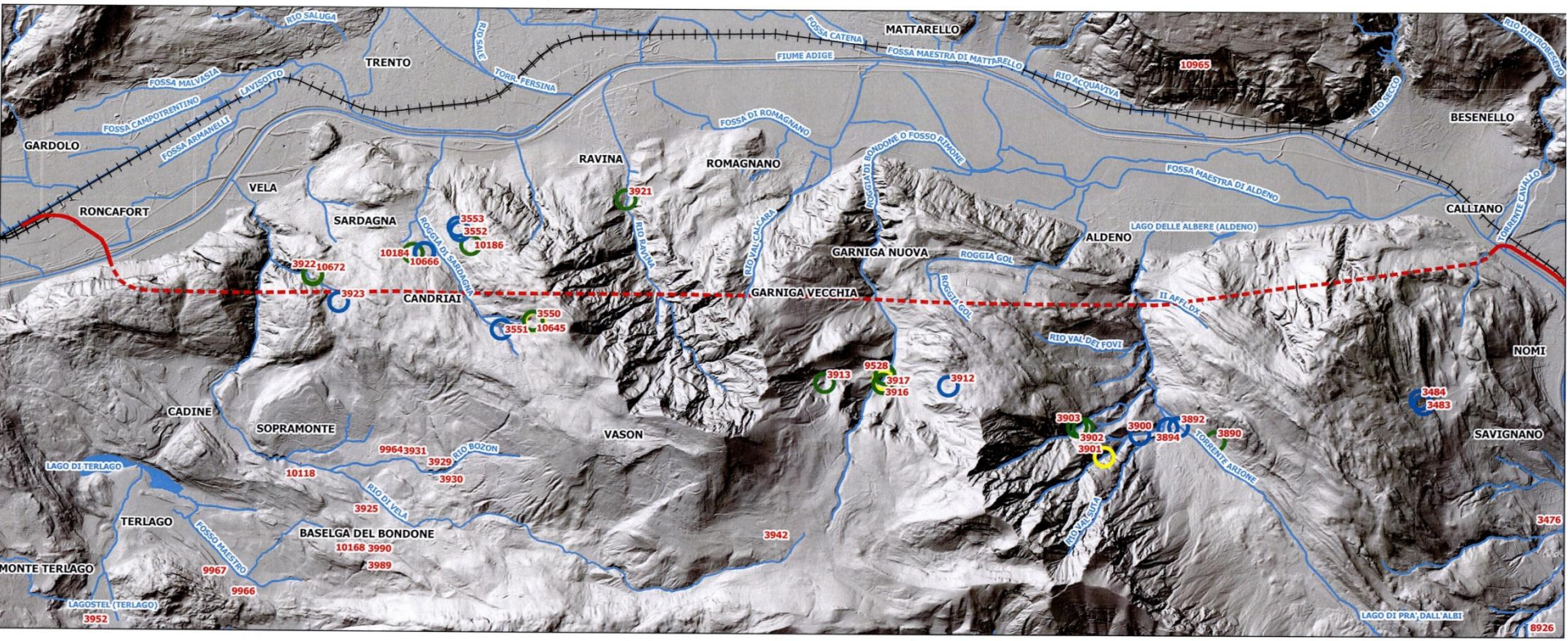
Tracciato 1 - parietale

- Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale
- Galleria circonvallazione
- Galleria di sicurezza

Classificazione DHI sorgenti

- Rischio alto
- Rischio medio
- Rischio basso
- Rischio molto basso

Tracciato 2 – profondo e sorgenti idropotabili - DHI



Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

1:50.000

0 1 2 3 4 5 km

LEGENDA

Ferrovia

Tracciato n.2 - var. profonda

Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale

Galleria circonvallazione

Classificazione DHI sorgenti

- Rischio alto
- Rischio medio
- Rischio basso
- Rischio molto basso

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

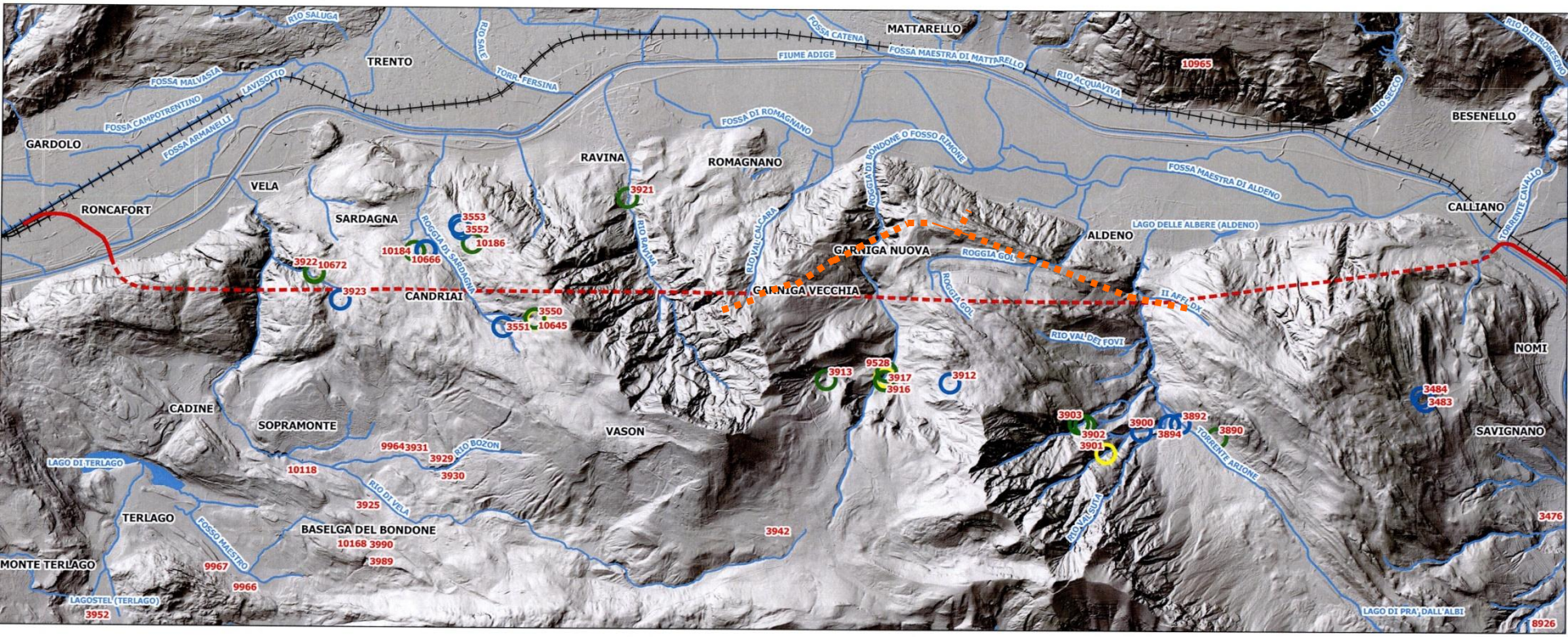
Catasto sorgenti tracciato 1

CATASTO SORGENTI P.A.T. (tracciato n.1 - parietale)								CLASSIFICAZIONE INDICE DI RISCHIO D.H.I. (tracciato n.1 - parietale)																	
ID PAT	Nome	Quota (m s.l.m.)	Tipo emergenza	Causa dell'emergenza	Regime	Tipo regime	Tipo di terreno	Portata media (L/s)	Distanza planimetrica dal tracciato (m)	Distanza reale (m)	Differenza di quota sorgente-tracciato (m)		TS	DT	ET	IF	FD	CP	FF	MK	OV	PZ	PI	Drawdown Hazard Index (DHI)	Rischio (classificazione modificata RFI)
3483	Magnesia bassa	683	puntiforme	fessura	non perenne	-	-	1.00	1775	1840	483		1	1.1	1.2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.06	Molto basso
3484	Magnesia alta	713	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.18	1705	1781	513		1	1.1	1.2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.05	Molto basso
3550	Vaneze alta	1305	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	1750	2070	1105		1.5	1.1	2	1.5	0.25	1.75	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.23	Medio
3551	Sitela	1100	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.72	1815	2026	900		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.1	1	0.3	0.05	Molto basso
3552	Fontane media	778	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.00	455	736	578		1	1.2	2	1	0	1	0.1	0.2	0.1	1	0.3	0.05	Molto basso
3553	Fontane bassa	760	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.20	395	685	560		1	1.2	2	1	0	1	0.1	0.2	0.1	1	0.3	0.05	Molto basso
3890	Ogni palù	705	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi detritici	8.67	1900	1966	505		1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.13	Basso
3892	Vigile alta	615	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	21.74	1650	1701	415		1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.09	Molto basso
3894	Vigile bassa	600	lineare	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	44.53	1645	1693	400		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.05	Molto basso
3900	Fontana sotto la costa	640	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	25.00	1745	1800	440		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.05	Molto basso
3902	Spagnolli bassa	840	puntiforme	fessura	perenne	-	-	2.09	1835	1943	640		1.5	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.16	Basso
3903	Spagnolli alta	857	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	1850	1963	657		1.5	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.16	Basso
3921	Ravina nuova	311	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	3.88	150	187	111		1	1.9	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.23	Medio
3922	Val dell'orsa vecchia	615	puntiforme	fessura	perenne	-	-	0.43	485	638	415		1.5	1.2	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.17	Medio
3923	Camponcino	780	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.48	965	1126	580		1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.08	Molto basso
9563	Alla croce DX	685	-	-	-	-	-	0.80	685	839	485		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.07	Molto basso
9564	Alla croce SX	685	-	-	-	-	-	0.80	680	835	485		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.07	Molto basso
10184	Sardagna	710	-	-	-	-	-	2.33	670	842	510		1	1.2	2	1.5	0.25	1.75	0.6	0.2	0.1	1	0.51	0.15	Basso
10186	Fontane alta	860	puntiforme	emergenza falda	non perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	0.43	655	930	660		1	1.2	2	1.5	0	1.5	0.6	0.2	0.1	1	0.51	0.12	Basso
10645	Vaneze bassa	1300	-	-	-	-	-	0.36	1735	2054	1100		1	1.1	2	1.5	0.25	1.75	0.6	0.2	0.1	1	0.51	0.13	Basso
10666	Alla croce centrale	685	-	-	-	-	-	0.01	680	835	485		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.07	Molto basso
10672	Val dell'orsa nuova	615	-	-	-	-	-	0.01	495	646	415		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.12	Basso
10673	Val dell'orsa nuova - pozzetto	618	-	-	-	-	-	2.17	510	659	418		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.12	Basso

Catasto sorgenti tracciato 2

CATASTO SORGENTI P.A.T. (tracciato n.2 - var. profonda)								CLASSIFICAZIONE INDICE DI RISCHIO D.H.I. (tracciato n.2 - var. profonda)																	
ID PAT	Nome	Quota (m s.l.m.)	Tipo emergenza	Causa dell'emergenza	Regime	Tipo regime	Tipo di terreno	Portata media (L/s)	Distanza planimetrica dal tracciato (m)	Distanza reale (m)	Differenza di quota sorgente-tracciato (m)		TS	DT	ET	IF	FD	CP	FF	MK	OV	PZ	PI	Drawdown Hazard Index (DHI)	Rischio (classificazione modificata RFI)
3483	Magnesia bassa	683	puntiforme	fessura	non perenne	-	-	1.00	1775	1840	483		1	1.1	1.2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.06	Molto basso
3484	Magnesia alta	713	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.18	1705	1781	513		1	1.1	1.2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.05	Molto basso
3550	Vaneze alta	1305	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	375	1167	1105		1.5	1.1	2	1.5	0.25	1.75	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.23	Medio
3551	Sitela	1100	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.72	480	1020	900		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.1	1	0.3	0.05	Molto basso
3552	Fontane media	778	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.00	830	1011	578		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.1	1	0.3	0.05	Molto basso
3553	Fontane bassa	760	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.20	885	1047	560		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.1	1	0.3	0.05	Molto basso
3890	Ogni palù	705	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi detritici	8.67	1900	1966	505		1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.13	Basso
3892	Vigile alta	615	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	21.74	1650	1701	415		1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.09	Molto basso
3894	Vigile bassa	600	lineare	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	44.53	1650	1698	400		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.05	Molto basso
3900	Fontana sotto la costa	640	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	25.00	1740	1795	440		1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.05	Molto basso
3901	Val de la costa	830	puntiforme	contatto	perenne	-	roccia	4.50	2035	2130	630		2	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.21	Medio
3902	Spagnolli bassa	840	puntiforme	fessura	perenne	-	-	2.09	1650	1770	640		1.5	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.16	Basso
3903	Spagnolli alta	857	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	1635	1762	657		1.5	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.16	Basso
3912	Acqua negra	1325	puntiforme	contatto	perenne	irregolare	depositi glaciali	0.17	1115	1584	1125		1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.08	Molto basso
3913	Tovere	1155	lineare	carsica	perenne	intumescente	roccia	5.93	1145	1491	955		1.5	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.16	Basso
3916	Acqua fresca alta	959	puntiforme	trabocco o sbarramento	perenne	irregolare	roccia	10.96	1120	1353	759		1.5	1.1	2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.12	Basso
3917	Acqua fresca media	935	puntiforme	trabocco o sbarramento	perenne	irregolare	roccia	1.80	1175	1386	735		1.5	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.19	Medio
3921	Ravina nuova	311	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	3.88	1265	1270	111		1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.13	Basso
3922	Val dell'orsa vecchia	615	puntiforme	fessura	perenne	-	-	0.43	250	484	415		1.5	1.5	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.22	Medio
3923	Camponcino	780	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.48	130	594	580		1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.09	Molto basso
9528	Acqua fresca bassa	918	puntiforme	trabocco o sbarramento	perenne	irregolare	roccia	2.50	1000	1231	718		1.5	1.1	2	1	0	1	0.6	0.4	0.1	1	0.55	0.12	Basso
9563	Alla croce DX	685	-	-	-	-	-	0.80	530	718	485		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.07	Molto basso
9564	Alla croce SX	685	-	-	-	-	-	0.80	535	722	485		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.07	Molto basso
10184	Sardagna	710	-	-	-	-	-	2.33	515	725	510		1	1.2	2	1.5	0.25	1.75	0.6	0.2	0.1	1	0.51	0.15	Basso
10186	Fontane alta	860	puntiforme	emergenza falda	non perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	0.43	645	923	660		1	1.2	2	1.5	0	1.5	0.6	0.2	0.1	1	0.51	0.12	Basso
10645	Vaneze bassa	1300	-	-	-	-	-	0.36	365	1159	1100		1	1.1	2	1.5	0.25	1.75	0.6	0.2	0.1	1	0.51	0.13	Basso
10666	Alla croce centrale	685	-	-	-	-	-	0.01	530	718	485		1	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.2	0.2	1	0.32	0.07	Molto basso
10672	Val dell'orsa nuova	615	-	-	-	-	-	0.01	240	479	415		1	1.5	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.15	Basso
10673	Val dell'orsa nuova - pozzetto	618	-	-	-	-	-	2.17	225	475	418		1	1.5	2	1	0.25	1.25	0.6	0.4	0.2	1	0.57	0.15	Basso

Tracciato 2 variante con galleria sicurezza – profondo e sorgenti idropotabili - DHI



Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

1:50.000

0 1 2 3 4 5 km

LEGENDA

- Ferrovia

Tracciato n.2 - var. profonda

- Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale
- Galleria circonvallazione

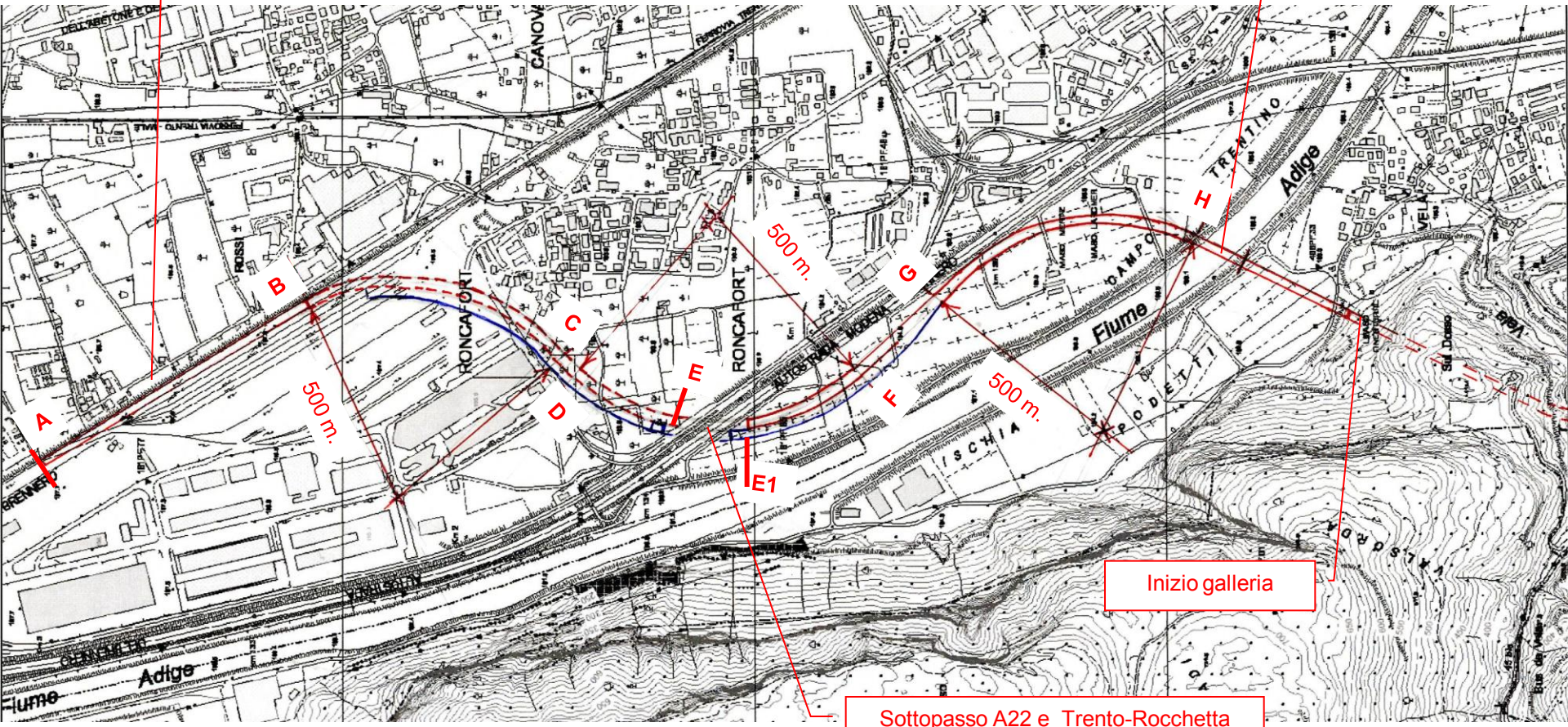
Classificazione DHI sorgenti

- Rischio alto
- Rischio medio
- Rischio basso
- Rischio molto basso

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

A-B Tratto raccordo m.800 con linea esistente treni Alta Capacità quota binari +196,50

Ponte 1,50 m franco idraulico NCT, quota binari +200,00 intradosso 198,50 argine 197,00



Tratto in galleria artificiale AC lunga percorrenza

Tratto in galleria artificiale AC con partenza e arrivo da scalo merci Interporto

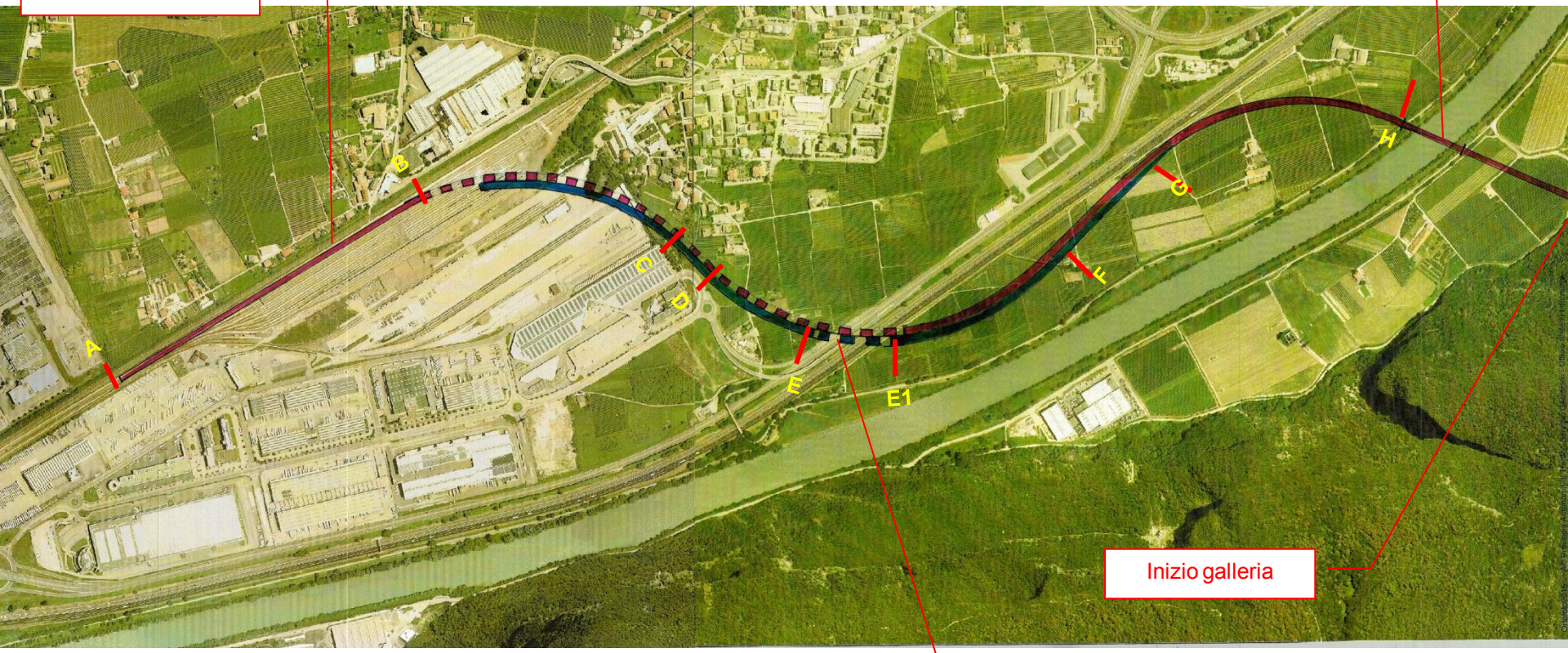
Tratto in trincea AC lunga percorrenza

Tratto in trincea AC con partenza e arrivo da scalo merci Interporto

A-B Tratto raccordo m.800 con linea esistente treni Alta Capacità quota binari +196,50

Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

Ponte 1,50 m franco idraulico NCT, quota binari +200,00 intradosso 198,50 argine 197,00



Inizio galleria

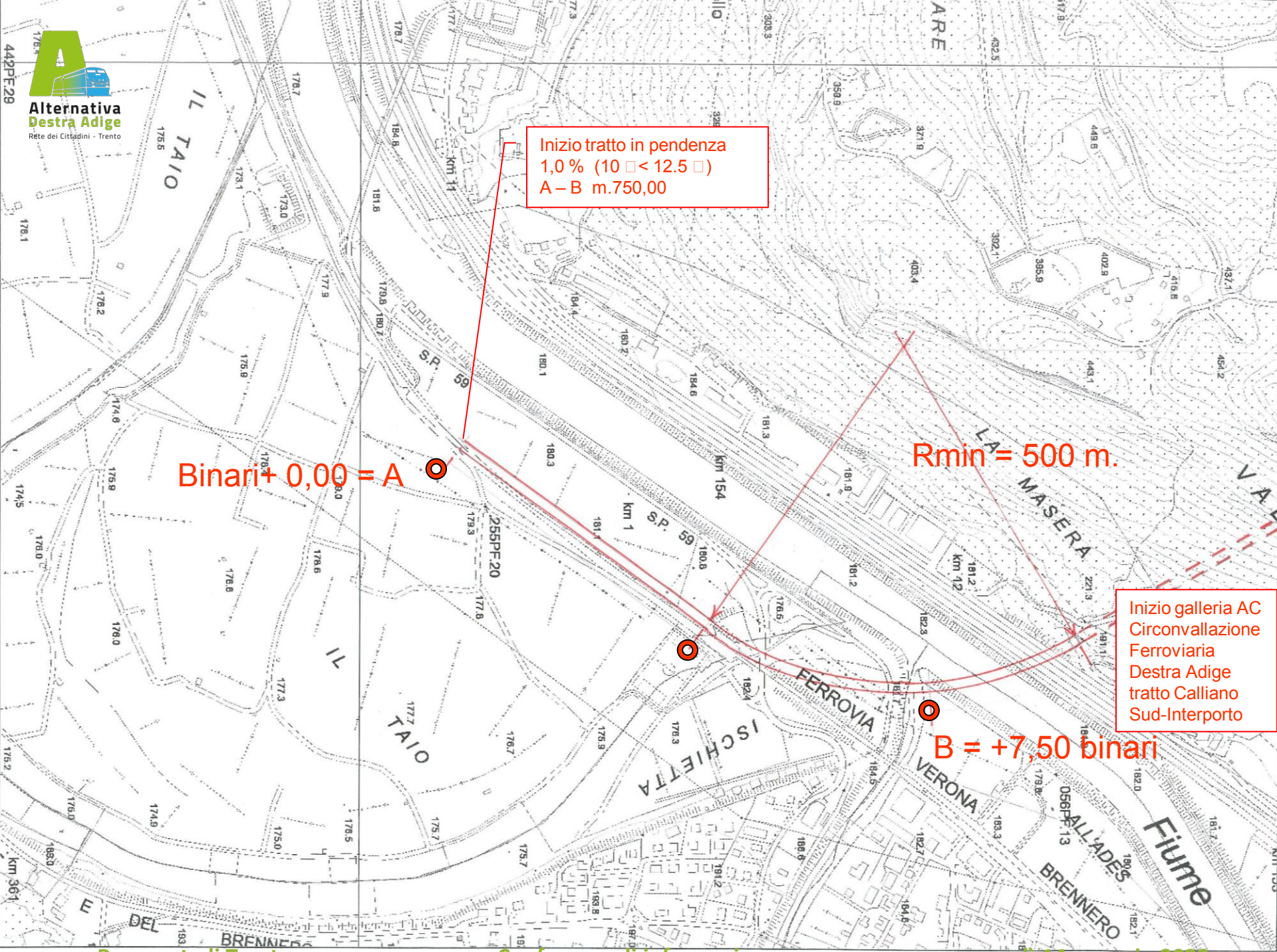
Sottopasso A22 e Trento-Rocchetta quota binari + 186,00

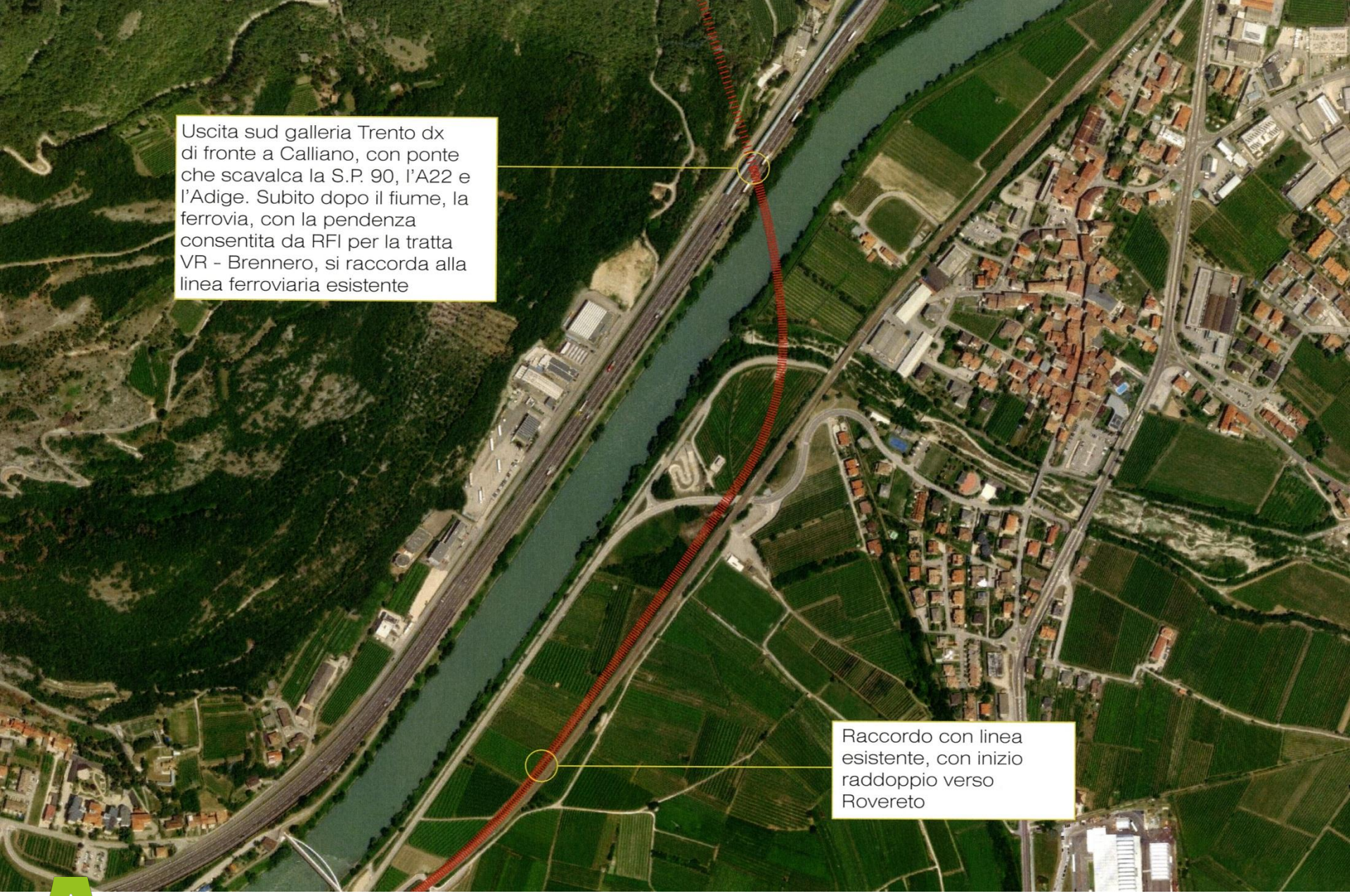
Tratto in galleria artificiale AC lunga percorrenza

Tratto in trincea o rilevato AC lunga percorrenza

Tratto in galleria artificiale AC con partenza e arrivo allo scalo merci Interporto

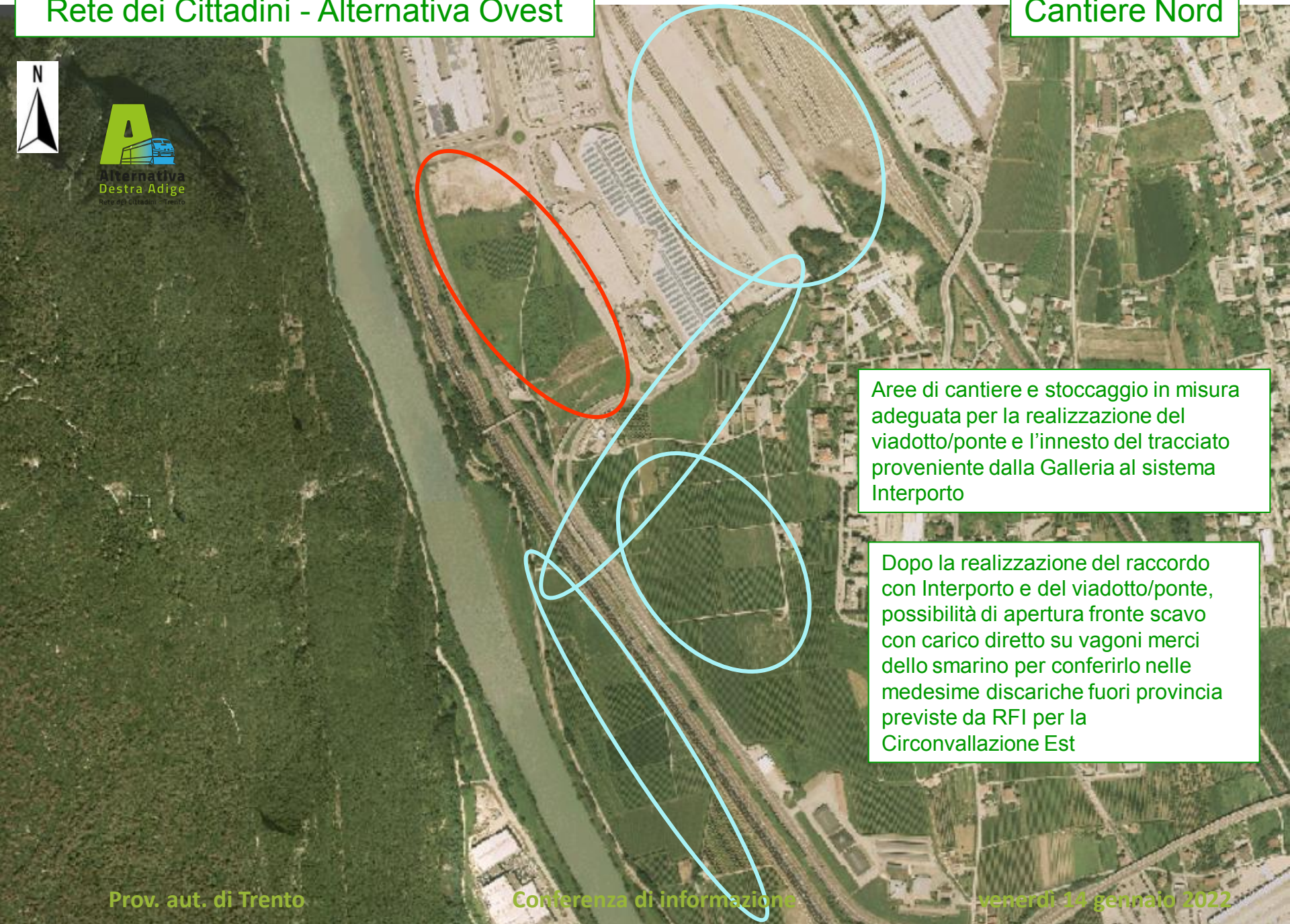
Tratto in trincea o rilevato AC con partenza e arrivo allo scalo merci Interporto


Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento
Inizio tratto in pendenza
1,0 % (10 □< 12.5 □)
A – B m.750,00
Binari+ 0,00 = A
Rmin = 500 m.
B = +7,50 binari
Inizio galleria AC
Circonvallazione
Ferroviaria
Destra Adige
tratto Calliano
Sud-Interporto
S.P. 59
km 11
km 1
km 154
km 12
255PF.20
056PF.13
FERROVIA
VERONA
BRENNERO
MASERA
IL TAIO
ISCHIETTA
Fiume


Uscita sud galleria Trento dx di fronte a Calliano, con ponte che scavalca la S.P. 90, l'A22 e l'Adige. Subito dopo il fiume, la ferrovia, con la pendenza consentita da RFI per la tratta VR - Brennero, si raccorda alla linea ferroviaria esistente
Raccordo con linea esistente, con inizio raddoppio verso Rovereto

Rete dei Cittadini - Alternativa Ovest

Cantiere Nord

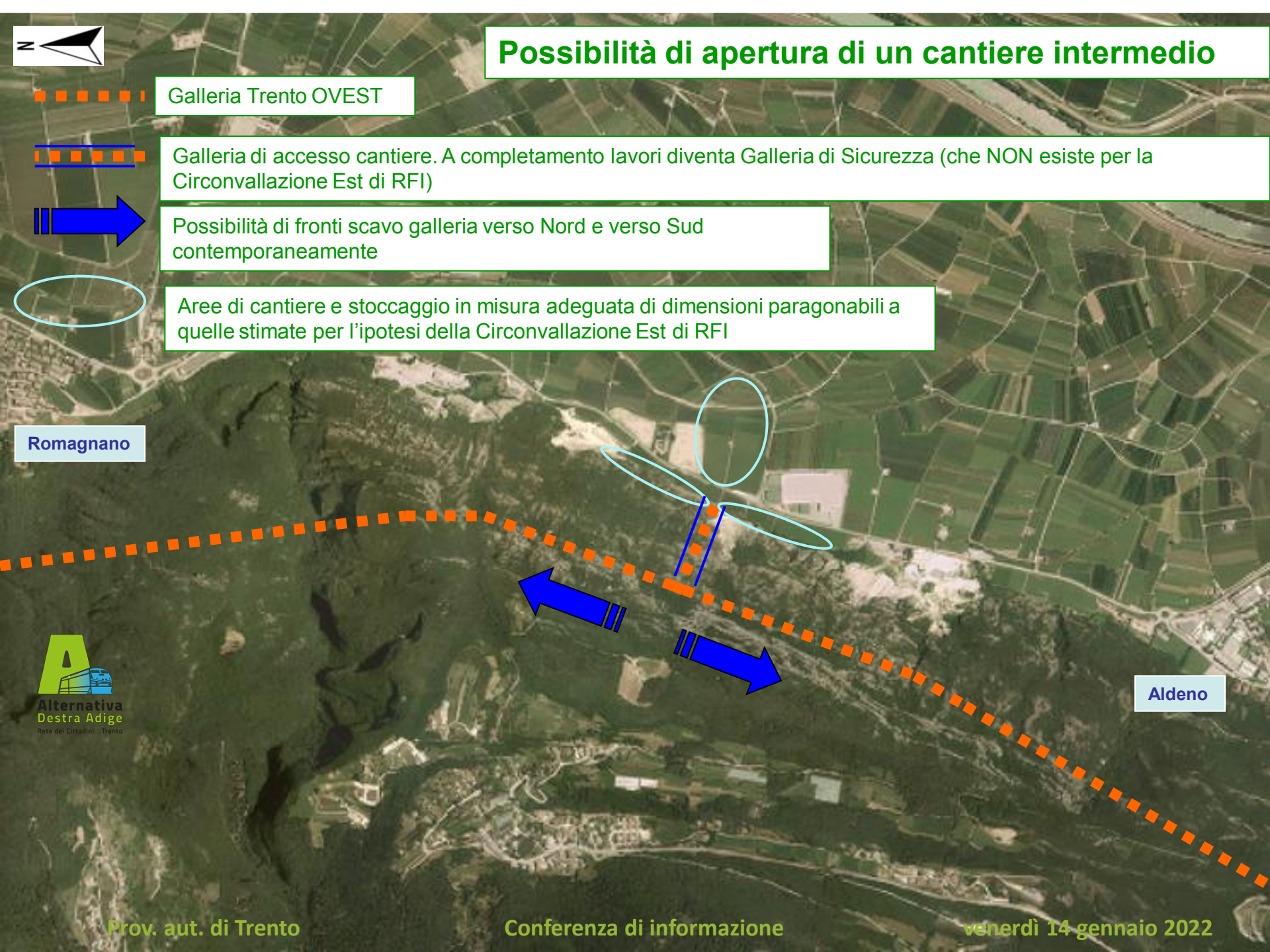


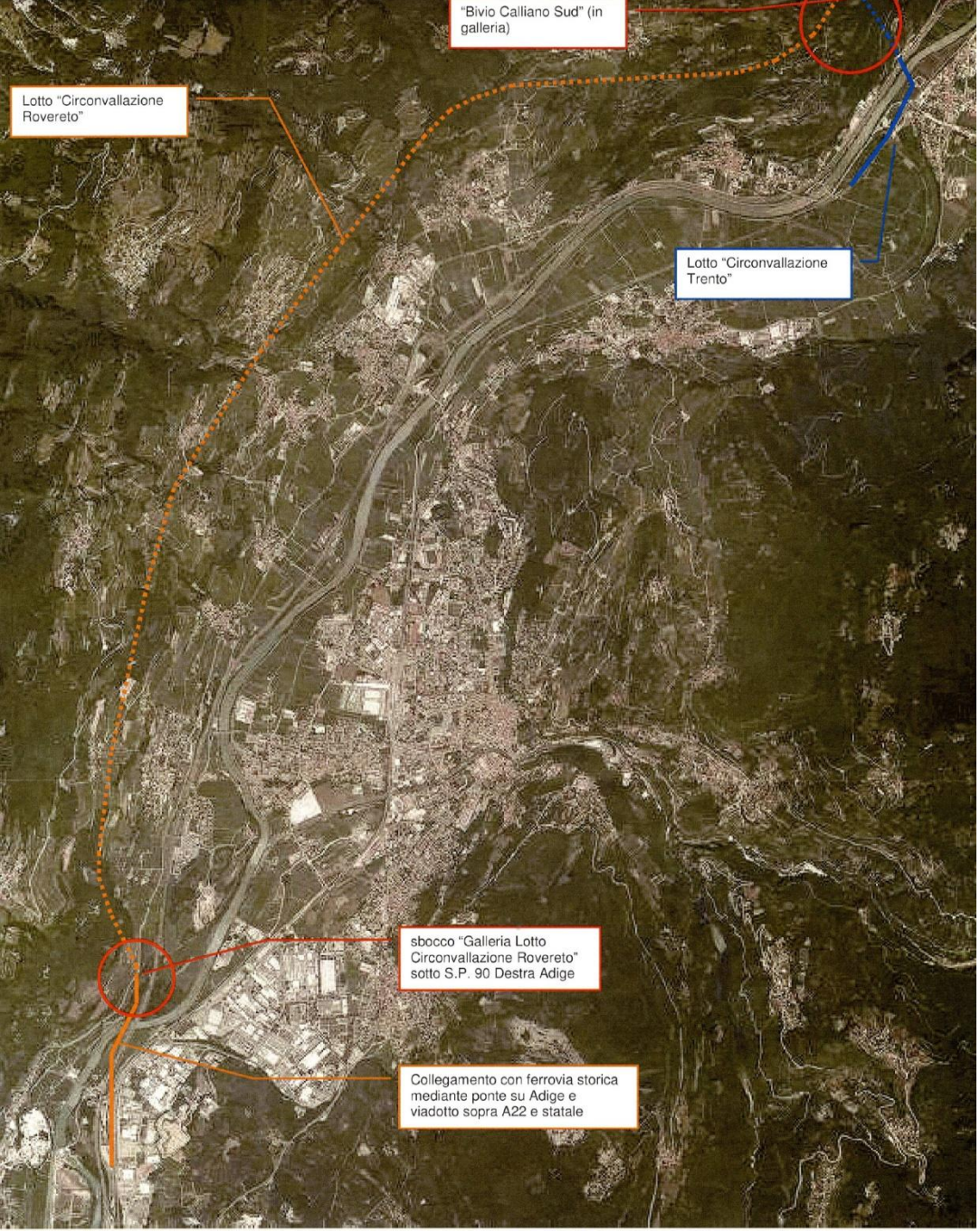
Aree di cantiere e stoccaggio in misura adeguata per la realizzazione del viadotto/ponte e l'innesto del tracciato proveniente dalla Galleria al sistema Interporto

Dopo la realizzazione del raccordo con Interporto e del viadotto/ponte, possibilità di apertura fronte scavo con carico diretto su vagoni merci dello smarino per conferirlo nelle medesime discariche fuori provincia previste da RFI per la Circonvallazione Est


Cantiere Sud
Aree di cantiere e stoccaggio in misura adeguata per la realizzazione del viadotto/ponte e l'innesto del tracciato proveniente dalla Galleria al tracciato della linea storica
Dopo la realizzazione del raccordo con la linea storica e del viadotto/ponte, possibilità di apertura fronte scavo anche da Sud
N

Possibilità di apertura di un cantiere intermedio





AC Destra Adige: tratto Bivio Calliano Sud – Mori Stazione

Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

AC Destra Adige:
Lo sbocco della galleria a Calliano Sud (del tratto Interporto – Calliano Sud) potrebbe essere utilizzato per la realizzazione del fronte nord della galleria verso Mori

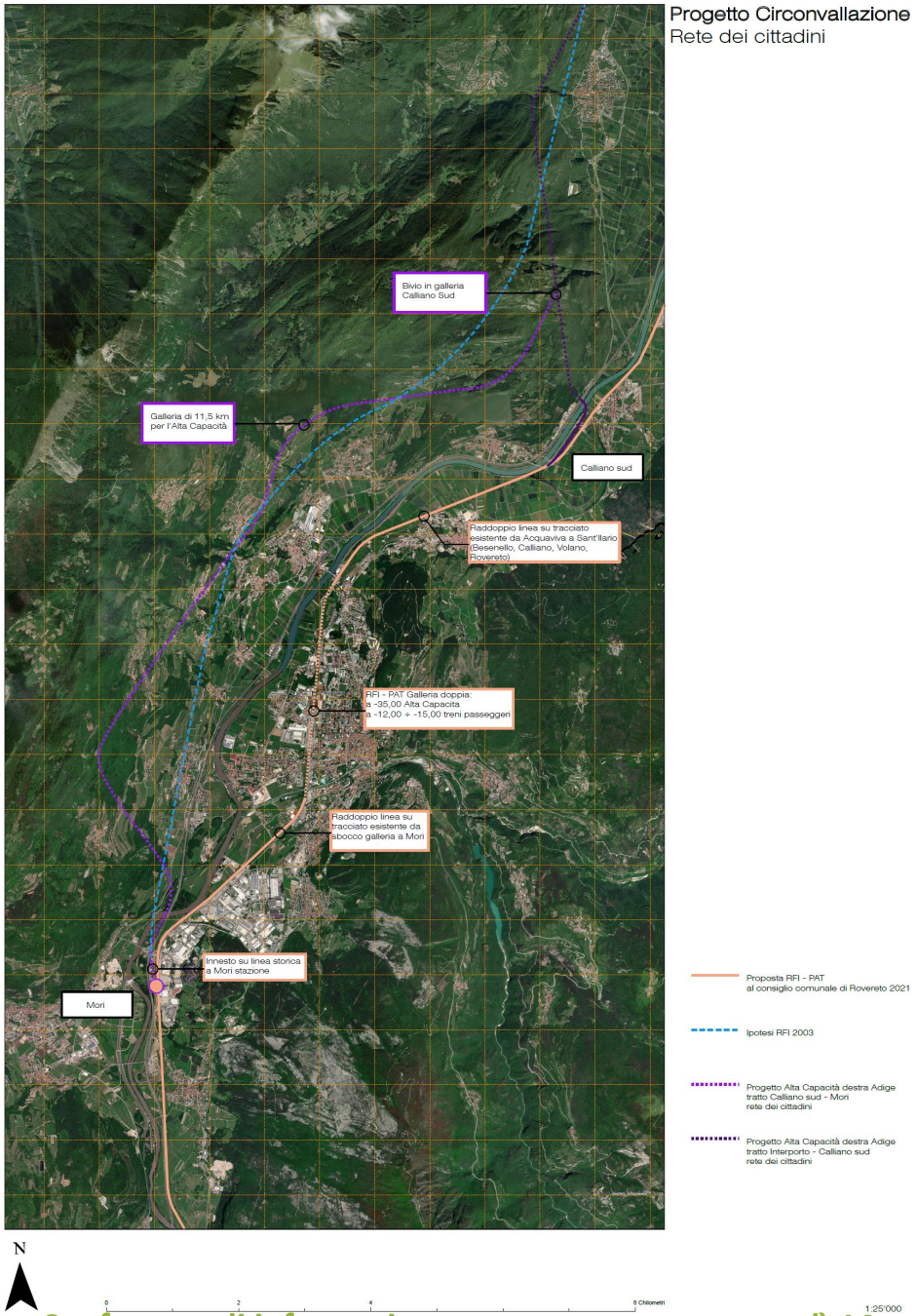
AC Destra Adige:
Entrato in esercizio anche questo tratto l'accesso da Calliano Sud può servire in emergenza, e per eventuali lavori di manutenzione della linea storica, ovvero la linea "passeggeri"

CIRCONVALLAZIONE

CALLIANO

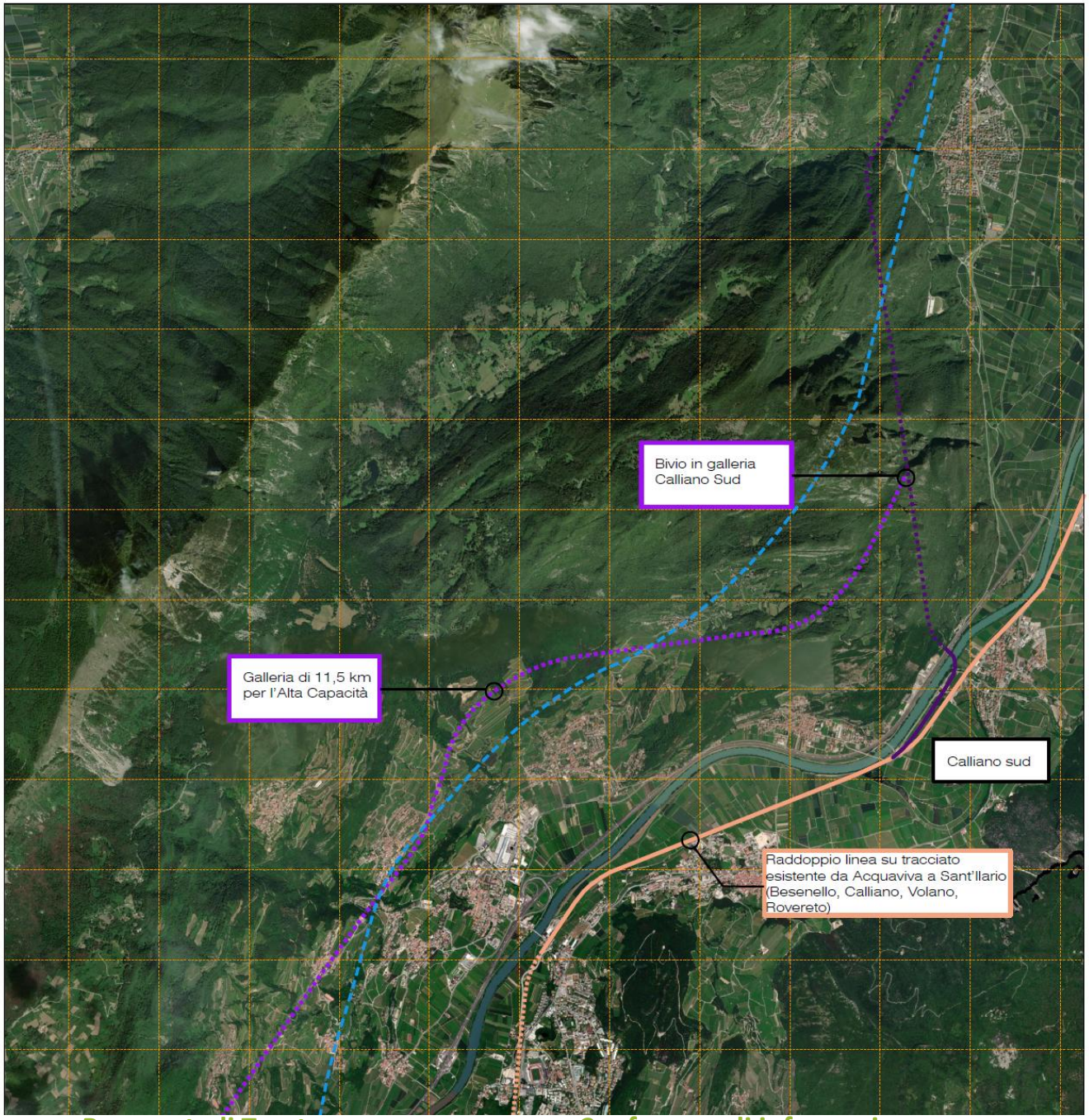
-
-
-
-
-
-
-
-
-

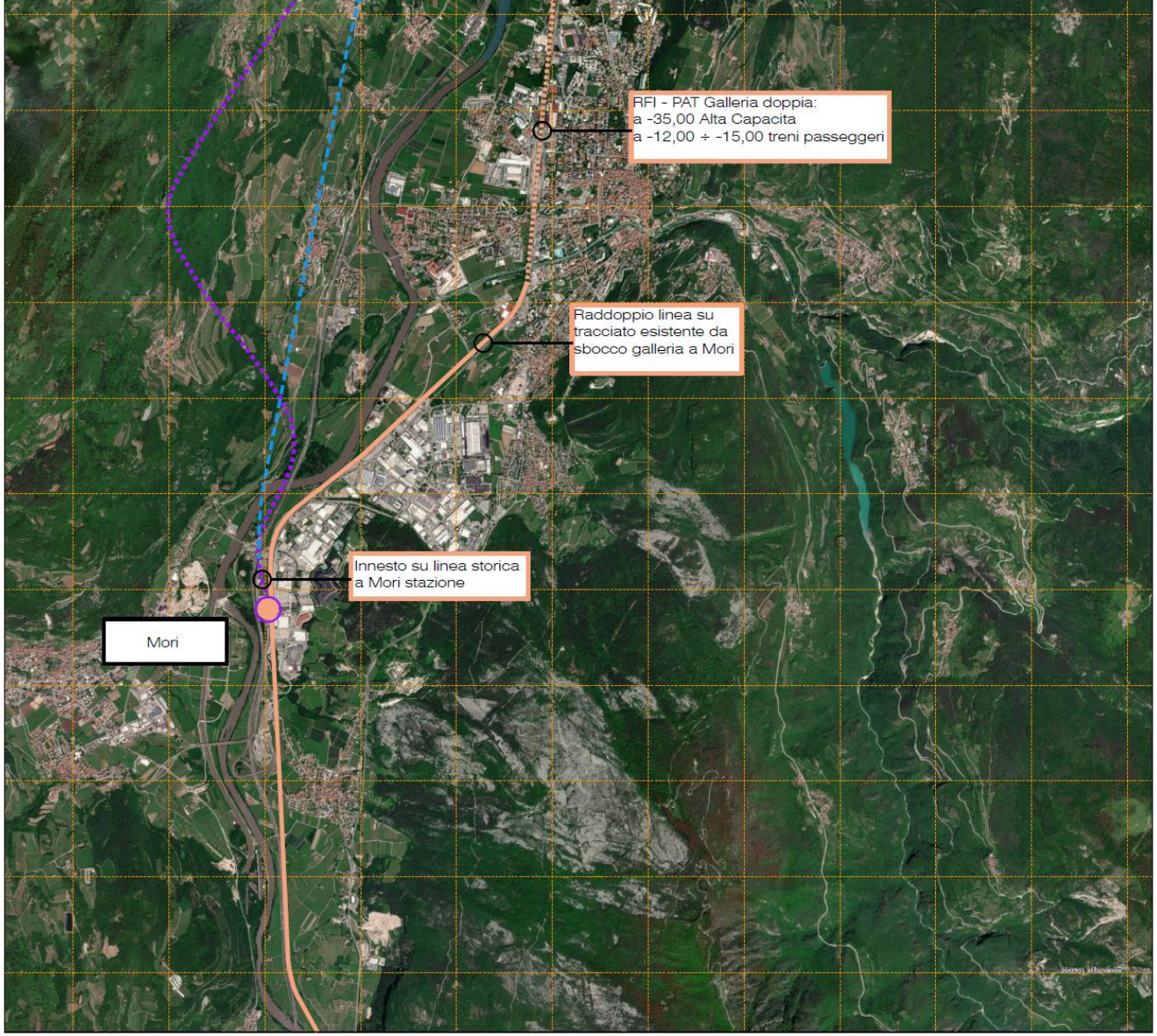
MORI



Progetto Circonvallazione
Rete dei cittadini

Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento





Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

Proposta RFI - PAT
al consiglio comunale di Rovereto 2021

Ipotesi RFI 2003

Progetto Alta Capacità destra Adige
tratto Calliano sud - Mori
rete dei cittadini

Progetto Alta Capacità destra Adige
tratto Interporto - Calliano sud
rete dei cittadini

N

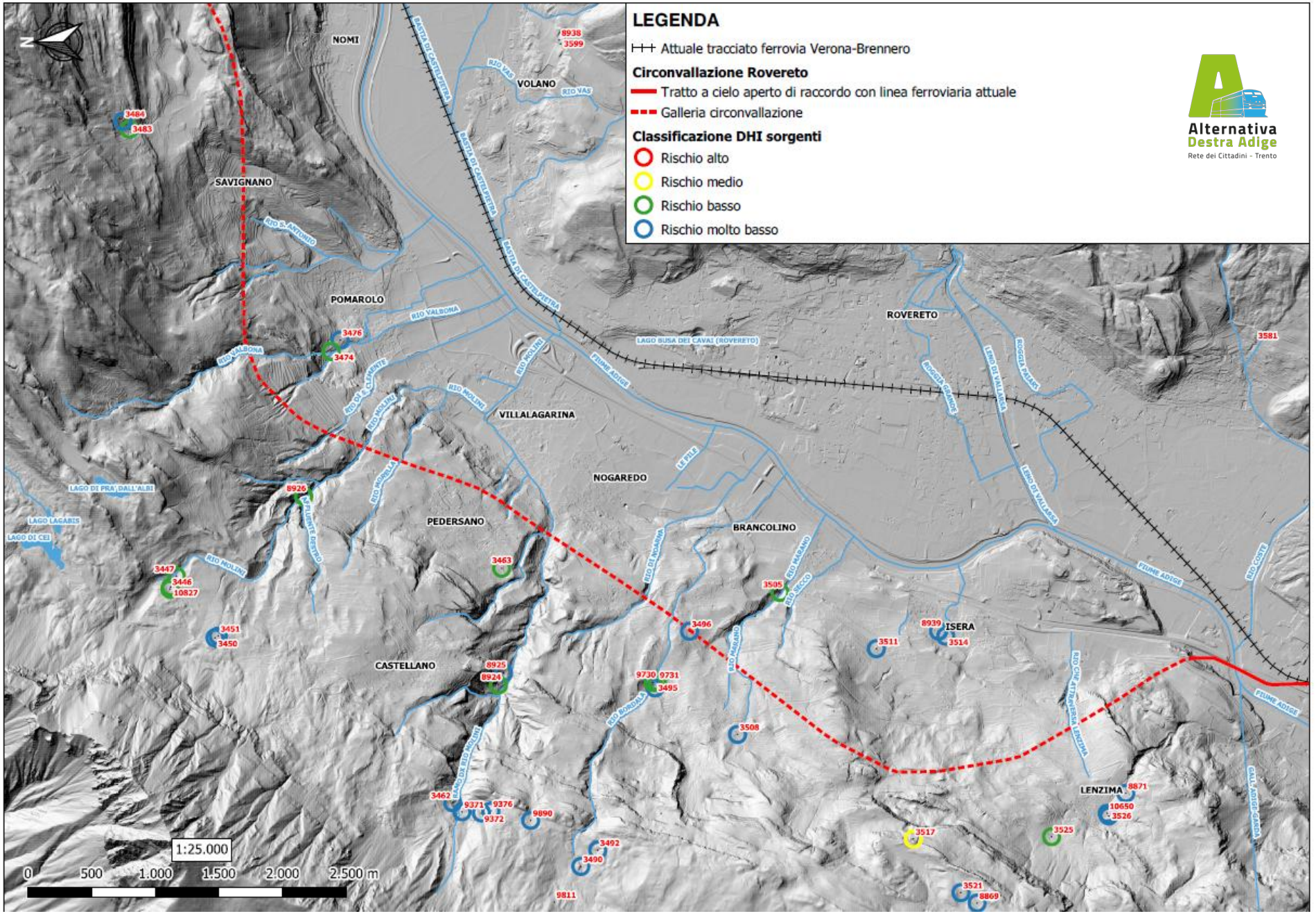
0 2 4 8 Chilometri

1:25'000

Prov. aut. di Trento

Conferenza di informazione

venerdì 14 gennaio 2022

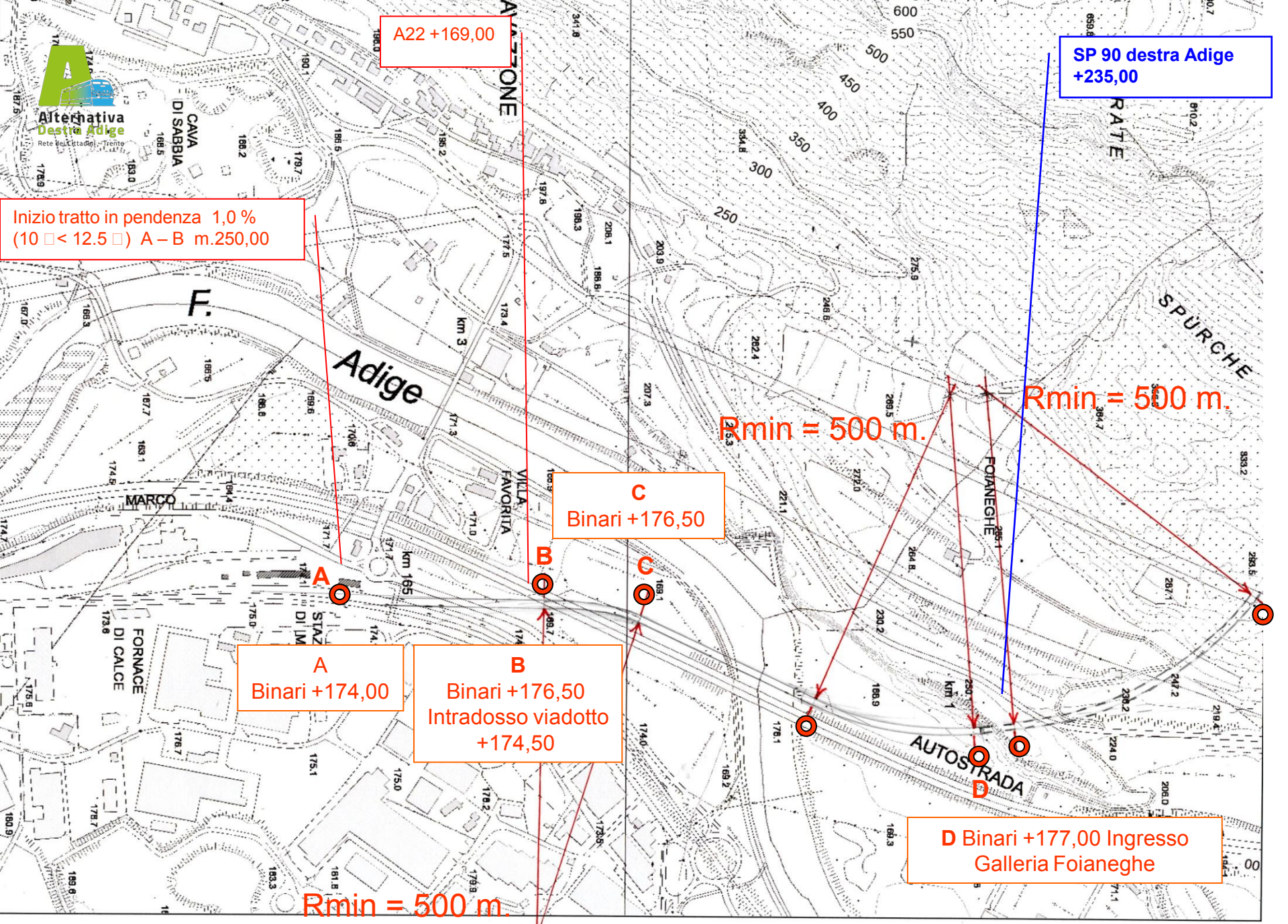

LEGENDA
Attuale tracciato ferrovia Verona-Brennero
Circonvallazione Rovereto
Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale
Galleria circonvallazione
Classificazione DHI sorgenti
Rischio alto
Rischio medio
Rischio basso
Rischio molto basso
Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento
N
NOMI
VOLANO
SAVIGNANO
POMAROLO
ROVERETO
VILLALAGARINA
NOGAREDO
PEDERSANO
BRANCOLINO
CASTELLANO
ISERA
LENZIMA
LAGO DI PRA' DALL'ALBI
LAGO LAGABIS
LAGO DI CEI
LAGO SUSA DEI CAVAI (ROVERETO)
FIUME ADIGE
RIO VAS
RIO S. ANTONIO
RIO VALBONA
RIO MOLINI
RIO MORBIOLA
RIO MARIANO
RIO SECCO
RIO BORDALA
RIO COSTE
1:25.000
0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m

Catasto sorgenti tracciato Calliano Sud – Mori Stazione

Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

CATASTO SORGENTI P.A.T.									CLASSIFICAZIONE INDICE DI RISCHIO D.H.I.															
ID PAT	Nome	Quota (m s.l.m.)	Tipo emergenza	Causa dell'emergenza	Regime	Tipo regime	Tipo di terreno	Portata media (L/s)	Distanza planimetrica dal tracciato (m)	Distanza reale (m)	Differenza di quota sorgente-tracciato (m)	TS*	DT	ET	IF	FD	CP	FF	MK	OV	PZ	PI	Drawdown Hazard Index (DHI)	Rischio (classificazione modificata RFI)
3446	Daiano alta	861	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	7.60	1685	1817	681	1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.5	0.5	0.1	1	0.53	0.12	Basso
3447	Daniano bassa	819	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	13.95	1575	1700	639	1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.13	Basso
3450	Marcoiano alta	910	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	2.46	1835	1975	730	1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.09	Molto basso
3451	Marcoiano bassa	905	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.54	1810	1950	725	1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.09	Molto basso
3462	S. Antonio	1030	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.81	2175	2335	850	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
3463	Foss	435	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	4.95	425	496	255	1	1.5	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.12	Basso
3474	Valsorda	260	puntiforme	fessura	perenne	-	-	22.78	555	561	80	1.5	1.2	2	1	0.25	1.25	0.1	0.5	0.5	1	0.44	0.13	Basso
3476	Valbona	260	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	10.75	665	670	80	1	1.2	2	1	0	1	0.1	0.5	0.5	1	0.44	0.07	Molto basso
3483	Magnesia bassa	683	puntiforme	fessura	non perenne	-	-	1.00	885	1018	503	1	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.11	Basso
3484	Magnesia alta	713	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.18	930	1072	533	1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.09	Molto basso
3490	Rebalza	1125	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	3.79	1990	2203	945	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
3492	Comanda	1115	puntifome	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	3.21	1810	2037	935	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
3495	Grill alta	518	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	2.81	525	624	338	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.10	Molto basso
3496	Ai prai	421	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	6.72	5	241	241	1	1.5	2	1	0	1	0.1	0.5	0.2	1	0.39	0.08	Molto basso
3505	Saltaria	247	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	3.65	665	668	67	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.5	1	0.64	0.11	Basso
3508	Luzzi	630	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.08	420	616	450	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.10	Molto basso
3511	Reviano	315	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	-	1.54	780	792	135	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.10	Molto basso
3514	Palazzo	250	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	5.11	1035	1037	70	1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.5	0.5	1	0.64	0.10	Molto basso
3517	Canoni	1065	puntiforme	fessura	perenne	-	-	0.58	525	1029	885	1.5	1.1	2	1	0.25	1.25	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.16	Medio
3521	Gorga	1145	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.80	970	1368	965	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
3525	Pilom	700	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.08	675	852	520	1	1.2	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.14	Basso
3526	Polle ai prai alta	615	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.29	750	867	435	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.10	Molto basso
8869	Nagustel	1170	-	-	-	-	-	0.11	1070	1458	990	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
8871	Masere	585	-	-	-	-	-	0.48	665	779	405	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.10	Molto basso
8924	Cavazzino alta	608	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	1.13	1205	1279	428	1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.13	Basso
8925	Cavazzino bassa	582	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	1.39	1105	1176	402	1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.09	Molto basso
8926	Verdesine	492	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	2.51	530	615	312	1	1.2	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.15	Basso
8939	Giordani	245	-	-	-	-	-	1.72	1085	1087	65	1	1.1	2	1	0	1	0.6	0.5	0.5	1	0.64	0.10	Molto basso
9371	Nasupel	1035	-	-	-	-	-	1.71	2196	2357	855	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
9372	Val d'Agort	1045	-	-	-	-	-	4.41	2115	2285	865	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
9376	Pozze fonde	1070	-	-	-	-	-	0.58	2065	2249	890	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
9730	Grill media	514	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	4.17	500	601	334	1	1.2	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.15	Basso
9731	Grilla bassa	504	puntiforme	emergenza falda	non perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	6.10	480	579	324	1	1.2	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.15	Basso
9890	Rauss	1090	-	-	-	-	-	0.35	1940	2143	910	1	1.1	2	1	0	1	0.1	0.5	0.1	1	0.37	0.06	Molto basso
10650	Polle ai prai bassa	613	-	-	-	-	-	0.27	725	844	433	1	1.2	2	1	0	1	0.6	0.5	0.2	1	0.59	0.10	Molto basso
10827	Daiano media	852	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	0.92	1670	1800	672	1	1.1	2	1.5	0	1.5	0.6	0.5	0.1	1	0.57	0.13	Basso

* Il parametro "Tipo di Sorgente" (superficiale, mista o profonda) ha un'elevata incertezza e influenza di molto il risultato (varia tra 1 e 2)

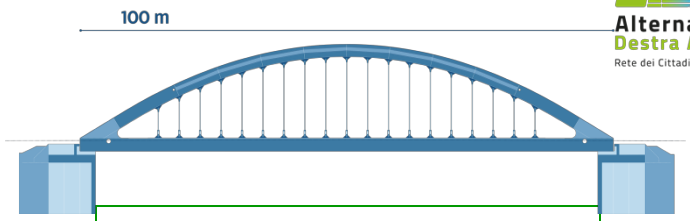

A22 +169,00
SP 90 destra Adige +235,00
Inizio tratto in pendenza 1,0 %
(10 □< 12.5 □) A – B m.250,00
F. Adige
MARCO
CAVA DI SABBIA
FORNACE DI CALCE
VILLA FAVORITA
FOIANEGHE
SPURGHE
AUTOSTRADA
km 3
km 165
km 1
A
B
C
D
C
Binari +176,50
A
Binari +174,00
B
Binari +176,50
Intradosso viadotto
+174,50
Rmin = 500 m.
Rmin = 500 m.
Rmin = 500 m.
D Binari +177,00 Ingresso
Galleria Foianeghe

Un ponte con queste caratteristiche rovina il paesaggio?
Ponti ad arco in valle dell'Adige ce ne sono una decina

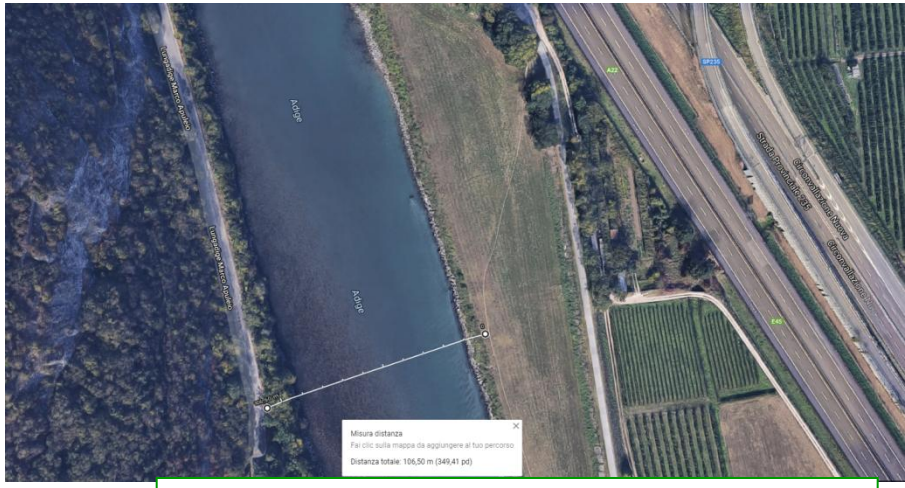
Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento



Ponte ferroviario sul Fiume Brenta, 100 m. di luce netta



Esempio di ponte ferroviario da realizzare sull'Adige



Luce netta con spalle di appoggio laterali, fuori dal corso d'acqua, 106 metri

Ponte ferroviario lotto Afragola - Cancello della costruenda linea AV/AC Napoli – Bari, 80 metri di luce netta



Alternativa Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La proposta alternativa in Destra Adige non preclude in nessun modo:

Trento

- **Raddoppio Trento – Malè**
- **Nordus**
- **Tram su via Brennero**
- **Bonifica integrale e in un solo momento dei siti EX SLOI e Carbochimica**

La proposta alternativa in Destra Adige non preclude ma valorizza:

Il Metaprogetto con l'interramento della linea storica e la creazione del boulevard.

Finora , molto spesso, erroneamente identificato da molti cittadini con la nuova Circonvallazione ferroviaria. Confondendo i due progetti, anche con una sovrapposizione cronologica anziché in linea conseguenziale

La Destra Adige salva integralmente i territori della Vallagarina da un quadruplicamento in superficie devastante

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

Grazie per l'attenzione



La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Quaderno	L'Alternativa Destra Adige
05	Data: 18 gennaio 2022

Le verifiche preliminari.

Nello studio di un'eventuale alternativa al tracciato presentato in Sinistra Adige da RFI, è stato necessario fare una verifica preliminare sulle risorse idriche a uso potabile esistenti sulla Destra Adige e sulle caratteristiche geologiche salienti del medesimo versante.

La cartografia utilizzata è ovviamente quella ufficiale pubblicata dalla PAT.

L'intento della verifica preliminare è stata fatta per:

- Capire l'esistenza o meno di criticità di grado elevato per cui era stata effettivamente plausibile la scelta di andare sul versante opposto della valle;
- Individuare una fascia territorio nel sottosuolo in cui possono essere proposti tracciati diversi, quali un tracciato parietale e un tracciato profondo che possano essere messi a confronto;

Preliminarmente è stato riportato sulle mappe il tracciato originario RFI del 2003: successivamente si è quindi scelto, in base alla carta delle risorse idriche PAT, di tracciare due distinti tracciati, uno parietale e il secondo profondo, ambedue distinti dal tracciato RFI del 2003 ma che sono uno ad est e uno a ovest di questo.

L'intento è chiaro: se ambedue i tracciati dalle indagini condotte risulta in grado di non apportare forti elementi di criticità, ciò può significare che anche il tracciato RFI 2003 non aveva per il tratto della galleria Trento-Mori Stazione problematiche tali da essere scartato aprioristicamente senza ulteriori e più approfondite verifiche che invece non furono condotte.

Con questo proposito, per fare la verifica dei due nuovi tracciati messi a confronto dalla Rete dei Cittadini, alcuni geologi che hanno volontariamente dato la loro adesione alla ricerca di un'alternativa, hanno eseguito il DHI per le risorse idriche potabili.

Il metodo DHI è un tipico metodo parametrico per la valutazione del rischio, espresso da un indice chiamato "DHI" (Drawdown Hazard Index) che classifica la probabilità di svuotamento del flusso della sorgente in relazione all'occorrenza della probabilità di afflusso e alla vulnerabilità della sorgente.

Le verifiche sono state condotte per il tracciato di tipo "parietale" e per il tracciato "profondo".

I risultati delle verifiche sono riportate nelle tavole seguenti in cui sono riportati sul modello cartografico LIDAR i risultati sulle sorgenti idropotabili che sono identificate con il loro numero derivante dal Catasto dele sorgenti – PAT. Per ogni tavola che riporta il tipo di tracciato è allegata inoltre la tabella delle sorgenti con le loro caratteristiche salienti e i parametri che vengono utilizzati per quest'analisi.

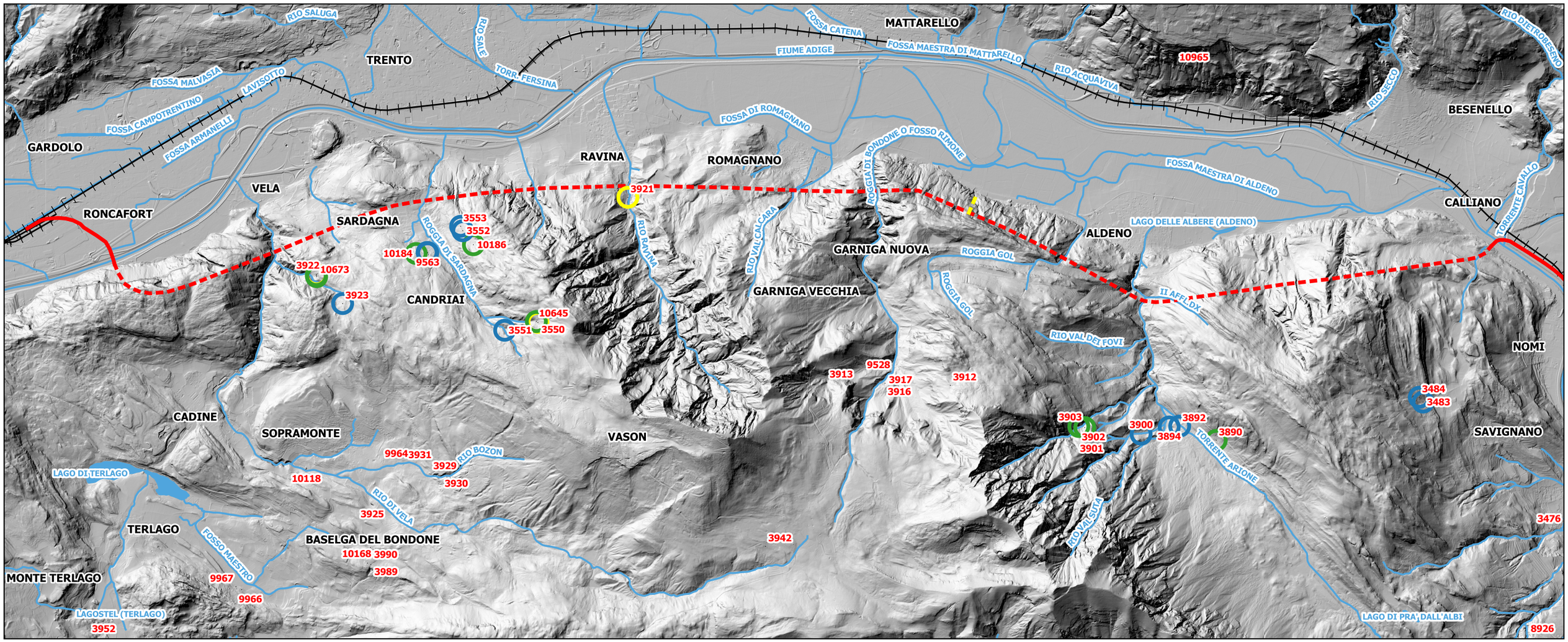
Si troveranno qui di seguito quindi:

a) tavola con il tracciato 1 parietale e relativa tabella delle risorse idriche interessate;

b) tavola con il tracciato 2 profondo e relativa tabella delle risorse idriche interessate;

c) tavola con il tracciato di una variante parietale, e relativa tabella delle risorse idriche interessate;

Nota bene: viene rappresentato un tracciato più lungo di galleria di quello rappresentato nelle cartografie che vengono ora inviate al D.P. (18 o 19 gennaio 2022). Infatti in questi DHI è presente un tracciato più lungo perché l'uscita della galleria era originariamente prevista di fronte all'Interporto (vedi D.P. 13.12.2021) mentre ora esce subito dopo loc. Vela, ma ciò non comporta modifiche, di fatto, al DHI.



1:50.000

0 1 2 3 4 5 km

LEGENDA

Ferrovia

Tracciato 1 - parietale

Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale

Galleria circonvallazione

Galleria di sicurezza

Classificazione DHI sorgenti

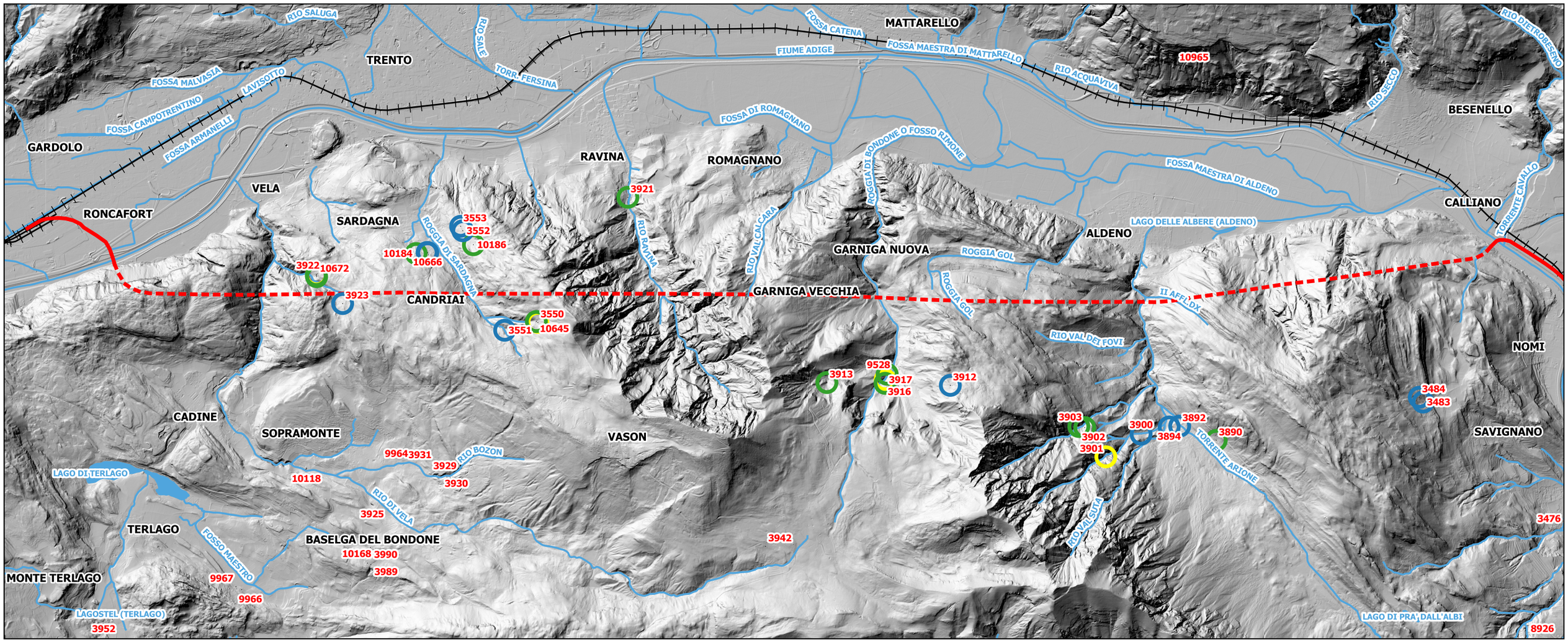
Rischio alto

Rischio medio

Rischio basso

Rischio molto basso

CATASTO SORGENTI P.A.T. (tracciato n.1 - parietale)									CLASSIFICAZIONE INDICE DI RISCHIO D.H.I. (tracciato n.1 - parietale)															
ID PAT	**Nome**	**Quota (m s.l.m.)**	**Tipo emergenza**	**Causa dell'emergenza**	**Regime**	**Tipo regime**	**Tipo di terreno**	**Portata media (L/s)**	**Distanza planimetrica dal tracciato (m)**	**Distanza reale (m)**	**Differenza di quota sorgente-tracciato (m)**		**TS**	**DT**	**ET**	IF	FD	***CP***	FF	MK	OV	PZ	***PI***	**Drawdown Hazard Index (DHI)**	**Rischio** (classificazione modificata RFI)
3483	Magnesia bassa	683	puntiforme	fessura	non perenne	-	-	1.00	1775	**1840**	483		**1**	**1.1**	**1.2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.06**	*Molto basso*
3484	Magnesia alta	713	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.18	1705	**1781**	513		**1**	**1.1**	**1.2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.05**	*Molto basso*
3550	Vaneze alta	1305	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	1750	**2070**	1105		**1.5**	**1.1**	**2**	1.5	0.25	***1.75***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.23**	*Medio*
3551	Sitela	1100	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.72	1815	**2026**	900		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.1	1	***0.3***	**0.05**	*Molto basso*
3552	Fontane media	778	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.00	455	**736**	578		**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.1	1	***0.3***	**0.05**	*Molto basso*
3553	Fontane bassa	760	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.20	395	**685**	560		**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.1	1	***0.3***	**0.05**	*Molto basso*
3890	Ogni palù	705	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi detritici	8.67	1900	**1966**	505		**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.13**	*Basso*
3892	Vigile alta	615	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	21.74	1650	**1701**	415		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.09**	*Molto basso*
3894	Vigile bassa	600	lineare	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	44.53	1645	**1693**	400		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.05**	*Molto basso*
3900	Fontana sotto la costa	640	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	25.00	1745	**1800**	440		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.05**	*Molto basso*
3902	Spagnolli bassa	840	puntiforme	fessura	perenne	-	-	2.09	1835	**1943**	640		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.16**	*Basso*
3903	Spagnolli alta	857	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	1850	**1963**	657		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.16**	*Basso*
3921	Ravina nuova	311	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	3.88	150	**187**	111		**1**	**1.9**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.23**	*Medio*
3922	Val dell'orsa vecchia	615	puntiforme	fessura	perenne	-	-	0.43	485	**638**	415		**1.5**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.17**	*Medio*
3923	Camponcino	780	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.48	965	**1126**	580		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.08**	*Molto basso*
9563	Alla croce DX	685	-	-	-	-	-	0.80	685	**839**	485		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.07**	*Molto basso*
9564	Alla croce SX	685	-	-	-	-	-	0.80	680	**835**	485		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.07**	*Molto basso*
10184	Sardagna	710	-	-	-	-	-	2.33	670	**842**	510		**1**	**1.2**	**2**	1.5	0.25	***1.75***	0.6	0.2	0.1	1	***0.51***	**0.15**	*Basso*
10186	Fontane alta	860	puntiforme	emergenza falda	non perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	0.43	655	**930**	660		**1**	**1.2**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.2	0.1	1	***0.51***	**0.12**	*Basso*
10645	Vaneze bassa	1300	-	-	-	-	-	0.36	1735	**2054**	1100		**1**	**1.1**	**2**	1.5	0.25	***1.75***	0.6	0.2	0.1	1	***0.51***	**0.13**	*Basso*
10666	Alla croce centrale	685	-	-	-	-	-	0.01	680	**835**	485		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.07**	*Molto basso*
10672	Val dell'orsa nuova	615	-	-	-	-	-	0.01	495	**646**	415		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.12**	*Basso*
10673	Val dell'orsa nuova - pozzetto	618	-	-	-	-	-	2.17	510	**659**	418		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.12**	*Basso*



1:50.000

0 1 2 3 4 5 km

LEGENDA

Ferrovia

Tracciato n.2 - var. profonda

Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale

Galleria circonvallazione

Classificazione DHI sorgenti

Rischio alto

Rischio medio

Rischio basso

Rischio molto basso

CATASTO SORGENTI P.A.T. (tracciato n.2 - var. profonda)									CLASSIFICAZIONE INDICE DI RISCHIO D.H.I. (tracciato n.2 - var. profonda)															
ID PAT	**Nome**	**Quota (m s.l.m.)**	**Tipo emergenza**	**Causa dell'emergenza**	**Regime**	**Tipo regime**	**Tipo di terreno**	**Portata media (L/s)**	**Distanza planimetrica dal tracciato (m)**	**Distanza reale (m)**	**Differenza di quota sorgente-tracciato (m)**		**TS**	**DT**	**ET**	**IF**	**FD**	***CP***	**FF**	**MK**	**OV**	**PZ**	***PI***	**Drawdown Hazard Index (DHI)**	**Rischio** (classificazione modificata RFI)
3483	Magnesia bassa	683	puntiforme	fessura	non perenne	-	-	1.00	1775	**1840**	483		**1**	**1.1**	**1.2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.06**	*Molto basso*
3484	Magnesia alta	713	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.18	1705	**1781**	513		**1**	**1.1**	**1.2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.05**	*Molto basso*
3550	Vaneze alta	1305	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	375	**1167**	1105		**1.5**	**1.1**	**2**	1.5	0.25	***1.75***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.23**	*Medio*
3551	Sitela	1100	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.72	480	**1020**	900		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.1	1	***0.3***	**0.05**	*Molto basso*
3552	Fontane media	778	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.00	830	**1011**	578		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.1	1	***0.3***	**0.05**	*Molto basso*
3553	Fontane bassa	760	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	1.20	885	**1047**	560		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.1	1	***0.3***	**0.05**	*Molto basso*
3890	Ogni palù	705	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi detritici	8.67	1900	**1966**	505		**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.13**	*Basso*
3892	Vigile alta	615	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	21.74	1650	**1701**	415		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.09**	*Molto basso*
3894	Vigile bassa	600	lineare	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	44.53	1650	**1698**	400		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.05**	*Molto basso*
3900	Fontana sotto la costa	640	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	25.00	1740	**1795**	440		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.05**	*Molto basso*
3901	Val de la costa	830	puntiforme	contatto	perenne	-	roccia	4.50	2035	**2130**	630		**2**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.21**	*Medio*
3902	Spagnolli bassa	840	puntiforme	fessura	perenne	-	-	2.09	1650	**1770**	640		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.16**	*Basso*
3903	Spagnolli alta	857	puntiforme	fessura	perenne	-	-	4.67	1635	**1762**	657		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.16**	*Basso*
3912	Acqua negra	1325	puntiforme	contatto	perenne	irregolare	depositi glaciali	0.17	1115	**1584**	1125		**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.08**	*Molto basso*
3913	Tovere	1155	lineare	carsica	perenne	intumescente	roccia	5.93	1145	**1491**	955		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.16**	*Basso*
3916	Acqua fresca alta	959	puntiforme	trabocco o sbarramento	perenne	irregolare	roccia	10.96	1120	**1353**	759		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.12**	*Basso*
3917	Acqua fresca media	935	puntiforme	trabocco o sbarramento	perenne	irregolare	roccia	1.80	1175	**1386**	735		**1.5**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.19**	*Medio*
3921	Ravina nuova	311	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	3.88	1265	**1270**	111		**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.13**	*Basso*
3922	Val dell'orsa vecchia	615	puntiforme	fessura	perenne	-	-	0.43	250	**484**	415		**1.5**	**1.5**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.22**	*Medio*
3923	Camponcino	780	diffusa	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.48	130	**594**	580		**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.09**	*Molto basso*
9528	Acqua fresca bassa	918	puntiforme	trabocco o sbarramento	perenne	irregolare	roccia	2.50	1000	**1231**	718		**1.5**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.4	0.1	1	***0.55***	**0.12**	*Basso*
9563	Alla croce DX	685	-	-	-	-	-	0.80	530	**718**	485		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.07**	*Molto basso*
9564	Alla croce SX	685	-	-	-	-	-	0.80	535	**722**	485		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.07**	*Molto basso*
10184	Sardagna	710	-	-	-	-	-	2.33	515	**725**	510		**1**	**1.2**	**2**	1.5	0.25	***1.75***	0.6	0.2	0.1	1	***0.51***	**0.15**	*Basso*
10186	Fontane alta	860	puntiforme	emergenza falda	non perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	0.43	645	**923**	660		**1**	**1.2**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.2	0.1	1	***0.51***	**0.12**	*Basso*
10645	Vaneze bassa	1300	-	-	-	-	-	0.36	365	**1159**	1100		**1**	**1.1**	**2**	1.5	0.25	***1.75***	0.6	0.2	0.1	1	***0.51***	**0.13**	*Basso*
10666	Alla croce centrale	685	-	-	-	-	-	0.01	530	**718**	485		**1**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.2	0.2	1	***0.32***	**0.07**	*Molto basso*
10672	Val dell'orsa nuova	615	-	-	-	-	-	0.01	240	**479**	415		**1**	**1.5**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.15**	*Basso*
10673	Val dell'orsa nuova - pozzetto	618	-	-	-	-	-	2.17	225	**475**	418		**1**	**1.5**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.4	0.2	1	***0.57***	**0.15**	*Basso*

Circonvallazione Trento

1 PREMESSA

Il presente inquadramento geologico dell'area interessata dalla proposta di circonvallazione in destra Adige della città di Trento è stato redatto sulla base dei dati bibliografici e della cartografia geologica esistente, allo scopo di affrontare una prima analisi preliminare dell'assetto litologico e strutturale locale. In particolare per la realizzazione della sezione geologica allegata alla presente (TAV 1 Sezione geologica) sono state utilizzate la carta geologica alla scala 1:50.000 e le Note illustrative del Foglio N. 060 Trento della Carta Geologica d'Italia e la Carta geologica della Provincia Autonoma di Trento.

Il tracciato in sponda destra Adige si sviluppa quasi esclusivamente in galleria all'interro del massiccio carbonatico del Monte Bondone (Palon q.ta 2.090 m slm, Cima Verde 2.102 m slm, Dos d'Abramo 2.140 m slm e Cornetto q.ta 2.180 m slm). L'imbocco a nord è ubicato nei pressi di loc. Roncafort, mentre il portale a sud si sviluppa nei pressi dell'abitato di Calliano.

La quota del tracciato si mantiene tra i 190 e i 200 m slm a ca. 5 m di altezza rispetto al fondovalle atesino.

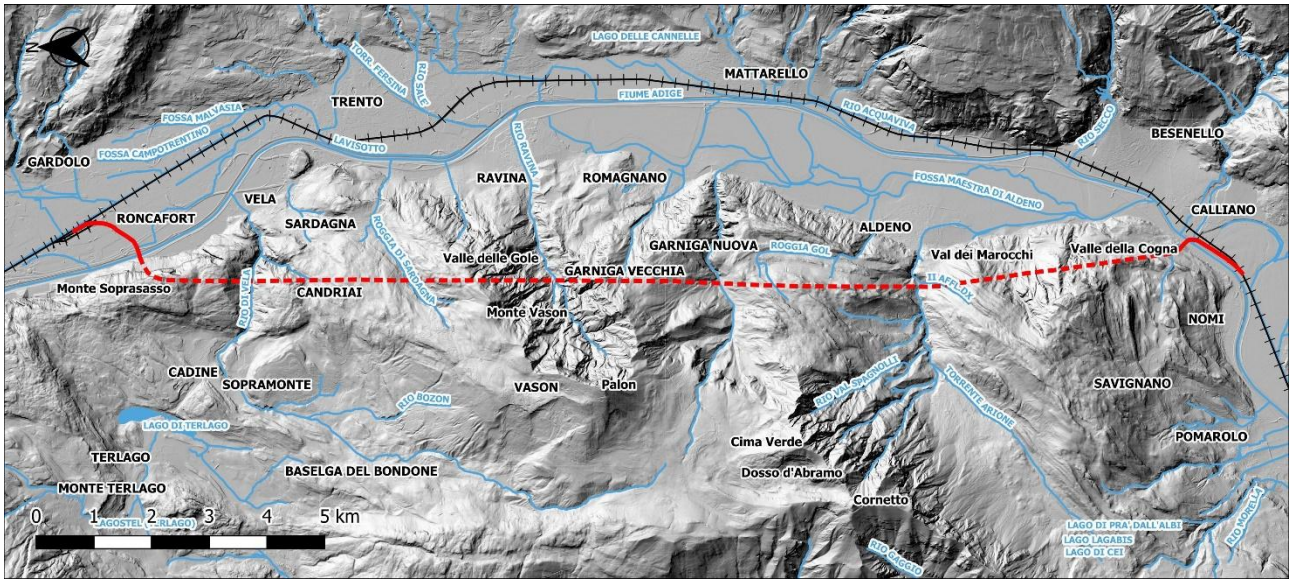


Fig. 1. Inquadramento geografico del tracciato proposto per la variante ferroviaria in destra Adige (Modello ombreggiato DTM- PAT)

Nei capitoli seguenti si riassumono brevemente l'assetto stratigrafico dell'area, la natura litologica dei principali litotipi attraversati dalla circonvallazione e gli elementi strutturali principali che caratterizzano il rilievo montuoso del Monte Bondone.

2 INQUADRAMENTO GEOLOGICO

La successione stratigrafica presente nell'area di studio è rappresentata da una imponente coltre sedimentaria permo-cenozoica, costituita da prevalenti rocce carbonatiche con locali intervalli caratterizzati da prodotti vulcanici basici di età triassica ed eocenica. In fig. 2 viene illustrata la distribuzione areale dei principali litotipi affioranti nell'area di Trento e lo stile tettonico regionale mentre in fig 3 si riporta lo schema generale dei rapporti stratigrafici delle Unità Sedimentarie affioranti.

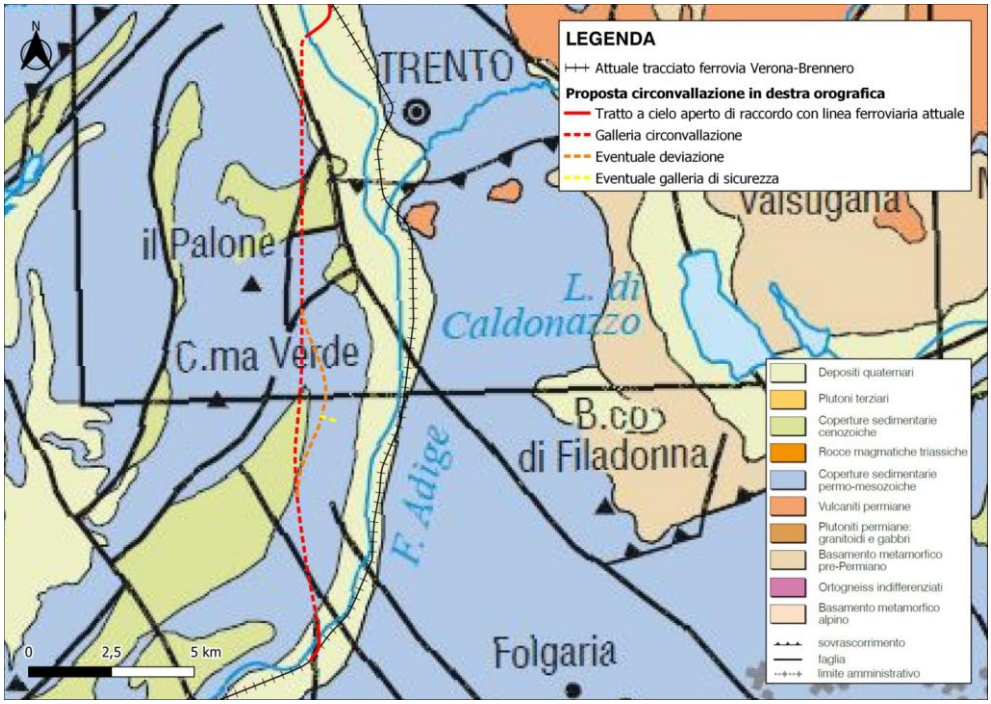


Fig. 2. Schema di inquadramento regionale stratigrafico-strutturale (Foglio N. 060 Trento)

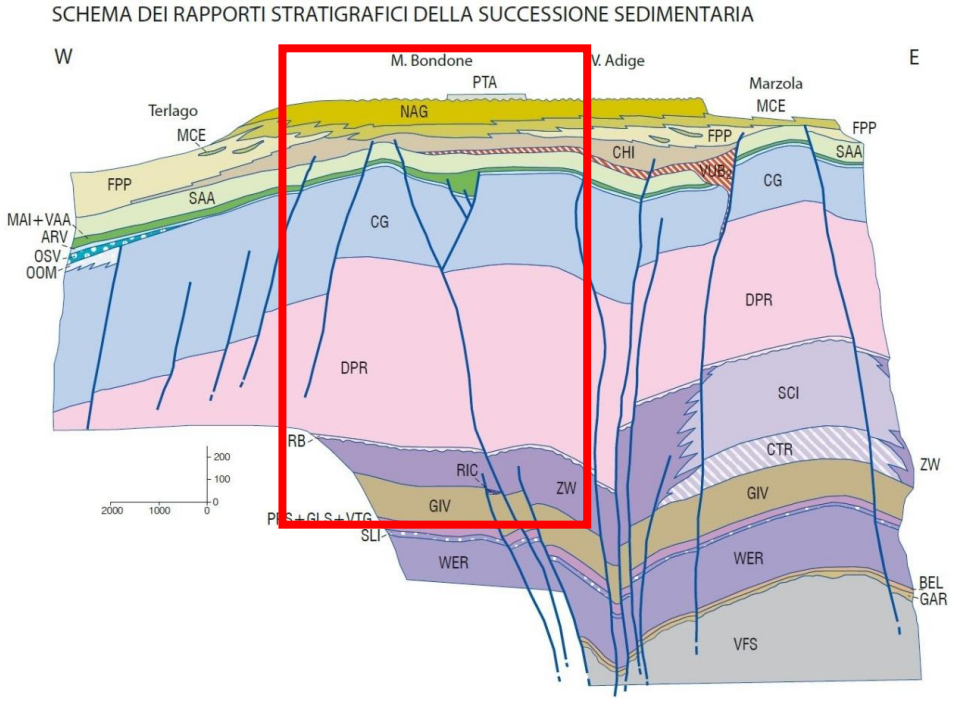


Fig. 3. Schema dei rapporti stratigrafici della successione sedimentaria (Foglio N. 060 Trento)

Data la morfologia del rilievo e la forte acclività dei versanti le coperture quaternarie presentano generalmente spessori modesti e sono caratterizzate da una ampia gamma di prodotti riconducibili a dinamiche deposizionali di origine glaciale, fluvioglaciale, fluviale e di versante. In generale solo il fondovalle atesino presenta una spessa coltre di sedimenti di età pleistocenico-olocenica sede dei più importanti acquiferi sfruttati a scopo idropotabile.

Nei paragrafi seguenti si fornisce una breve descrizione delle unità stratigrafiche interessate dal tracciato in galleria al fine di fornire uno strumento di lettura adeguato alla comprensione della sezione geologica illustrata nella tavola allegata.

2.1 Tratto Roncafort – Monte Vason:

Formazione dello Sciliar (SCI): dolomie saccaroidi bianche o grigio chiare, fortemente ricristallizzate e calcari dolomitici biancastri o grigio chiari. La stratificazione è grossolana, più evidente alla base dove sono talvolta riconoscibili dolomie stratificate organizzate in cicli peritidali con chiusure laterali a lingua e stromatoliti planari continue. I livelli stromatolitici possono essere sostituiti da intervalli argillitici in strati millimetrici o dolomie marnose giallastre screziate in rosso. Il tetto dell'unità è caratterizzato dalla presenza di brecce e filoncelli di dolomie cristalline scure. Lo spessore dell'unità varia da 50 a 350 metri (progress. 0-250 m in sez. geologica).

Formazione di Travenanzes (TVZ): appartengono al Gruppo di Raibl e non affiorano in questo tratto anche se presenti in successione sia in Val Vela che in Val delle Gole; la formazione inizia con una litozona formata da prevalenti dolomie grigio- biancastre, talora con fiamme gialle o rosate in strati decimetrici cui si intercalano livelletti centimetrico-millimetrici di peliti verdi e grigie. Verso l'alto compaiono dolomie siltose chiare con stromatoliti, *fenestrae* e *mud crack* cui si intercalano marne verdi e rosse spesse fino a 50-60 cm (Val Vela). Gli ultimi metri dell'unità sono costituiti da dolomie grigio chiare fino a biancastre in strati di spessore metrico a giunti piani separate da livelletti centimetrici di peliti rosse. Lo spessore varia tra 10 e 15 metri.

Vulcaniti basaltiche (VAB): sebbene scarsamente rappresentate in carta sono presenti in un ridottissimo affioramento lungo la Val Vela dove costituiscono una lente dello sviluppo longitudinale di una decina di metri. Si tratta di un corpo lavico costituito da basalti estremamente alterati in parte argillificati di colore rosso-violaceo, stratigraficamente ubicati tra i calcari della Val di Vela e la Formazione di Travenanzes (Gruppo di Raibl)

Dolomia Principale (DPR): formazione ben stratificata costituita da una monotona successione di cicli peritidali metrici. Nella porzione inferiore dell'unità, nei cicli peritidali si distingue una parte basale subtidale, con dolomie microcristalline a Megalodonti e Gasteropodi, cui si sovrappone un intervallo a lamine con tappeti algali interessati da processi di disseccamento (*mud crack* e *sheet crack*). La porzione medio-superiore è rappresentata da banchi subtidali molto potenti (fino a 2-3 metri) costituiti

da dolomie massicce vacuolari di colore grigio chiaro, con frequenti accumuli tempestitici. La formazione supera gli 800 metri di spessore (progress. 250-6.500 m in sez. geologica).

Formazione di Rotzo (RTZ): divisibile in due litofacies sovrapposte: 1) litofacies inferiore, caratterizzata dal prevalere di litofacies calcareo marnose con strati metrici di *packstone* a peloidi bioturbati che si sovrappongono, a tetto ciclo, ad alternanze calcareo-marnose in stati decimetrici che localmente possono contenere selce nerastra in noduli, 2) litofacies superiore, sovrapposta alla precedente in cui il tetto dei cicli è frequentemente caratterizzato dalla presenza dei cosiddetti banchi a *Lithiotis* costituiti da bivalvi coloniali che si sovrappongono a tetto ciclo alle stesse alternanze calcareo-marnose sopra descritte. In questa porzione sono ben rappresentate anche biocalcareniti ruditiche e calcareniti oolitico-intraclastiche in strati e banchi di spessore superiore al metro. Questi livelli sono spesso intercalati nella successione all'interno dei cicli tidalici, registrando anche episodi di elevata energia (strati di tempesta). Spessore 150 metri.

Calcare oolitico di Loppio (LOP): costituito da una successione di calcari oolitici grossolani in prevalenza a cemento spatico e di colorazione bianchiccia o grigio-chiara, con granuli formati in prevalenza da ooidi e botroidi e in parte anche da intraclasti e bioclasti. Sono accumuli per lo più mal stratificati o in spesse bancate da metriche fino a decametriche, talora a lamine trattive parallele od inclinate a basso angolo, più raramente a stratificazione incrociata. Il suo spessore varia da 0 metri (loc. Mez Pian, Laghi di Lamar) a 50-60 metri (Paganella).

Formazione di Monte Zugna (FMZ): costituita da tre litofacies generalmente sovrapposte che non sono state distinte cartograficamente: 1) calcari prevalentemente micritici od oolitico bioclastici in sequenze cicliche submetriche e metriche fortemente bioturbate; 2) calcari stromatolitici organizzati in una successione prevalentemente peritidale caratterizzata da cicli a scala metrica grosso modo bipartiti in una unità inferiore subtidale (potente tra 10 e 100 cm) ed una superiore di tipo inter - sopratidale (potente tra 2-3 e 60 cm); 3) calcari micritici pseudonodulari e marne scure organizzati in una successione prevalentemente subtidale nella quale sono riconoscibili cicli con livelli carbonatici di base (potenti da 20 a 120 cm) cui seguono sottili livelli argillosi scuri, fino a nerastri. Lo spessore va da un massimo di 250-300 metri (Paganella) ad un minimo di 130-150 metri (settore nord - occidentale nei pressi di Andalo).

2.2 Tratto Monte Vason – Valle delle Gole –Valle della Calcara (Romagnano):

Formazione di Travenanzes (TVZ): successione osservabile sia in Val Vela che in Val delle Gole, inizia con una litozona formata da prevalenti dolomie grigio- biancastre, talora con fiamme gialle o rosate in strati decimetrici cui si intercalano livelletti centimetrico-millimetrici di peliti verdi e grigie. Verso l'alto compaiono dolomie siltose chiare con stromatoliti, *fenestrae* e *mud crack* cui si intercalano marne verdi e rosse spesse fino a 50-60 cm (Val Vela). Gli ultimi metri dell'unità sono costituiti da dolomie

grigio chiare fino a biancastre in strati di spessore metrico a giunti piani separate da livelletti centimetrici di peliti rosse. Lo spessore varia tra 10 e 15 metri.

Gruppo delle Zwischenbildungen (ZW): accorpamento delle varie unità bacinali che documentano il Triassico medio del settore di Trento. Suddiviso in quattro unità: *calcari scuri di Margon*, *marne della Val di Centa*, *calcari della Val Gola* e *calcari della Val Vela*. Nell'area del foglio Trento sono presenti e ben riconoscibili tutte e quattro le unità. Spessori complessivi stimati in circa 135-150 m.

Conglomerato di Richtofen – *Breccia di Ravina Auct.* (RIC): costituito da una megabreccia carbonatica formata da elementi centimetrici fino a metrici di calcari e dolomie della sottostante piattaforma carbonatica (*membro del Monte Ozol* della Formazione di Giovo) alternata talora a peliti e arenarie rosse microconglomeratiche. Lo spessore non supera i 10 metri.

Formazione di Giovo (GIV): successione litologicamente eterogenea che comprende sia carbonati che depositi clastici a granulometria variabile depositati in ambiente marino marginale. In questa zona affiora il *Membro del Monte Ozol* (GIV3), una successione di calcari e dolomie grigiastre sottilmente stratificate (10-20 cm) talora stromatolitiche intercalate a sottili livelli di peliti grigie laminate con quarzo e muscovite. Nella parte superiore passano a dolomie bioclastiche (alghe calcaree e brachiopodi) biancastre e rosate (dolomia del Serla Superiore p.p.). Lo spessore è di 180-200 metri.

Conglomerato di Voltago (VTG): arenarie fini e medie alternate a siltiti di colore rosso e grigio omogeneizzate per bioturbazione. A queste litofacies si intercalano livelli conglomeratici discontinui potenti fino a 2 metri. Tali intervalli sono caotici nella parte più bassa mentre verso l'alto mostrano più spesso gradazione diretta e laminazione incrociata. I livelli più bassi sono costituiti integralmente da clasti dolomitici bianchi (Dolomia del Serla inferiore) in matrice arenacea biancastra o gialla cui si associano verso l'alto clasti derivanti dall'erosione della Formazione di Werfen. Lo spessore è di circa 40 metri.

Formazione a Gracilis (GLS): successione carbonatico - terrigena rappresentata da un'alternanza di dolomie calcareo marnose e di calcareniti grigiastre a bioclasti e peloidi in strati centimetrico-decimetrici con giunti moderatamente nodulari. La parte alta dell'unità è costituita da calcari siltosi e siltiti grigio - giallastre. Lo spessore massimo è di circa 60 metri.

Dolomia del Serla Inferiore (SLI): si presenta con due litofacies diverse distinte in carta. Lungo il versante sinistro della Val d'Adige e a Passo Croce, affiora in spessi banconi di gessi ed anidriti (Membro di Lusnizza sensu Venturini, 2000) che si sostituiscono lateralmente a dolomie a cellette in facies di "Carniola" e che venivano cavate industrialmente fino a pochi anni fa (SLIa). Le stesse litofacies sono riconoscibili anche nei pressi di Ravina (Maso Alto) dove nella parte basale dell'unità sono presenti calcari dolomitici scuri in strati sottili (10-20 cm) laminati, intercalati a spessi banconi di

gessi e anidridi (cave dimesse). Nella zona a sud di Trento lo spessore dell'intera formazione è stato valutato sui 15 metri.

Formazione di Werfen (WER): complessa successione di sedimenti carbonatici, terrigeni e misti. I litotipi presenti sono svariati: calcari e dolomie arenacee e siltose, calcari e dolomie marnose, marne, siltiti e arenarie rosse e grigie, calcareniti oolitiche, bioclastiche, intraclastiche, a volte dolomitizzate, micriti più o meno dolomitiche. Lo spessore dell'intera Formazione non è stimabile con esattezza, ma verosimilmente raggiunge i 250-300 m (Ghetti & Neri, 1983). La Formazione di Werfen della zona di Trento è stata suddivisa in dieci unità di rango minore (membri ed orizzonti) in base alle caratteristiche litostratigrafiche macroscopiche quali litologie prevalenti, colore, livelli fossiliferi particolarmente evidenti (Bosellini, 1968; Farabegoli et alii, 1977; Pisa et alii, 1979; Broglio Loriga et alii, 1983; 1990; Neri & Posenato, 1988). Dal basso verso l'alto queste unità di rango minore sono rappresentate da:

- *membro di Tesero* ("Orizzonte di Tesero" in Bosellini, 1964);
- *membro di Mazzin* (Bosellini, 1968);
- *membro di Andraz* ("Orizzonte di Andraz" in Bosellini, 1968);
- *membro di Siusi* (Bosellini 1968; ridefinito da Broglio Loriga et alii, 1983);
- *membro dell'Oolite a Gasteropodi* (Bosellini, 1968; ridefinito da Broglio Loriga et alii, 1983);
- *membro di Campil* (Bosellini, 1968);
- *membro di Val Badia* (Bosellini, 1968);
- *membro di Cencenighe* (Farabegoli et alii, 1977; Pisa et alii, 1979);
- *membro di San Lucano* (Farabegoli et alii, 1977; Pisa et alii, 1979; originariamente attribuito alla "dolomia del Serla Inferiore" dagli autori citati; ridefinito ed attribuito alla Formazione di Werfen da Neri & Posenato, 1988);
- *membro di Terra Rossa* (Ghetti & Neri, 1983); sostituisce localmente (settore Monte Marzola - Faedo) i Membri di Val Badia e Cencenighe.

2.3 Tratto Valle della Calcara (Romagnano) – Valle della Cogna (Besenello):

Caratterizzato da tre settori principali:

- DPR (Monoclinale verso SSW, 10°÷20°).
- FMZ, LOP, RTZ, OSV, ARV, MAI, VAA, MAI, ARV, OSV, RTZ, LOP, FMZ (Sinclinale di Aldeno con asse E-W, fianchi fino a 50°):

  Oolite di San Vigilio (OSV): *grainstone* ad ooliti e *grainstone* ad ooliti e frammenti di echinodermi, in strati di spessore medio da 0,5 a 1 metro a stratificazione incrociata, tabulare a grande scala. Il colore è giallo e rosato al tetto. La granulometria è media o grossolana ed il selezionamento generalmente alto. Lo spessore è compreso tra 0 e 25 metri.

  Rosso Ammonitico Veronese (ARV): suddivisibile in tre unità non distinte cartograficamente. Quella inferiore è costituita da calcari micritici a lamellibranchi pelagici, mal stratificati e a struttura nodulare di colore generalmente rosato, talora giallastro o verdastro (Verdello), talora dolomitizzati. L'unità intermedia è costituita da calcari rosati a piccoli noduli nei quali sono diffusi piccoli arnioni immaturi di selce rossa. Per tale struttura caratteristica l'unità era

conosciuta e cavata con il nome di “Ziresol”. L’unità superiore è costituita da calcari rossi lastriformi ad Ammoniti con la tipica struttura nodulare. Il suo spessore varia tra 25-50 metri.

Maiolica (MAI): calcari micritici lastriformi, selciferi di colore rosato che sono stati a lungo accorpati alla Scaglia Rossa per la loro sostanziale uniformità litologica. Lo spessore è solitamente inferiore ai 5 metri ma localmente (Monte Vason) può raggiungere i 30 metri per effetto di una intensa tettonica sinsedimentaria che ne ha fortemente condizionato la deposizione.

Scaglia Variegata Alpina (VAA): calcari micritici grigi, verdini e biancastri ma anche rossi (Vason) di solito bioturbati, ben stratificati (5-15 cm) e a volte selciferi (noduli e letti di selci nere) alternati a marne grigioverdastre nere e rossastre, talora bituminose fogliettate. Lo spessore varia da 1 a 70 metri a causa della subsidenza differenziale di vari settori dell’area.

- DPR (Anticlinale del Dos Pagano con asse NE-SW, fianchi fino a 60°).

2.4 Tratto Valle della Cogna (Besenello) – Calliano:

Caratterizzato da formazioni appartenenti al Gruppo dei Calcari Grigi: FMZ, LOP, RTZ (Monoclinale verso WSW, fino a 30°÷40°).

3 INQUADRAMENTO STRUTTURALE

Tutta l'area a ovest della Valle dell'Adige (destra orografica) è condizionata dalla presenza dalle Linea delle Giudicarie, la struttura principale delle Alpi Centrali, che raccorda con direzione NNE la linea della Pusteria e la linea del Tonale, facenti parte del lineamento Periadriatico.

La linea delle Giudicarie Nord solleva le unità austroalpine contro le Alpi Meridionali e rappresenta un sovrascorrimento ESE-vergente in rampa frontale, formatosi durante l'evento precoce neoalpino. Durante l'evento valsuganese la linea viene riattivata come transpressiva sinistra con asse di convergenza a direzione N340°.

La linea delle Giudicarie Sud, ereditata dal *rifting* permo-mesozoico, è una grande piega obliqua verticalizzata SE-vergente a nucleo di basamento che trascina alla sua fronte i *thrust* giudicariesi all'interno del gruppo di Brenta e nella zona a NO del Lago di Garda. Le strutture traspressive del fascio delle Giudicarie si propagano dalla linea delle Giudicarie Nord e Sud affastellando le coperture permo-mesozoiche verso SE, riattivando le faglie normali norico-liassiche come lunghe rampe oblique a movimento traspressivo sinistro. Questa strutturazione si attua durante gli eventi neoalpini, dal Miocene inferiore nei settori più interni, perdurando sino al Miocene medio-superiore nei settori più esterni, sino alla Val d'Adige. Qui si enucleano una serie di thrust *én echelon*, che costituiscono oggi il versante destro della Val d'Adige nella zona di Trento, tutti con movimento traspressivo sinistro, limitati verso est dalla linea Trento - Cles. Queste strutture sono trainate da un cuneo di basamento profondo, che solleva il gruppo di Brenta realizzando le duplicazioni di Molveno, Paganella, Terlago e Bondone. Durante lo stesso evento, al di là dello svincolo Trento - Cles - Adige - Calisio s'impostano le tipiche strutture valsuganesi a direzione ENE - OSO.

3.1 Elementi strutturali principali

In figura 4 si riporta la rappresentazione tettonica regionale tratta dal Foglio n. 60 Trento della Carta Geologica d'Italia.

Di seguito si descrivono brevemente figli elementi strutturali principali:

- Fascio della Paganella

È la struttura più cospicua in destra Adige con duplicazioni di Dolomia Principale e Calcari Grigi a tetto, con strette sinclinali allungate in direzione NNE-SSO come la linea stessa. È formata da due strutture: una scaglia tettonica più alta con la Dolomia che sormonta i Calcari Grigi ed una più bassa con i Calcari Grigi che sovrascorrono le successioni pelagiche giurassico-cenozoiche. La sinclinale verso SE è tagliata da un retroscorrimento ovest-vergente con ancora i Calcari Grigi a costituirne il tetto. Il raccorciamento totale è di almeno 4 km. Una coppia di faglie sinistre a direzione N-S funge da svincolo tra la linea di Molveno e la linea della Paganella, contro il cui fronte terminano tali strutture. Un'altra struttura di scollamento, ad andamento suborizzontale s'imposta a metà della parete

rocciosa che si affaccia sulla Val d'Adige in destra orografica, in corrispondenza del contatto Dolomia dello Sciliar - Dolomia Principale, dove sono presenti locali bacini ladinici e la Formazione di Travenanzes. In questo caso non si ha una netta torsione degli assi giudicariesi che sembrano continuare anche ad est dello svincolo operato dalla linea Trento-Cles. Alla luce di queste geometrie la separazione tra i due sistemi giudicariese e valsuganese ("giunzione di Trento") sembra correre in corrispondenza della Val d'Adige.

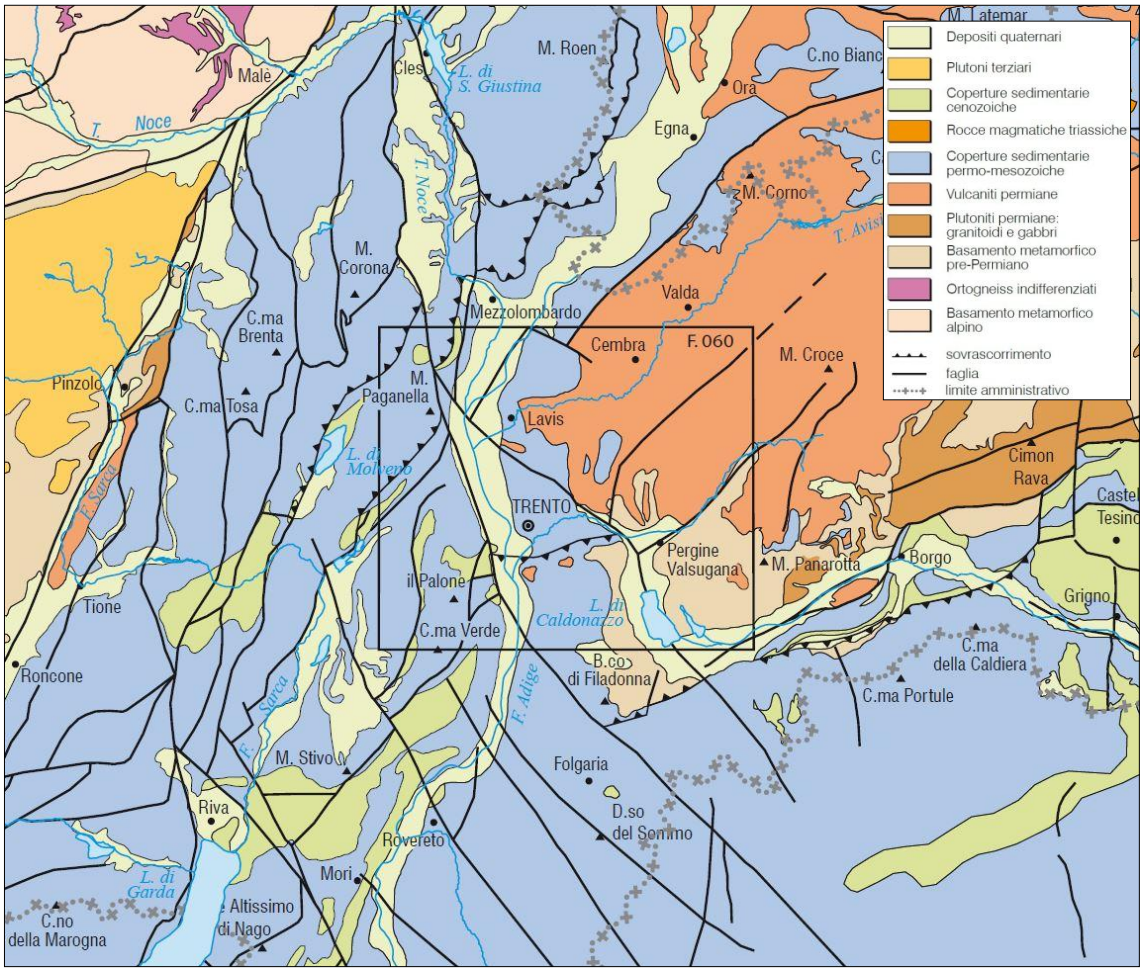


Fig. 4. Schema di inquadramento regionale (Foglio N. 060 Trento)

- Linea di Terlago

I Calcari Grigi, arrangiati in una anticlinale a direzione NE - SO, sormontano i terreni giurassico-cretacei-cenozoici disposti in una sinclinale allungata, che assume la forma di un megalithon sigmoidale essendo limitata ad est da un retroscorrimento ovest-vergente. Verso meridione la direzione della Linea da NE diviene N-S. Qui a tetto della struttura si forma un'anticlinale a direzione N-S dislocata da faglie destre e sinistre orientate ONO - ESE, forse riconducibili all'evento scledense.

- Sistema Vela-Sardagna

Elemento nel fianco destro della Valle dell'Adige: si compone di diverse strutture di cui la principale ha andamento circa NNE - SSO fino a Sardagna per poi continuare con direzione N45E verso

meridione. A nord di Vela entra in Dolomia Principale con piano verticale ed indicazioni di movimento trascorrente sinistro. In realtà si tratta di un sistema in più lineamenti paralleli caratterizzati da piani ad alto angolo tutti sinistri, con inclinazioni comprese tra 60° e 80°. Collegate ai piani principali esistono altre faglie di direzione compresa tra N20 e N45 con rigetti orizzontali e verticali dell'ordine del centinaio di metri e piccole strutture a fiore. Verso sud queste linee si dispongono N-S e tagliano anche come svincoli la struttura del Palon.

- Sinclinale di Sardagna

Immediatamente a sud del sistema di Val Vela si ha un motivo sinclinalico con asse a direzione N45. La piega è asimmetrica, con il piano assiale immergente a S ed al nucleo le marne oligoceniche inferiori. Verso N "distende" il suo fianco settentrionale passando lateralmente ad una blanda monoclinale deformata da un complesso di pieghe parassite cilindriche.

- Anticlinale del Palon

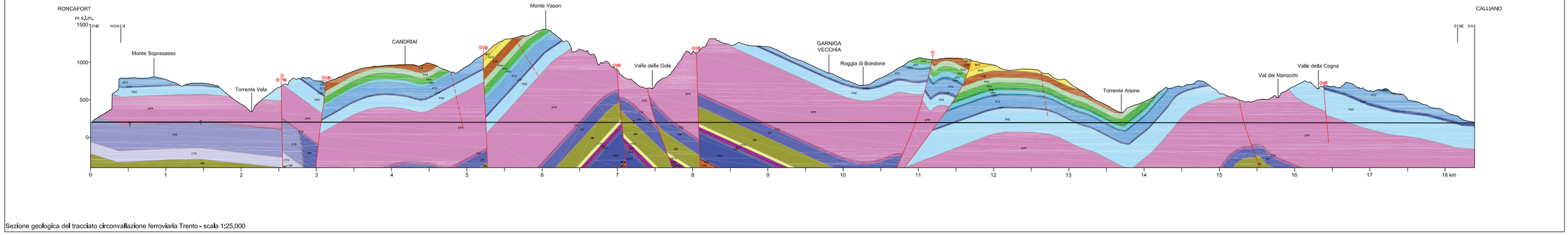
E' una vasta piega anticlinale asimmetrica nordvergente con lunghezza d'onda di più di 4 km, al nucleo è costituita da terreni triassici affioranti lungo l'incisione del Rio Gola. Sul fianco settentrionale la serie stratigrafica è continua fino ai terreni dell'Eocene inferiore. Questa struttura plicativa ha asse di direzione N45° con immersione di circa 15° verso SO e vergenza a nord. Al nucleo è fortemente fratturato mentre i terreni sovrastanti, più sottilmente stratificati, sono deformati plasticamente con un ampio raggio di curvatura. Il fianco settentrionale è verticalizzato e fagliato all'altezza di Sardagna entro i terreni eocenici. Una faglia sinistra che corre ad ovest del Doss Trento, svincola verso nord la continuazione verso est del fianco rovescio dell'anticlinale che è riconducibile a meccanismi di fault *propagation folding*. Come visto in precedenza, questa struttura si collega alla linea Trento-Roncogno mediante un brusco cambiamento di direzione da NE-SO a E-O che si attua appunto a cavallo della trascorrente sinistra del Doss Trento.

- Sinclinale di Aldeno

Piega sinclinale con asse E-W e fianchi che raggiungono inclinazioni fino a 50°. Il nucleo è situato in corrispondenza dell'alveo del torrente Arione dove affiorano i recenti calcari eocenici (CHI, MCE, NAG).

- Anticlinale del Dos Pagano

Piega anticlinale con asse NE-SW e fianchi che raggiungono inclinazioni di 60°. La struttura mostra affioramenti di Dolomia Principale nel nucleo e di formazioni più recenti sui fianchi (Gruppo dei Calcari Grigi: RTZ, LOP, FMZ).



Sezione geologica del tracciato circonvallazione ferroviaria Trento - scala 1:25,000

SUCCESSIONE SEDIMENTARIA E VULCANICA PERMO-MESOZOICA

FTA — ARGILLE DI PONTE ARCHE
Marne argillose e argille di colore grigio scuro mal stratificate con rare e sottili intercalazioni siltose per lo più in lamine. Corrisponde alla Marne di Bolognano Auct. Limite inferiore: netto su NAG tramite superficie erosiva. Spessore: 20 m.
EOCENE SUP. - OLIGOCENE INF.

NAG — CALCARE DI NAGO
Calcareniti marnose grigie stratificate (10-30 cm) e calcari a rodoliti, oncoliti e briozoi in spesse bancate (3-10 m) con abbondanti nummuliti e Discocyclina. Limite inferiore: graduale rapido o parasconcordante su MCE. Spessore: 100 m.
EOCENE MEDIO - SUP.

MCE — CALCARE DI MALCESINE
Calcareniti nummulitiche grigio-nocciola mal stratificate con una struttura in prevalenza nodulare con noduli e globuli decimetrici di calcareniti ben cementate immersi in una matrice più marnosa. Limite inferiore: netto su CHI o FPP. Spessore: 70 m.
EOCENE MEDIO

FPP — FORMAZIONE DI PONTE PIÀ
Calcari micritici lastriformi, selciferi, grigio chiari con intercalazioni di marne azzurrognole e prevalenti marne nella parte superiore. Limite inferiore: graduale su VAIg o SAA. Spessore: 20-250 m.
EOCENE INF. - EOCENE MEDIO - SUP.

CHI — FORMAZIONE DI CHIUSOLE
Calcari micritici più o meno glauconitici a radiolari e foraminiferi planctonici; a stratificazione sottile (10-30 cm) e talora lastriformi con noduli e letti di selce da grigia a brunastra e con sottili interstrati marnoso-argillosi. Limite inferiore: hard ground su SAA, discordante su VAIl, parasconcordante su VAIg. Spessore: 80-90 m.
EOCENE INF.

SAA — SCAGLIA ROSSA
Calcari micritici lastriformi (5-15 cm) rossi, subordinati nella parte inferiore, con interstrati marnosi e marne, a foraminiferi planctonici e talora Inoceramus. Al tetto unità plurimetrica fogliettata ("biancone maastrichtiano" Auct.) localmente con hardground aprosite. Limite inferiore: graduale su VAA. Spessore: 70 m.
CRETACICO SUP./TURONIANO - PALEOCENE

VAA — SCAGLIA VARIEGATA ALPINA
Calcari micritici e calcari marnosi grigi, verdini e brancastri a Radiolari e foraminiferi di scitto bioturbati con tipiche "liserme" grigiastre, bei stratificati (5-15 cm), talora selciferi, alternati a marne grigio-verdastre nere e rossastre, talora bituminose fogliettate. Limite inferiore: transizionale-rapido su MAI. Spessore: 1 - 70 m.
HAUTERIVIANO - CENOMANIANO

MAI — MAIOLICA
Calcari micritici ben stratificati a grana finissima generalmente rosati e biancastri alla base. Limite inferiore graduale su ARV. Spessore: 5-30 m.
TITONIANO SUP. - BARREMIANO SUP.

ARV — ROSSO AMMONITICO VERONESE
La formazione è costituita da tre intervalli non distinti cartograficamente. Alla base calcari micritici a lamellibranchi pelagici (tipo Bositra) e Protoglobigerine, mal stratificati e a struttura nodulare di colore generalmente bianco, rosato e verdastro talora ciclotemizzati. Nella parte intermedia calcari rossastri ben stratificati con filtte intercalazioni di selce rossa in letti e liveli cmentici. Nella parte superiore calcari nodulari rossi ad Ammoniti. Limite inferiore: netto su OSV. Spessore: 25-30 m.
BAJOCIANO SUP. - TITONIANO SUP.

OSV — OOLITE DI S. VIGILIO
Calcari oolitici gialloatri a crinoidi, in strati spessi e a stratificazione incrociata che passano localmente ad enoriti pure di oolite gallastre a rossastre (Inoinite del Feller Auct.). Alla base sono localmente presenti calcari gallastri mal stratificati della Formazione del Tofino (Mb. di Boochetta Slavazi) in facies "Giallo di Mori" Auct. Limite inferiore: netto su RTZ. Spessore: 0-25 m.
TOARCIANO - AALENIANO INF.

RTZ — FORMAZIONE DI ROTZO
Calcari bioclastici da grigio chiaro a bruno organizzati in sequenze di spessore variabile (da metrico a decametrico). La parte inferiore della successione contiene localmente argille scure laminate a piccoli bivalvi. La parte superiore è caratterizzata dai tipici banchi a lamellibranchi gregari (Lithiotis, Cochlearites, Lithiopsena e Gervilleiopsis). Limite inferiore: netto su LOP e localmente su FMZ. Spessore: 150 m.
SINEMURIANO - PLIENSBACHIANO

LOP — CALCARE OOLITICO DI LOPPIO
Calcari oolitico-intraclastici grossolani di colorazione biancastra o grigio-chiara con rare laminazioni incrociate in strati da medi a spessi. Limite inferiore: netto su FMZ. Spessore: 50-65 m.
SINEMURIANO

FMZ — FORMAZIONE DI MONTE ZUGNA
Calcari grigio chiari fino a bianchi prevalentemente micritici bioturbati con intercalazioni di peliti rossastre e verdi alla base che passano a calcari stromatolitici e a calcari micritici suoi noduli nella parte superiore. Limite inferiore: graduale sfumato in presenza di bassa dolomitizzata su DPR; netto su paleosuolo DPR. Spessore: 130-300 m.
HETTANGIANO - SINEMURIANO

DPR — DOLOMIA PRINCIPALE
Dolomie stromatolitiche chiare fossilifere (rari megalodontidi e Worthenia sp.), dolcareniti oolitiche, in strati medio spessi. Limite inferiore graduale rapido su TVZ. Spessore superiore agli 800 m.
CARNICO SUP. - NORICO

GRUPPO DI RAIBL

TVZ — FORMAZIONE DI TRAVENANZES (fm. di Raibl Auct.)
Dolomie sferitiche grigio-chiare e gallastre in strati decimetrici separate da sottili intercalazioni di marne verdastre. Limite inferiore: netto su RUF, SCI e KNS. Spessore: 10-15 m.
CARNICO PP

SCI — FORMAZIONE DELLO SCILIAR
Alla base sono riconoscibili dolomie stratiliode organizzate in ooli peritidali, stromatoliti planari continue con fenestrae laminari (sheet crack). I livelli stromatolitici possono essere sostituiti da intervalli argillitici in strati millimetrici o dolomie marnose gallastre sonzolate in rosso. Limite inferiore netto su CTR o graduale rapido sul calcare della Val Valle. Spessore: 50-300 m.
ANISICO SUP. - LADINICO (ILLIRICO PP. - ? FASSANICO PP.)

GRUPPO DELLE ZWISCHENBILDUNGEN
Quattro unità il cui ambiente di sedimentazione è di tipo bacinale ristretto.
Calcari della Val Vela - Calcari grigio chiaro, nocciola, gallastri filamente laminati in strati decimetrici separati da sottili intercalazioni di argille grigio aranciate che diventano più frequenti nella parte alta dell'unità. Limite inferiore: graduale rapido su Buchenstein. Spessore: 30 m. LADINICO SUP.(LONGOBARDICO) - CARNICO INF.
Buchenstein Fm. di Livinallongo) - Calcari micritici selciosi grigi nodulari suddivisi in strati centimetrico-decimetrici separati da sottili intercalazioni pelitiche grigie, calcari micritici nodulari rossi, rosati, verdastri con intercalazioni di "pietra verde". Limite inferiore: graduale sulle marne della Val di Centa. Spessore: 35-40 m. LADINICO PP.
Marne della Val di Centa - Alternanza di calcareniti fini più o meno siltose grige suddivise in strati centimetrico-decimetrici e marne grigie in strati centimetrici. Limite inferiore: netto su Calcare grigio bruno. Limite inferiore: graduale sui calcari scuri di Margon. Spessore: 15-20 m. ANISICO SUP. (ILLIRICO)
Calcari scuri di Margon - Laminiti carbonatico - siltose -bituminose da molto scure fino a nere (con tracce di idrocarburi). Sono presenti sporadiche intercalazioni millimetriche di argilliti marmoclastiche giallo-brune od arancione. Limite inferiore: netto paraconcordante o disconcordante su RIC. Spessore: 55-60 m. ANISICO SUP.(ILLIRICO)

CTR — FORMAZIONE DEL CONTRIN
Dolomie subtidali chiare ad alghe calcaree, organizzate in strati potenti fino al metro a cui si sovrappongono sottili livelli interbitali di dolcareniti grigio-verdastre. Nella parte alta sono presenti livelli centimetrici di argille rosse e verdastre (ustonozzolatti alterate). Limite inferiore: netto su DPR. Spessore: 10-150 m.
ILLIRICO PP.

FORMAZIONE DI GIOVO
Successione litologicamente eterogenea che comprende sia carbonati che depositi clastici a granulometria variabile.

GRV — Membro del M. Dosl (GRV) (Dolomia della Valbuguna Auct.)
Calcari a dolomie grigiastre sottilmente stratificate (10-30 cm) talora stromatolitiche intercalate a sottili livelli di peliti grigie laminate con quarzo e muscovite. Nella parte superiore passano a dolomie bioclastiche (alghe calcaree e brachiopodi) biancastre a rosate (cfr. Dolomia del Serla Superiore). A tetto è marcata da un caratteristico banrione plurimetrico mal stratificato con tasche di peliti grigio rossastre e veli argillosi bianco-gallastri. Limite inferiore: graduale rapido su GRV. Spessore: 180-200 m.
ANISICO MEDIO - SUP.RR (FELSONICO-ILLIRICO)

GRV$_2$ — Membro di Cortaccia (Calcari scuri del T. Fiamont - Calcare di Recoaro Auct.) (GRV$_2$)
Sittiti e marne grigio scure nodie di frustoli vegetali; cui si sovrappone un'alternanza di tipo peritidale di calcari e arenarie siltose grigio-gallastri. Gli strati hanno spessori variabili da 5 a 20 cm e sono spesso caratterizzati da un'intensa bioturbazione che conferisce un aspetto nodulare. Il limite inferiore: netto su VTG. Spessore: 15-25 m.
ANISICO MEDIO (FELSONICO)

VTG — CONGLOMERATO DI VOLTAGO
Sittiti e arenarie grige, gallastre e rosse con sottili intercalazioni di conglomerati a clasti dolomitici in matrice arenacea Biancastra o gialla. Limite inferiore: erosivo su GLS. Spessore: 40 m.
FELSONICO

GLS — FORMAZIONE A GRACILIS
Dolomie calcaree marnose e calcari grigi in strati da tabulari a nodulari per bioturbazione, con intervalli marnoso-siltosi grigi. Localmente passa verso l'alto a una litofacies carbonatico-terrigena varicolore rosso-gallastro, con stromatoliti sinsedimentarie. Limite inferiore: netto paraconcordante su PTS o SLI. Spessore minimo 60 m.
ANISICO - FELSONICO INF.

SLI — DOLOMIA DEL SERLA INFERIORE
Dolomie cristalline grigio chiaro o biancastre in strati decimetrici. Dolomie evaporitiche a cellette e livelli evaporitici intercalati a marne scure nella parte basale (SLI$_b$). Limite inferiore: netto su WER. Spessore: 15-100 m.
OLENDIANO SUP. - ANISICO INF.

FORMAZIONE DI WERFEN
La Formazione è costituita da una complessa successione di sedimenti carbonatici, terrigeni e misti varicolori.
È suddivisa in unità di rango inferiore.

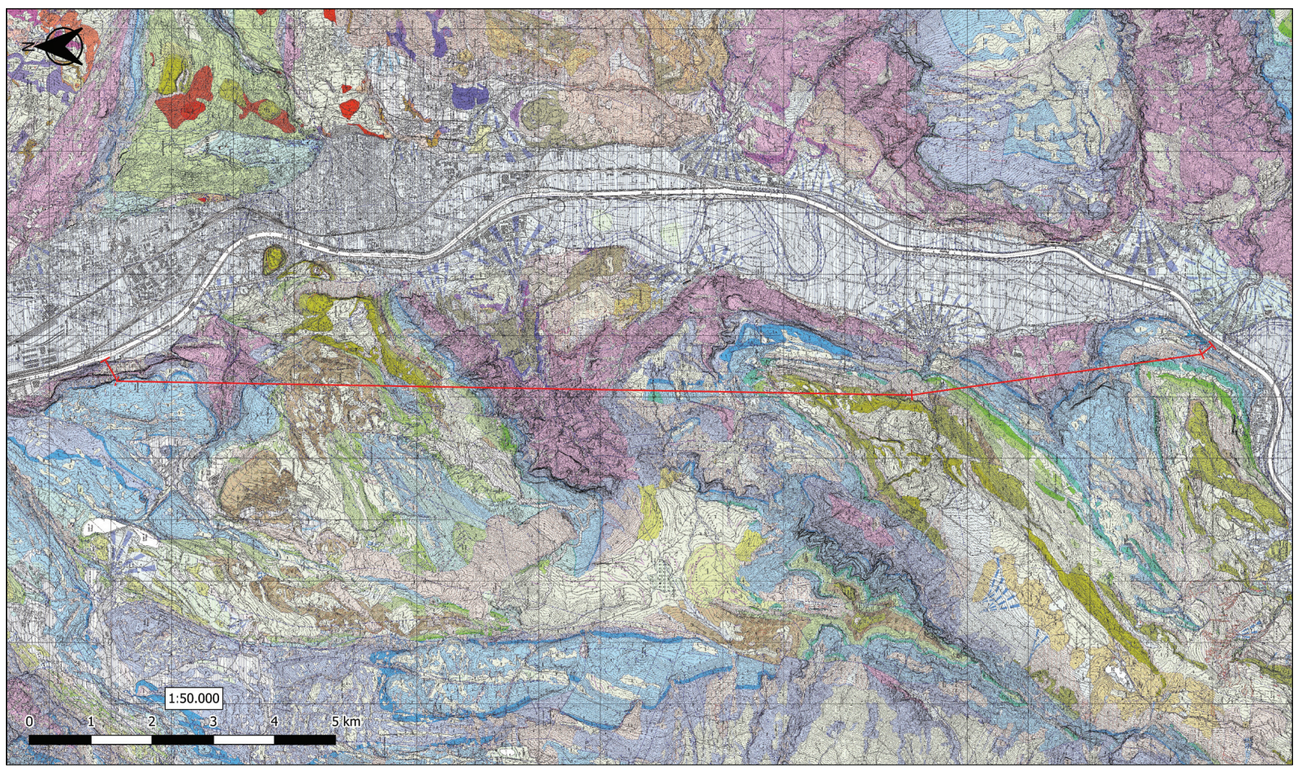
WER$_{1-19}$ — MEMBRI DI SAN LUCANO, CENCENIGHE, DELLE SILTITI DI TERRAROSSA, DI VAL BADIA (WER$_{1-19}$)
Membro di San Lucano (WER$_1$)
Dolomie marnose, siltose ed arenacee, siltiti, marne e arenarie di colore rosso supo e in subordine gallastro o grigio. Nella parte alta è spesso presente gesso bianco-rosato in noduli o letti discontinui. Limite inferiore: graduale rapido su WER$_2$. Spessore: 30-40 m.
SCITICO INF. - MEDIO
Membro di Cencenighe (WER$_2$)
Dolomie oolitico-bioclastiche rossastre alternate a dolomie arenacee e siltose rosse e gialle in banchi metrici e decametrici. Limite inferiore: netto su WER$_1$. Spessore: 5 m.
SCITICO MEDIO - SUP.
Membro di Tamarossa - (WER$_{1-2}$)
Successione di siltiti rosse (prevalenti) e arenarie rosse e grige generalmente bioturbate. Costituisce un corpo sedimentario che sostituisce nell'area del Monte Marzola e Vigolana il Mb. di Val Badia e la parte inferiore del Mb. di Cencenighe. Limite inferiore: graduale su WER$_{1-9}$. Spessore: 20-50 m.
SCITICO MEDIO - SUP.
Membro di Val Badia (WER$_3$)
Calcari marnosi e siltosi grigi e gialloatri in strati di spessore decimetrico, calcareniti bioclastiche a lamellibranchi e calcareniti oolitiche rossastre o gallastre. Limite inferiore: limite netto su WER$_4$. Spessore: 25 m.
SCITICO MEDIO - SUP.
MEMBRI DELL'OOLITE A GASTEROPODI E DI CAMPIL (WER$_{5-6}$)
Membro di Campil (WER$_5$)
Arenarie fini e siltiti rosse micacee in strati centimetrici con caratteristiche strutture da carico. Limite inferiore: netto su WER$_4$. Spessore: 30-35 m.
SCITICO MEDIO
Membro dell'Oolite a Gasteropodi (WER$_6$)
Calcari siltosi, siltiti calcaree, calcari arenacei e calcareniti oolitico-bioclastiche contenenti gusci di lamellibranchi e microgasteropodi. Limite inferiore: netto su WER$_4$. Spessore: 20 m.
SCITICO MEDIO

WER$_{4-7}$ — MEMBRI DI ANDRAZ E SUS (WER$_{4-7}$)
Membro di Siusi (WER$_4$)
Alternanza di calcari marnosi e marnoso-siltosi gialloatri, talvolta bioturbati, con calcareniti oolitico-bioclastiche a Clarese aurite e Clarese clare. A tetto intervallo di dolomie evaporitiche, dolosiltiti giallo-rossastre vacuolari e siltiti varicolori. Limite inferiore: graduale rapido su WER$_5$. Spessore: 0-60 m.
SCITICO INF. - MEDIO PP.
Membro di Andraz (WER$_5$)
Dolomie evaporitiche, dolosiltiti giallo-rossastre vacuolari e siltiti varicolori. Limite inferiore: netto su WER$_4$ o su WER$_5$. Spessore: 10-20 m.
SCITICO INF.
MEMBRI DI TESERO E MAZZIN (WER$_{7-12}$)
Membro di Mazzin (WER$_7$)
Calcari marnosi e siltosi grigi verdognoli alternati a siltiti grigio gallastre in strati decimetrici. Limite inferiore transizionale rapido su WER$_8$. Spessore: 0-15 m.
SCITICO INF.
Membro di Tesero (WER$_8$)
Dolomie oolitiche a grana grossolana grigio-marroni, in banchi tabulari di 20-100 cm, con giunti di strato da piani ad ondulati passanti verso l'alto a calcari siltosi grigio gallastri. Frequenti laminazioni parallele e più raramente incrociate a basso angolo con talvolta livelli gradati. Limite inferiore: netto su BEL. Spessore: 40 m.
SCITICO INF.

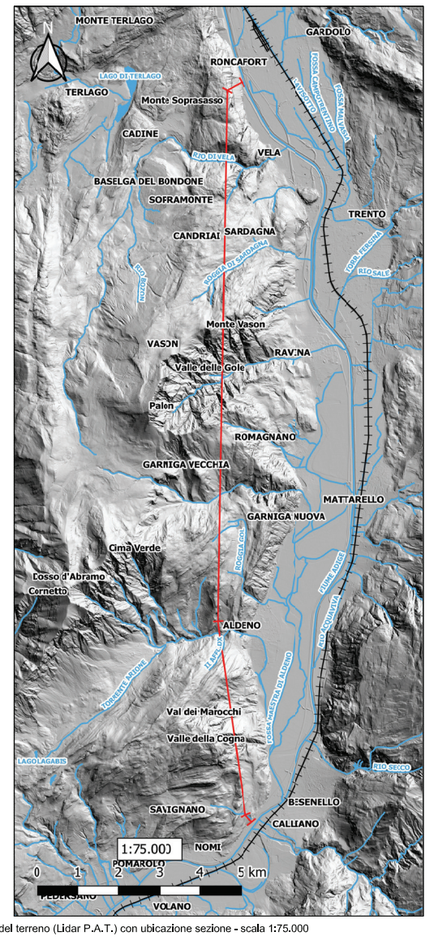
BEL — FORMAZIONE A BELLEROPHONI
Dolomie siltose grigio-gallastre e calcari siltosi grigio scuri in strati prevalentemente nodulari di 10-40 cm di spessore, alternati ad arenarie e siltiti grige e marne con orizzonti carbonico, organizzate sia in sottili interstrati sia in pacchi di alcuni decimetri. Limite inferiore: transizionale rapido su GAR. Spessore: 10-40 m.
PERMIANO SUP.

GAR — ARENARIA DI VAL GARDENA
Arenarie rosse, grige e bianche poco compatte, alternate a siltiti rosse o grige, siltiti marnose e marne, spesso con noduli di gesso rosato. Limite inferiore: netto erosivo su DPA, WF9, GBB. Spessore: 70-80 metri.
PERMIANO SUP.

Legenda foglio CARG "060 - Trento"



Carta geologica della Provincia Autonoma di Trento con ubicazione sezione - scala 1:50.000



Modello ombreggiato del terreno (Lidar P.A.T.) con ubicazione sezione - scala 1:75.000

L'Alternativa in Destra Adige: tratto Interporto - Calliano Sud.

Il tracciato proposto in destra Adige, viaggiando in direzione Sud, comincia lungo il rettifilo della linea che corre a fianco dello scalo dell'Interporto di Trento. Il traffico merci è stato previsto di due tipi conformemente a quanto ora effettivamente succede per questi treni e che continuerà a essere anche in futuro con l'apertura completa del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

C'è e ci sarà un traffico di treni ad Alta Capacità di lunga (o lunghissima percorrenza) che non si ferma e non si fermerà allo scalo merci: per questo tipo di traffico poco dopo l'ingresso nell'area dello scalo merci inizierà un percorso rettilineo in trincea di circa ottocento metri che con la pendenza consentita dell'1% si inabisserà nel sottosuolo sotto una galleria artificiale il cui piano superiore coinciderà con il piano di campagna senza alcuna perdita di terreno agricolo.

Infatti, praticamente di fronte a Roncafort, i treni transiteranno già nel sottosuolo e piegando verso ovest con una curva con un raggio di curvatura pari a m. 500 (che consente una velocità commerciale pari a circa 100 km/h) proseguendo passeranno, sempre con la medesima galleria artificiale, sotto la S.P.235 Trento-Rocchetta e sotto l'A22 e piegheranno verso sinistra, con un raggio di curvatura sempre pari a 500 metri.

Dopo essere passata oltre l'A22 la ferrovia sbucherà in trincea e prenderà quota per passare il fiume Adige dopo aver fatto un'altra curva verso destra con raggio sempre di 500 metri. Il piano dei binari sarà a quota + 200: il franco idraulico del ponte sull'Adige è quello prescritto dal Servizio Bacini Montani e pari a 1,50 m. (Norme NCT).

La luce del ponte sul fiume Adige è di poco superiore ai 100 metri: Rete Ferroviaria Italiana ha da poco realizzato ponti ferroviari con questa identica luce e pertanto **NON sono previste PILE** di sostegno nel fiume Adige. **Tale struttura realizzata è un ponte ad arco in struttura metallica che consente di mantenere la dimensione dell'impalcato decisamente compatibile con la necessità di mantenere delle dimensioni contenute e paesaggisticamente compatibili, considerando che nella valle dell'Adige in vari punti del corso del fiume sono già stati realizzati ponti simili.**



Foto: ponte ferroviario di 100 metri di luce netta sul fiume Brenta.



Foto: fotografia pubblicata su Ferrovie.it , il ponte ferroviario per l'Alta Velocità e l'Alta Capacità a Afragola-Cancello per la linea AV/AC Napoli-Bari di 80 metri di luce.



La luce libera tra l'intradosso del ponte e il piano strada dovrebbe essere al massimo di m.5,50-6,50. Il limite da rispettare per legge è di m.5,50. Per capire l'altezza basta vedere l'altezza della cabina del camioncino bianco e dell'automezzo sotto . Come poi si vede l'altezza dell'impalcato (la "fascia" di calcestruzzo sopra all'intradosso) è poco più di 2 metri di spessore.

Foto: come si può fare un ponte con impalcato di dimensioni contenute di spessore ce lo dicono le stesse Ferrovie.

La Circonvallazione ferroviaria passato l'Adige prosegue in viadotto sulla stessa quota in modo da non interferire direttamente con i terreni sottostanti e con la strada comunale che costeggia il versante e che serve l'abitato della Vela e i terreni coltivati esistenti.

Questo punto d'imbocco è stato scelto per consentire lo sviluppo di un tracciato che consenta di superare le barriere fisiche rappresentate dall'Autostrada A22 e della S.P. 235 per l'Interporto e la Rocchetta senza costruire pesanti viadotti a nord di Roncafort.

Considerando quelle che erano le criticità di tipo idrogeologico per quanto riguarda il tracciato RFI del 2003 che correva sotto la Paganella, la vallecola dei laghi di Lamar e il lago Terlago si tenga conto di questi importanti dati:

- l'imbocco della galleria è a circa 5,340 Km dal punto più a sud dei laghi di Lamar;
- l'imbocco della galleria è a 3,340 km dal punto più a sud del lago di Terlago;
- l'imbocco della galleria è a 2,860 km dalla venuta d'acqua superficiale esistente alla discarica di Ischia Podetti.

In questo modo si eliminano completamente le criticità di tipo idrogeologico che erano state sollevate sul tracciato RFI del 2003 che, ricordiamo, prevedeva una galleria molto più lunga che sboccava poco a sud dell'abitato di Zambana.

Da qui corre in galleria più o meno parallelamente ai fronti rocciosi che delimitano la valle dell'Adige sul versante ovest.

La Galleria Alternativa Ovest è pensata per essere la Circonvallazione completa per i treni merci dell'Alta Capacità, della città di Trento e di Rovereto, ma diventa basilare anche per i Comuni di Besenello, Calliano e Volano.

La Galleria per questioni costruttive può essere divisa in due tratti distinti: il primo che va da Trento Nord a Calliano Sud, il secondo che parte da un camerone interno alla montagna situato di fronte a Calliano Sud e finisce a Mori Stazione.

I tratti in galleria hanno la lunghezza complessiva di 27,9 chilometri: il primo tratto ha uno sviluppo di 16,480 km. (prendendo come riferimento la variante profonda), il secondo tratto ha uno sviluppo in galleria pari a 11 chilometri.

La galleria ovviamente è della tipologia progettata da RFI per la Circonvallazione sotto alla collina Est, con due canne separate, interconnesse, per ragioni di sicurezza una all'altra da collegamenti trasversali posti ogni cinquecento metri.

Raccogliendo alcune perplessità in merito all'uscita posta a Calliano Sud, si chiarisce che questa è stata individuata per i seguenti motivi:

a) è l'unico punto orografico **che consente il passaggio del Fiume Adige fuori dai centri urbani e contemporaneamente l'estrema vicinanza con la linea ferroviaria esistente** con lo scopo di utilizzare tale vicinanza per l'evacuazione dello "smarino" con la realizzazione di una linea di carico a fianco della linea ferroviaria suddetta per allontanarlo mediante vagoni ferroviari diminuendo l'enorme impatto che è previsto per l'allontanamento dello smarino, che invece RFI ha previsto, nel suo progetto, solo su gomma per 180 km. tra andata e ritorno visto che il 90% sarà portato in provincia di Verona;
b) è possibile utilizzarlo, o meglio mantenerlo "attivo" per la realizzazione del secondo tratto di galleria che va da Calliano Sud a Mori Stazione, utilizzandolo sempre per l'allontanamento di almeno il 50% del materiale scavato;
c) mantenerlo accessibile, nel caso siano effettuati lavori di manutenzione straordinaria della linea ferroviaria passeggeri tra Trento e Calliano Sud per far transitare provvisoriamente i treni passeggeri nella galleria dell'Alta Capacità;
d) mantenerlo come accesso di sicurezza alla galleria Trento-Mori Stazione;

e) **fornisce alla Comunità della Valllagarina la possibilità di scegliere in quale modo intende essere, o meno, attraversata dall'Alta Capacità, dandole la possibilità di scegliere la soluzione con la galleria che prosegue fino a Mori Stazione**, oppure vedere il suo territorio attraversato dal confine con il Comune di Trento, posto poche centinaia di metri dopo l'Acquaviva, fino a Mori Stazione dal quadruplicamento della linea, con un'unica breve galleria di circa tre chilometri che passerebbe in sotterraneo sotto il centro di Rovereto nella zona della stazione ferroviaria e passando sotto il Leno.

Dal punto di vista realizzativo, la galleria arrivata a sud, sbuca nel fronte roccioso che è situato di fronte a Calliano, piegando verso sinistra verso la valle dell'Adige, termina di fronte a Calliano sud, e l'Alta Capacità con un ponte/viadotto, supera la Strada Provinciale n.90 "Destra Adige", l'A22 e il fiume Adige. (questi attraversamenti potrebbero essere realizzati con un'unica struttura). Contrariamente a quanto asserito da RFI nella Conferenza informativa al Consiglio provinciale del 14 gennaio 2021, rigettiamo assolutamente l'asserzione con la quale hanno cercato di denigrare la nostra proposta dicendo che sono necessario pile in acqua e un impalcato di cinque (5 !!) metri di spessore: **la problematica è esattamente identica a quella che coinvolge il fiume Adige a nord, e la tipologia di ponte è la medesima già illustrata e di cui è stata riportata l'immagine con le reali dimensioni usate da RFI in situazioni analoghe.**

Passato l'Adige il tracciato della circonvallazione ferroviaria piega a destra nei terreni tra Calliano sud e l'Adige per ricongiungersi, dopo una rampa di più di seicento metri alla linea ferroviaria attuale, che in quel punto e verso sud dovrà essere raddoppiata per accogliere il traffico merci. I due binari esistenti serviranno sempre per consentire sull'asse nord-sud e viceversa il traffico passeggeri.

La Rete dei Cittadini, contrariamente a quanto erroneamente detto da RFI, sempre nella medesima conferenza informativa del 14 gennaio 2021, non intende minimamente passare nel SIC "Taio di Nomi": di lì ci passa la linea attuale e non sapendo, **perché finora RFI NON HA PRESENTATO UN PROGETTO PRELIMINARE TRA ACQUAVIVA E ROVERETO**, a 19 anni di distanza dalla presentazione del progetto 2003 e a 3 anni dalla bocciatura definitiva della Galleria dello Spino, come volevano passare lì, **ci siamo limitati all'innesto sulla linea ferroviaria esistente**.

Non solo agli attenti spettatori della Conferenza informativa al Consiglio provinciale del 14 gennaio 2021 non sarà sfuggito che RFI HA DETTO CHE PASSERA IN SUPERFICIE FINO A SANT'ILARIO con buona pace dell'assordante silenzio che è arrivato dalla Vallagarina e soprattutto dai Comuni di Besenello, Calliano e Volano. Calliano in particolare si troverà il quadruplicamento della linea che arriva da Acquaviva molto più vicino perché RFI per evitare il SIC "Taio di Nomi" farà una deviazione della linea verso est con una curva abbastanza brusca per poi riportarsi verso la linea ferroviaria esistente con una controcurva verso ovest e un'ulteriore curva verso sud per riallinearsi sulla linea esistente.

NB!! Per l'illustrazione della proposta si è scelto inizialmente di privilegiare l'ipotesi di attraversamento su viadotto/ponte, ma è evidente che qualora la verifica puntuale delle situazioni portasse a proporre un attraversamento in sotterraneo delle strutture stradali e del fiume Adige, lo sviluppo del tracciato sarebbe ugualmente congruente. Si ricorda a tal proposito che la comunità altoatesina ha preteso, a fini paesaggistici, il passaggio della linea ferroviaria sotto l'alveo del fiume Isarco (questo attraversamento è già stato realizzato e lo scavo del tunnel sotto all'Isarco è stato terminato in aprile 2021).

La proposta si poggia su questi capisaldi a favore:

1. fornisce una risposta convincente per l'allontanamento dei treni Alta Capacità merci dalla città di Trento, che con questa ipotesi progettuale potranno arrivare direttamente allo scalo merci dell'Interporto;

2. fornisce una proposta che lascia il massimo di libertà per la comunità di Rovereto, affinché possa scegliere di farsi attraversare dai treni merci nel modo che ritiene più opportuno (per esempio in sotterraneo passando sotto la linea storica, oppure ribadendo la necessità di una galleria che la oltrepassi riprendendo l'originaria proposta di RFI in destra Adige) essendo acclarato il fatto che l'ipotesi suggerita dalla PAT di passare sotto la collina est di Rovereto e sotto lo Zugna è stata dichiarata inattuabile per la presenza, peraltro conosciuta da sempre da tutti, anche alla PAT, dell'importantissima e irrinunciabile risorsa idrica dello Spino (questo fatto dal 2008 in cui lo studio per l'ipotetico passaggio dell'Autostrada della Valdastico che doveva passare da lì venne sonoramente bocciato);

3. garantisce il risparmio di terreno agricolo pregiato, nel tratto Acquaviva-Calliano, in quanto la ferrovia in tale tratto rimarrebbe quella esistente, contrariamente da quanto previsto nella soluzione della circonvallazione in sinistra Adige dove in tale tratto sarebbe necessario raddoppiare la linea, con espropri di tutte le aree interessate;

4. preserva l'equilibrio idrogeologico della collina est di Trento che è fragile, molto di più che il versante ovest, cosa questa peraltro ribadita nella propria Relazione dal Prof. Ing. Giovanni Barla del 2009, che facevo seguito all'incarico ricevuto dalla Provincia proprio per capire le criticità o meno dei due diversi versanti;

5. preserva le numerose e importanti sorgenti d'acqua che sono situate sulla collina est di Trento, fra cui sicuramente quella di Ponte Alto che riveste rilevanza per l'approvvigionamento idrico della città;

6. elimina totalmente i disagi, per tutti gli anni necessari alla costruzione della circonvallazione ferroviaria di Trento se viene mantenuta la previsione del progetto in sinistra Adige, che patiranno sicuramente gli abitanti di Mattarello, San Martino, via Brennero e Gardolo;

7. elimina i possibili danni agli edifici pubblici e/o privati esistenti provocati dallo scavo della galleria sul versante sinistro della val d'Adige soprattutto nei tratti d'ingresso ubicati a nord e a sud della città, a San Martino e a Mattarello;

8. preserva integralmente la possibilità, quando la circonvallazione ferroviaria in destra Adige sarà terminata, di interrare la linea ferroviaria nel tratto urbano previsto nel PRG firmato dall'arch. Bousquet, compresa l'eventuale stazione ipogea sull'ex scalo Filzi, se questa è propedeutica al previsto sviluppo del Nordus, della Trento-Malè e quale nodo di interscambio della mobilità alternativa;

9. elimina il problema dell'attraversamento dei terreni inquinati del SIC nazionale ex-SLOI, con costi per la bonifica della parte di essi interessati comunque dal raddoppio dei binari, ma che potrebbero lievitare enormemente se viene accettata la proposta delle Circoscrizioni di prolungare la galleria di 2,5 km. verso nord;

10. consente la realizzazione di un accesso per la sicurezza e i soccorsi ubicabile sul fronte tra Romagnano Sud e Aldeno nord, dove esistono cave dismesse, cave attive e

terreni agricoli; (contrariamente alla circonvallazione ferroviaria Est, che non prevede accessi per la sicurezza e i soccorsi visto che corre sotto una collina intensamente edificata).

Per punti può essere convenientemente sintetizzata così:

- **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 e con le rogge inquinate**
- **Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto 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 interramento più esteso della linea storica verso nord**
- **Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento (ANCHE TEMPORANEO) del capolinea a nord (a Gardolo o a Lavis)**
- **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**

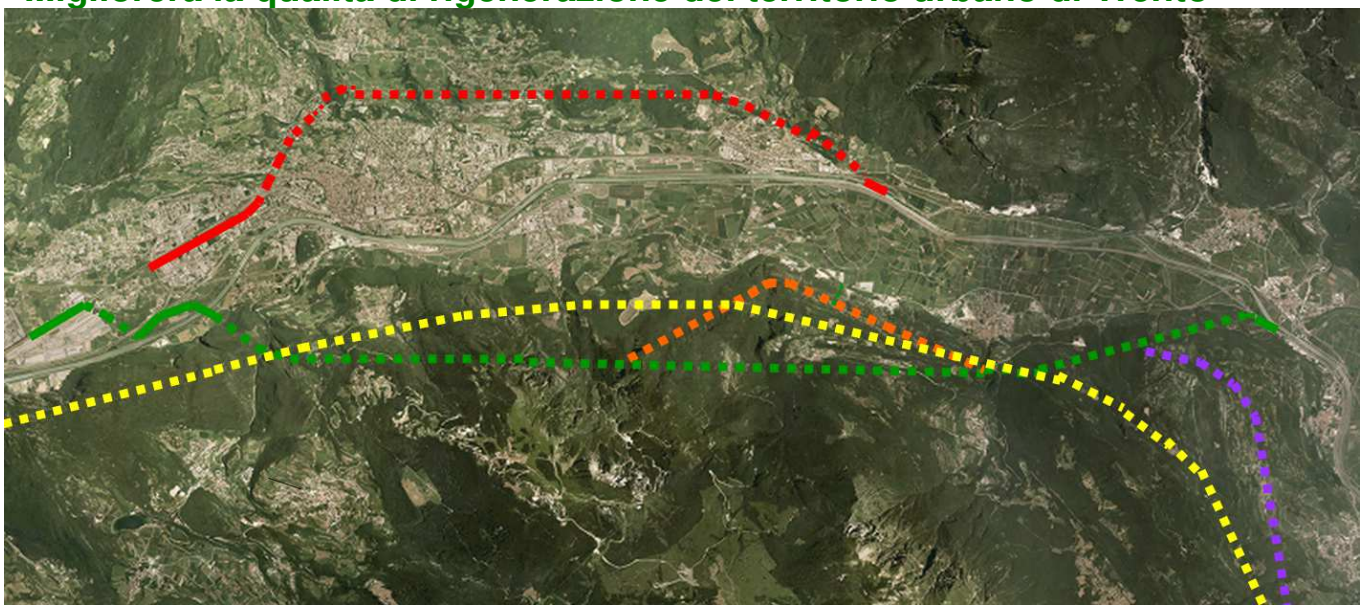


Immagine schematica del tracciato Alternativa Destra Adige, con il primo tratto Interporto-Calliano Sud in verde l'inizio del tratto Calliano Sud-Mori Stazione in viola

Breve descrizione del tracciato.

La galleria della circonvallazione ferroviaria a Ovest presenta una lunghezza di circa 16,48 km. contro i 10,5 Km. della soluzione sul versante est della valle: è evidentemente circa il 60 % in più, ma gli evidenti e sopra illustrati punti a favore, che comportano non solo risparmi ma soprattutto un forte minor impatto dell'infrastruttura negli anni della realizzazione e poi a regime, portano sicuramente a benefici che ne giustificano ampiamente l'eventuale maggior costo di realizzazione della galleria.

Ma in questo costo sono già compresi i sette (7) chilometri di raddoppio della linea ferroviaria esistente che verranno fatti con un lotto successivo da RFI tra Acquaviva e Calliano Sud! Quindi questa galleria, ovviamente a parità dei chilometri di quella di RFI, COSTA UGUALE: e per essere precisi la galleria EST-RFI è lunga 10,5 Km mentre la Galleria Destra Adige, senza il tratto che serve a coprire quei sette chilometri è lunga 9,480 Km.

Tra l'altro nei costi della galleria Est, vanno aggiunti perché ora non previsti, i costi dell'allungamento di questa nel tratto ex scalo Filzi-Interporto (circa 2,5 km) richiesto a gran voce dalle due Circoscrizioni interessate, Centro Storico-Piedicastello e Gardolo. Costo dello scavo della galleria in più ma soprattutto di bonifica per l'attraversamento dei terreni fortemente inquinati del SIC nazionale ex-SLOI.

Non di meno vanno ricompresi nei costi della soluzione RFI anche l'eventuale costo per la costruzione della collina alta almeno 11-12 metri, larga una cinquantina, e con una lunghezza di 400 metri che alcuni residenti di Gardolo chiedono di realizzare per diminuire l'impatto sul rumore derivante dal pesante incremento di treni, non solo in numero ma anche nelle loro dimensioni (treni potenzialmente lunghi 750 metri e pesanti fino a 1600 tonnellate).

Praticamente 400 metri di "ricoprimento dei binari" su 2500 metri di tratto scoperto, quindi 1/6 (un sesto del totale). Costo? Probabilmente molto vicino ai 50 milioni tra espropri, costruzione della struttura, arredo verde e infrastrutture. (come parametro si usi la BUC che con un volume che forse è un decimo è costata più di 40 milioni di euro.

Chi li sostiene? Forse RFI? Improbabile: quindi la collina sarà realizzata molti anni dopo la realizzazione della linea dell'Alta Capacità. Il Sindaco di Trento ha altre priorità: l'interramento della linea storica nel tratto del centro storico che avrà un costo di 300-400 milioni come minimo.

Nei costi che **con la soluzione Ovest devono essere sostenuti in misura notevolmente minore**, vi sono anche quelli di esproprio che la soluzione Est deve sostenere per la realizzazione del quadruplicamento dei binari tra Acquaviva e Calliano (circa sette chilometri di lunghezza, per una larghezza della piattaforma atta ad alloggiare i due binari necessari per il quadruplicamento pari a circa 12 metri (se la piattaforma ferroviaria è senza rampe, cioè allo stesso livello del piano di campagna, altrimenti la fascia è molto più larga). Si tratta quindi di una superficie come minimo pari a circa 8,4 ettari (84.000 metri quadrati).

Note tecniche della Alternativa Destra Adige: tratto Interporto-Calliano Sud

.

Necessario premettere che tutte le caratteristiche relative alle quote altimetriche del terreno sono state desunte dalla carta tecnica PAT – 2020.

Ingresso a Nord, Interporto.
Quota terreno/binari da carta tecnica PAT +196,50

Quota piattaforma stradale A22 + 196,00
Quota piattaforma stradale SP.235 Trento-Rocchetta + 196,00
Quota binari galleria artificiale per sotto passare A22 e SP. 235 + 186,00

La galleria artificiale è doppia: due binari in galleria artificiale per l'Alta Capacità merci di lunga percorrenza che non devono fermarsi allo Scalo di Roncafort-Interporto, e due binari in galleria artificiale di lunghezza necessaria solo al sottopasso di A22 e SP. 235 Trento-Rocchetta per i treni merci (Alta Capacità o meno) che devono fermarsi allo Scalo di Roncafort-Interporto per carico/scarico merci (prodotti del territorio trentino che vanno distribuiti, o prodotti che arrivano sul territorio trentino), che riguadagna il piano di campagna mediante tratto in trincea che si innesta ai binari di smistamento dello Scalo di Roncafort-Interporto.

La galleria artificiale destinata invece ai treni Alta Capacità merci di lunga percorrenza che non devono fermarsi allo Scalo di Roncafort-Interporto prosegue riguadagnando una parte della quota per poi allinearsi ai binari più esterni dello Scalo e riguadagnando la quota dei binari dello Scalo con un tratto in trincea lungo 800 (ottocento) metri. La stessa lunghezza di trincea che RFI usa per riconquistare la quota della linea esistente quando emerge dalla galleria all'ex Scalo Filzi.

Tutto l'andamento altimetrico dallo sbocco della galleria fino al raccordo con la linea esistente allo Scalo dell'Interporto per i treni ad Alta Capacità che non devono fermarsi all'Interporto rispetta la pendenza massima consentita nel tratto Verona –Fortezza che è del 1,25% (12,50 per mille)

Uscita a Sud, Calliano Sud.

Quota piattaforma stradale A22 + 182,00
Quota piattaforma stradale SP destra Adige +181,00
Quota linea ferroviaria esistente + 182,00
Quota intradosso nuovo ponte/viadotto ferroviario +187,50
Quota estradosso e/o piano rotaie +189,00-189,50
Franco netto su piano stradale A22 m. 5,50 (limite da regolamento)
Franco netto su piano stradale SP Destra Adige m. 6,50
Lunghezza ponte/viadotto m. 160,00
Lunghezza raccordo da fine ponte/viadotto a piano rotaie linea esistente m. 750
Dislivello tra ponte/viadotto e piano rotaie Interporto m. 7,50
Pendenza piano rotaie sul raccordo 1% < 1,25% (che è la pendenza max consentita nella tratta Verona – Fortezza).

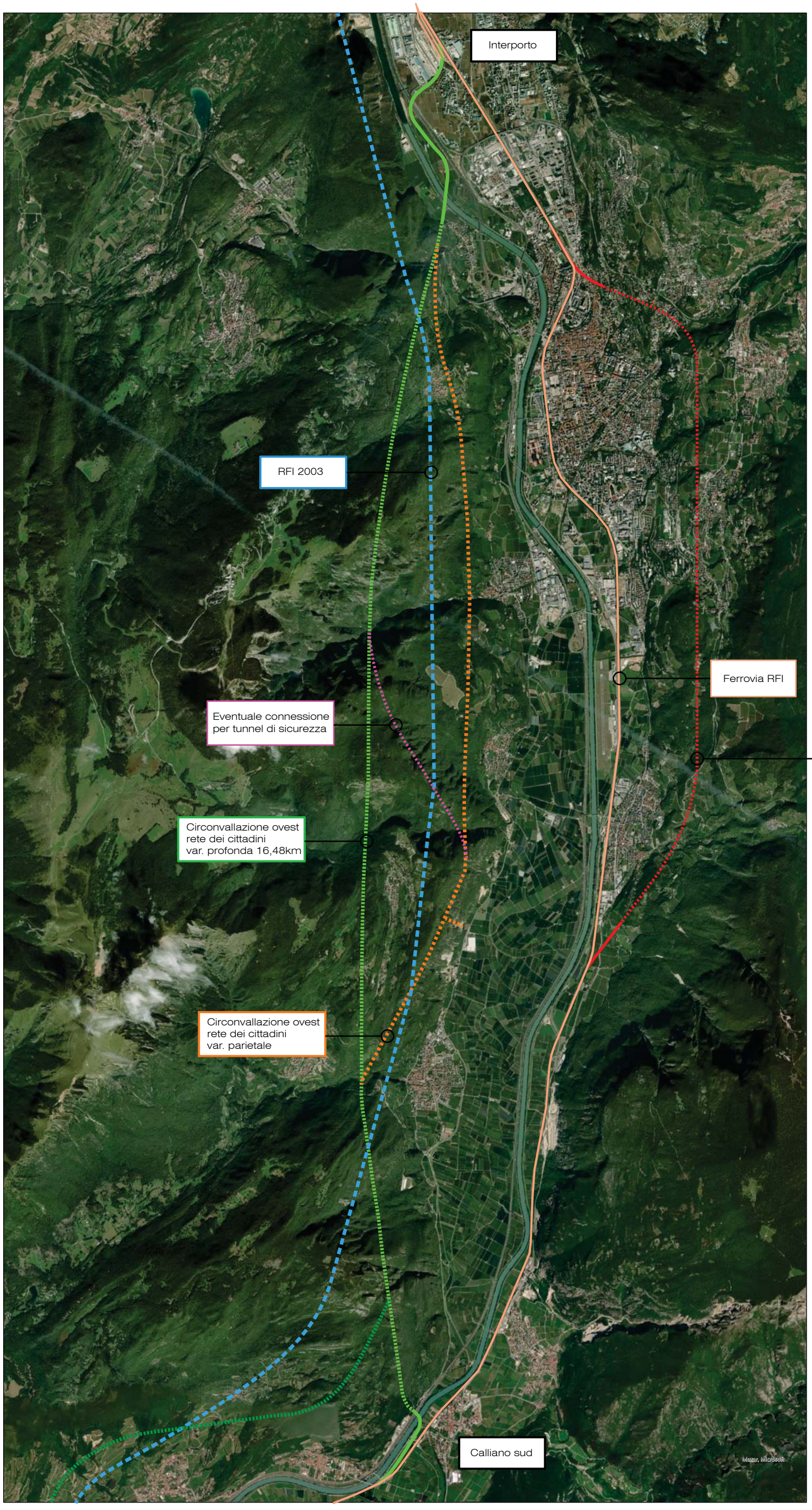
Nessuna pila in acqua: pile d'appoggio negli spazi esistenti tra Autostrada e S.P. 90, e tra Autostrada e fiume Adige: sulla riva sinistra dell'Adige le pile sono sul terreno a destra del rio Cavallo e l'Adige, e a sinistra del rio Cavallo sui terreni esistenti.

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore
della valle dell'Adige
dall'Interporto di Trento
a Mori Stazione

Dibattito Pubblico



Circonvallazione est
RFI - PAT - Comune

Ferrovia RFI

Ipotesi RFI 2003

Circonvallazione ovest
rete dei cittadini
var. profonda

Circonvallazione ovest
rete dei cittadini
var. parietale

Circonvallazione est
Calliano - Mori

N

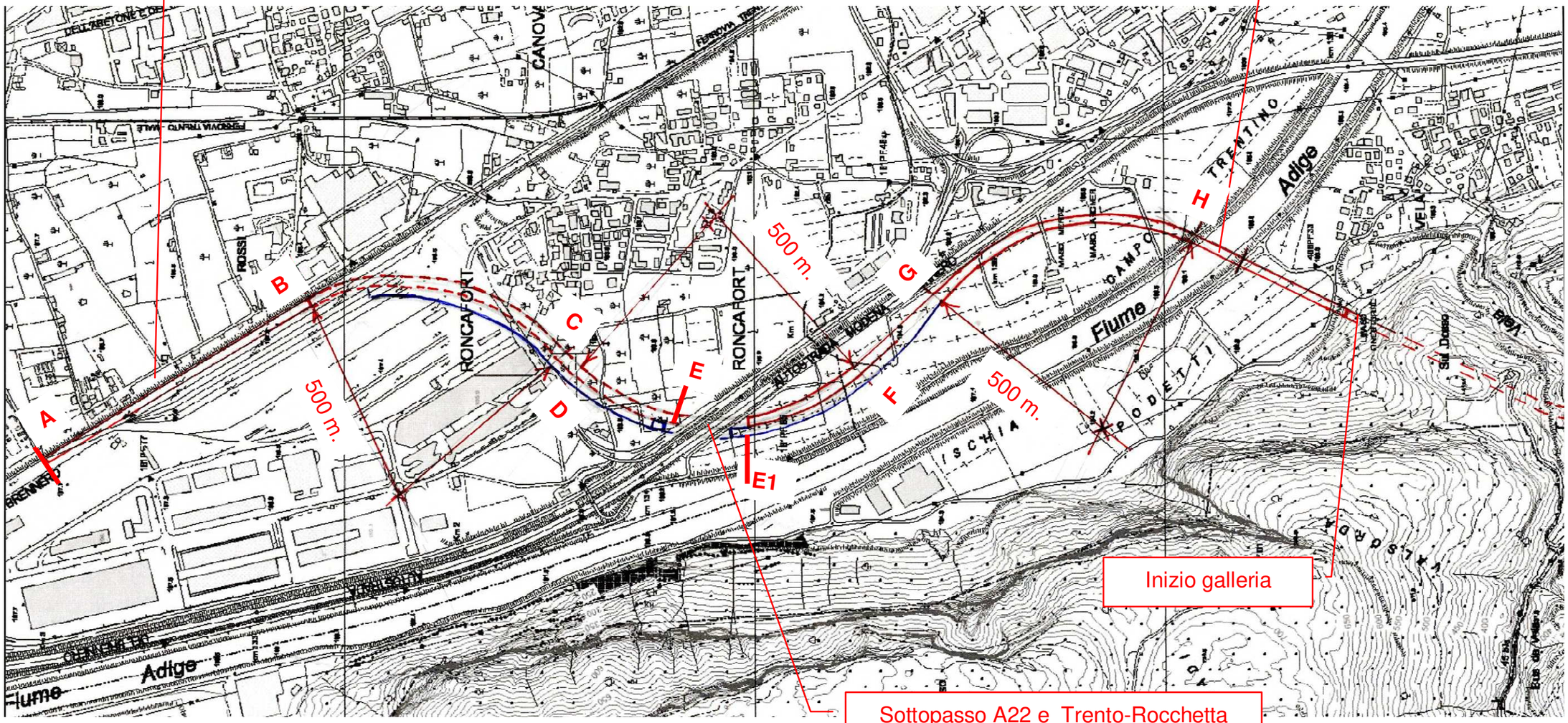
0 2,25 4,5 9 Chilometri

1:25'000

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

A-B Tratto raccordo m.800 con linea esistente treni Alta Capacità quota binari +196,50

Ponte 1,50 m franco idraulico NCT, quota binari +200,00 intradosso 198,50 argine 197,00



Tratto in galleria artificiale AC lunga percorrenza

Tratto in galleria artificiale AC con partenza e arrivo da scalo merci Interporto

Tratto in trincea AC lunga percorrenza

Tratto in trincea AC con partenza e arrivo da scalo merci Interporto

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini – Trento

Inizio tratto in pendenza
1,0 % (10 ‰ < 12.5 ‰)
A – B m.750,00

Rmin = 500 m.

Binari+ 0,00 = A

B = +7,50 binari

Inizio galleria AC
Circonvallazione
Ferroviaria
Destra Adige
tratto Calliano
Sud-Interporto

442PF.29
255PF.20
056PF.13
IL TAIO
S.P. 59
km 11
km 154
km 1
km 12
km 361
FERROVIA
VERONA
MASERA
ISCHIETTA
BRENNERO
Fiume

Il secondo tratto della Destra Adige: Calliano Sud – Mori Stazione.

Congruentemente alla filosofia che ci ha guidato nell'affrontare questa proposta alternativa, si è voluto proporre il secondo tratto in Destra Adige in modo che si recuperasse integralmente l'idea di Circonvallazione anche per il territorio della Vallagarina e quindi per la città di Rovereto, consci che anche per questo tratto ciò che aveva proposto RFI nel 2003 **era certamente una proposta corretta e che soddisfaceva il requisito essenziale e cioè l'allontanamento integrale dei treni merci dai centri abitati**.

Riprendendo in tale contesto quella proposta **ci si è fatti carico anche di non scaricare i problemi del traffico merci che bypassando Trento in Sinistra orografica, come fa il progetto RFI-PAT-Comune, si scaricano i problemi dell'enorme nuovo traffico ferroviario che si instaurerà quando il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo sarà operativo, almeno con il Tunnel del Brennero dopo il 2032, sui territori di Besenello, Calliano, Volano e Rovereto.**

Pertanto, una volta completato il primo tratto della Destra Adige, quello dall'Interporto di Trento fino a Calliano Sud, potrà essere intrapreso lo scavo in galleria da Calliano Sud a Loc. Foianeghe, ove la galleria sbucherà a circa 50 metri sotto alla S.P. 90 Destra Adige per poi dirigere la nuova linea ferroviaria, superando con un ponte parallelo a quello dell'Autostrada del Brennero, a ricongiungersi con la linea storica a Mori Stazione.

Questa nuova galleria è lunga 11,5 km.

Quindi sotto il versante orografico destro dove la galleria proveniente da Trento piega per uscire verso Calliano Sud (e completare così il primo lotto) vi sarà un grande "camerone" che ospiterà il bivio che piegando verso ovest comincerà il tratto di galleria che conduce a loc. Foianeghe.

Questo tratto di galleria, nella nostra proposta è leggermente diverso dal tracciato previsto da RFI nel 2003, tranne che nel tratto iniziale e terminale, perché si è voluto indagare, a conferma della bontà dell'ipotesi Destra Adige e parimenti a come abbiamo condotto per il tratto tra Trento e Calliano, un tracciato diverso per verificarne l'idoneità o meno rispetto alle sorgenti idropotabili esistenti.

Il riscontro effettuato con la stessa tipologia DHI utilizzato per la proposta in Destra Adige della circonvallazione di Trento, ha dato risultati assolutamente congruenti e compatibili con una corretta attenzione e salvaguardia del bene Acqua.

L'analisi ha confermato che non vi sono pericoli di media o alta entità per le risorse idriche che si trovano nelle vicinanze della galleria. (vedasi pagina seguente)

Alternativa
Destra Adige
Rete dei Cittadini - Trento

La Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità

Una proposta a favore della valle dell'Adige dall'Interporto di Trento a Mori Stazione

Dibattito Pubblico

Bivio in galleria Calliano Sud

Galleria di 11,5 km per l'Alta Capacità

Calliano sud

Raddoppio linea su tracciato esistente da Acquaviva a Sant'Ilario (Besenello, Calliano, Volano, Rovereto)

RFI - PAT Galleria doppia:
a -35,00 Alta Capacita
a -12,00 ÷ -15,00 treni passeggeri

Raddoppio linea su tracciato esistente da sbocco galleria a Mori

Innesto su linea storica a Mori stazione

Mori

Maxar, Microsoft

Proposta RFI - PAT
al consiglio comunale di Rovereto 2021

Ipotesi RFI 2003

Progetto Alta Capacità destra Adige
tratto Calliano sud - Mori
rete dei cittadini

Progetto Alta Capacità destra Adige
tratto Interporto - Calliano sud
rete dei cittadini

N

0 2 4 8 Chilometri

1:25'000

LEGENDA

Attuale tracciato ferrovia Verona-Brennero

Circonvallazione Rovereto

Tratto a cielo aperto di raccordo con linea ferroviaria attuale

Galleria circonvallazione

Classificazione DHI sorgenti

Rischio alto

Rischio medio

Rischio basso

Rischio molto basso

N

NOMI

VOLANO

SAVIGNANO

POMAROLO

ROVERETO

VILLALAGARINA

NOGAREDO

PEDERSANO

BRANCOLINO

CASTELLANO

ISERA

LENZIMA

LAGO DI PRA' DALL'ALBI

LAGO LAGABIS

LAGO DI CEI

LAGO BUSA DEI CAVAI (ROVERETO)

BASTIA DI CASTELPIETRA

RIO VAS

RIO S. ANTONIO

RIO VALBONA

RIO DI S. CLEMENTE

RIO MOLINI

RIO MORELLA

FIUME ADIGE

LE PILE

RIO DI NOARNA

RIO MARANO

RIO SECCO

RIO BORDALA

RAMO DX RIO MOLINI

ROGGIA GRANDE

LENO DI VALLARSA

ROGGIA PAIARI

RIO CHE ATTRAVERSA LENZIMA

RIO COSTE

GALL. ADIGE-GARDA

8938 3599 3484 3483 3581 8926 3447 3446 10827 3463 3451 3450 3505 3496 8939 3514 3511 8925 8924 9730 9731 3495 3508 3476 3474 3462 9371 9376 9372 9890 3492 3490 9811 3517 3525 8871 10650 3526 3521 8869

1:25.000

0 500 1.000 1.500 2.000 2.500 m

CATASTO SORGENTI P.A.T.									CLASSIFICAZIONE INDICE DI RISCHIO D.H.I.															
ID PAT	**Nome**	**Quota (m s.l.m.)**	**Tipo emergenza**	**Causa dell'emergenza**	**Regime**	**Tipo regime**	**Tipo di terreno**	**Portata media (L/s)**	**Distanza planimetrica dal tracciato (m)**	**Distanza reale (m)**	**Differenza di quota sorgente-tracciato (m)**	**TS***	**DT**	**ET**	**IF**	**FD**	***CP***	**FF**	**MK**	**OV**	**PZ**	***PI***	**Drawdown Hazard Index (DHI)**	**Rischio** (classificazione modificata RFI)
3446	Daiano alta	861	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	7.60	1685	**1817**	681	**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.5	0.5	0.1	1	***0.53***	**0.12**	*Basso*
3447	Daniano bassa	819	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	13.95	1575	**1700**	639	**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.13**	*Basso*
3450	Marcoiano alta	910	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	2.46	1835	**1975**	730	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.09**	*Molto basso*
3451	Marcoiano bassa	905	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.54	1810	**1950**	725	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.09**	*Molto basso*
3462	S. Antonio	1030	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.81	2175	**2335**	850	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
3463	Foss	435	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	4.95	425	**496**	255	**1**	**1.5**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.12**	*Basso*
3474	Valsorda	260	puntiforme	fessura	perenne	-	-	22.78	555	**561**	80	**1.5**	**1.2**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.1	0.5	0.5	1	***0.44***	**0.13**	*Basso*
3476	Valbona	260	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	10.75	665	**670**	80	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.5	1	***0.44***	**0.07**	*Molto basso*
3483	Magnesia bassa	683	puntiforme	fessura	non perenne	-	-	1.00	885	**1018**	503	**1**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.11**	*Basso*
3484	Magnesia alta	713	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	0.18	930	**1072**	533	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.09**	*Molto basso*
3490	Rebalza	1125	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	3.79	1990	**2203**	945	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
3492	Comanda	1115	puntifome	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	3.21	1810	**2037**	935	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
3495	Grill alta	518	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	2.81	525	**624**	338	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.10**	*Molto basso*
3496	Ai prai	421	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	6.72	5	**241**	241	**1**	**1.5**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.2	1	***0.39***	**0.08**	*Molto basso*
3505	Saltaria	247	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	3.65	665	**668**	67	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.5	1	***0.64***	**0.11**	*Basso*
3508	Luzzi	630	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.08	420	**616**	450	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.10**	*Molto basso*
3511	Reviano	315	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	-	1.54	780	**792**	135	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.10**	*Molto basso*
3514	Palazzo	250	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	5.11	1035	**1037**	70	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.5	1	***0.64***	**0.10**	*Molto basso*
3517	Canoni	1065	puntiforme	fessura	perenne	-	-	0.58	525	**1029**	885	**1.5**	**1.1**	**2**	1	0.25	***1.25***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.16**	*Medio*
3521	Gorga	1145	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.80	970	**1368**	965	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
3525	Pilom	700	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.08	675	**852**	520	**1**	**1.2**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.14**	*Basso*
3526	Polle ai prai alta	615	puntiforme	emergenza falda	perenne	-	depositi glaciali	1.29	750	**867**	435	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.10**	*Molto basso*
8869	Nagustel	1170	-	-	-	-	-	0.11	1070	**1458**	990	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
8871	Masere	585	-	-	-	-	-	0.48	665	**779**	405	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.10**	*Molto basso*
8924	Cavazzino alta	608	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	1.13	1205	**1279**	428	**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.13**	*Basso*
8925	Cavazzino bassa	582	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	1.39	1105	**1176**	402	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.09**	*Molto basso*
8926	Verdesine	492	diffusa	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi detritici	2.51	530	**615**	312	**1**	**1.2**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.15**	*Basso*
8939	Giordani	245	-	-	-	-	-	1.72	1085	**1087**	65	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.5	1	***0.64***	**0.10**	*Molto basso*
9371	Nasupel	1035	-	-	-	-	-	1.71	2196	**2357**	855	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
9372	Val d'Agort	1045	-	-	-	-	-	4.41	2115	**2285**	865	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
9376	Pozze fonde	1070	-	-	-	-	-	0.58	2065	**2249**	890	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
9730	Grill media	514	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	4.17	500	**601**	334	**1**	**1.2**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.15**	*Basso*
9731	Grilla bassa	504	puntiforme	emergenza falda	non perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	6.10	480	**579**	324	**1**	**1.2**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.15**	*Basso*
9890	Rauss	1090	-	-	-	-	-	0.35	1940	**2143**	910	**1**	**1.1**	**2**	1	0	***1***	0.1	0.5	0.1	1	***0.37***	**0.06**	*Molto basso*
10650	Polle ai prai bassa	613	-	-	-	-	-	0.27	725	**844**	433	**1**	**1.2**	**2**	1	0	***1***	0.6	0.5	0.2	1	***0.59***	**0.10**	*Molto basso*
10827	Daiano media	852	puntiforme	emergenza falda	perenne	periodico stagionale	depositi glaciali	0.92	1670	**1800**	672	**1**	**1.1**	**2**	1.5	0	***1.5***	0.6	0.5	0.1	1	***0.57***	**0.13**	*Basso*

* Il parametro "Tipo di Sorgente" (superficiale, mista o profonda) ha un'elevata incertezza e influenza di molto il risultato (varia tra 1 e 2)

Note tecniche della Alternativa Destra Adige: tratto Calliano Sud – Mori Stazione

La quota dei binari all'interno del camerone ove si troverà il bivio per proseguire in direzione sud, e cioè Mori – Stazione è la medesima della quota di uscita della galleria a Calliano Sud. Il percorso complessivo in galleria fino allo sbocco sotto loc. Foianeghe, che avviene a una quota di 50 m. inferiore alla S.P.90 Destra Adige, è di 11,5 chilometri, e il piano rotaie nel punto di sbocco è a m. + 177,00.

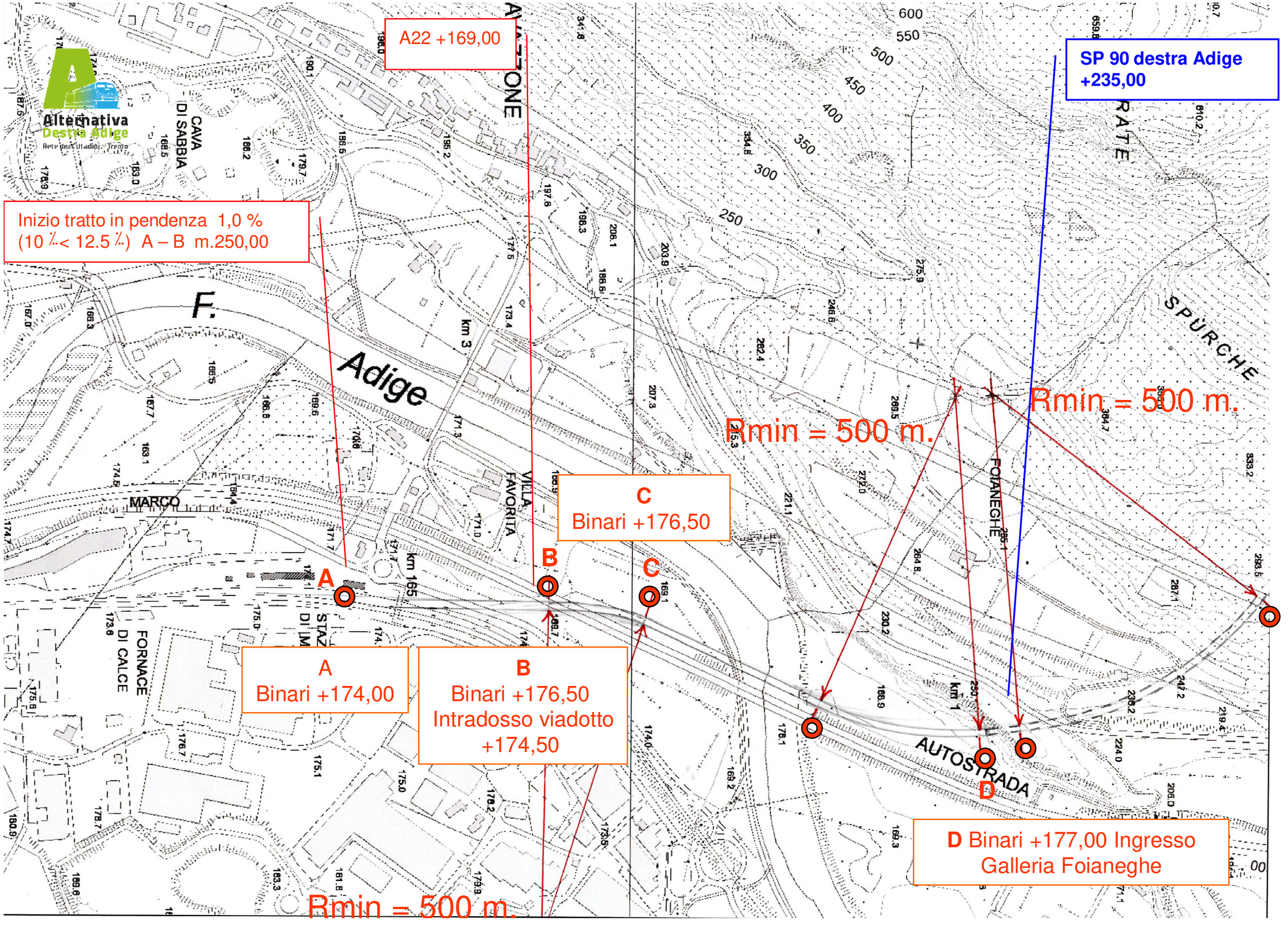
Con una curva di raggio pari a 500 m. i binari per l'Alta Capacità si allineano parallelamente all'Autostrada del Brennero per superare il fiume Adige con un ponte parallelo a quello dell'autostrada stessa di luce netta pari a m.116,00. Con un'adeguata struttura non sono necessarie pile in acqua. Paesaggisticamente l'ambiente è già pesantemente compromesso dal ponte dell'A22 e dalle opere civili dell'adiacente Galleria Adige- Garda.

A fine ponte i binari sono a una quota di m. + 176, 50 e visto che in questo luogo l'Autostrada scende di quota sensibilmente per passare sotto alla statale per Loppio è possibile passare l'Autostrada stessa con un ponte/viadotto che mantiene la stessa quota e quindi estremamente accettabile dal punto di vista paesaggistico visto che poi per innestarsi sulla linea storica a Mori Stazione è necessario scendere di soli m. 2,50 e quindi raggiungere la quota dei binari posti a m. + 174,00.

Quota piano rotaie nel camerone del bivio +189,00 -189,50

Quota piano rotaie al punto di sbocco della galleria sotto loc. Foianeghe m. +177,00
Quindi la galleria su 11,5 chilometri di tracciato scende di quota di 12,5 metri pari a una pendenza del 1,087% (< 1,25% max previsto nel tratto Verona-Fortezza).
Quota piano strada A22 m. + 169,00
Quota intradosso ponte ferroviario su A22 m. + 174,50 (m. 5,50 di franco come da normativa stradale)
Quota binari su ponte ferroviario su A22 m. + 176,50
Quota binari su linea esistente a Mori Stazione m. + 174,00
Pendenza di raccordo ponte ferroviario su A22 – binari esistenti Mori Stazione 1% (< 1,25% o 12,50 per mille, dislivello m. 2,50 su lunghezza di m.250)

A pagina seguente la planimetria del raccordo tra lo sbocco della galleria "Foianeghe" e Mori Stazione.


A22 +169,00
SP 90 destra Adige
+235,00
Inizio tratto in pendenza 1,0 %
(10 ‰ < 12.5 ‰) A – B m.250,00
Rmin = 500 m.
Rmin = 500 m.
C
Binari +176,50
A
Binari +174,00
B
Binari +176,50
Intradosso viadotto
+174,50
D Binari +177,00 Ingresso
Galleria Foianeghe
Rmin = 500 m.
Alternativa
Destra Adige
F. Adige
MARCO
FORNACE DI CALCE
CAVA DI SABBIA
VILLA FAVORITA
FOIANEGHE
SPURGHE
AUTOSTRADA
km 165
km 3
km 1

Cantieri.

La proposta della Rete dei Cittadini, come è già stato accennato in precedenza, cerca di eliminare il più possibile l'allontanamento verso i luoghi di conferimento individuati da RFI, tramite il trasporto su rotaia sfruttando la vicinanza della linea ai luoghi ove possono essere impiantati i cantieri principali che sono ovviamente sui luoghi d'ingresso delle gallerie previste.

Quindi i cantieri principali sono due: un cantiere sui terreni prossimi all'Interporto e al fiume per quanto riguarda l'ingresso da nord della galleria Interporto-Calliano Sud, e un altro cantiere principale a Calliano Sud dove c'è l'inizio, da sud, della medesima galleria.

Per quanto riguarda l'Interporto è evidente che non è necessario realizzare un binario apposito, ma si può usare uno di quelli esistenti, posto che l'Interporto attualmente è decisamente sottoutilizzato anche per il servizio RO.LA..

Invece a sud a Calliano realizzando un binario in adiacenza con la linea esistente, che poi sarà uno dei due che verranno messi in esercizio per l'Alta Capacità, è evidente che sarà possibile caricare direttamente su ferrovia lo "smarino" proveniente dallo scavo.

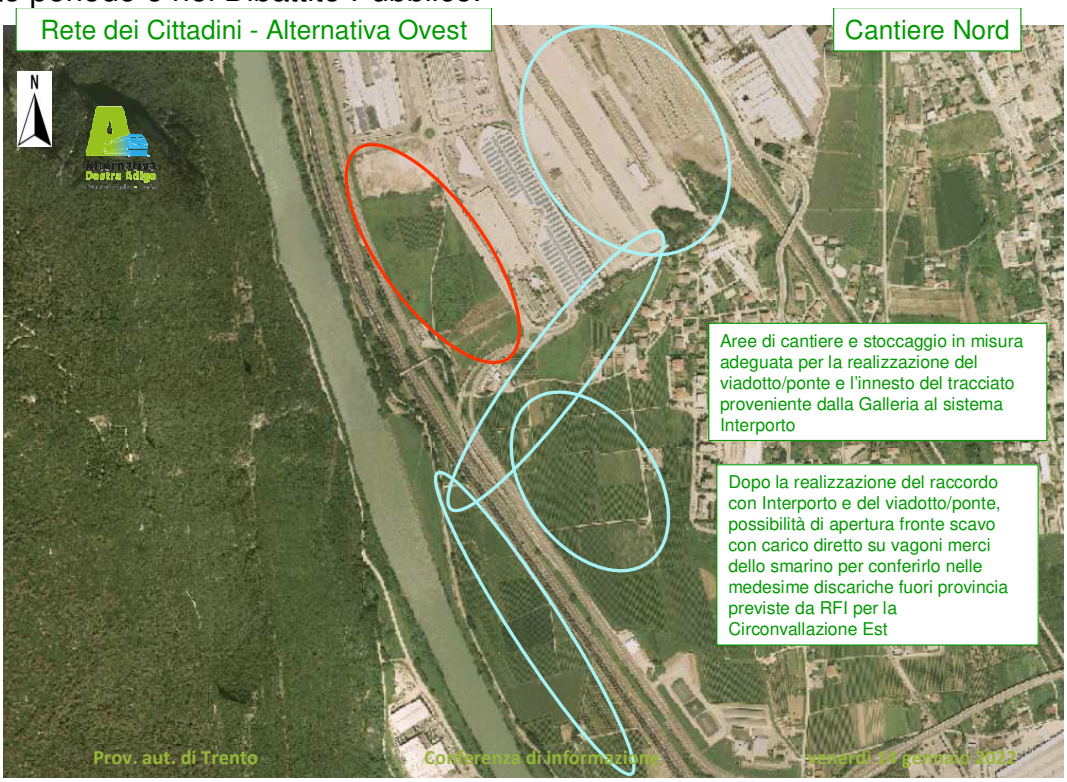
In previsione di effettuare lo scavo della galleria il più celermente possibile, e pensando anche alle necessarie condizioni di sicurezza della galleria si è pensato di prevedere un eventuale terzo accesso di cantiere.

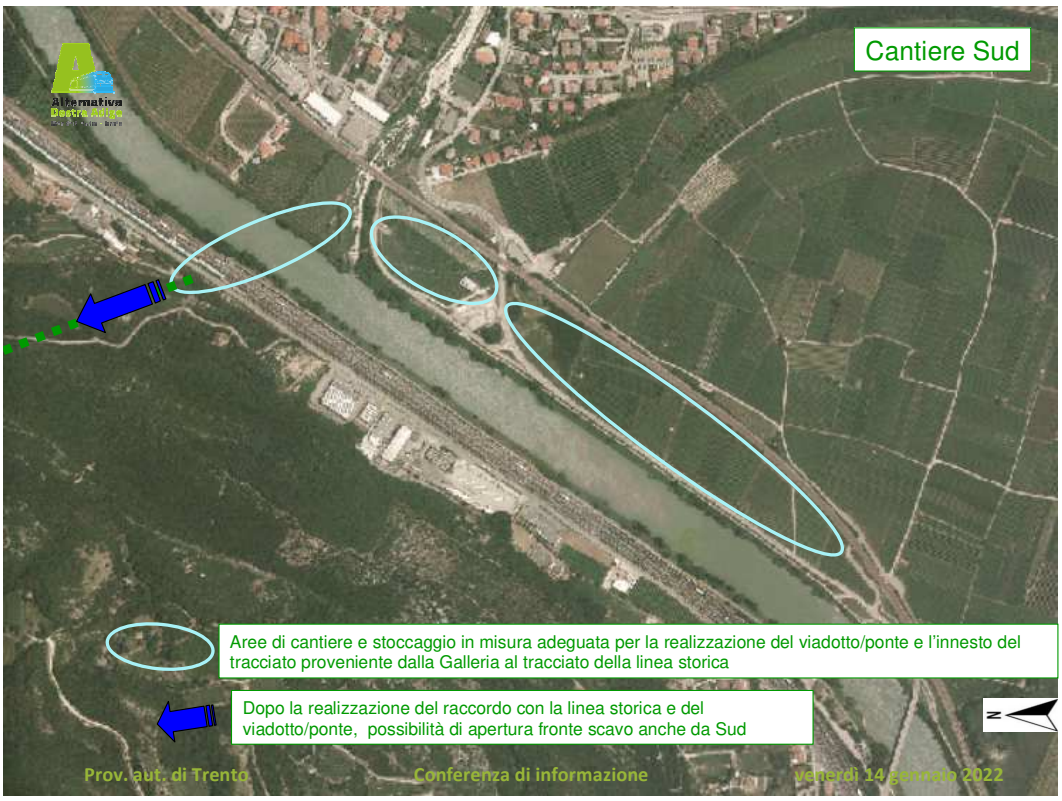
Questo terzo accesso è stato ubicato tra l'abitato di Romagnano e l'abitato di Aldeno, ma distante da questi, e precisamente ubicato sul versante roccioso, alla cui base ci sono dei terreni in parte coltivati e in parte incolti, di fronte al grande Magazzino di frutta situato in adiacenza alla strada S.P.90 e sul bivio che collega questa con Mattarello.

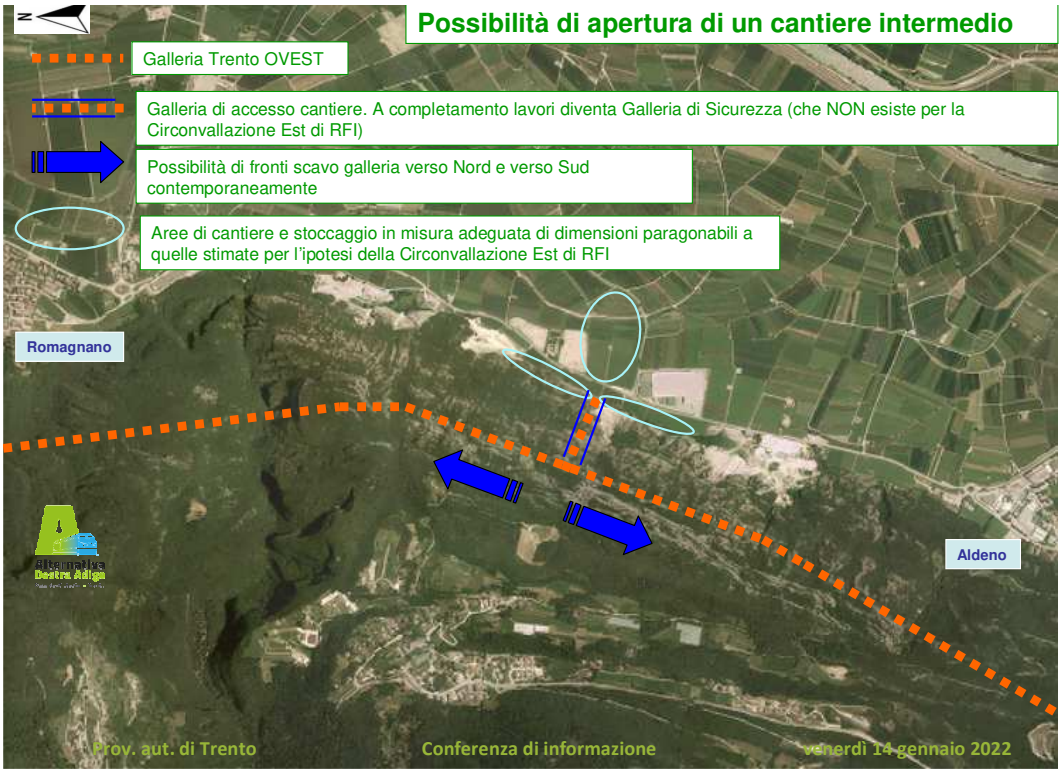
Per questo eventuale terzo accesso lo "smarino" potrà essere portato via esclusivamente mediante trasporto su gomma.

Comunque anche per questo cantiere il tragitto da fare su gomma potrebbe essere limitato molto, proprio percorrendo la strada provinciale 21 di collegamento tra la strada provinciale n. 90 e Mattarello. Infatti a Mattarello il materiale di scavo potrebbe essere caricato su ferrovia: il percorso totale dal cantiere alla stazione ferroviaria di Mattarello è di 3,9 chilometri, con un tempo di percorrenza di 5-6 minuti.

Di seguito le immagini delle aree di cantiere utilizzate nelle varie presentazioni fatte in questo periodo e nel Dibattito Pubblico.




Cantiere Sud
Aree di cantiere e stoccaggio in misura adeguata per la realizzazione del viadotto/ponte e l'innesto del tracciato proveniente dalla Galleria al tracciato della linea storica
Dopo la realizzazione del raccordo con la linea storica e del viadotto/ponte, possibilità di apertura fronte scavo anche da Sud
Prov. aut. di Trento
Conferenza di informazione
venerdì 14 gennaio 2022


Possibilità di apertura di un cantiere intermedio
Galleria Trento OVEST
Galleria di accesso cantiere. A completamento lavori diventa Galleria di Sicurezza (che NON esiste per la Circonvallazione Est di RFI)
Possibilità di fronti scavo galleria verso Nord e verso Sud contemporaneamente
Aree di cantiere e stoccaggio in misura adeguata di dimensioni paragonabili a quelle stimate per l'ipotesi della Circonvallazione Est di RFI
Romagnano
Aldeno
Prov. aut. di Trento
Conferenza di informazione
venerdì 14 gennaio 2022

Come chiosa finale, dimostrato che il passaggio in Destra Adige non pregiudica le sorgenti idropotabili di Trento, cosa questa che si verifica in modo numericamente elevato con il tracciato sotto la collina est, oltre a sollevare innumerevoli problematiche riassunte in questi Quaderni, **pare evidente che RFI potrebbe scegliere come tracciato quello da loro proposto nel 2003** e che nelle cartografie è rappresentato con il color azzurro, **che determinerebbe minori impatti complessivi alla città e alla Valle dell'Adige nel tratto dall'Interporto fino a Mori Stazione**, tracciato azzurro che dal punto di vista ferroviario probabilmente è quello più corretto a patto di farlo sbucare dalla montagna poco a nord della Vela, per connettersi all'Interporto, come qui proposto.

Appendice.

Le brevi note seguenti fanno riferimento alla "Conferenza di informazione sul quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero" tenutasi in video conferenza il 14/01/2022 nell'apposita seduta del Consiglio provinciale di Trento alla presenza del Presidente del Consiglio provinciale, dei Consiglieri, del Presidente della PAT, di funzionari della PAT, dell'Assessore del Comune di Trento alla Mobilità, del Dirigente del Servizio Geologico PAT, della Commissaria per l'opera, degli ingegneri e funzionari di RFI, ed della Rete dei Cittadini. Ognuno di questi soggetti ha avuto la possibilità di presentare le proprie considerazioni in merito allo *"Studio di Fattibilità Tecnico-Economica per la Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità"*.

Molte sarebbero le considerazioni da fare su quanto si è visto e su quanto si è sentito, ma qui ci si concentrerà su alcuni aspetti principali che meritano rilievo.

Iniziamo con la relazione dell'Assessore alla Mobilità del Comune di Trento ing. E.Facchin: la relazione ha descritto la presentazione dei progetti di mobilità sostenibile di Trento, Nordus e raddoppio della Trento-Malè soprattutto.

I Consiglieri provinciali, che rappresentano tutti i territori, e si aspettano di sentir parlare dell'intero sviluppo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo sono stati delusi, perché **la sua relazione ha parlato solo di Trento**, confermando la visione limitata ed incompleta da parte della Amministrazione comunale la quale non sembra interessata a considerare minimamente il vero riflesso avrà questo progetto sui territori a nord e a sud.

L'unico accenno al progetto complessivo è stato fatto con riferimento alla proposta avanzata un paio di giorni prima dal Comune stesso e che si riferisce della possibilità di realizzare sotto la piazza di San Donà (dove transiterà comunque la prevista Circonvallazione ferroviaria) anche un "camerone" per fare il bivio che consenta ai treni merci che non devono fermarsi all'Interporto di proseguire dritti in galleria sotto il Calisio e bypassare contemporaneamente Trento nord e Lavis. Non si comprende dove sarà localizzata l'uscita, perché l'idea di tracciato "provinciale" è stata appena abbozzata prima del 2009 senza alcuna ulteriore definizione.

Questa proposta avanzata a pochi giorni di scadenza del Dibattito Pubblico e pertanto NON facente parte dello *"Studio di Fattibilità Tecnico-Economica per la Circonvallazione ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità"* **è comparsa solamente dopo che due giorni prima era stata ufficializzata la posizione contraria dei Sindaci dei Comuni a che stanno a nord di Trento fino al confine provinciale, appartenenti alla Comunità della Rotaliana che hanno paventato il rischio di veder passare i treni in mezzo alle loro campagne e vicini ai loro abitati**. Si ha la netta impressione che vi sia lo scopo di "tranquillizzare" il forte movimento di protesta degli abitanti di Trento Nord che invece si vedranno passare allo stato attuale del progetto preliminare i treni in mezzo al tessuto urbano.

Per chi ha seguito con attenzione tutti gli interventi è risultato chiaro, **dalle parole della Commissaria per l'opera ing. P. Firmi che il tratto da Trento al confine provinciale a nord non è un tratto prioritario e quindi se ne parlerà dal 2040 in poi**: ciò significa, che il Comune di Trento e gli organi tecnici della PAT, fautori dell'idea "cameroni", si sono limitati a disorientare, non solo i cittadini di Trento Nord che subiranno quest'opera, ma anche ai rappresentanti dei cittadini che siedono nel Consiglio

provinciale. Ottenendo quindi, come risultato, che se l'opera verrà fatta così come proposta nel Dibattito Pubblico, **i cittadini di Trento Nord la subiranno per almeno 20 anni.**

La stessa RFI ha detto che si tratta (i "cameroni" ndr.) di un'idea interessante ma che deve essere studiata.

Per chi ha studiato le questioni geologiche la faglia del Calisio, che verrebbe trapassata dall'eventuale galleria in direzione nord, potrebbe portare, disturbata dallo scavo, a seri problemi sugli importanti acquiferi della collina est che servono la città.

L'altra relazione che ha portato elementi discutibili è sicuramente quella fatta dai tecnici di RFI per delegittimare tecnicamente la proposta della Rete dei Cittadini.

Una delle principali "critiche" è quella relativa al SIC "Taio di Nomi". La proposta della Rete, sia nelle presentazioni succedute durante questi mesi sia nelle relazioni che l'hanno accompagnata, è stata quella di collegarsi alla linea storica circa un centinaio di metri prima del SIC "Taio di Nomi" dopo l'uscita dalla galleria prevista appunto di fronte a Calliano sud sul versante roccioso esistente sulla riva destra dell'Adige. Ossia semplice raccordo con la linea esistente che lasciava (nelle intenzioni) a RFI di pensare da quel punto in poi a come doveva svilupparsi il tracciato da lì verso sud. Pare di capire che, benché non detto chiaramente, RFI e PAT hanno già immaginato di passare per il tratto Acquaviva-Mori Stazione interamente in affiancamento alla linea esistente.

La relazione del tecnico RFI/Italferr ha parlato di *"… progetto della Rete che passa nel SIC e questo non si può fare!",* frase "risolutoria" che, a nostro avviso, disorienta l'uditore dalla realtà dei fatti. Questa critica ha, in realtà, reso palese ai più attenti, l'effettivo tracciato che RFI vuole fare in quel punto, e cioè di mantenere il tracciato all'aperto aggirando il perimetro del SIC con una serie di curve per riportarsi sul tracciato esistente poco più a sud. **Questo determinerà altra ulteriore e pesante perdita di terreno agricolo, e ancor maggiore vicinanza del tracciato alle abitazioni presenti in zona, poste appunto a est della direzione in cui si sposta il tracciato medesimo.** Questo modo discutibile di porre la questione risulta peraltro "coerente" e si sposa perfettamente con quanto comunicato nell'assemblea del 20 dicembre 2022 a Besenello in cui il responsabile di RFI, a precisa domanda in merito alle soluzioni che sono previste tra Acquaviva a Mori Stazione, aveva affermato: *"stiamo ancora studiando una galleria più corta sotto lo Spino* (Ndr : ma non fu bocciata definitivamente nel 2019?) *oppure una galleria che bypassa Rovereto sotto la città ma ci vorrà fino alla fine dell'estate perché sia pronto lo studio".*

Circa quindici giorni dopo il Ministro Giovannini ha inserito nei programmi delle opere la galleria sotto la città di Rovereto.

Ci chiediamo se i tecnici di RFI e quindi dello Stato italiano, possano proporre indirizzi progettuali così approssimativi e che disorientano i cittadini. Analogamente ci poniamo seri dubbi in relazione a quanto presentato nella medesima giornata informativa da altri tecnici di RFI/Italferr. Infatti sono stati presentati dei rendering palesemente non corretti in merito all'attraversamento dell'A22 previsto nel progetto dell'alternativa Destra Adige.

Innanzitutto a Trento Nord è stata analizzata erroneamente una soluzione della Rete precedente a quella attuale, presentata ora ufficialmente al Dibattito Pubblico.

Infatti, la proposta iniziale che la Rete aveva ipotizzato con un ponte viadotto che passava sopra l'A22 e la SP Interporto-Rocchetta è **già stata scartata dalla Rete dei Cittadini con una nuova soluzione presentata ufficialmente il 21 dicembre 2021 ai Capigruppo del Consiglio provinciale. Ovvero**, come evidenziato nelle pagine precedenti di Questo Quaderno, si prevede di transitare sia sotto l'A22 che sotto la SP Interporto-Rocchetta.

Il rendering è poi palesemente errato proponendo una struttura di viadotto strutturalmente sovradimensionata e posta a più di 10 metri di altezza rispetto al piano stradale. Precisiamo che il limite d'intradosso può normativamente essere posto a m.5,50. Il rendering pertanto non può delegittimare tecnicamente e visivamente la reale proposta della Rete dei Cittadini. (Vedi foto pubblicata sul Corriere del Trentino il 15/01/2022, dopo la Conferenza informativa in Consiglio provinciale).

Anche sul previsto attraversamento a nord del fiume Adige RFI/Italferr ha esposto dati confutabili visto che essi stessi costruiscono opere con dimensioni strutturali del tutto analoghe a quelle scelte dalla Rete dei Cittadini come tipologia per il ponte di attraversamento. Infatti non corrisponde alla realtà, riscontrabile in manufatti analoghi dove le campate superano i 50 metri e quindi non richiedono pile di sostegno in alveo. RFI ha già realizzato ponti di 100 metri di luce, luce ampiamente sufficiente per superare l'Adige.

Riguardo alle medesime considerazioni sull'attraversamento e l'uscita a Calliano Sud che possono essere "impattanti", ciò può essere corretto, ma nella logica di una dialettica tra cittadini e progettisti, è una soluzione che può essere comunque migliorata, ma di sicuro:

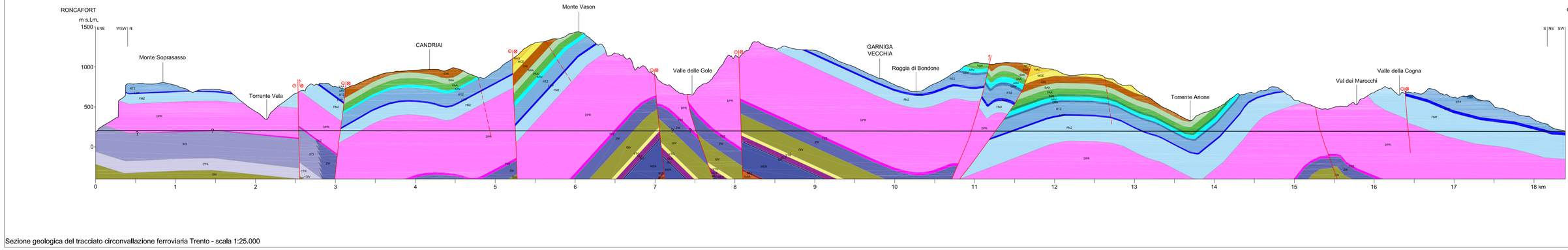
- È "forse" l'unico "impatto" della proposta della Rete dei Cittadini.

- Gli impatti della proposta RFI sono circa una ventina e ben descritti in questo Quaderno_05, impatti che invece la nostra proposta "Destra Adige" azzera;

Concludiamo questa Appendice evidenziando che le popolazioni presenti sul territorio si aspetterebbero legittimamente dai dirigenti e tecnici di RFI e degli Enti locali interessati dall'opera una maggiore sensibilità ed attenzione nella progettazione di infrastrutture di questo tipo, che incideranno per sempre sulla vita dei cittadini, come fu nel 1858 con il "taglio" dell'Adige per costruire la ferrovia Verona-Brennero.

Trento, 19 gennaio 2022

La Rete dei Cittadini per Trento



Sezione geologica del tracciato circonvallazione ferroviaria Trento - scala 1:25.000

SUCCESSIONE SEDIMENTARIA E VULCANICA PERMO-MESOZOICA

PTA — ARGILLE DI PONTE ARCHE
Marne argillose e argille di colore grigio scuro mal stratificate con rare e sottili intercalazioni siltose per lo più in lamine. Corrisponde alle Marne di Bolognano Auct. Limite inferiore: netto su NAG tramite superficie erosiva. Spessore: 20 m.
EOCENE SUP. - OLIGOCENE INF.

NAG — CALCARE DI NAGO
Calcareniti mioritiche grigie stratificate (10-30 cm) e calcari a rodoliti, oncoliti e briozoi in spesse bancate (3-10 m) con abbondanti nummuliti e Discocyclina. Limite inferiore: graduale rapido o parasconcordante su MCE. Spessore: 100 m.
EOCENE MEDIO - SUP.

MCE — CALCARE DI MALCESINE
Calcareniti nummulitiche grigio-nocciola mal stratificate con una struttura in prevalenza nodulare con noduli e globuli decimetrici di calcareniti ben cementate immersi in una matrice più marnosa. Limite inferiore: netto su CHI o FPP. Spessore: 70 m.
EOCENE MEDIO

FPP — FORMAZIONE DI PONTE PIÀ
Calcari mioritici laminati, selciferi, grigio chiari con intercalazioni di marne scuro-grigie e prevalenti marne nella parte superiore. Limite inferiore: graduale su VIA$_{5}$ o SAA. Spessore: 20-250 m.
EOCENE INF. - EOCENE MEDIO - SUP.

CHI — FORMAZIONE DI CHIUSOLE
Calcari mioritici più o meno glauconitici a radiolari e foraminiferi planctonici, a stratificazione sottile (10-30 cm) e talora a fenomeni con noduli e letti di selce da grigia a bruniccia e con sottili intercalati marnoso-argillosi. Limite inferiore: *hard ground* su SAA, discordante su VUB, parasconcordante su VAG. Spessore: 80-90 m.
EOCENE INF.

SAA — SCAGLIA ROSSA
Calcari mioritici lastriformi (5-15 cm) rossi, selciferi nella parte inferiore, con intercalati marnosi e marne, a foraminiferi planctonici e talora *Inoceramus*. Al tetto unità plurimetrica foglietta. ("biancone maastrichtiano" Auct.) localmente con *hardground* apicale. Limite inferiore: graduale su VAA. Spessore: 70 m.
CRETACICO SUP.(TURONIANO) - PALEOCENE

VAA — SCAGLIA VARIEGATA ALPINA
Calcari mioritici e calcari marnosi grigi, verdini e biancastri a Radiolari e foraminiferi di solito bioturbati con tipiche "lamine" grigiastre, ben stratificati (5-15 cm), talora selciferi, alternati a marne grigio-verdastre nere e rossastre, talora bituminose foglettate. Limite inferiore: transizionale-rapido su MAI. Spessore: 1 - 70 m.
HAUTERIVIANO - CENOMANIANO

MAI — MAIOLICA
Calcari mioritici ben stratificati a grana finissima generalmente rosati e biancastri alla base. Limite inferiore graduale su ARV. Spessore: 0-30 m.
TITONIANO SUP. - BARREMIANO SUP.

ARV — ROSSO AMMONITICO VERONESE
La formazione è costituita da tre intervalli non distinti cartograficamente. Alla base calcari mioritici a lamellibranchi pelagici (*tipo Bositra*) e Protoglobigerine, mal stratificati e a struttura nodulare di colore generalmente bianco, rosato e verdastro talora sbiancati/cotti. Nella parte intermedia calcari rossastri ben stratificati con fitte intercalazioni siltose e marnose. Nella parte superiore calcari nodulari rossi ad *Ammoniti*. Limite inferiore: netto su RTZ od OSV. Spessore: 35-50 m.
BAJOCIANO SUP. - TITONIANO SUP.

OSV — OOLITE DI S. VIGILIO
Calcari oolitici gialliastri a rinnodi, in strati spessi e a stratificazione incrociata che passano localmente ad eroniniti nodulari a crinoidi (Encrinite del Monte Ruosta Auct.). Alla base sono localmente presenti calcari gialliastri mal stratificati della Formazione del Tofino (Mb. di Boochetta Slavazi) in facies "Giallo di Mori" Auct. Limite inferiore: netto su RTZ o ODM. Spessore: 0-25 m.
TOARCIANO - AALENIANO INF.

RTZ — FORMAZIONE DI ROTZO
Calcari bioclastici da grigio chiaro a bruno organizzati in sequenze di spessore variabile (da metrico a decametrico). La parte inferiore della successione contiene localmente argille scure laminate a piccoli bivalvi. La parte superiore è caratterizzata da tipici banchi a lamellibranchi gregari (*Lithiotis, Cochlearites, Lithiopema e Gervilleiopsis*ne). Limite inferiore: netto su LOP e localmente su FMZ. Spessore: 150 m.
SINEMURIANO - PLIENSBACHIANO

LOP — CALCARE OOLITICO DI LOPPIO
Calcari oolitico-intraclastici grossolani di colorazione biancastra o grigio-chiara con rare laminazioni incrociate in strati da medi a spessi. Limite inferiore: netto su FMZ. Spessore: 50-60 m.
SINEMURIANO

FMZ — FORMAZIONE DI MONTE ZUGNA
Calcari grigio chiari fino a biancastri prevalentemente mioritici bioturbati con intercalazioni di peliti rossastre e verdi alla base che passano a calcari stromatolitici e a calcari mioritici suoi noduliari nella parte superiore. Limite inferiore: graduale sfumato in presenza di fascia dolomitizzata su DPR; netto su paleosuolo DPR. Spessore: 130-300 m.
HETTANGIANO - SINEMURIANO

DPR — DOLOMIA PRINCIPALE
Dolomie stromatolitiche chiare fossilifere (*tra megalodontidi e Worthenia* sp.), dolcareniti oolitiche, in strati medio spessi. Limite inferiore graduale rapido su TVZ. Spessore superiore agli 800 m.
CARNICO SUP. - NORICO

GRUPPO DI RAIBL

TVZ — FORMAZIONE DI TRAVENANZES (Fm. di Raibl Auct.)
Dolomie siltatiche grigio-chiare e gialliastre in strati decimetrici separate da sottili intercalazioni di marne verdastre. Limite inferiore: netto su RUF, SCI e WKB. Spessore: 10-15 m.
CARNICO INF.

SCI — FORMAZIONE DELLO SCILIAR
Alla base sono riconoscibili dolomie stratificate organizzate in cicli peritidali, stromatoliti planari overlinve con fenestrae laminari (sheet crack). I livelli stromatolitici possono essere sostituiti da intervalli argillitici in strati millimetrici o di dolomie marnose gialliastre sovracitate in rosso. Limite inferiore netto su CTR o graduale rapido sul calcare della Val Vella. Spessore: 50-300 m.
ANISICO SUP. - LADINICO (ILLIRICO RP. - ? FASSANICO RP)

GRUPPO DELLE ZWISCHENBILDUNGEN
Qualtro unità il cui ambiente di sedimentazione è di tipo bacinale ristretto.
Calcari della Val Vela – Calcari grigio chiaro, nocciola, gialliastri filamente laminati in strati decimetrici separati da sottili intercalazioni di argille giallo aranciate che diventano più frequenti nella parte alta dell'unità. Limite inferiore: graduale rapido su Buchenstein. Spessore: 30 m. LADINICO SUP (LONGOBARDICO) - CARNICO INF.
Buchenstein (Fm. di Livinallongo) – Calcari mioritici selciosi grigi noduliari suddivisi in strati centimetrico-decimetrici separati da sottili intercalazioni pelitiche grigie, calcari mioritici noduliari rosso, rosati, verdastri con intercalazioni di marne rosse e verdi. Limite inferiore: netto parasconcordante su CTR. Spessore: 35-40 m. LADINICO INF.
Marne della Val di Cembra – Alternanza di calcareniti fini più o meno silicee grige suddivise in strati centimetrico-decimetrico e giunti piano paralleli o ondulati e da pelliti, marne e arre argillose grigio-brune. Limite inferiore: graduale sui calcari scuri di Margon. Spessore: 15-20 m. ANISICO SUP. (ILLIRICO)
Calcari scuri di Margon – Laminiti carbonatico - siltoso -bitumnose da molto scure fino a nere (con tracce di idrocarburi). Sono presenti sporadiche intercalazioni millimetriche di argilliti montmorillonitiche giallo-brune ed arancione. Limite inferiore: netto parasconcordante o disconcordante su RIC. Spessore: 55-60 m. ANISICO SUP. (ILLIRICO)

CTR — FORMAZIONE DEL CONTRIN
Dolomie subtidali chiare ad alghe calcaree, organizzate in strati potenti fino al metro a cui si sovrappongono sottili livelli interbidati di dolocareniti grigio-verdastre. Nella parte alta sono presenti livelli centimetrici di argille rosse e verdastre (*vulcanoclastiti alterate*). Limite inferiore: netto su GIV. Spessore: 10-150 m.
ILLIRICO RP.

GIV — FORMAZIONE DI GIOVO
Successione litologicamente eterogenea che comprende sia carbonati che depositi clastici a granulometria variabile.
Membro del M. Dosil (GIV$_{d}$) (Dolomia della Valsugana Auct.)
Calcari e dolomie grigiastre sottilmente stratificate (10-20 cm) talora stromatolitiche intercalate a sottili livelli di peliti grige laminate con quarzo e muscovite. Nella parte superiore passano a dolomie bioclastiche (alghe calcaree e brachiopodi) biancastre e rosate (cfr. Dolomia del Serla Superiore). A tetto è marcata da un caratteristico benxone plurimetrico mal stratificato con tasche di pelliti grigio rossastre e vari angilitici bianco-gialastri. Limite inferiore: graduale sfumato su GIN. Spessore: 180-200 m.
ANISICO MEDIO - SUP RP. (FELSONICO-ILLIRICO)

GIN$_{d}$ — Membro di Cortaccia (Calcari scuri del T. Fiamont - Calcare di Recoaro Auct.) (GIV$_{d}$)
Siltiti e marne grigio scure ricche di frustoli vegetali cui si sovrappone un'alternanza di tipo peritidale di calcari e arenarie siltose grigio-gialliastre. Gli strati hanno spessori variabili da 5 a 20 cm e sono spesso caratterizzati da un'intensa bioturbazione che conferisce un aspetto noduliare. Il limite inferiore: netto su VTG. Spessore: 15-25 m.
ANISICO MEDIO (PELSONICO)

VTG — CONGLOMERATO DI VOLTAGO
Siltiti e arenarie grige, gialliastre e rosse con sottili intercalazioni di conglomerati a clasti dolomitici in matrice arenacea biancastra o gialla. Limite inferiore: erosivo su GLS. Spessore: 40 m.
PELSONICO

GLS — FORMAZIONE A GRACILIS
Dolomie calcaree marmose e calcari grigi in strati da tabulari a noduliari per bioturbazione, con intervalli marnoso-siltosi grigi. Localmente passa verso l'alto a una litofacies carbonatico-terrigena varicolore rosso-gialliastro, con intercalazioni evaporitiche. Limite inferiore: netto parasconcordante su PTS o SLI. Spessore minimo 60 m.
BITHINICO - PELSONICO INF.

SLI$_{d}$ — DOLOMIA DEL SERLA INFERIORE
Dolomie cristalline grigio chiaro o biancastre in strati decimetrici. Dolomie evaporitiche a oolitette e livelli evaporitici intercalati a marne scure nella parte basale (SLI$_{d}$). Limite inferiore: netto su WER. Spessore: 15-100 m.
OLENEKIANO SUP. - ANISICO INF.

FORMAZIONE DI WERFEN
La Formazione è costituita da una complessa successione di sedimenti carbonatici, terrigeni e misti varicolori. È suddivisa in unità di rango inferiore.

MEMBRI DI SAN LUCIANO, CENCENIGHE, DELLE SILTITI DI TERRARossa, DI VAL BADIA (WER$_{1-5}$)

Membro di San Luciano (WER$_{1}$)
Dolomie in banconi, siltose ed arenacee, siltiti, marne e arenarie di colore rosso cupo e in subordine gialliastro o grigio. Al tetto sono spesso presenti strati grossi bianco-rosato in noduli o letti discontinue. Limite inferiore: graduale rapido su WER$_{2}$. Spessore: 30-40 m.
SCITICO MEDIO - SUP.

WER$_{1-3}$ — Membro di Cencenighe (WER$_{2}$)
Dolomie oolitico-bioclastiche rossastre alternate a dolomie arenacee e siltose rosse e gialle in banchi metrici e decametrici. Limite inferiore: netto su WER$_{3}$. Spessore: 5 m.
SCITICO MEDIO - SUP.

Membro di Terrarossa (WER$_{3-5}$)
Successione di siltiti rosse (grenaiteti) e arenarie rosse e grigie generalmente bioturbate. Costituisce un corpo sedimentario che sostituisce nell'area del Monte Marzola e Vigolana il Mb. di Val Badia e la parte inferiore del Mb. di Cencenighe. Limite inferiore: graduale su WER$_{4}$. Spessore: 20-50 m.
SCITICO MEDIO - SUP.

Membro di Val Badia (WER$_{4}$)
Calcari marnosi e siltosi grigi e gialliastri in strati di spessore decimetrico, calcareniti bioclastiche a lamellibranchi e calcareniti oolitiche rossastre o gialliastre. Limite inferiore: limite netto su WER$_{5}$. Spessore: 25 m.
SCITICO MEDIO - SUP.

MEMBRI DELL'OOLITE A GASTEROPODI E DI CAMPIL (WER$_{6-8}$)

WER$_{6-8}$ — Membro dell'Oolite a Gasteropodi (WER$_{6}$)
Calcari siltosi, siltiti calcaree, calcari arenacei e calcareniti oolitico-bioclastiche contenenti gusci di lamellibranchi e microgasteropodi. Limite inferiore: netto su WER$_{7}$. Spessore: 20 m.
SCITICO MEDIO

MEMBRI DI ANDRAZ E SIUS (WER$_{1-2}$)

WER$_{1-2}$ — Membro di Siusi (WER$_{1}$)
Alternanza di calcari marnosi e marnoso-siltosi gialliastri, talvolta bioturbati, con calcareniti oolitico-bioclastiche a Classe aunite e Classis clase. A tetto intervallo di dolomie evaporitiche, dolosiltiti giallo-rossastre vacuolari e siltiti varicolori. Limite inferiore: graduale rapido su WER$_{2}$. Spessore: 0-60 m.
SCITICO INF. - MEDIO RP.

Membro di Andraz (WER$_{2}$)
Dolomie evaporitiche, dolosiltiti giallo-rossastre vacuolari e siltiti varicolori. Limite inferiore: netto su WER$_{3}$ o su WER$_{2}$. Spessore: 10-20 m.
SCITICO INF.

MEMBRI DI TESERO E MAZZIN (WER$_{1-2}$)

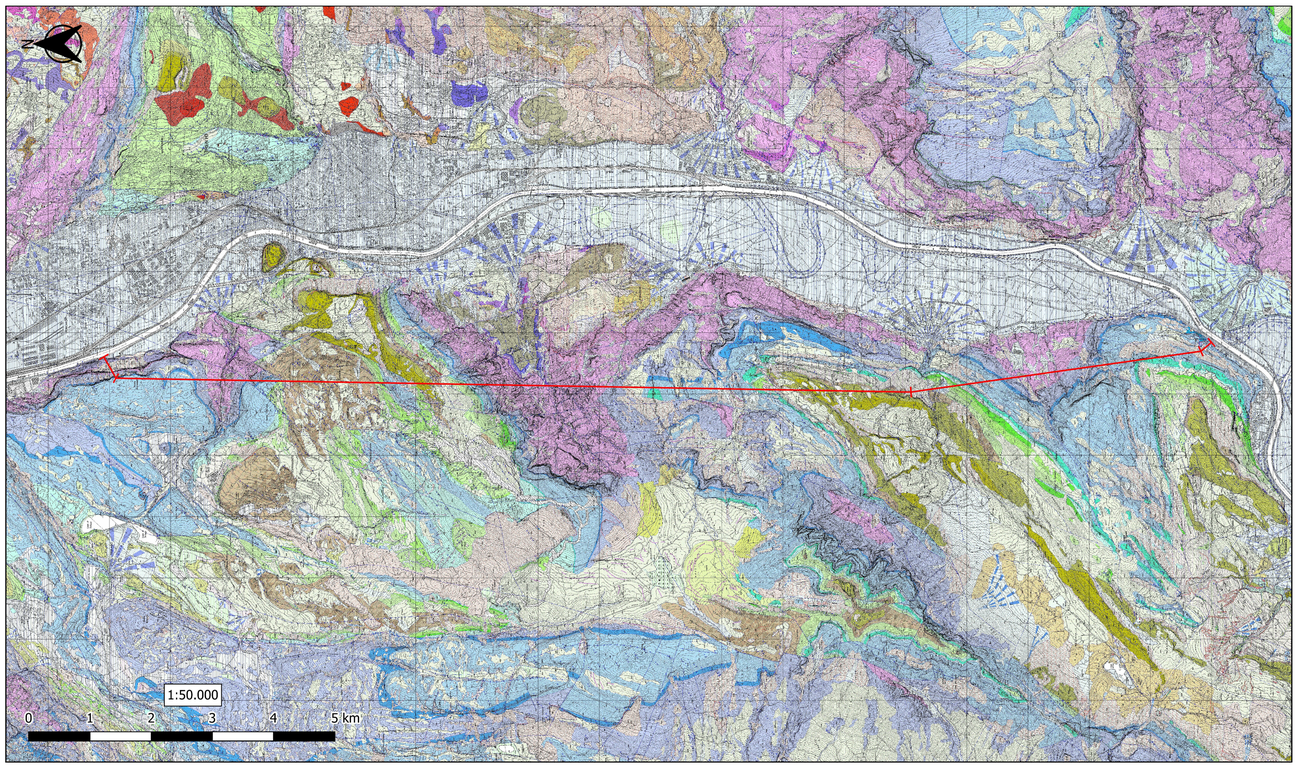
WER$_{1-2}$ — Membro di Mazzin (WER$_{1}$)
Calcari marnosi e siltosi grigi verdognoli alternati a siltiti grigio gialliastre in strati decimetrici. Limite inferiore transizionale rapido su WER$_{2}$. Spessore: 0-15 m.
SCITICO INF.

Membro di Tesero (WER$_{2}$)
Dolomie oolitiche a grana grossolana grigio-marroni, in banchi tabulari di 20-100 cm, con giunti di strato da piani ad ondulati passanti verso l'alto a calcari siltosi grigio gialliastri. Frequenti laminazioni parallele e più raramente ironcicate a basso angolo con talvolta livelli gradati. Limite inferiore: netto su BEL. Spessore: 40 m.
SCITICO INF.

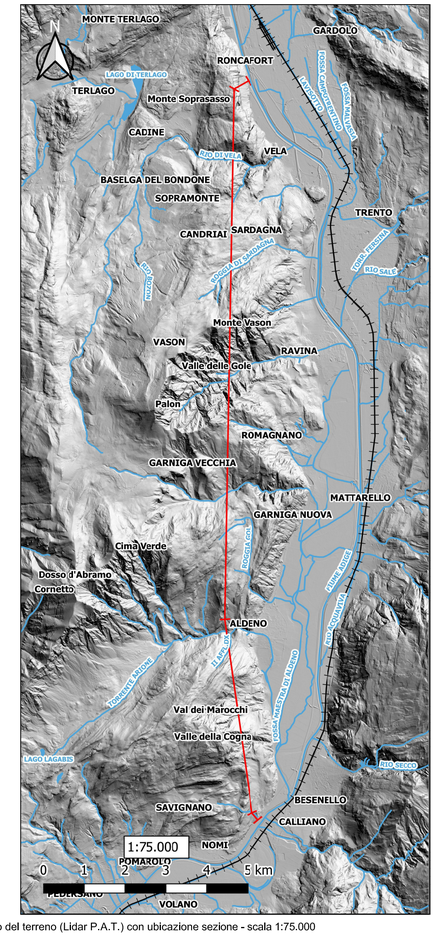
BEL — FORMAZIONE A BELLEROPHON
Dolomie siltose grigio-gialliastre a calcari siltosi grigio scuri in strati prevalentemente nodulari di 10-40 cm di spessore, alternati ad arenarie e siltiti grige e marne con orizzonti carbonicci, organizzate sia in sottili intervalli sia in pacchi ed alcuni decimetri. Limite inferiore: transizionale rapido su GAR. Spessore: 10-40 m.
PERMIANO SUP.

GAR — ARENARIA DI VAL GARDENA
Arenarie rosse, grige e bianche poco compatte, alternate a siltiti rosse o grige, siltiti marnose e marne, spesso con noduli di gesso rosato. Limite inferiore: netto erosivo su DRA, VTG, CGS. Spessore: 70-90 metri.
PERMIANO SUP.

Legenda foglio CARG "060 - Trento"



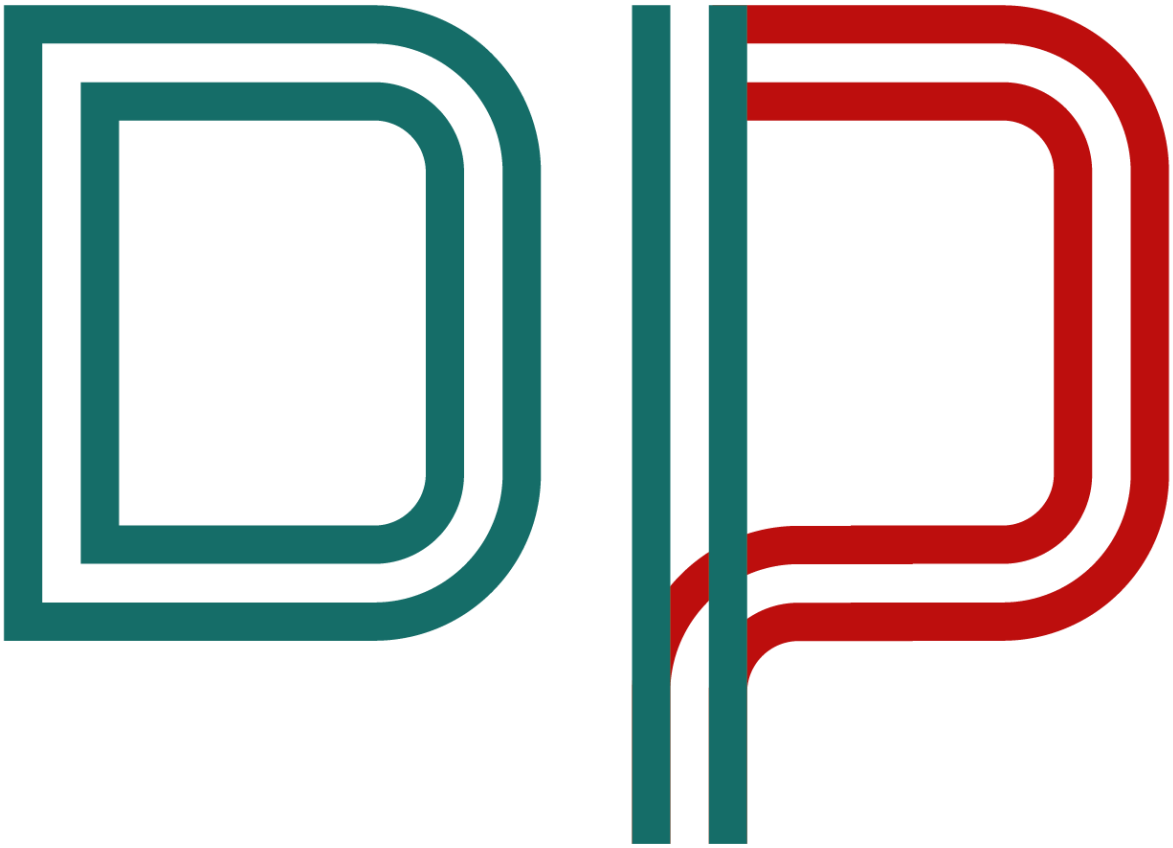
Carta geologica della Provincia Autonoma di Trento con ubicazione sezione - scala 1:50.000



Modello ombreggiato del terreno (Lidar P.A.T.) con ubicazione sezione - scala 1:75.000

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Consiglio Circoscrizionale Sardagna

19 gennaio 2022

Preso atto del

- Piano Provinciale di gestione dei rifiuti – Stralcio per la gestione dei rifiuti speciali – Focus discariche, p. 186 -203, Capitolo 5 "*Discarica Sardagna – Comune di Trento – Territorio Val d'Adige (ex Comprensorio C5 Valle dell'Adige)"*;
- Delibera del Consiglio Comunale n. 149 del 10.12.2020 "Osservazioni del Comune di Trento sulla proposta di Piano Provinciale di gestione dei rifiuti – Stralcio rifiuti speciali con focus sui rifiuti inerti";
- Delibera della Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento n. 2295, avente ad oggetto "Art. 65 T.U.L.P. in materia di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti – Piano provinciale di gestione dei rifiuti 7 febbraio 2021;
- Di tutti i precedenti atti in materia del Consiglio Circoscrizionale di Sardagna (in particolare la delibera n. 25 del 07.11.2013, la delibera n. 1 del 11.02.2019 e la delibera n. 3 del 21.04.21)

Il Consiglio Circoscrizionale di Sardagna prende atto, inoltre, del progetto denominato "Circonvallazione ferroviaria di Trento" e del Dibattito Pubblico che si va a concludere il 19 gennaio p.v. e per il quale vuole depositare la delibera in parola fra i Quaderni di detto Dibattito Pubblico al fine di replicare la richiesta di coinvolgimento qualora vi fosse la possibilità di nuovi conferimenti di materiale presso il sito della ex cava Italcementi.

§§§§§

A fini della completezza dell'argomento, si riportano alcuni degli stralci più salienti di quanto pubblicato sul sito https://www.dpcirconvallazioneferroviariatrento.it, nel quale si possono trovare tutto i dettagli.

Ragioni dell'opera

Lungo il corridoio del Brennero transita circa il 40% delle merci che attraversano le Alpi e ciò comporta, oltre ai benefici per l'economia e l'occupazione, anche inevitabili disagi in termini ambientali e sociali. In questo quadro, l'obiettivo del progetto è quello di favorire modalità di trasporto meno inquinanti, tendendo ad un progressivo passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia. Inoltre, la circonvallazione ferroviaria della città è parte di un progetto integrato che comprende altri importanti interventi infrastrutturali programmati in collaborazione con la Provincia Autonoma e il Comune di Trento: il progetto "NorduS", che prevede il raddoppio della linea Trento – Malè fino al nuovo ospedale; l'interramento della linea ferroviaria esistente nel tratto del centro urbano e della stazione di Trento; la riqualificazione urbana della città interessata dall'attuale ferrovia e il miglioramento del servizio di trasporto pubblico.

Cenni storici

- Nel 2007 RFI e PAT stipulano una convenzione per elaborare una nuova soluzione progettuale, che sviluppa l'Alternativa Parietale in sinistra Adige presentata da PAT nel 2003, che venne completata nel 2008 e approvata dalla Giunta della Provincia Autonoma di Trento. La nuova versione del Progetto Preliminare viene quindi inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) nel 2009 per avviare l'iter approvativo nazionale.
- Ad aprile 2018 Comune di Trento, PAT e RFI sottoscrivono un Protocollo di Intesa a seguito del quale viene avviata un'ulteriore analisi del Progetto Integrato che considera la Circonvallazione di Trento come parte integrante degli interventi di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all'interno della città di Trento (interramento stazione Trento e linea ferroviaria nel tratto urbano, Progetto Nordus).

- Il progetto della Circonvallazione di Trento, inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Next Generation Italia come intervento prioritario di interesse nazionale, approda alla fase di dibattito pubblico. Il dibattito si inserisce quindi in un percorso di confronto sul progetto quasi ventennale, come prima tappa che riguarda il coinvolgimento della cittadinanza. Oltre al dibattito pubblico, sono previste, poi, ulteriori fasi partecipative durante la Conferenza dei Servizi e la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Tracciato (cit. p.6 della Relazione di sostenibilità)
La Circonvallazione di Trento ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex Scalo Filzi, da cui ha origine la Galleria Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna. Obiettivo dell'intervento è la realizzazione di una ulteriore fase del quadruplicamento della linea Fortezza-Verona in vista dello sviluppo del traffico merci connesso alla realizzazione del nuovo valico del Brennero. Inoltre, l'opera effettua lo shunt del centro abitato di Trento.

§§§§§

Il Consiglio Circoscrizionale di Sardagna valuta importante l'opera per cambiare in meglio il volto della propria città e per renderla più vivibile, più spaziosa, meno congestionata, più a misura d'uomo.

Il Consiglio invita a prendere in considerazione le osservazioni proposte dalle Circoscrizioni direttamente interessate ai lavori, affinché l'opera si armonizzi il più possibile con le realtà nelle quali si inserisce.

Dal canto nostro, facciamo presente l'esistenza nel Comune Castale di Sardagna, del sito di ex discarica, riferito alla vecchia cava dello stabilimento Italcementi, perché permane ancora l'esigenza della riqualificazione della zona. Come già ribadito nelle precedenti delibere circoscrizionali sul tema e nel corso dei decenni, si rende ora quanto mai necessaria, dal momento che uno dei capisaldi del Piano Nazionale di ripresa e resilienza è proprio "la rivoluzione verde e la transizione ecologica " in tutte le sue sfaccettature e molteplici declinazioni.

Riportiamo quanto già scritto nella nostra delibera n. 3 del 21 aprile 2021, laddove si ribadiva la necessità della "*cucitura della ferita aperta, la sicurezza, la salubrità e la restituzione della bellezza naturale del territorio*". Nel vasto ambito della transizione ecologica e di quello imponente della Circonvallazione ferroviaria, questo potrebbe apparire come un dettaglio insignificante. Ma tale non è per chi vi risiede, che chi lo frequenta per turismo, per l'affaccio sulla città capoluogo di provincia, per l'ecosistema in generale.

In conclusione, ribadiamo la volontà di restituire dignità al paese con la messa in sicurezza del sito e la relativa riqualificazione, auspicando il più ampio ventaglio possibile di opportunità e nel dialogo costante con la proprietà e gli enti pubblici preposti, consci che la transizione ecologica passa anche da qui, che non vi è cambiamento senza mutazione della sostanza e del profilo, nel pieno rispetto delle leggi tempo per tempo vigenti.

ritenuta la proposta di interrogazione meritevole di essere approvata e quindi fatta propria dal Consiglio;
rilevato che, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario circoscrizionale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico - amministrativa, unito alla presente deliberazione;
visti:
– il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
– lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
– il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
– la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023;
– il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione consiliare 11.03.2015 n. 41 e modificato con deliberazione consiliare 29.07.2020 n. 120;
constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;
sulla base di tale risultato il Consiglio Circoscrizionale

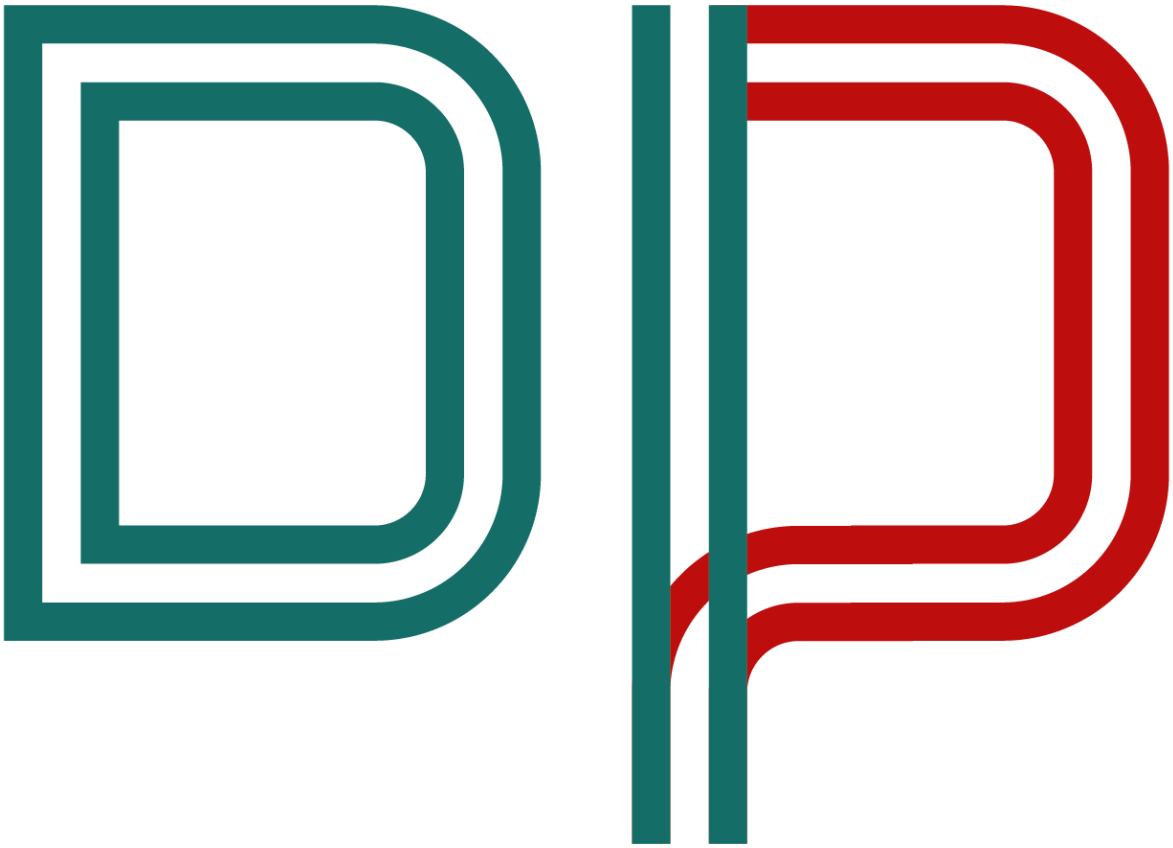
D e l i b e r a

per quanto espresso in premessa, di interrogare il Sindaco e la Giunta Comunale, ai sensi dell'art. 27 comma 2, lett. e) del Regolamento del decentramento, per avere la garanzia:

- delle comunicazioni al Consiglio circoscrizionale di Sardagna di ogni sviluppo in merito alla trattazione della tematica in essere;
- della richiesta da parte del Comune agli uffici competenti della Provincia Autonoma di Trento di un approfondimento della Carta di Sintesi della Pericolosità dal punto di vista della stabilità geologica ed idrica del sito e della sua comunicazione a codesto Consiglio;
- se, nell'ambito dei vari livelli della progettazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, si sia identificato il sito di Sardagna come idoneo ai conferimenti di parte del materiale di risulta delle lavorazioni di scavo ed in quale tipologia e misura; se, nell'ambito dei futuri lavori, l'Amministrazione Comunale intenda eventualmente avvallare e/o incentivare i conferimenti nel sito di Sardagna; quali potranno essere, eventualmente, le modalità di trasporto e conferimento dei materiali; quali controlli sui materiali conferiti saranno eventualmente messi in esercizio a garanzia e tutala della salute dei residenti di Sardagna; come l'Amministrazione Comunale intenda coinvolgere nel processo la Circoscrizione di Sardagna, se interessata dal nuovo conferimento;
- come l'Amministrazione Comunale intenda adoperarsi per l'effettivo ripristino del sito qualora quest'ultimo non fosse interessato dal nuovo conferimento di materiale a seguito dei lavori;
- se i lavori del potenziamento della ferrovia comporteranno un aumento del fabbisogno di energia e, di conseguenza, un aumento delle linee elettriche ad alta tensione esistenti. In caso di risposta affermativa, si chiede la valutazione dello studio di fattibilità dell'interramento delle linee soggette ad aumento se insistenti sul tracciato attuale oppure lo spostamento delle stesse dalla zona a monte l'abitato di Sardagna, trovandovi una collocazione paesaggisticamente meno impattante.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Consiglio Comunale di Trento

19 gennaio 2022

COMUNE DI TRENTO

Il Presidente
del Consiglio comunale

Comune di Trento - S001.02

D$165886651

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20).
Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo.

Prot: 0010684
Data: 14/01/2022 Fasc: 2.3.6/2021/35

Gentile
Coordinatore del dibattito pubblico per la circonvallazione ferroviaria di Trento

Oggetto: **Discussione sulla circonvallazione ferroviaria di Trento in Consiglio comunale. Trasmissione di documentazione utile.**

Gentile dott. Pillon,

come da accordi intercorsi, rappresento che il Consiglio comunale di Trento ha avuto modo di discutere approfonditamente dell'opera in questione nel corso delle adunanze consiliari del 20 ottobre e del 25 novembre 2021.

Trasmetto copia delle trascrizioni stenografiche di tali riunioni, avvertendo inoltre che le relative registrazioni audio-video sono disponibili in streaming on-demand ai seguenti link:

- adunanza del 20 ottobre 2021: www.video.istituzioni.tn.it/tutti/video/2028
- adunanza del 25 novembre 2021: www.video.istituzioni.tn.it/tutti/video/2060

Sono inoltre allegati alla presente nota:

- un documento contenente i quesiti posti dai Consiglieri comunali in vista della citata adunanza del 20 ottobre e le relative risposte;
- le deliberazioni adottate dal Consiglio comunale sull'argomento nell'adunanza del 25 novembre 2021.

Via R. Belenzani, 19 I 38122 Trento
tel. 0461 88.4021 I fax 0461 88.4256
e-mail: presidente@consiglio.comune.trento.it | ufficio.consigliocomunale@comune.trento.it
Riceve su appuntamento

Colgo l'occasione per ringraziarla cordialmente e per confermarle il sostegno del Consiglio comunale per il miglior esito del suo lavoro.

Cordiali saluti.

Il Presidente del Consiglio comunale
– Paolo Piccoli –

Allegati:

- Resoconto stenografico dell'adunanza consiliare del 20 ottobre 2021
- Resoconto stenografico dell'adunanza consiliare del 25 novembre 2021
- Raccolta di domande e risposte sull'opera, strumentali al dibattito consiliare del 20.10.2021
- Deliberazione del Consiglio comunale 25.11.2021, n. 166
- Deliberazione del Consiglio comunale 25.11.2021, n. 167
- Deliberazione del Consiglio comunale 25.11.2021, n. 168

La Segretaria generale:	Il Capoufficio:	Redatto da:
dott.ssa L. Moresco	dott. G. Moser	A. Peverada

CONSIGLIO COMUNALE

DI

TRENTO

RESOCONTO

dell’adunanza del 20 ottobre 2021

PRESIDENTE:

Possiamo iniziare la seduta. Bene, iniziamo la seduta con il ricordo di Piergiacomo Maestranzi, padre del nostro Consigliere Dario, che ieri sul giornale ne ha ricordato i valori perché è stato un uomo che ha dato alla comunità e si è impegnato nel mondo dello sport, è stato Presidente del Panathlon, ha trasmesso ai figli l'etica del lavoro e anche la generosità e l'altruismo, e noi a Dario mandiamo un abbraccio partecipe. Saluto e ringrazio l'ingegnera Paola Firmi che è Commissaria Straordinaria del potenziamento della linea da Fortezza a Verona, che è collegata e poi vedremo; l'ingegner Giuseppe Romeo che è responsabile della Direzione investimenti area Nord-Est di rete Ferroviaria Italiana, che ringrazio di essere qui, l'ingegner Raffaele De Col, Dirigente Generale del Dipartimento Protezione Civile della Provincia in sostituzione del Presidente Fugatti, che era stato invitato; il Sindaco, l'Assessore Facchin, chi ci ascolta da casa e anche i NO-TAV che ci ascoltano da Via Belenzani. A loro consiglio però di cambiare il simbolo del Comitato Ferrovia Vivibile perché il treno è un treno a carbone, quindi con la sostenibilità non è proprio il massimo. La seduta è una seduta informativa, come sapete, ed è stata preceduta da una seduta dei Capigruppo che ha determinato l'ordine dei lavori: sono state presentate 41 domande, che poi verranno lette dai rappresentanti delle Forze politiche; la scaletta di oggi è così prevista: prima avremo un saluto della ingegnera Firmi che ci parlerà dello stato del programma appunto lungo il corridoio del Brennero da Fortezza a Verona; poi l'ingegner De Col ci parlerà delle ragioni che hanno portato ad accantonare il progetto sulla Destra Adige; l'ingegner Romeo ci illustrerà l'iter autorizzativo legato al quadro normativo, le tempistiche e il dibattito pubblico, e poi l'Assessore Facchin in conclusione farà delle considerazioni sulle attività del Comune utili alla condivisione del progetto e al progetto integrato, che adesso si collega. Poi avremo la lettura delle domande da parte delle forze politiche, avremo le risposte da parte dei nostri ospiti, e direi che abbiamo preparato a proposito delle domande una tabella raggruppando le domande, perché chiaramente ci sono state domande presentate da più Gruppi politici, e questa tabella può essere utile non solo per questa sera ma, ove non ci fossero per ragioni tecniche risposte a tutte le domande, sarà utilizzata – l'ho già consegnata all'ingegner Romeo – per la fase del dibattito pubblico, dove naturalmente tutto sarà messo sul tavolo secondo la procedura prevista dalle norme. Se ci sarà tempo, dopo le risposte dei nostri ospiti, dopo la lettura delle domande, sarà possibile fare richiesta di ulteriori chiarimenti.

In ogni caso, dalle domande formulate da tutti i Gruppi politici, si evince un dato comune cioè che il progetto della circonvallazione ferroviaria va contestualizzato nel progetto integrato della mobilità, che ha come obiettivi ulteriori per quanto riguarda la città di Trento il Nordus, la tramvia Spini – Centro Città, l'interramento ed il recupero delle aree urbane che si avrebbe a seguito dell'interramento, e quindi un progetto che è destinato nel lungo termine – nel medio e nel lungo termine – a cambiare in meglio moltissimo il volto della città, ed è un progetto che è di importanza pari, se vogliamo, allo spostamento dell'Adige molti anni fa, nell'altro secolo, o – in termini minori, questo, ma importantissimo – alla riqualificazione di tutto il centro storico che vede il centro storico così com'è ora, ed è un progetto che l'Assemblea comunale in rappresentanza della città, da quello che è emerso nei primi ragionamenti fatti tra noi, intende accompagnare come una grande opportunità, ma anche con tutte le garanzie necessarie per le persone che verranno interessate da questa grandissima opera, e che avranno anche disagi e quindi bisogna minimizzare tutto questo, e per il tessuto urbano che va salvaguardato nel modo migliore possibile. Con questa considerazione auguro a tutti noi buon lavoro, e darei la parola all'ingegnera Paola Firmi. Se mi stabilite il collegamento? Sì, prima, chiedo scusa, la Segretaria Generale mi richiama all'ordine – e fa benissimo – è necessario fare l'appello, prego.

Il Consiglio Comunale si è riunito alle 18:17, fatto l'appello nominale, si ha il seguente risultato:

Sono presenti i Consiglieri:

1. PICCOLI PAOLO
2. IANESELLI FRANCO
3. BAGGIA MONICA
4. BOSETTI STEFANO
5. BOZZARELLI ELISABETTA
6. BRIDI VITTORIO
7. BRUGNARA MICHELE
8. CARLI MARCELLO
9. CASONATO GIULIA

10. CHILÀ FILOMENA
11. DEMATTÈ DANIELE
12. FERNANDEZ ANDREAS
13. FILIPPIN GIUSEPPE
14. FILOSI LUCA
15. FIORI FRANCESCA
16. FRACHETTI PIERGIORGIO
17. FRANZOIA MARIACHIARA
18. GILMOZZI ITALO
19. GIULIANI BRUNA
20. GUASTAMACCHIA FABRIZIO
21. LENZI WALTER
22. MASCHIO ANDREA
23. MAULE CHIARA
24. MERLER ANDREA
25. PANETTA SALVATORE
26. PEDROTTI ALBERTO
27. RAFFAELLI ANNA
28. SALTORI ALESSANDRO
29. SERRA NICOLA
30. TOMASI RENATO
31. UEZ TIZIANO
32. URBANI GIUSEPPE
33. ZANETTI CRISTIAN
34. ZANETTI SILVIA
35. ZAPPINI FEDERICO

Sono assenti i Consiglieri:

1. ANGELI ELEONORA
2. DAL RI ALESSANDRO
3. MAESTRANZI DARIO
4. ROBOL ANDREA
5. STANCHINA ROBERTO

È presente l'Assessore esterno FACCHIN EZIO.

Constatato che il numero degli intervenuti (35) è sufficiente per la legalità dell'adunanza (ai sensi dell'articolo 31, comma 6, dello Statuto comunale) il Presidente dichiara aperta l'adunanza.

Entrano successivamente, in corso di adunanza, i Consiglieri ROBOL Andrea, ANGELI Eleonora e DAL RI Alessandro.

Il Segretario prende atto che i consiglieri "non votanti", quali appaiono nelle operazioni di voto, poiché presenti in Aula, devono essere considerati alla stregua di chi vota "astensione" ai sensi dell'articolo 81 del regolamento interno del Consiglio comunale.

Altresì il segretario fa presente che le movimentazioni in entrata e in uscita dei consiglieri durante l'adunanza sono riportate in un distinto fascicolo, conservato agli atti, quale risultato di segnature dovute alla gestione del software "tabellone elettronico".

- O r d i n e d e l g i o r n o -

DISCUSSIONE RIGUARDANTE LA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA INTEGRATA DI PROSPETTATA REALIZZAZIONE.

PRESIDENTE:
Vi comunico che, non solo la seduta è in streaming come di consueto, verrà poi posta in podcast sul sito del Comune, domani alle 15:00 sarà trasmessa su Trentino TV e sabato alle ore 20:00 sull'emittente TNN.

DISCUSSIONE RIGUARDANTE LA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA INTEGRATA DI PROSPETTATA REALIZZAZIONE.

PRESIDENTE:
Ingegnera Firmi, buonasera, grazie di essere con noi. Prego. Non riusciamo a sentire, chiedo scusa. Abbiamo noi un problema, abbia pazienza un momento che lo risolviamo. Solo un momento, perché dobbiamo trasferire l'audio alle casse del Consiglio. Provi, per cortesia.

INGEGNERA FIRMI (Commissario Straordinario potenziamento linea Fortezza – Verona):
Sì, buonasera, mi sentite?

PRESIDENTE:
Perfetto, grazie molte.

INGEGNERA FIRMI (Commissario Straordinario potenziamento linea Fortezza – Verona):
Grazie a lei. Dunque, buonasera a tutti, io sono Paola Firmi, come è stato anticipato, sono stata nominata di recente Commissario per gli interventi di potenziamento sui dotti prioritari del corridoio Fortezza – Verona e ancor più recentemente della variante cosiddetta di Val di Riga e il PRG di Bressanone. Dunque, io innanzitutto ringrazio per questo invito, che mi dà modo di conoscervi e di presentarmi, con l'augurio che le attività che ci aspettano ci vedranno partecipare insieme ad altri eventi di condivisione. Come è stato detto poco fa, questo intervento di cui parliamo questa sera, cioè la circonvallazione di Trento, si inserisce in un contesto più generale, non solo a livello diciamo di territorio comunale, ma anche all'interno dell'intero territorio nazionale. Come sapete, tutto il potenziamento della Fortezza – Verona è stato inserito tra i pochi progetti considerati prioritari per il Paese, e in virtù di questo è stato anche prevista per questi interventi una serie di interventi normativi che ci daranno la possibilità di accelerare per quanto possibile la realizzazione del potenziamento di questo asse che quindi, come vi dicevo, è stato riconosciuto come un asse prioritario del Paese. Come sapete, fa parte da anni dei corridoi di interoperabilità europei, quindi è una parte essenziale di quella che sarà la rete europea, e in particolare la rete cosiddetta "core", la rete centrale. Quindi questo per dire che l'intervento di cui parliamo effettivamente costituisce, è nel cuore pulsante di uno degli assi che vengono considerati a livello nazionale come assi principali, assi fondamentali per il trasporto nazionale e internazionale.

Questo corridoio che, come sapete, si sposa con l'intervento di realizzazione del tunnel di base del Brennero, è formato da 7 lotti funzionali di cui 4 prioritari e diciamo i 4 prioritari sono tutti in fase di lavorazione, a partire... diciamo, andando da nord verso sud, a partire dalla Fortezza – Ponte Gardena che è un intervento interamente finanziato per circa 1 miliardo e mezzo di euro, lo scorso giugno sono state consegnate le prestazioni per lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore che è risultato vincitore in una gara che ha consentito appunto l'affidamento sia della progettazione esecutiva che dei lavori di realizzazione, ed è previsto l'avvio dei cantieri entro l'estate del 2022 con anticipazione di alcune opere propedeutiche. Scendendo verso sud, poi abbiamo l'altro lotto prioritario che è la circonvallazione di Bolzano per la quale... diciamo che ha l'obiettivo di realizzare uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci e per il quale sono state individuate recentemente le risorse per poter riprendere e aggiornare nel progetto preliminare che risale al 2003, in modo tale da poter arrivare in breve tempo ad avere un progetto di fattibilità tecnico – economica e quindi da sottoporre poi ad un iter autorizzativo. Il tracciato della circonvallazione di Bolzano si sviluppa tra le località di Prato Isarco e Bronzolo, è interamente in galleria per un'estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni. Poi ci sono le circonvallazioni di Trento e Rovereto, sempre scendendo verso sud, come sapete la circonvallazione di Trento è stata finanziata, sarà finanziata con il PNRR ed è in fase di avvio l'iter autorizzativo. La circonvallazione di Trento, di cui poi si parlerà più nel dettaglio, si associa alla circonvallazione di Rovereto per la quale sono state individuate delle alternative di tracciato, su cui si dovrebbero poi andare a concentrare gli approfondimenti per la revisione del progetto di fattibilità tecnico-economica sviluppato già tra il 2015 e il 2016. Quindi, diciamo, anche per la

circonvallazione di Rovereto stiamo portando avanti delle analisi preliminari finalizzate alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica.

Infine l'ingresso al nodo di Verona: lo scorso maggio è stato sottoscritto un documento con la Regione Veneto, la provincia di Verona e tutti i Comuni interessati per il consolidamento degli input relativi all'aggiornamento e alla progettazione del progetto di fattibilità tecnico-economica che è attualmente in corso, sarà completato in autunno, e la tratta è una tratta particolarmente importante perché evidentemente ci permetterà di realizzare l'ingresso appunto dei treni merci attraverso il nodo di Verona e per poi terminalizzarli negli impianti dedicati. Ecco, diciamo questo che vi ho fatto è un rapido, sintetico inquadramento di tutti i lavori che sono in corso per quanto riguarda i lotti prioritari; a questi ovviamente si associano altri interventi che saranno realizzati su questo asse, come dicevo, anche la variante di Val di Riga e il PRG di Bressanone, e anche altri interventi di miglioramento della ferrovia in esercizio, attraverso dei miglioramenti, diciamo dei potenziamenti tecnologici che sono in corso di progettazione e realizzazione e che si concluderanno con l'attivazione a fine 2023/inizio 2024 della rTMS che è il sistema di controllo marcia treno europeo che costituisce appunto uno degli altri poi progetti sempre di punta dell'Europa, nella realizzazione della rete ferroviaria europea.

Dunque, io non vi vorrei trattenere oltre, tengo però a sottolineare il fatto che stiamo vivendo un periodo storico particolare per diciamo questo asse, per la Verona – Brennero, ed è credo un momento... non vorrei dire irripetibile ma sicuramente si sono verificate una serie di circostanze che possono effettivamente dare una... rappresentare una chiave di volta per uno sviluppo di questo asse di comunicazione, di tutto ciò che poi è connesso allo sviluppo del sistema ferroviario, direi unico, direi unico, e quindi siamo tutti chiamati – me per prima – a fare il possibile per poter realizzare, per poter dare attuazione a tutti gli strumenti che ci vengono messi a disposizione, ovviamente nel pieno rispetto di tutte le esigenze di sostenibilità, dello sviluppo dell'asse e del territorio che lo accoglie. Vi ringrazio ancora per l'attenzione e, come dicevo all'inizio, spero che questo sia solo l'inizio di una proficua collaborazione che ci vedrà insieme nei prossimi mesi e nei prossimi anni, auguro a tutti un buon proseguimento dei lavori della seduta odierna.

PRESIDENTE:

Grazie ingegner Firmi per l'illustrazione che ci ha fatto dello stato dei lavori, e penso che avremo modo poi di rivederci e di risentirci nel corso dello svolgimento del progetto, grazie molte.

Adesso darei la parola all'ingegner De Col, dicendo ai Consiglieri che la tabella di cui ho parlato prima e che ho consegnato anche all'ingegner Romeo ve la distribuiamo in modo tale che abbiate, come dire, anche voi il riassunto del lavoro che è stato fatto e ringrazio molto gli uffici tecnici per il lavoro che hanno fatto. Prego, ingegner De Col.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Buonasera Presidente, grazie per l'invito, grazie signor Sindaco, grazie Assessori, un saluto a tutto il Consiglio e a chi ci ascolta in video collegamento.

Dunque, noi con l'ingegner Romeo e il Commissario Ingegner Firmi, che saluto, abbiamo pensato di fare una suddivisione di compiti, quindi a me tocca un po' l'incarico di fare l'excursus storico di come siamo arrivati a questa situazione. Quindi io farò insieme alla mia collaboratrice, l'ingegner Laura Pretto che è qui a fianco a me a destra, che poi spiegherà il progetto, poi io re-interverrò, poi abbiamo l'ingegner Romeo che invece interverrà sul progetto in senso stretto, quindi alla maggior parte delle domande che lei Presidente spiegava. Quando... quello che vi presento parte dal 2003, l'ingegner Firmi prima citava il tunnel del Brennero, allora bisogna un po' configurare la situazione storica: il 2003 era un anno in cui si cominciava a strutturare la società che oggi sta scavando e realizzando il tunnel del Brennero; di conseguenza, nel 2003 non parlavamo di corridoio TEN-T ma in realtà parlavamo di corridoio Berlino – Palermo, quindi siamo in una situazione che poi ha avuto un'evoluzione molto molto avanzata, anche nella struttura delle reti europee, allora questo era uno dei corridoi prioritari per la movimentazione delle merci e delle persone. Quando quindi si è strutturata la società tunnel di base del Brennero, le comunità hanno chiesto di avere contestualmente un quadro di insieme che durava già da qualche anno nella comunità di azione del Brennero, a cui partecipano Comuni, Camere di Commercio, quindi c'è un contesto di coinvolgimento storico. Arriva una proposta nel 2003 da parte di RFI che prevede la realizzazione di un tracciato in prosecuzione alla realizzazione del tunnel del Brennero; questo quadruplicamento ferroviario, il lotto quindi che per il Trentino si chiama "lotto 3", allora si chiamava solo "Circonvallazione di Trento", è stato sottoposto nel 2003 ad una valutazione di impatto

ambientale con una predisposizione di tracciati allora predisposti in via autonoma da un gruppo di progettazione che era presente sulla tratta da Verona fino a Innsbruck, era un GEIE. Questo parere è stato sottoposto all'iter di VIA della Provincia e quindi al Comitato Provinciale per l'Ambiente nel 2003, e con una successione di evoluzioni progettuali. In quell'occasione, quindi, il 10 giugno Italferr, a nome di Rete Ferroviaria Italiana, ha avviato la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che prevedeva una soluzione di circonvallazione in destra orografica – dopo, come vi ho detto, l'ingegner Pretto entrerà nello specifico – e trattandosi di una infrastruttura di tipo strategico già riconosciuta da allora, perché ovviamente c'era dentro anche il tunnel del Brennero in questo lavoro, quindi c'era una fase anche di progress di approfondimenti del progetto; per quanto riguarda la tratta lotto 3, circonvallazione di Trento, il 10 di giugno, vediamo la tabella, è stata avviata il 10 giugno 2003 la procedura, la procedura che è stata una procedura di circa 2-3 mesi, che si è conclusa l'11 settembre, e ha previsto il coinvolgimento oltre che delle strutture tecniche dei vari enti interessati, i Comuni, i comprensori e la Provincia. Si è arrivati ad una delibera di Giunta provinciale che ha raccolto i pareri di tutti i Comuni interessati, si sono inviate le osservazioni al Ministero dell'Ambiente, ed infine è stata fatta una Conferenza dei Servizi che ha portato ad una sostanziale individuazione come di non sostenibilità con un parere di negatività verso la destra orografica, e dopo faremo questi passaggi tecnici che riportano in grandi linee, ma poi sono accertabili attraverso anche gli atti che metteremo a disposizione, la non sostenibilità della destra orografica soprattutto per come era stata progettata, ed era una soluzione che prevedeva 41 km di galleria quindi con problemi veramente importanti ma poi li specificheremo; e quindi in quell'occasione la Provincia, i Comuni e i comprensori, e quindi stiamo parlando dal confine con l'Alto Adige fino al confine con la provincia di Verona, espressero all'unanimità una predilezione per una soluzione da studiare in destra orografica, soluzione in destra orografica che si configurava anche all'interno di formazioni geologiche litotipiche diverse che determinavano proprio la bocciatura della destra orografica soprattutto nel tratto dalla Vallagarina fino al confine con l'Alto Adige. Stessi motivi, peraltro, che poi nelle fasi successive hanno portato alla bocciatura della soluzione della sinistra orografica da Trento verso Verona, per gli stessi motivi per cui è stata bocciata la destra orografica per il tratto dalla Vallagarina verso Bolzano.

Questo passaggio è un passaggio importante perché in realtà non si tratta di una soluzione che è stata bocciata, poi non rivista, dal 2003 in avanti sono stati fatti numerosi – poi li vedremo nella parte finale in cui riprenderò la parola dopo l'intervento dell'ingegner Pretto – sono stati fatti numerosi approfondimenti e soprattutto si è passati anche attraverso fasi di project review perché il passare da 41 km di gallerie a 12 km c'è anche un elemento di costo non indifferente che ha definito la sostenibilità dell'intervento, l'ha detto l'ingegner Firmi, lo ripeto: la sostenibilità ha portato ad un work in progress su questo corridoio identificando i nodi prioritari sui quali poi interverrà l'ingegner Romeo, ma la sostenibilità significa riuscire a risolvere i principali nodi che determinano un impatto territoriale ed un rallentamento sull'attivazione del corridoio del Brennero, che è un corridoio strategico che ormai è certo che tra il 2030 e il 2032 vedrà l'operatività del tunnel, su questo è certo, ve lo posso assicurare, l'ha detto l'ingegner Firmi. Di conseguenza, il nodo di Trento rappresenta insieme ai nodi che ha rappresentato l'ingegner Firmi, uno dei nodi principali per darne piena attuazione e funzionalità, e allo stesso tempo, come ha detto il Presidente del Consiglio, integrato in una ricaduta positiva sulla città di Trento col Nordus e anche l'interramento del Centro Città.

Io passerei un attimo la parola alla mia collaboratrice, in cui vi faremo vedere i tracciati, le problematiche che sono state affrontate nel 2003, e poi riprenderò un attimo la parola sulla parte conclusiva dell'iter. Prego, ingegnere.

INGEGNERE PRETTO LAURA:
Buonasera a tutti, anche da parte mia. Mi sentite bene?

PRESIDENTE:
Sì, sì. Se vuole, può togliere la mascherina.

INGEGNERE PRETTO LAURA:
Perfetto, allora io vi descrivo quelli che sono stati i tracciati valutati durante la Valutazione di Impatto Ambientale del 2003, partendo dal tracciato, cosiddetto "Tracciato RFI", tracciato in destra orografica. Lo sviluppo che interessava la provincia di Trento era di più di 41 km, di cui ben 32 in galleria. Lo sviluppo partiva dalla stazione di Mezzo Corona, iniziando la galleria più o meno

all'altezza di Lavis, per procedere per 32 km fino a Mori. Vedremo poi alcune slides dedicate alle principali opere d'arte, ve le spiegherò maggiormente nel dettaglio. Il progetto di RFI non prevedeva soluzioni alternative, che quindi la Provincia nel corso della VIA ha presentato in sinistra orografica, due soluzioni che, anche qui con l'aiuto di alcune mappe vi descriverò. Passiamo direttamente alla cartografia, che penso sia il modo più intuitivo per capire dove transitavano i tracciati: partiamo dalla zona nord, il confine settentrionale della provincia, in rosso vedete il tracciato della ferrovia del Brennero esistente, ci concentriamo ora sul tracciato in verde che rappresenta il tracciato in destra orografica. L'intervento proposto iniziava quindi all'altezza di Mezzo Corona per poi procedere parallelamente all'autostrada del Brennero, quando invece la ferrovia esistente fa una curva attraversando l'Adige. Concentriamoci quindi sulla parte a sinistra, poi la parte a destra dei tracciati delle alternative PAT le vediamo dopo. Il primo tratto, i primi 8 km dell'intervento proposto da RFI erano all'aperto, praticamente tutti tranne un piccolo tratto di galleria artificiale di 1 km nella zona di Nave San Rocco, un tracciato all'aperto che vedeva la necessità di attraversare l'Adige in due punti e di attraversare l'ansa dell'Adige praticamente con un viadotto di 2,5 km. Vediamo qui qualche zoom di quello che era il primo ponte, qua siamo all'altezza di Zambana nuova. Da un ponte all'altro, ripeto, era previsto un viadotto di 2,5 km per arrivare al secondo ponte; attraversato nuovamente l'Adige, prendeva avvio e c'era l'imbocco della galleria di 32 km, cosiddetta "galleria Paganella". Il tracciato poi prevedeva il bypass completo di tutta la città di Trento, Mattarello, di tutti gli abitati della Vallagarina. Vedete come il tracciato RFI bypassava tutti i centri urbani, fino ad arrivare all'altezza più o meno della zona industriale di Rovereto, dove terminava la galleria, vediamo qua uno zoom per farvi capire l'uscita della galleria, era necessario un ulteriore ponte sull'Adige e un viadotto di poco più di 300 metri per andare a sovrapassare l'autostrada del Brennero e poi ricongiungersi alla linea esistente, più o meno all'altezza della stazione di Mori.

Torno brevemente all'inizio della rappresentazione invece per concentrarci su quelle che sono le soluzioni in sinistra orografica proposte dalla Provincia di Trento, Vi accennavo già prima che il primo tracciato, i primi 11 km sono simili in entrambe le soluzioni, abbiamo un tracciato all'aperto molto più breve, di poco più di 3 km, che richiede comunque l'attraversamento sia dell'autostrada del Brennero che del fiume Adige. Il progetto prevedeva poi un'entrata in galleria, una galleria di poco più di 8 km tranne una piccola finestra all'altezza di San Michele; necessario un altro tratto all'aperto per superare il torrente Avisio, e poi le soluzioni prendevano due tracciati differenti, vedete in giallo la cosiddetta "soluzione parietale", la soluzione 2, in viola/rosa a seconda di come la vedete, è la soluzione 1, la cosiddetta "soluzione profonda". Differiscono sia... beh, chiaramente per il tracciato ma soprattutto per la lunghezza delle gallerie previste; la soluzione profonda prevede due gallerie, una di circa 8 km, un ulteriore tratto all'aperto per superare il torrente Fersina, e un'altra galleria di 22 km per andare a collegarsi poi con la linea esistente all'altezza di Caliano. La soluzione parietale prevede invece un'unica galleria – prevedeva – un'unica galleria di poco più di 18 km per andare ad interconnettersi con la linea esistente a sud di Mattarello.

Allora, dopo avervi descritto quali erano i tracciati dove passavano queste proposte progettuali, andiamo a vedere quali sono stati gli esiti della Valutazione di Impatto Ambientale, perché si è arrivati ad un parere negativo per la soluzione in destra Adige e perché un parere positivo per la "soluzione parietale", per la soluzione 2. Come sapete, la Valutazione di Impatto Ambientale analizza le componenti ambientali principali e il rapporto istruttorio fa sintesi di tutto quello che emerge nella discussione, nei pareri dei servizi provinciali, ma anche dei pareri dei Comuni e degli allora comprensori. Prendiamo proprio quindi il rapporto istruttorio, abbiamo anche preso alcuni passaggi dal punto di vista letterale per farvi vedere come erano poste le cosiddette "questioni ambientali rilevanti" che sono state riscontrate nella proposta in Destra Adige. Si è partiti subito con l'analisi delle problematiche di natura geologica e idrogeologica che sono sempre i primi temi che vengono affrontati quando si progetta un'opera in sotterraneo; il rapporto istruttorio evidenzia, leggo anche testualmente questi passaggi, "La presenza di importanti sistemi acquiferi che alimentano numerose sorgenti, molte delle quali utilizzate a scopo potabile. Vengono quindi evidenziate notevoli ripercussioni e rilevanti impatti negativi, sia a breve che a lungo termine, legati principalmente al depauperamento delle risorse idriche.". Cosa succede quando c'è un impatto sulle risorse idriche in un'opera in sotterraneo? Si progetta parallelamente delle misure di compensazione per capire se è possibile limitare gli effetti negativi, è stato fatto anche nel 2003 per la soluzione in Destra Adige ottenendo come valutazione delle possibili positive misure compensative nella tratta della Vallagarina, nella tratta meridionale, ma con maggiori problemi proprio nella tratta settentrionale e nella tratta dei dossi di Terlano, della zona dei laghi. Vi mostro

anche qui, giusto per farci aiutare da qualche... ancora dal tracciato, dove passava il tracciato in destra orografica e dove sono i laghi di Terlano e Lamar, il lago di Terlano era proprio considerato un punto critico, un punto su cui prestare attenzione e approfondire le valutazioni eventualmente.

Altra questione ambientale rilevante, evidenziata nel rapporto istruttorio, sono le intersezioni e l'impatto sulle acque superficiali. L'abbiamo visto mentre guardavamo e analizzavamo il tracciato, il tracciato in Destra Adige prevede diversi attraversamenti del fiume Adige con due ponti a distanza di 2,5 km uno dall'altro nell'area di Lavis, e un altro ponte all'altezza dell'uscita della galleria, all'altezza di Rovereto zona industriale, a nord di Mori. È stata chiaramente verificata anche la sicurezza idraulica, è stato valutato con un tempo di ritorno di 300 anni, se sia in grado di contenere il picco di piena, e questo ha dato risultati positivi, alcune criticità per quanto riguarda il primo dei ponti che si sarebbe andati a costruire, che presentava un franco arginale molto basso, quindi un punto di potenziale criticità, ma in una situazione di sicurezza idraulica piuttosto positiva. L'impatto sulle acque sotterranee: il primo tratto, se ricordate, i primi 8 km di tratto a cielo aperto interessa i depositi alluvionali del fiume Adige, e questo viene evidenziato nel rapporto istruttorio; per i tratti di opere in sotterraneo, anche qua viene evidenziata la possibile venuta di acqua, anche permanenti e decisamente significative. Qui ho ripreso solamente delle aree che interessano l'intorno del Comune di Trento, c'era tutto l'elenco anche ovviamente fino all'area di Rovereto; viene evidenziato un potenziale impatto sull'acquifero confinante tra il torrente Vela e il Rio Sardagna, e nel caso di venute d'acqua sono state evidenziati effetti negativi su diverse sorgenti nella zona tra Trento e Sopramonte, situazione analoga nell'area tra Rio Gola e la Roggia del Bondone. Il rapporto istruttorio conclude presentando un quadro ancora più completo di quali sono i punti, quindi non solamente questi problemi idrogeologici legati alle acque superficiali sotterranee, ma trattando anche i temi paesaggistici, ponendo quindi attenzione al rilevante impatto paesaggistico del viadotto di 2,5 km ricompreso tra i due ponti sull'Adige, nella zona di Lavis. Il rapporto istruttorio metteva in evidenza anche la significativa occupazione del territorio nei primi 8 km di tratto a cielo aperto, occupando aree agricole pregiate di fondovalle, in un territorio tra l'altro già abbastanza provato da altre opere di infrastrutturazione significative, come l'autostrada. Il difficile inserimento delle opere in realtà riguarda principalmente l'area sud, se ricordate lo sbocco della galleria prevedeva un altro superamento del fiume Adige e poi un viadotto inserendosi nella zona dell'area industriale a nord di Rovereto, a nord di Mori, già particolarmente urbanizzata e infrastrutturata, quindi questo difficile inserimento riguarda la zona sud, suolo e geologia li abbiamo già citati; lo studio era accompagnato da una relazione di incidenza che analizzava anche l'impatto su Siti di Importanza Comunitaria, all'epoca si chiamavano solo "SIC", evidenziando alcuni impatti, sicuramente in fase di cantiere ma anche poi in fase di più a lungo termine.

Analogo... procedo? Sì. Analogo ragionamento e valutazione sono stati fatti per le alternative elaborate dalla Provincia, che erano accompagnate da un progetto di pre-fattibilità e da un primo studio ambientale. L'analisi, la valutazione evidenzia situazioni migliorative sicuramente nell'ambito del paesaggio, in quanto i viadotti e le interferenze sono minori, anche se evidenzia una potenziale criticità, una criticità anzi, nel tracciato 1, il cosiddetto "tracciato profondo" che in realtà interessa più l'area di Caliano, potenziale impatto paesaggistico nell'interconnessione con la linea storica Caliano. Anche per l'occupazione del territorio la situazione è fortemente migliorativa, il progetto prevede appena 3 km di tratto all'aperto all'inizio rispetto agli 8 che occupavano tutta la Piana Rotaliana, situazione migliorativa anche per quanto riguarda l'inserimento in aree fortemente urbanizzate. L'approfondimento sul tema idrogeologico è stato uno dei temi che ha fatto alla fine considerare meno impattante il tracciato 2 "parietale" rispetto al "profondo", che andava ad interferire in modo più significativo coi massicci della Marzola e della Vigolana che erano attraversati, mentre le criticità verificate col tracciato più parietale sono state considerate risolvibili in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione, mettendo in evidenza la necessità di adottare misure di protezione per evitare il depauperamento della risorsa. Per quanto riguarda gli habitat naturali protetti, anche qui minore interferenza, è stata comunque messa in evidenza un'interferenza nel SIC di Nomi.

Concludendo questo passaggio, è stata fatta sicuramente un'analisi anche delle potenzialità, all'epoca si ragionava delle possibilità di collegare la nuova linea alla linea della Valsugana, e sicuramente – tema non da sottovalutare – le gallerie delle soluzioni sinistra Adige sono più corte, una prima galleria di 8 km che si somma ad una di 18, oppure 8+8+22; rispetto ad una lunga galleria di 32 km, è sicuramente migliorativo in termini costruttivi e in termini anche di sicurezza. La conclusione quindi del rapporto istruttorio è definire le alternative in sinistra orografica per tutte

queste ragioni migliorative, e considerare tra le due quella minormente impattante dal punto di vista ambientale l'alternativa 2, la "parietale".

Termino riportando anche, vi dico, il rapporto istruttorio non fa solo sintesi dei pareri dei Servizi competenti provinciali ma anche dei pareri dei Comuni, io ho riportato qui l'estratto del parere del Comune di Trento che ha fornito nel luglio del 2003, riferendosi alla soluzione in Destra Adige. Il Comune, con queste osservazioni, confermava l'essere favorevole al progetto in quanto occasione per garantire lo spostamento del traffico da gomma a rotaia, metteva in evidenza l'importanza che Trento rimanesse come fermata per i treni nazionali e internazionali di alta velocità, ma poneva come preoccupazione proprio l'attraversamento di un versante del territorio costituito da formazioni carbonatiche e carsiche vulnerabili che ospitano acquedotti utilizzati a fini idropotabili, quindi la tematica idrogeologica è stata chiaramente evidenziata nel parere del Comune sulla soluzione in Destra Adige.

Con questo, mi riallaccio a quanto diceva l'ingegner De Col, anche il Comitato provinciale per l'Ambiente ha confermato le valutazioni, ha dato il suo input alla Giunta per quanto riguarda una valutazione negativa rispetto alla compatibilità ambientale della Destra Adige, una valutazione positiva per le soluzioni in Sinistra Adige, richiedendo però... rappresentando la necessità di approfondire gli studi sulla Sinistra Adige con una Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, e quindi da qua si è andati avanti negli anni successivi nell'ottimizzare le soluzioni in Sinistra Adige, con tutta un'altra serie di soluzioni studiate.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Ecco, allora a questo punto, siamo al 2003, abbiamo un parere negativo di tutti i territori, rappresentato a Roma presso RFI, e dal 2003 al 2007... possiamo andare sulla successiva... vedevo che... scusate. Sostanzialmente, non si muove nulla perché ovviamente nel frattempo ci si concentra sul far partire l'intervento del tunnel del Brennero che regolarmente prende l'avvio nel frattempo. Il 2007 si configura come un momento in cui lo Stato chiede di ripartire attraverso la spinta dei territori e si fa un gruppo misto fra Provincia, Comune di Trento, Ministero e RFI in cui vengono studiate le soluzioni progettuali che sulla base del parere del 2003 portano a sviluppare i progetti. Quindi, tornando un attimo... mi torni sulla diapositiva che rappresenta il passaggio su Trento, quello che... questa qui; voglio evidenziare che sostanzialmente adesso, superando temi proprio tecnici e geologici, la differenza tra la linea verde, gialla e rossa, e quello che veniva chiesto dal Comune di Trento e da tutti i territori è che la soluzione di bypass non tagliasse il territorio dalla possibilità di utilizzare la nuova connessione europea, e si vede molto bene in questa soluzione che tutte le tre soluzioni – destra o sinistra – portavano l'attraversamento del territorio senza l'interconnessione con la stazione. Nel 2007 il progetto, che nasce, ripeto, congiuntamente in un Gruppo di Lavoro, vede come elemento importante quello di riuscire a riconnettere la città di Trento con questa soluzione. La soluzione verde, che è la soluzione in destra orografica, avrebbe comportato una necessità di fare una stazione in sotterraneo che da Vela o da quelle parti entrava sotto, senza entrare sui temi geologici, laghi di Lamar, le falde, l'alimentazione, che è davvero un tema molto delicato in quella zona ma veramente importante – sapete, per chi ha un po' di dimestichezza, quale sia la conseguenza dell'inquinamento dei laghi sull'alimentazione delle falde anche di Trento – e quindi il tema si è poi concentrato su queste soluzioni che vi presento rapidamente, e che hanno portato a soluzioni che progressivamente hanno portato all'avvicinamento della linea al Comune, alla città di Trento: partendo da Lavis e scendendo verso Trento, vedete questa soluzione, individuava la possibilità di uscire dalla montagna, e siamo molto vicini alla soluzione di cui parlerà l'ingegner Romeo, rientrando appunto su Scalo Filzi per dare riconnettività allo scalo di Roncafort, e quindi che Roncafort diventasse un elemento per il territorio di connessione con la linea del Brennero, che diversamente sulla soluzione che avevo fatto vedere prima sarebbe stata semplicemente attraversata senza nessuna possibilità di connessione, e vedete che però nel progetto era rimasta anche la possibilità di proseguire con i treni andando anche oltre; quindi allora, nel 2007, è stata introdotta col progetto 2009 la doppia possibilità di connessione su Trento, e queste soluzioni sono state presentate presso il Comune di Trento, presso tutti i Comuni, ma in particolare ci sono stati 6 incontri coi Consigli e le Circoscrizioni, sia sulle modalità di... quelle che vi sto descrivendo, sia le motivazioni che hanno portato a questa soluzione. Quindi la destra orografica è una soluzione di una storia che veniva da una linea che portava i treni merci da Verona a Innsbruck, ad una soluzione che ha visto l'arricchirsi del territorio di una infrastruttura europea, nel frattempo quindi si è passati da corridoio a TEN 1, che è stato proprio concettualmente cambiato come sistema di

interconnessione di territori europei e non più con un sistema solo di trasporto merci, ma di fornire al territorio la possibilità di un'interconnessione verso l'Europa e verso soprattutto le aree più sfortunate relativamente alle connessioni verso il nord Europa, e dal nord Europa verso le aree periferiche delle Nazioni europee, e quindi questo era diventato a quel punto il corridoio che oggi conosciamo. La soluzione, il progetto 2014 poi ha portato ad un'ulteriore valutazione, che ha portato a togliere la prosecuzione verso nord in questa fase, proprio per centrare e mirare agli investimenti attraverso una project review che consentisse di arrivare alla partenza, alla soluzione del nodo di Trento, e vedete che in questa diapositiva è riportato anche il nodo di Rovereto come risolto, nodo di Rovereto che poi è stato stralciato per gli stessi motivi per cui nel 2003 era stato dato il parere negativo sulla soluzione in destra orografica, cioè per l'interferenza con le acque sotterranee e i sistemi idrogeologici carsici presenti in modo molto presente tra Besenello e la Valle del Lino. Dopodiché, abbiamo fatto un protocollo di intesa e qui siamo arrivati a questo progetto e ad un inserimento ne, PNRR dell'intervento che oggi citiamo. Quindi, in conclusione, il progetto destra orografica è un progetto che non ha più avuto storia dal 2003 ad oggi, né in approfondimento perché non ha nessuna tipologia di connessione strategica, come vi ho spiegato, col valore del territorio interconnesso con la città, non ha più valore di interconnessione col sistema già esistente di Roncafort, e nello specifico non troverebbe la fattibilità dei territori che sono fuori da Trento, perché una delle cose più belle è quella di dire: "Fallo sul territorio degli altri", la destra orografica è un territorio che interessa tutta una serie di Comuni che, come vi abbiamo fatto vedere, sarebbero fortemente penalizzati nel sistema idrogeologico e di sopravvivenza anche di ecotipi molto importanti come quello dei laghi. Quindi parlare oggi di destra orografica è un tema davvero... non vorrei dire "antistorico", mentre parlare di approfondimento sicuramente di un progetto che è in corso ed ha, come vi ho fatto vedere, 14 anni di approfondimenti, sicuramente ancora migliorabili, ci mancherebbe, stiamo parlando di un'opera storica, però non è certamente più da confondere con quello che è in destra orografica, che peraltro si deve confrontare con un'infrastrutturazione già esistente che è la presenza dell'autostrada, come ben sapete, e che già qualche problema ce lo creerà in futuro ma, ripeto, il nodo di Trento dovrebbe consentirci forse di pensare in modo diverso anche l'esigenza di intervenire sull'autostrada.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE:

Grazie, ingegner De Col. Io credo che i Consiglieri sarebbero molto contenti di poter avere queste slides, perché serviranno a tutti noi, come dire, per ricordare tutto l'andamento della questione; se fosse possibile averle, poi noi le distribuiremo a tutti i Consiglieri. Grazie.

Prego, ingegner Romeo.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):

Grazie, Presidente. Innanzitutto, un saluto anche a questa assemblea da parte dell'Amministratrice Delegata di Rete Ferroviaria, la dott.ssa Fiorani che stamattina ho incontrato per motivi di lavoro e ha voluto anche lei portare un saluto all'assemblea. Inizialmente voglio sottolineare il rispetto con cui affronto questo confronto, questo primo momento di incontro con la massima espressione civica della città di Trento, quel rispetto che è dovuto a questa assemblea in quanto rappresenta tutti i cittadini di una città così importante e che vedrà nei prossimi anni l'apertura di questo cantiere di cui iniziamo a parlare.

Oggi proseguiamo in qualche maniera un confronto, alcune note informative sul progetto... proseguiamo, dicevo, perché l'agenda di questo dialogo è stata dettata da quelle che sono le novità che hanno riguardato il progetto negli ultimi mesi, prima tra tutte è l'inserimento del progetto nel PNRR, nella misura per le infrastrutture a servizio della mobilità sostenibile; queste hanno... l'inserimento in PNRR ha aperto poi la possibilità di accedere agli indirizzi normativi, alle novità normative che lo Stato italiano ha messo a disposizione per accompagnare la realizzazione di queste importanti opere. Che cosa è successo nel frattempo? Raccogliamo il testimone che ha lasciato a noi la Provincia poco fa, tra il 2014 e il 2015 sviluppando, i progetti che ha descritto l'ingegner De Col poco fa, progetti che sono stati illustrati poi al Comitato Tecnico Scientifico che nel frattempo si era istituito all'interno dell'osservatorio per il corridoio del Brennero, laddove si sono registrate delle posizioni, delle questioni che hanno portato ad individuare nella circonvallazione di Trento un progetto che aveva un livello di maturità diciamo più avanzato, mentre sulla circonvallazione di Rovereto erano state sottolineate delle questioni ritenute critiche che hanno portato poi alla necessità di pensare a delle alternative. Da quel momento i due progetti

di circonvallazione di Trento e Rovereto hanno preso due strade diverse, e sul progetto di circonvallazione di Trento sono intervenuti degli accordi, dei documenti di intesa tra Provincia Autonoma, Rete Ferroviaria e Comune di Trento che hanno portato allo sviluppo di quelle che sono state le linee guida per l'aggiornamento del progetto inizialmente sviluppato dalla nostra società di ingegneria del gruppo FS e da Italferr, in relazione alla compatibilizzazione di quel progetto di circonvallazione delle idee progettuali di interramento della linea storica di attraversamento della città di Trento e con il progetto di potenziamento della Trento – Malè nel progetto Nordus. Ad un primo documento di intesa del 2018 ne è seguito un ulteriore nel 2019 che ha fissato i paletti proprio che sono stati poi posti alla base dell'aggiornamento del progetto che abbiamo sviluppato insieme ad Italferr tra il 2019 e il 2020. Arriviamo così alla primavera di quest'anno, quindi all'aprile del 2021, quando il progetto viene inserito in PNRR e da là parte anche da parte nostra un processo di ottimizzazione delle soluzioni progettuali, che si è poi concretizzato in un miglioramento complessivo della logistica di cantiere, con l'introduzione di due fronti di scavo ulteriori, ma inizialmente era previsto lo scavo delle... è una galleria a doppia canna, era previsto inizialmente soltanto da sud verso nord, abbiamo introdotto due ulteriori fronti di scavo, anche da nord verso sud, e questo ha consentito un miglioramento complessivo della logistica di cantiere, garantendo anche un equilibrio nella gestione del materiale di scavo proveniente poi dalle lavorazioni delle gallerie. Non solo, questo ovviamente ha anche consentito complessivamente un'ottimizzazione delle tempistiche di realizzazione dell'intervento e di conseguenza anche limitare nel tempo le occupazioni temporanee che in qualche maniera saranno necessarie per poter garantire la logistica di cantiere e la realizzazione in definitiva delle opere.

Abbiamo altresì, dal mese di aprile in avanti, arricchito il progetto prima ancora che poi alcune cose fossero introdotte anche dalle novità normative di cui vi dirò a breve, abbiamo arricchito il progetto di uno studio di sostenibilità che andasse a valorizzare degli indicatori di sostenibilità che comprendessero sia gli aspetti ambientali che comunque comporterà il progetto in termini positivi di... gli effetti sulla diminuzione del rumore, sulla qualità dell'aria, quindi in definitiva sulla qualità della vita, gli aspetti relativi al risanamento di siti, di riambientazione dei siti anche grazie al materiale di deposito che sarà riutilizzato per il risanamento di siti di riambientalizzazione, e aspetti anche valutati sempre nello studio di sostenibilità di carattere economico-sociale a partire dalle ricadute positive sulla logistica integrata, sulla mobilità integrata di un'opera come quella che andremo a realizzare e, non ultimo, gli effetti sull'economia anche locale in termini poi di effetto positivo sull'occupazione. Sono stati altresì integrati gli aspetti progettuali in relazione, dicevo, alle modifiche normative che sono state introdotte. Il PNRR è stato accompagnato da delle disposizioni legislative che hanno in qualche maniera consentito di accelerare degli iter autorizzativi. La logica però è quella di efficientare questi iter senza sacrificare nulla in termini di approfondimento o di informazione nei confronti dei territori che vengono interessati dalle opere. La sostanziale novità è che per opere strategiche, quale quella della circonvallazione di Trento, è stata data la possibilità di concentrare sul livello di progettazione che è quello di fattibilità tecnico-economica tutti gli iter autorizzativi possibili, quindi l'ottenimento di tutti i benestare che sono necessari per poter avviare l'opera, quindi senza passare ad ulteriori livelli progettuali se non quello esecutivo che sarà poi redatto una volta completata la fase di appalto. Questa è una novità assolutamente di rilievo, ripeto, che però non sottrae nulla in termini di confronto o di approfondimento. Per poter sviluppare l'iter autorizzativo sono state altresì previste all'interno delle Istituzioni, quindi del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, del Comitato Nazionale del Dibattito Pubblico, dello stesso Ministero per la Transizione Ecologica, una serie di Commissioni speciali che saranno dedicate allo studio e all'approfondimento nel corso dell'iter autorizzativo del progetto che era stato proposto. Quindi questo è in estrema sintesi il miglioramento prodotto dalle norme.

A che punto ci troviamo rispetto a questo? Lo scorso 11 ottobre abbiamo trasmesso il progetto alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da quel momento, quindi dalla nostra trasmissione, è stata attivata immediatamente da parte dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico la verifica della documentazione trasmessa ed è stata confermata la corretta indizione del dibattito pubblico, e quindi a partire dalla comunicazione che abbiamo ricevuto dalla Commissione Nazionale, decorrono i termini per poter presentare il dossier di progetto e poter individuare una figura chiara nell'ambito del dibattito pubblico che è quella del coordinatore del dibattito pubblico. Questo corrisponde ad una finestra temporale di 45 giorni all'interno della quale il coordinatore del dibattito pubblico svilupperà il cosiddetto "progetto di dibattito pubblico"; nel momento in cui sarà pubblicato il progetto di dibattito pubblico, ci saranno

45 giorni di tempo perché il dibattito possa essere attuato. A conclusione del dibattito, è prevista poi una relazione conclusiva da parte sempre del coordinatore del dibattito pubblico. Quindi questa è una delle fasi del procedimento che abbiamo avviato. Il tutto è incardinato sul Decreto 77 poi convertito in Legge 108 lo scorso agosto, mentre per quanto riguarda il funzionamento del dibattito pubblico c'è stata una raccomandazione emessa dalla Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico che ha delineato un po' le fasi in cui questo si dovrà svolgere. Parallelamente, dicevo, la trasmissione del progetto è avvenuta anche al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, all'interno del quale è stata già individuata ma sarà ufficializzata il 22 ottobre, nominato un Comitato Speciale che avrò il compito di verificare il progetto. Dalla data di formalizzazione della nomina del Comitato Speciale decorre un termine di 15 giorni entro cui il Comitato può richiedere eventualmente al proponente, quindi a Rete Ferroviaria, delle integrazioni progettuali che noi dovremmo trasmettere nel limite temporale di ulteriori 15 giorni. L'intero processo di verifica da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in termini di legge dovrà essere ultimato in 45 giorni. A partire dalla comunicazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici circa la completezza della documentazione, Rete Ferroviaria potrà indire la Conferenza dei Servizi, e questo è l'ulteriore passaggio che avverrà in maniera parallela rispetto all'avvio della verifica preliminare dell'interesse archeologico e all'avvio dell'iter di verifica dell'impatto ambientale, altri elementi, questi che saranno sottoposti alla Commissione Speciale che viene istituita presso il Ministero della Transizione Ecologica.

Questi sono a grandi linee i passaggi procedurali che affronteremo da qui ai prossimi mesi. Complessivamente, la durata stimata per effetto delle novità normative introdotte, per effetto della presenza del Commissario che opera anche su questo progetto, portano ad una stima di una durata dell'intero iter autorizzativo compresa tra i 5 e i 6 mesi grosso modo, in maniera indicativa. Ripeto, si tratta di un iter sicuramente veloce ma che io definirei efficiente, che è la cosa più significativa. La nostra intenzione è quella di affrontarla con la massima serietà che ovviamente è dovuta e che ci compete, senza sacrificare nulla in termini di partecipazione, di confronto, di dialogo, e in questo ovviamente il ruolo principale sarà quello del dibattito pubblico, ovviamente le cui conclusioni andranno a confluire nel procedimento di Conferenza dei Servizi, Conferenza dei Servizi che poi si concluderà con una determinazione conclusiva che sarà poi trasmessa al Comitato Speciale istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che adotterà poi la determinazione motivata con l'approvazione conclusiva del progetto.

Detto questo, i mesi trascorsi sono stati mesi intensi di lavoro per e cose che vi ho raccontato, ma in questi mesi comunque non è mancato da parte nostra in ogni caso l'ascolto delle varie questioni che sono state via via poste all'interno del dibattito che comunque si è aperto all'interno della città; devo dire che l'Amministrazione comunale non ha mancato di trasferire a Rete Ferroviaria le preoccupazioni che registrava da parte dei suoi cittadini, preoccupazioni di cui come Rete Ferroviaria intendiamo farci in maniera responsabile carico e cercando insieme anche al confronto con le Istituzioni nel rispetto del ruolo di ciascuno perché il Comune si è posto come garante dei propri cittadini che saranno direttamente coinvolti, ed è legittimo che ci sia preoccupazione per chi vedrà nei prossimi anni l'installazione di un cantiere così importante, e si è fatto garante degli interessi di questi cittadini che noi assolutamente rispettiamo e verso i quali noi vogliamo essere il più possibile aperti e trasparenti per fornire ogni forma di collaborazione e di informazione che sarà ritenuta necessaria. Oltre alla progettazione che è stata sviluppata da Italferr – Italferr la conoscete tutti quanti, è un riferimento mondiale nel settore dell'ingegneria ferroviaria, ha fatto realizzazione sostanzialmente in tutto il mondo – quindi all'interno del progetto che è stato sviluppato molte delle questioni sono state approfondite con la dovuta attenzione, direi quasi tutte; nel corso del dibattito pubblico ci sarà modo di ritornare, questa sera il Presidente – e lo ringrazio – mi ha dato il documento di sintesi delle questioni che sono state poste dai Consiglieri, alcuni aspetti anche magari ci sarà modo di affrontarli questa sera stessa, ma in ogni caso ci sarà una sede istituzionale in cui trasferiremo questo tipo di quesiti, di questioni che vengono responsabilmente poste e saranno tutte quante correttamente attenzionate e avranno le dovute risposte, che già sono presenti all'interno del progetto, ripeto, e che saranno eventualmente oggetto di ulteriore approfondimento. Brevemente: il progetto ha un valore complessivo di 960 milioni di euro circa; come dicevamo, è all'interno del PNRR, essere all'interno del PNRR non significa soltanto accedere al finanziamento previsto, ma significa anche avere già una valutazione di coerenza di quelli che sono gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere con questo progetto con gli obiettivi generali di indirizzo verso una mobilità sostenibile, verso la realizzazione di infrastrutture per una mobilità sostenibile, che sono proprie del Piano Nazionale di Ripresa e

Resilienza. Ovviamente, non si esaurisce il confronto e il dialogo con le Istituzioni locali nella fase autorizzativa, ci sarà una fase di realizzazione da affrontare insieme, anche in quel caso sarà fondamentale mantenere aperto il canale comunicativo, garantire l'accessibilità delle informazioni, noi attiveremo una serie di monitoraggi anche, quindi oltre alle soluzioni che vengono proposte a livello progettuale rispetto a tutte le questioni tecniche che sono state anche sottoposte alla nostra attenzione, a partire dal tema delle vibrazioni, del rumore, la questione delle bonifiche, la questione relativa a percorsi per lo smaltimento del materiale, insomma tutte questioni che vengono affrontate e che comunque hanno all'interno del progetto, oltre che le soluzioni e anche quindi le misure che mitigano gli impatti del progetto sul territorio, noi abbiamo predisposto già un piano di monitoraggio che vada a valutare nel corso di realizzazione degli interventi tutti gli aspetti, le componenti che vengono in qualche maniera toccate. Nel corso delle informative iniziali che avevamo avviato è stato affrontato ad esempio il tema delle sorgenti, su quello posso dire che a quell'originario censimento delle sorgenti che avevamo fatto, caratterizzandole in termini di rischio di depauperamento, abbiamo attivato già il monitoraggio, quindi la fase *ante operam*, quindi c'è stata la prima fase di censimento e proprio questa mattina sono stati definiti insieme ai tecnici della Provincia Autonoma le modalità per lo svolgimento delle misurazioni *ante operam*, questo a maggiore garanzia, ma questo è il metodo di lavoro con cui intendiamo affrontare tutte le questioni che saranno poste. Dicevo, informazione che sarà garantita anche nel corso di realizzazione, e in questo senso avrà un ruolo fondamentale sicuramente l'osservatorio per il corridoio del Brennero, già con l'ingegner De Col nella riunione del Comitato Tecnico Scientifico di ieri ci siamo detti che le modalità operative anche del Comitato seguiranno più da vicino l'avanzamento dei lavori, ci saranno delle pubblicazioni periodiche, ci sarà modo attraverso l'osservatorio di rendere disponibili i dati di monitoraggio che saranno eseguiti nel corso di realizzazione delle opere. Altra iniziativa importante a cui noi vogliamo partecipare fornendo ogni possibile elemento tecnico poi di progetto è quella portata avanti dal Comune con il Trento Lab, che è un'iniziativa sicuramente di interesse e che noi volentieri sosteniamo, fornendo disponibilità ad un qualsiasi tipo di collaborazione che si vorrà mettere in campo.

Tra le varie questioni sottolineate ed evidenziate si torna spesso sul tema dei tempi di realizzazione dell'opera. Abbiamo tempi di realizzazione che per un'opera così complessa sono sicuramente sfidanti, traguardano una tempistica di 3 anni e 8 mesi, questa è la stima che è stata fatta, è una stima che, ripeto, è ambiziosa ma realistica, realistica sulla base di esperienze pregresse, sulla base dei dati più aggiornati che riguardano ad esempio la velocità con cui avanzano gli scavi in realtà analoghe, in realizzazioni analoghe, dati realistici se si pensa anche a realizzazioni sia del passato più lontano e sia di quello più recente che lasciano assolutamente tranquilli rispetto alla coerenza di questi tempi con le tempistiche imposte dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Oltretutto, il piano ha in sé una serie di milestones intermedie che accompagnano la realizzazione dell'opera e che garantiscono nel loro progressivo rispetto la possibilità di intervenire con delle misure di recupero in qualche modo qualora ci dovessero essere dei ritardi o delle altre cose. Quindi è tutto quanto ben strutturato, con delle aspettative assolutamente realistiche rispetto a queste tempistiche di realizzazione. Altri temi che suscitano sicuramente preoccupazione sono quelli relativi agli espropri. È un tema che affrontiamo con la massima delicatezza, rispetto al quale noi finora non ci siamo mossi rispetto a quelle che potranno essere le persone interessate dagli espropri, proprio per rispetto a queste persone e perché vogliamo farlo insieme alle Istituzioni locali, non vogliamo che siano alimentate ulteriori preoccupazioni. È un tema che sappiamo essere delicato, ma il metodo che abbiamo condiviso è questo, cioè quello di muoversi di intesa con le Istituzioni locali, quindi facendo in modo che questo avvenga nel modo migliore possibile, senza tensioni e senza preoccupazioni.

Altri temi riguardano la proposta di un prolungamento oltre lo Scalo Filzi. Su questo tema specifico degli approfondimenti li abbiamo già fatti, vi posso già dire che comunque il tutto è condizionato dalle tecniche ferroviarie, quindi dalle normative che riguardano i tracciati ferroviari e che impongono una serie di restrizioni che limitano le possibilità, cioè quello che abbiamo fatto – lo ricordava anche l'ingegner De Col – già in qualche maniera è un limite relativo alla possibilità di utilizzare anche Roncafort come scavo, quindi ci sono una serie di vincoli di tipo ferroviario che determinano e condizionano un po' l'analisi che è stata condotta. Ci sono pure da valutare gli impatti rispetto al territorio di un possibile prolungamento, insomma sono analisi che comunque stiamo facendo e su cui avremo modo di intervenire. È stato sollecitato più volte anche il tema relativo all'impatto sulle aree oggetto di sito di interesse nazionale. In quel caso, il progetto – posso dirlo – non ha un impatto molto significativo su quelle aree, quindi l'occupazione in maniera

permanente di opere ferroviarie è tutto sommato limitata, sono già previste in progetto delle misure ma sarà comunque nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale aperto un sub procedimento, quindi un tavolo specialistico su cui ci si confronterà anche su quel tema. Questa è un po' l'impostazione generale del progetto, dei primi elementi di riscontro rispetto alle questioni che sono state poste; la conferma da parte di Rete Ferroviaria è di fornire ogni possibile forma di collaborazione di comunicazione, oltre che ovviamente di ascolto delle questioni poste, quindi di farci carico responsabilmente delle preoccupazioni e di cercare insieme di affrontare questa importante sfida. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, ingegner Romeo. Mi corre l'obbligo anche di ringraziare l'ingegner Laura Pretto per l'illustrazione che ha fatto prima di tutta la tematica Destra Adige che è molto esplicativa.

Saluto anche i Presidenti delle Circoscrizioni Centro Storico (Claudio Geat), Gardolo (Gianna Frizzera), Mattarello (Alessandro Nicolli), Oltrefersina (Errico Di Pippo), Sardagna (Giulia Degasperi) che stanno assistendo in videoconferenza. E poi devo darvi conto del fatto che il Sindaco ha dovuto lasciare la riunione per una questione che è molto delicata e che riguarda un cittadino di Trento che chiedeva assolutamente di parlare col Sindaco; mi ha chiesto che cosa doveva fare, gli ho detto che doveva andare perché quando ci sono rischi che riguardano i cittadini, contano di più della nostra seduta, tanto più che il Sindaco in questa seduta non ha diciamo obblighi di parola, e poi gli racconteremo come sono andare le cose, ma era troppo importante. Abbiate pazienza se non vi do particolari in più, poi dopo ne parleremo.

Allora, l'ingegner Facchin, credo, pochi minuti per contestualizzare l'opera, poi passiamo alle domande, e poi avremo anche spazio per vedere se ci sono ulteriori risposte. Prego.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Grazie, Presidente. Credo che questa sera sia una serata importantissima per il futuro della città. Io vedo, quando vado negli uffici del Comune, in molti di questi uffici c'è appesa alle pareti la planimetria del Boulevard di Busquets – avete avuto anche voi occasione di notare questo aspetto – quindi è un sogno che gli Amministratori del Comune e la struttura stessa comunale perseguono da molto tempo; è un sogno che peraltro è stato sostenuto da tutte le Forze politiche, anche in campagna elettorale, pur con dei distinguo, mi pare che ci fossero solamente una o due formazioni che non sostenevano questo progetto dell'interramento/circonvallazione sulla quale poi si è svolto una lunga discussione con il Sindaco. È un progetto che, come ha bene illustrato la Provincia, l'ingegner De Col, nasce dal 2009 come proposta e ha una serie di ottimizzazioni che viaggiano in modo separato rispetto a quelle che erano le visioni del Comune, cioè da un lato la ferrovia, da un lato il Comune con il suo progetto di interramento, da un altro lato il progetto del Nordus per realizzare un sistema sub urbano collegato a quello che era il Piano della Mobilità 2010, Piano Urbano della Mobilità 2010; quindi si arriva all'accordo di approfondire la fattibilità di un progetto che, mettendo insieme queste tre iniziative, sia in grado di dare una risposta importante e si trova con il protocollo del 17 aprile del 2018 l'intesa per sviluppare questa fattibilità del progetto integrato, fattibilità che viene effettuata nel corso del 2018 e trova completamento con la relazione del febbraio 2019.

Bene, dopo l'esame condotto da parte delle Amministrazioni, da RFI, dal Comune e dalla Provincia, si passa alla fase... dice "Sì, si può fare, vediamo di farlo" e nel novembre del 2019 viene ulteriormente sottoscritto l'addendum al protocollo che permette di avviare la fase che adesso stiamo vivendo. Da notare che il Comune di Trento su questo progetto ha esaminato, lo ha esaminato – il cosiddetto "progetto integrato" – nella seduta del 3 ottobre del 2018, la Commissione Urbanistica, Lavori Pubblici e Mobilità, quindi c'è questa delibera che potete anche vedere e che quindi notifica alla comunità questa opportunità. Allora, questo progetto integrato però non è per la città solo il progetto integrato, perché disegna un reticolo infrastrutturale che è in grado di innescare nuovi progetti, è in grado di dare la possibilità di una rigenerazione urbana di tutta la città, ed è questo il punto sul quale mi piace soffermarmi, perché nello stesso tempo abbiamo una serie di progetti che sono lì, di cui si parla da anni, e che vengono interpretati per la loro valenza specifica; in questo modo, con la visione del progetto integrato, abbiamo la possibilità di vedere questi stessi progetti inseriti dentro una visione complessiva della città, e quindi ecco che il Bondone assume una sua visione Nordus, assume una sua visione all'interno di questo, il Biciplan che andiamo a fare ad un modo diverso perché va a disegnare una serie di connessioni e

di integrazioni sui quali nei prossimi 10 anni si potranno avere delle risposte ben diverse da quelle di un piano parziale. Altrettanto per quanto riguarda la via Brennero, oppure il tram che viene in questo caso rivisto dal punto di vista della tattica, ma non certo dal punto di vista della sua valenza, e su questo punto devo dire che abbiamo una serie di aggiornamenti. Ma, proprio per questo, credo che tante cose a cui abbiamo fatto cenno o a cui si è fatto cenno nella campagna... nel DUP, nel documento di pianificazione, però hanno raggiunto dei momenti di passi importanti, lunedì lanceremo l'attivazione dell'ultimo miglio; il tram, abbiamo ricevuto la proposta di partenariato pubblico-privato; il Bondone, abbiamo condivido con la Provincia di potersi sedere attorno al tavolo perché lo vogliamo fare, perché dobbiamo trovare una soluzione che non sia solamente tecnica ma una soluzione anche di carattere territoriale che guarda alla Destra Adige, come guarda a Sardagna, come guarda a tutta la montagna, e come guarda al collegamento con il centro della mobilità e con il centro della città. Oppure, una nuova impostazione del concetto delle piste ciclabili, delle stazioni, abbiamo avviato fortunatamente il restauro del fabbricato Viaggiatori attraverso una convenzione piuttosto impegnativa con la Provincia che vedrà nel prossimo anno l'avvio anche di questi lavori; abbiamo richiesto un finanziamento di un milione per la progettazione del Nordus da Mattarello fino a Lamar con la partecipazione della Provincia, con il 30% del finanziamento da parte della Provincia e all'interno di questo milione di progettazione andiamo a vedere che cosa succede per quanto riguarda l'interramento: allora, per quanto riguarda l'interramento, di cui tutti quanti abbiamo parlato, come lo si può fare? Adesso cominciare ad entrare dentro il concetto di progetto di preliminare che ci permetta di avviare una fase sulla quale anche la parte finanziaria, l'architettura finanziaria cominci ad assumere la sua visione. Ecco, quindi cosa c'è in tutto questo che altre attività che riguardano anche l'impostazione, la gestione dei dati, abbiamo avviato un discorso della Smart City Control Room in cui la mobilità e l'ambiente devono essere continuamente monitorati perché da questo monitoraggio continuo si possa ri-orientare ogni azione dell'Amministrazione e non si debba aspettare la fine dei dati, l'elaborazione dei dati per cui sia necessario affidare dopo a qualche studio di statistica che cosa è successo prima. Noi dobbiamo capire che cosa succede domani, questo è il discorso della transizione ecologica, e su questo tutti questi interventi, questi progetti devono diventare strumenti per la transizione ecologica, quindi il concetto delle grandi opere è il concetto dei grandi progetti, i progetti che riescano di trasformare la città nel modo che vogliamo noi, che modo che abbiamo sognato, e su questo punto io credo che questo sia il primo passaggio in cui un finanziamento come quello che ha portato a Trento la Rete Ferroviaria Italiana probabilmente un anno fa non c'era nessuno che ci scommetteva un euro.

Siamo qui per portare avanti questo progetto, con una grande preoccupazione che è quella di sapere bene come gestire delle aree importanti e inquinate, come gestire la debolezza, la criticità e le apprensioni di persone che sono coinvolte direttamente da questo progetto, ma non certo per non sapere come si possono gestire 2 milioni di metri cubi di materiale, ma non certo per non sapere come si possono fare dei pali o delle vibrazioni. Queste sono cose sulle quali lasciatemi dire che c'è della gente, ci sono delle specializzazioni che sono in grado di gestirle, quindi noi abbiamo poche questioni critiche da affrontare, che sono le persone, le aree inquinate e il tempo perché è il tempo che noi dobbiamo guadagnare per poter ottenere questo grande risultato, che è da un lato la realizzazione del progetto integrato, ma dall'altro la realizzazione di una città nuova assolutamente orientata al 2030. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Assessore Facchin per aver contestualizzato il tema nell'ambito del progetto integrato. Nel frattempo, posso dirvi con sollievo che il problema si è risolto, c'era una persona, l'hanno scritto anche sulle notizie e quindi adesso ve lo posso dire, sul ponte di Mattarello e l'intervento del Sindaco, dopo ore di tentativi di farlo desistere ha risolto il problema, e quindi penso che il Sindaco stia rientrando. Abbiamo impiegato un po' più di tempo del previsto ma credo che ci siano state anche informazioni utili. Adesso, come da accordo, procediamo alla lettura delle domande, in Commissione dei Capigruppo abbiamo deciso che le domande andranno lette senza commenti, senza divagazioni, senza illustrarle, come se fossero delle domande di attualità; se così faremo, avremo ancora tempo poi per qualche risposta ulteriore, e vediamo insomma di procedere come da accordo. Adesso procediamo secondo la presentazione delle domande: la prima serie di domande è stata presentata da "Onda Civica Trentino", "Rinascimento" e "Si può Fare!", e da un punto di vista diciamo tecnico potete leggere le domande anche separatamente, nel senso che potete leggerle una per una, oppure tre e poi tre, potete fare come ritenete opportuno purché

procediate diciamo di seguito. Chi ha chiesto la parola? Prenotatevi. La Consigliera Silvia Zanetti, prego.

ZANETTI Silvia (Si può fare!):
Grazie, Presidente. Sì, queste domande sono il frutto del lavoro... questo diciamo è il primo documento condiviso tra "Si può fare!", "Onda Civica Trentino" e "Rinascimento Trento Carli". Sono 9 domande che abbiamo presentato insieme, abbiamo lavorato insieme, e io allora Presidente seguo la sua indicazione, procedo alla lettura delle prime tre domande.

PRESIDENTE:
Benissimo, d'accordo.

ZANETTI Silvia (Si può fare!):
In considerazione del progetto depositato per richiedere il finanziamento, si chiede se sia amministrativamente possibile richiedere modifiche di tracciato planimetriche e/o altimetriche. Seconda domanda: si chiede per quali motivi tecnici, amministrativi e politici sia stata scartata la soluzione di Destra Adige; si chiede se sia possibile richiedere l'allungamento delle tratte interrate. Grazie.

PRESIDENTE:
Chi procede? Maschio? Prego. Un attimo solo, che devo sganciare il microfono della Consigliera Zanetti. Prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):
Grazie. Anche io mi limito a leggere, anche se l'ultimo intervento dell'ingegner Facchin più che contestualizzare era un intervento politico, quindi è difficile resistere. Si chiede quali siano i pericoli legati ai finanziamenti europei in caso le previsioni sulla tempistica fallissero o ritardassero. Nella tratta che interessa le aree ex Sloi ed ex Carbochimica si chiede come si pensi di risolvere la questione della quota di falda inquinata durante gli scavi, e la possibilità di salvaguardare la sottostante falda acquifera non inquinata. Si chiede quali siano i costi previsti in merito ai lavori di bonifica della parte di circonvallazione che attraversa le aree inquinate di Trento Nord. Per quanto mi riguarda, l'ultima domanda, anche se è un po' articolata: si chiede se l'esercizio di proiezione presentato nella precedente interrogazione in quest'Aula in data 16.09.2021 possa corrispondere al vero, ed in caso contrario perché no? La stima spannometrica era la seguente: ad oggi, la bonifica delle rogge dalla Sloi all'intubamento del Rio Lavisotto sotto la città di Trento – sono circa 250 metri – ha un costo di 12 milioni di euro, peraltro senza aggiornamento prezzi, comprensivi di ripristino della roggia, e di cui la metà per oneri di trasporto e di indennità di smaltimento. La sezione è indicativamente 2x5, che per una lunghezza di 250 porta ad un volume di 2.500 metri cubi; il costo quindi a metro cubo è pari a circa 4.800 euro. Se andiamo a vedere la sezione presentata della circonvallazione, non smentita dall'Assessore in sede di interrogazione, si parla di 15x64, ed ipotizzando – e questa è un'ipotesi – un tratto interessato di 100 metri, si possono prevedere 96.000 metri cubi, che al prezzo di 4.800 euro porta ad un ordine di grandezza di 460 milioni, di cui la metà di oneri di trasporto e di indennità di smaltimento. Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie. Credo che adesso sia il Consigliere Carli.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):
Grazie, Presidente. Tenuto conto che l'annunciata stazione temporanea ipogea a -11 metri e mezzo sotto l'ex Scalo Filzi impone un transito in galleria ad un pari livello sotto il quartiere di San Martino, causando verosimilmente un moto vibratorio permanente, circa un treno ogni 5 minuti e mezzo se fosse vero il numero di 260 treni ipotizzati, dannoso sia per le abitazioni che per le persone che vi risiedono, tenuto poi conto che la provvisorietà annunciata della stazione ipogea comporterà successivamente un costo di smantellamento di riutilizzazione del manufatto attualmente non contabilizzati, tenuto conto che il progetto di tramvia su Via Brennero può generare una forma di trasporto perfettamente integrata con la stazione ipogea prefigurata, tenuto conto che la realizzazione di una stazione ipogea in forma definitiva ridurrebbe di molto il costo dell'interramento futuro della linea storica non dovendosi costruire una seconda stazione, tenuto

conto che a Bologna la stazione alta velocità è collocata ad una profondità di circa 28 metri sottosuolo e che la costruenda stazione di Firenze Belfiore avrà il piano del ferro collocato a -25 metri; tutto questo premesso, si chiede se sia possibile immaginare – magari in accordo con la Provincia Autonoma – la costruzione di una stazione ipogea a -27/-30 metri, ove il piano più basso transitino i treni merci e ad un piano superiore i treni passeggeri. Tenuto conto che l'ingresso in galleria a Mattarello avverrebbe in una zona di grande pregio ambientale e che 3 km più a sud esiste una galleria paramassi realizzata molti anni fa in una zona meno delicata, si chiede se sia possibile immaginare di realizzare l'ingresso in galleria in prossimità di tale galleria paramassi. Grazie.

PRESIDENTE:
Il Consigliere Merler per la sua domanda.

MERLER (Trento unita Merler Sindaco):
Sì, grazie Presidente. La più grande preoccupazione che c'è e che abbiamo, chiaramente, essendo noi favorevoli all'opera, è che alcuni cittadini si trovino le case crollate o che l'intervento obblighi sfollamenti di questo tipo, quindi faccio questa premessa perché non ho fatto 50 domande di 50 righe ma una domanda di 3 righe. Quindi: il progetto nella sua tratta urbana prevedrà un'importante cantieristica, i lavori dell'opera pare prevedano anche la demolizione di più abitazioni. Si chiede di conoscere quali siano e quante siano le abitazioni da ciò interessate ed eventualmente che proposte si pensano di fare. Questo è un tema evidentemente cruciale che anche il Presidente del Consiglio citava all'inizio dicendo che ci saranno dei disagi, ma vanno minimizzati. Questo è un tema che per una città come Trento chiaramente spaventa. Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie, Consigliere Merler. Ha la parola il Consigliere Filosi per le sue domande.

FILOSI (PD – PSI):
Buonasera, grazie Presidente. Allora, il progetto che prevede la realizzazione della circonvallazione ferroviaria sotterranea tramite la costruzione di una galleria per 12,5 km avrà certamente un impatto sulle falde acquifere della nostra città. Le informazioni sin qui comunicate da organi di stampa e dagli Enti preposti indicano la presenza sul territorio interessato dal progetto di 222 sorgenti di varia portata. Da quanto appreso, per il 90% di esse, i dati indicano una portata inferiore ai 5 litri al secondo. A questo riguardo, si desidera conoscere: 1) con maggior precisione rispetto a quanto pubblicato il significato della definizione "indice di interferenza bassa o molto bassa"; 2) se questa interferenza si potrebbe tradurre in perdita assoluta di portata di acqua a disposizione della città, e in particolare dei suoi sobborghi; infine quando verranno effettuati gli ulteriori studi e sondaggi per analizzare in modo approfondito la situazione idrogeologica di tutto il territorio interessato dal tracciato della circonvallazione dopo i primi sondaggi profondi, svolti solamente a Mattarello, zona Casteller, e a Povo, nello scorso febbraio, finalizzati – e cito – a "studiare lo stato delle formazioni rocciose sotterranee per verificare le previsioni progettuali, individuare eventuale presenze e strutture geologiche fragili, o la presenza di acque sotterranee".

Il secondo quesito: alla luce della nuova proposta progettuale, che è stata anche prima esposta e anticipata, che prevedrebbe il doppio cantiere a Trento nord e a Trento sud che avanzano in contemporanea, come verrebbe effettivamente gestito il trasporto di materiali di scavo e dove verrebbero smaltiti? È già stata formulata una stima della quantità di materiale scavato quotidianamente che andrebbe trasportato fuori dal cantiere ogni giorno? Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie, Consigliere Filosi. Ha la parola ora il Gruppo consiliare Fratelli d'Italia che può trattare le domande come preferisce. Consigliere Urbani, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):
Grazie, Presidente. Evidentemente, le domande sono state fatte con la collaborazione del mio Gruppo, quindi col Consigliere Zanetti e col Consigliere Demattè. Anch'io ho da fare una piccolissima riflessione rispetto alle considerazioni che verrebbe voglia di fare, noi ci siamo ripromessi di fare solamente le domande, ma dopo gli interventi iniziali, e in particolare quello

dell'Assessore Facchin, forse un po' di voglia di fare alcune considerazioni, che non sono state altro che considerazioni...

PRESIDENTE:
Avremo modo di farne a lungo, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):
Certamente, perciò mi attengo a quello che abbiamo deciso.
Domande: si chiede se la decisione presa nel 2003 dalla PAT di non passare il corridoio ferroviario in Destra Adige sia stata di natura politica o tecnica; su quali basi il Comune di Trento, Sindaco e Assessore Facchin hanno dichiarato che la scelta del tracciato in Sinistra Adige deriva da motivazioni tecniche, mentre l'ingegner De Col della PAT, Responsabile del procedimento e progettista delle opere civili della Provincia, intervenendo in una riunione ad ALA nel 2009 – poi magari le do anche la data precisa – dichiarò che la scelta deriva da motivazioni strettamente politiche? Perché il Comune non rende pubblica la documentazione tecnica che giustifica la scelta del tracciato di Sinistra Adige e risponde che fino ad ora la scelta è stata fatta dalla PAT nel 2003? Quarta domanda: perché il Comune di Trento non ha provveduto, a differenza della PAT, ad aggiornare il suo sito informando che è stata avviata la procedura di pubblico dibattito? Quinta domanda: perché a Trento Lab non c'è alcuna immagine dei futuri cantieri in Via Brennero e a Mattarello di imminente inizio in quanto finanziati dal PNRR, mentre è presente un rendering del futuro aspetto di Via Brennero sulla base di ipotesi e visioni ad oggi assolutamente non finanziate neppure per un centesimo? Sesta domanda: perché a Trento Lab, unico punto di informazione comunale, non vi è alcuna notizia del PNRR e invece è esposto un diagramma di tempi che prevede 12 anni di lavori, ipotesi ante PNRR? Settimo punto: quale impatto avrà l'apertura dei cantieri sulla viabilità cittadina, visto l'elevato numero di viaggi che dovranno effettuare i camion dal punto di carico del materiale estratto dalle gallerie, stimato in oltre 2 milioni di metri cubi, al punto di selezione materiali in luogo da definire, ad oggi ignoto; infine, in discarica, per la parte da smaltire e non riutilizzabile, forse a Sardagna o in altro sito non comunicato? Ottava domanda: se i lavori devono essere conclusi entro il 2026, pena restituzione del finanziamento, come previsto dal PNRR, e vista la concreta possibilità di non terminare i lavori nella data prevista, con il conseguente forte rischio di non poter usufruire del finanziamento, perché avete tutta questa fretta nel fare un'opera così impattante per la città? Nona ed ultima domanda: posto che l'opera è essenziale per il corridoio Scandinavia – Mediterraneo, che i lavori non termineranno con ogni probabilità entro giugno 2026, che lo stanziamento di 930 milioni valutato già nel 2019 e non rivisto in aumento non sarà con ogni evidenza sufficiente, che i primi treni transiteranno dal nuovo tunnel del Brennero non prima del 2032/2033, perché non attivarsi per studiare un nuovo progetto meno impattante per la città e per i cittadini? Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie, Consigliere Urbani. La parola è al Consigliere Filippin per le sue domande. Un attimo, che devo togliere il primo microfono. Prego.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):
Allora: l'interramento, la discesa, partirà presumibilmente nella zona a sud dell'interporto, posizionato ad una quota di circa 197 metri sul livello del mare; per arrivare alla stazione ipogea dello Scalo Filzi ad una quota di circa 180 metri, quindi con un dislivello di circa 17 metri; dove inizierà la discesa a sud dello Scalo Interportuale, presumibilmente dove sarà completamente interrato, cioè coperto, l'armamento ferroviario verso Trento? In parte l'ingegner Romeo ha già risposto a questa domanda nella sua interlocuzione precedente. 2: il tracciato prevede l'attraversamento delle aree ex Sloi che pare siano inquinate da piombo tetraetile per una profondità di circa 15 metri, separata dalla falda acquifera da un sottile strato di argilla (20 centimetri), falda acquifera che naturalmente va salvaguardata. Come e con quali metodiche e tecnologie si prevede di operare per la bonifica del sito in attraversamento dell'area della zona ex Sloi e Scalo Filzi? In particolare, come sarà trattato, trasportato e allocato il materiale inquinato? Anche qui ci sarà una sottocommissione. Domanda 3: nella zona dello Scalo Fizli il livello dell'acqua nella piena del '66 era di +193 metri sul livello del mare, nella zona di Roncafort/Canova +194; ci riferiamo ad eventi eccezionali spesso dovuti all'incuria, con tempi di ritorno che la PAT

indica in 100/200 anni, ma quali piani di emergenza e di evacuazione delle persone sono previsti in caso di esondazione dell'Adige? Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie, Consigliere Filippin. Adesso la parola è al Vicepresidente Bridi per le sue domande.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):
Grazie, Presidente. Allora, alla prima praticamente è stato già risposto, comunque io l'avevo formulata: è possibile ripristinare il tragitto in sponda Destra Adige, per quali motivazioni tecniche non risulta attuabile? Abbiamo sentito le risposte. L'area interessata dall'uscita della galleria a sud è costituita da rocce stratificate laschi che si pongono a 45° verso la valle, all'interno degli stessi sono presenti strati di terra vegetale di alcune sorgenti d'acqua che crea uno scivolamento dei laschi se sollecitati da fattori esterni, quali le vibrazioni o prodotte da macchine da scavo. Da chiarire che la zona a monte che va dall'ex Giovannini in Via Malvasia ai Solteri è stata interessata negli anni da scavi di materiale per la produzione di calce, e tutt'oggi le cave sono aperte e mai bonificate, lasciando fronti di scavo con i laschi senza piede di sostegno, e una è la domanda; in effetti, poi, si sono verificati vari smottamenti, l'ultimo 5 anni fa, uno che ha interessato il muro sopra il condominio sito al 788 di Via Brennero, prima casa vicino alla Cassa Rurale, dopo la Cassa Rurale, anche la strada di Via Comboni nella parte nord, sopra il condominio Fornaci è stato oggetto di notevoli interventi di consolidamento per un cedimento della stessa; negli anni '60 la vecchia strada di Via Pietra Stretta è crollata a valle nella zona retrostante il condominio Fornaci – per identificare i posti, naturalmente – nella parte verso sud, e modificata con lo spostamento verso est della stessa. Negli anni '80, nella zona retrostante l'attuale sede del negozio Vertical, che anche i colleghi conoscono, si è verificato un crollo di 300 metri cubi di materiale; attualmente si può rilevare un cedimento che sta progredendo sulla strada Via Pietra Stretta – di cui ci sono allegate due foto – quindi, con tutte queste premesse, si chiede se lo scavo del tunnel ha previsto soluzioni di salvaguardia del fronte attuale che va da Via Malvasia a Via Comboni in modo da sostenere eventuali rilasci di materiale dal fronte stesso, ed evitare soprattutto che le vibrazioni trasmesse ai laschi di rocce inneschino uno scivolamento degli stessi con conseguenze catastrofiche, pensiamo agli edifici presenti sulla sommità del fronte, Via Pietra Stretta.

Un'altra considerazione, e quindi una domanda: premesse che sul tratto interessato di Via Brennero scorre la fossa Malvasia, ramo essenziale per la raccolta delle acque provenienti dalla collina est di Trento, il loro defluire verso il fiume Adige e della quale si chiede come si intende tutelarla in quanto risulta essere una roggia pulita e disinquinata? In generale, altra domanda, come saranno organizzati i vari cantieri, dove saranno depositati di 2,5 milioni di metri cubi di materiale di scavo previsti? Un'altra domanda: si possono avere le perizie tecniche preliminari – alcune sono state presentate oggi – della galleria, e sapere per quali motivi si sono eseguiti solo due sondaggi, a noi risulta che sono stati eseguiti solo due sondaggi. Si chiedono informazioni più precise sull'uscita dei tunnel, quanti ettari di terreno sono interessati e dove sono gli stessi terreni e gli immobili, il costo degli espropri, a chi spettano gli espropri, le stime, la Provincia o lo Stato? E i pagamenti, soprattutto. Quante delle 222 sorgenti interessate verso Acquaviva manterranno la loro portata e se le sorgenti rimarranno anche dopo il tunnel? Se si sono valutati problemi acustici, effetto tuono dovuto alla velocità di uscita e di vibrazione per le abitazioni vicine, appunto, ai tunnel, a sud, e ai grezzi in particolare a Mattarello? Una considerazione: si chiede risposta inerente alla fine dei lavori per il 2026, data comunicata dal Ministero al momento di assegnazione dei fondi di 930 milioni per il PNRR, quindi sarebbe interessante sapere il cronoprogramma di massima, oltre che per i lavori, anche a livello amministrativo di competenza, anche per il Consiglio comunale, le delibere, il PRG, la VIA, gli impegni economici e quant'altro, a livello amministrativo anche provinciale a questo punto. Ringrazio.

PRESIDENTE:
Grazie, Vicepresidente Bridi. Adesso la parola è al Gruppo di Futura, Trento Futura, che può gestire le domande come crede. Prego. Consigliere Zappini, prego.

ZAPPINI (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):
Grazie. Procedo per titoli e per domande, per chi ha... a chi è rivolta, per tenere insieme un po' il passato e il presente di quest'opera. Opzione zero, dati di contesto, logistica e crisi economica: quali erano i dati di riferimento – ed è rivolta ad RFI da questo punto di vista – l'aumento dei flussi

di merci da trasportare, lo spostamento previsto da gomma a rotaia delle stesse che certificavano nel '96, all'inizio di questo percorso, la necessità dell'opera, e quali sono gli stessi dati e le variazioni principali nei decenni successivi in termini di aumento o diminuzione o di cambiamento che ne confermano la necessità da questo punto di vista? Passaggio successivo: da destra a sinistra o destra/sinistra, la necessità di offrire un quadro trasparente e definito della situazione; un appunto, e questo lo richiedo invece alla Provincia Autonoma di Trento, quali sono le valutazioni riguardanti i possibili impatti ambientali che rendono oggi preferibile la soluzione sulla parte sinistra della valle? Ci è già stato portato molto, chiedo un'aggiunta e una puntualizzazione su una richiesta, su uno studio richiesto proprio dalla PAT nel 2009, allo studio del prof. Berla, chiedendo... che portava alcuni dubbi su questo, portava a ragionare meglio su alcuni dati, quindi chiedo un approfondimento solo su questo per avere una conferma di questo passaggio; invece a RFI nello specifico chiedo una cosa invece sul presente: se il progetto depositato in questi giorni, quindi solo quello legato al lotto 3A da questo punto di vista, riguardante quindi solo la circonvallazione città di Trento, dovesse ricevere rispetto alla VIA dei criteri non soddisfacenti, quindi avesse delle problematiche legate ad alcune cose già proposte, in che maniera si potrebbe agire e in che maniera si procederebbe? Terzo capitolo, tempi e connessioni: il PNRR e un progetto integrato della mobilità provinciale, è una domanda sempre per RFI, sono previste secondo quale procedura deroghe alla tempistica dettata dal PNRR? E, secondo, quali criteri possono essere accordati? Riguardano solamente problematiche legate al progetto, quindi imprevisti immagino che possano avvenire durante il percorso, o possono derivare anche – e qui riguarda più noi questo – anche la richiesta specifica da parte di Enti Locali di più tempo per anche favorire maggiore comprensione e coinvolgimento da parte delle popolazioni della comunità, e dall'altra parte migliore interazione – questo è anche un po' rivolto alla Provincia – del progetto stesso con visioni più ampie delle politiche per la mobilità e i trasporti del territorio interessato. Un appunto preciso: nel trasporto delle merci un ruolo fondamentale, questo più per la PAT da un certo punto di vista, lo hanno i nodi della logistica e dell'intermodalità, il dott. De Col è già intervenuto su questo ma chiedo una puntualizzazione, a questo proposito, sapendo che è in corso un ammodernamento e implementazione dell'interporto di Verona, quale sarà il ruolo che ricoprirà l'interporto di Trento, se avrà un incremento, un rinforzo, un mantenimento o una riduzione del suo ruolo? L'ultimo capitolo, rimanendo a sinistra, dibattito pubblico, modifiche e metaprogetto: a RFI chiediamo quindi quali saranno i tempi, e in parte sono già stati detti, ma soprattutto i modi e i temi che caratterizzeranno il dibattito pubblico, se c'è un'idea di massima da questo punto di vista e chi farà capo al percorso? È già stato detto, e l'abbiamo letto nella lettera di accompagnatoria al progetto, che dovrà essere nominato un curatore o una curatrice che predisporrà il campo del confronto, chiediamo all'interno di questa scelta quale ruolo abbiano poi gli Enti Locali, che ruolo possono avere attivo da questo punto di vista? Le ultime due: in parte brevissima ha già risposto, quali sono le possibilità di modifiche migliorative del progetto di cui prenderemo visione a breve, che verrà sottoposto al dibattito pubblico, soprattutto per Trento Nord e aree inquinate, mi accodo ad altre domande; e l'ultima cosa rivolta alla Provincia Autonoma di Trento: la velocizzazione richiesta, si è parlato dei due fronti di ingresso al lavoro sul tunnel di un intervento di questa portata, due fronti di cantiere impegnativi di cui uno su uno spazio angusto come quello di Via Brennero, inciderà ovviamente anche con altre progettualità previste in città. Quindi quali sono gli impatti in termini di rallentamento, incongruenze che si immaginano rispetto al metaprogetto che abbiamo ascoltato e che ci ha aiutato a capire meglio anche da parte dell'Assessore Facchin che l'Amministrazione comunale intende promuovere parallelamente, e nello stesso tempo allo sviluppo del bypass ferroviario. Grazie mille.

PRESIDENTE:

Grazie al Consigliere Zappini, che ha sintetizzato domande molto più articolate e motivate, e quindi grazie anche per questo. Le ultime 4 domande sono del Consigliere Brugnara, che ha facoltà di intervenire.

BRUGNARA (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Primo quesito: alternative progettuali, percorso in Destra Adige. Quali sono le ragioni politiche e le ragioni tecniche che hanno portato a preferire il tracciato in Sinistra Adige rispetto al tracciato in Destra Adige? È consultabile la relazione del professor ingegnere Giovanni berla del Politecnico di Torino contenuto nella revisione e validazione dello studio geologico e geomeccanico, progetto di potenziamento della Verona – Brennero, inizi anni 2000, che ha

evidenziato i maggiori rischi idrogeologici del tracciato in Sinistra Adige rispetto a quello in Destra Adige? Il progetto di fattibilità tecnica ed economica della circonvallazione ferroviaria redatto da RFI nel 2021 contiene un'analisi costi-benefici del tracciato alternativo in Destra Adige? Quesito n.2: partecipazione dei cittadini e coinvolgimento delle comunità locali, nuove tempistiche di progetto. tenuto conto che si tratta di un progetto che rivoluzionerà la città di Trento e che la cantierizzazione avrà un forte impatto sulle comunità locali per diversi anni, considerato che i tempi della partecipazione dei cittadini previsti per opere PNRR sono strettissimi e inadeguati per un'opera così grande e impattante, considerato inoltre che il primo treno merci transiterà sulla nuova linea del Brennero e nel tunnel di base non prima del 2032, tutto ciò considerato si chiede se non sia opportuno, attraverso uno specifico tavolo politico con il Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili diluire i tempi di realizzazione dell'opera sull'arco di 10 anni, come da cronoprogramma presentato dalla Provincia nel 2019, al fine di potenziare il coinvolgimento della comunità cittadina e di ridurre l'impatto del progetto sulla città capoluogo? Terzo quesito: elemento di criticità. L'attacco delle frese a partire dallo Scalo Filzi con trasporto del materiale da quel sito ai siti di deposito è indicato dalla Provincia di Trento come un elemento di criticità della progettazione, lo si evince nella documentazione che l'ingegner De Col ha presentato al convegno del 18 marzo del 2019, organizzato dalla Fondazione Negrelli, con riferimento alla progettazione 2009. Anche nella progettazione attuale, 2021, successiva allo stanziamento di fondi da parte del PNRR, è previsto l'utilizzo delle frese a partire dallo Scalo Filzi in Via Brennero, quindi in una zona residenziale vicina al centro città; nel dettaglio, quali sono questi elementi di criticità? Quarta domanda, e ultima: cantiere linea tramviaria in Via Brennero e cantiere della circonvallazione ferroviaria allo Scalo Filzi. Nell'ipotesi che le frese per scavare la galleria merci partano dallo Scalo Filzi, in contemporanea con il cantiere sud a Mattarello, vi è il rischio che la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto rapido di massa lungo Via Brennero e Via Bolzano che colleghi la parte nord della città con il centro, prevista dal programma di Consiliatura, venga posticipata? La realizzazione della linea tramviaria sarà di supporto alla cantierizzazione del progetto integrato, come indicato nello schema di accordo di collaborazione tra la Provincia di Trento, il Comune di Trento e Trentino Trasporti, sottoscritto nel giugno del 2021, oppure lo scenario oggi è cambiato? In ogni caso, si può ipotizzare entro il 2025 l'avvio della procedura di appalto per la realizzazione della linea di tram Piazza dante – Gardolo? Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Brugnara, e grazie a tutti i Consiglieri perché avete rispettato il criterio che ci eravamo dati, anche se capisco insomma che sia difficile non avere voglia di argomentare in questa sede, ma insomma avremo tutti gli spazi per farlo. Ringrazio anche l'ingegner De Col perché ci ha fornito le slides e quindi vengono distribuite, vengono mandate via mail sia a tutti i Consiglieri sia ai Presidenti delle Circoscrizioni. Adesso do a loro la parola per qualche risposta ulteriore, è chiaro che non tutte queste domande avranno risposte per varie ragioni: primo, perché non abbiamo il tempo ma, a prescindere da quello, perché credo che finché il progetto non è reso noto, alcune questioni devono rimanere ancora in sospeso; però tutte le domande, sia nella formulazione originaria sia nel prospetto fatto per macroaree, diciamo, per macro domande, sono state fornite sia all'ingegner De Col, sia all'ingegner Romeo e avremo modo ovviamente nel prosieguo poi di affrontarle tutte e di avere tutte le risposte. Non so tra voi chi prende la parola? L'ingegner De Col, grazie.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Grazie. Naturalmente, la prossima settimana inizierà la procedura formale, quindi credo che sia giusto dare risposta e ritornare in quest'Aula in modo formale in una procedura che fa parte anche delle modifiche che verranno portate al progetto, mi riferisco al progetto inserito nel PNRR e quindi credo che non sia corretto da parte mia affrontare tecnicamente – ma credo l'abbiamo condiviso anche con RFI, con l'ingegner Romeo – e quindi daremo una risposta formale e ritorneremo anche per argomentare, penso a dibattere su punti sicuramente di grande interesse. Ecco, quello che posso assicurare è questo: intanto, ogni contributo è sempre tenuto in considerazione, fare un progetto complesso non è mai semplice; in quest'Aula io nel 2003... 2002/2003 venni dicendo che facevo una galleria sotto Martignano a 40 metri dalle case, con i problemi... qualcuno era interessato molto direttamente, adesso credo che quell'opera sia irrinunciabile per questa comunità; con la stessa responsabilità porto alla mia comunità, a voi, a prescindere dalle linee politiche, la responsabilità di un'opera di questo tipo che so che è un'opera importante, che è

un'opera che impegna, che vede anche cittadini soffrire perché ogni opera ha delle sofferenze, ma credo che proprio lo sforzo che questa città, la comunità ha fatto nella galleria di Martignano dimostra che i sacrifici comportano poi dei cambi importanti sulla vivibilità di un territorio. Credo che oggi se la collina di Trento può vivere è grazie a quella scelta, alla responsabilità di questa comunità che mi ha affidato e con responsabilità io ho fatto assumendomi anche – ve lo dico – notti e notti non dormite per portare a casa il risultato, e con lo stesso impegno, nonostante l'età che avanza, lo porto avanti. Quindi il richiamo al 2009 è perché io ho rispetto delle scelte politiche, le scelte politiche hanno portato a portare il ricomprendere un'opera così importante come il corridoio nell'interconnessione delle città, e la scelta politica di Rovereto, che anche adesso ha la soluzione in sinistra orografica è perché Rovereto vuole essere interconnessa con quest'opera importante. Ripeto: sono opere davvero storiche, non possiamo negarlo, opere difficili, quindi il contributo di ognuno di tutti quelli che ho sentito sono non da tenere in considerazione, da approfondire e non sempre si troveranno le risposte che quelli che fanno le domande si attendono, però sicuramente faremo tutto il possibile per le soluzioni tecniche che consentiranno di limitare la fattibilità e la compatibilità, e di limitare il più possibile quelli che sono i disagi. Naturalmente, consci che ci saranno dei sacrifici anche per la comunità per la durata dei lavori. Credo che la cosa interessante che ha detto l'Assessore Facchin all'inizio è che non pensavamo 6 mesi fa di porci un obiettivo così stretto nei tempi, cioè riuscire in 5 anni a cambiare una connessione così importante è una sfida che abbiamo accettato noi ma l'ha accettata anche RFI, ripeto, è la prima opera ferroviaria in Italia monitorata dall'Europa, e credo quindi che, ahimè, se abbiamo gli occhi, un po' di tutto il contesto degli investimenti europei per far sì che gli investimenti riprendano con tempi, certezza e innovazione per quello che il PNRR ha messo in campo e quindi una spinta verso un mondo nuovo di connessione e di riappropriarsi anche delle città. È una sfida, lo sappiamo, è importante, ripeto, risponderemo il più possibile alle vostre richieste e per quello che rimane ovviamente sulla linea tecnica nel rispetto di tutte le posizioni politiche che il vostro contesto rappresenta. Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie, ingegner De Col. Mi pare che in un passaggio sia intervenuto come cittadino di Trento, non solo come tecnico che ha la responsabilità di tutto questo. Questo mi piace molto perché lo coinvolgeremo anche sotto questo tipo di responsabilità. Prego, ingegner Romeo.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:
Che cosa?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:
Su che cosa?

INTERVENTO:
Se le risposte possono anche essere scritte?

PRESIDENTE:
Se possono essere scritte? Eh... adesso... sì, penso di sì. Sì, sì.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:
Sì, sì, ma una volta che sarà partito tutto il procedimento penso di sì. Prego, ingegner Romeo.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):
Grazie Presidente, grazie anche al collega De Col per l'intervento che ha fatto e che condivido, mi faccio anche io carico, come dicevo nell'intervento di poco fa, di un grande senso di responsabilità di queste preoccupazioni che sono state rappresentate già prima dall'Amministrazione comunale e che stasera sono state confermate dai quesiti posti dai

Consiglieri che ho raccolto e che, come ha già spiegato l'ingegner De Col, saranno affrontati puntualmente nel dibattito pubblico che stiamo avviando. Qualche indicazione di massima su alcune delle questioni su cui si è ritornati, in particolare si è ritornati sul tema delle sorgenti: lo dicevo nel mio intervento di apertura, abbiamo dapprima completato il censimento ed è in avvio il monitoraggio *ante operam*, stamattina con i colleghi del Servizio Geologico della Provincia c'è stato un incontro per definire puntualmente quali saranno poi le sorgenti oggetto di monitoraggio che, ripeto, è arrivato. Il quadro complessivo conoscitivo a livello idrogeologico è stato ritenuto dai tecnici sufficiente, quindi c'è stata una campagna di sondaggi che è stata completata lo scorso inverno; questa, integrata con gli esiti delle campagne di sondaggi che erano state fatte in precedenza e dei dati che il Servizio Geologico della Provincia ha reso disponibile sono state ritenute dai tecnici sufficienti per il livello di progettazione di fattibilità tecnico-economica che abbiamo avviato l'iter autorizzativo. Le norme, le linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la scorsa estate consentono a Rete Ferroviaria di fare l'appalto sul PFTE, sulla fattibilità tecnico-economica; evidentemente, è un documento che comunque dovrà essere integrato con una serie di elementi che si aggiungeranno a quelli già disponibili e che sono stati posti all'iter autorizzativo in via parallela rispetto allo svolgimento dell'iter. Quindi, mentre saremo impegnati nell'iter autorizzativo che, come dicevo nell'intervento iniziale, assorbirà circa 5-6 mesi di tempo, parallelamente la nostra società di ingegneria Italferr continuerà con l'arricchimento del progetto e quindi con la raccolta anche di ulteriori elementi conoscitivi per verificare la qualità e le risposte che sono state date alle diverse questioni poste. Altre cose riguardano ancora... si ritorna ancora sul tema delle bonifiche, lo dicevo pure in apertura: il procedimento di bonifica per le parti di opera che interessano le zone Siti di Interesse Nazionale sarà avviato contestualmente alla Valutazione di Impatto Ambientale per effetto delle novità normative introdotte dal decreto ministeriale 46 del Ministero della transizione ecologica, 46/2021, e per effetto delle novità introdotte dal Codice dell'Ambiente, che consentono di unificare questo tipo di procedimenti per progetti inseriti in PNRR, quindi nell'ambito della VIA sarà individuata una procedura specifica su cui si interverrà per le valutazioni relative al piano di bonifica.

Altre questioni ancora riguardavano comunque in generale gli approfondimenti tecnici che sono stati fatti; si è tornati sul tema delle vibrazioni, ovviamente il progetto ha uno studio vibrazionale con i monitoraggi... prevedendo anche dei monitoraggi sia in fase di realizzazione che successivi, ci sono già in progetto degli interventi mitigativi dell'impatto; altre questioni ancora, che mi sono appuntato, riguardavano in generale il tema anche degli studi di trasporto: il progetto è completo di uno studio di trasporto di corridoio, è completo con un'analisi costi-benefici, questo è un altro tema che è stato richiamato; lo dicevo pure, è integrato con un'analisi di sostenibilità dell'intervento che guarda non soltanto all'intervento di circonvallazione inserita nel contesto del corridoio ma anche all'intervento di circonvallazione in se stessa e quindi ai benefici che comunque porta la realizzazione di un intervento di circonvallazione che separa il flusso delle merci da quello dei treni con passeggeri, quindi liberando anche capacità per una gestione più razionale del trasporto regionale a livello della stazione di Trento. Di questi alcuni ulteriori spunti di riscontro, ripeto, ringrazio tutti per l'attenzione e per la qualità anche degli interventi che ci sono stati, di cui ci facciamo responsabilmente carico, lo ribadisco ancora una volta. Avremo modo nei prossimi mesi di tornare su queste questioni, con i tempi che sono dettati dalle procedure che vi ho descritto nel mio primo intervento; il tema dei tempi, lo sappiamo, è una sfida importante, sono tempistiche ambiziose per un'opera così importante, così complessa, però riteniamo che sulla scorta dei precedenti e dei dati anche delle realizzazioni più recenti siano delle tempistiche realistiche, abbiamo detto 3 anni e 8 mesi per la fase di realizzazione, che comprende – trattandosi poi in futuro di un appalto integrato – anche la fase di progettazione esecutiva, sono stati adottati tutta una serie di accorgimenti che consentiranno di mettere in parallelo quante più attività possibili, quindi di anticipare la progettazione esecutiva di alcuni pezzi dell'opera che potranno essere realizzati, mentre si completerà il progetto esecutivo per poi procedere con la realizzazione delle opere. Le questioni relative... mi vengono in mente adesso altre domande poste, i siti di deposito: anche su quello ovviamente il progetto è completo di un piano di utilizzo delle terre in cui c'è, ve lo posso anticipare, come metodo l'individuazione di siti sulla base di un censimento che è stato fatto, quindi il materiale sarà destinato prevalentemente alla riambientalizzazione di siti di deposito; è previsto che inizialmente ci sia uno stoccaggio temporaneo in cui effettuare delle caratterizzazioni del materiale che poi sarà avviato ai siti di deposito definitivi, tutti elementi che comunque saranno... questo è un altro dei procedimenti che saranno avviati insieme alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Io vi ringrazio ancora una volta, vi confermo da parte nostra, lo diceva pure l'ingegnere De Col, tutta la disponibilità, la collaborazione mettendo in campo la competenza e la professionalità di rete Ferroviaria, di Italferr e quindi della nostra società di ingegneria, le esperienze che abbiamo fatto in tutta Italia e, insieme alla società di ingegneria, nel mondo nell'ambito delle costruzioni ferroviarie. Grazie ancora, buon lavoro.

PRESIDENTE:
Grazie, ingegner Romeo. Abbiamo ancora un po' di tempo, se ci fossero domande che sono scaturite da queste interlocuzioni? Quindi, se qualcuno mi chiede la parola per fare ulteriori domande, c'è spazio. Altrimenti, come siamo rimasti d'accordo, ci fermeremo qui... prego, Consigliere Merler. Poi Fernandez.

MERLER (Trento unita Merler Sindaco):
Io ho posto una domanda, diciamo così, però non ho – evidentemente per incapacità mia intellettiva – non ho capito la risposta. Non so se altri colleghi hanno fatto delle domande di cui, sempre per magari deficienza nostra, non abbiamo capito la risposta, però io chiederei insomma se fosse possibile ripetere la risposta alla mia domanda. Il quesito è quello a pagina 3 dello scritto, quindi: il progetto nella sua tratta urbana prevedrà un'importante cantieristica, i lavori dell'opera pare prevedano anche la demolizione di più abitazioni. Innanzitutto, confermare o smentire ciò, poi si chiede di conoscere quali siano e quante siano le abitazioni da ciò interessate, in via spannometrica, più o meno, in che zona, eccetera. Grazie.

PRESIDENTE:
Fernandez, poi dopo mettiamo tutte le domande assieme.

FERNANDEZ (Europa Verde Trento):
Grazie Presidente, buonasera. Ringrazio chi è intervenuto, per lo sforzo anche esplicativo, non è facile in un progetto di questo tipo; io rivolgerei una domanda direttamente alla Provincia: visto che una grande opera di questo tipo dovrebbe in qualche modo diminuire il trasporto su gomma che interessa la Provincia, la Regione e anche fra l'altro un'altra Provincia che è quella di Verona, chiedere se è stato fatto un ragionamento rispetto ad un piano comunque alternativo per quello che concerne ad esempio la programmazione che ha l'autostrada, e quindi capire se chiaramente ci si sta muovendo anche in quella direzione, perché a livello provinciale un piano B rispetto a questo va immaginato da subito, perché altrimenti ci ritroviamo con l'infrastruttura e magari non riusciamo a cambiare anche le abitudini di chi si occupa di trasportare le merci. Grazie.

PRESIDENTE:
La richiesta di Urbani era per la domanda precedente?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:
Sì, sì, va bene. Grazie.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:
Ci saranno.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:
Bene, grazie. Lenzi? Prego.

LENZI (PD – PSI):
Grazie, Presidente. Io ho una domanda molto puntuale, nel senso che richiama un po' quello che i Consigli di Circoscrizione Centro Storico e Gardolo hanno espresso in questi tempi recenti: leggevo le tre alternative progettuali, chiamata 1, 2 e 2.1 nel discorso che è stato presentato anche

come tema, allora il punto 2.1, che è quello diciamo con l'interramento più a nord, prevede l'arrivo a Via Unterveger, fermata Trento – Malè; è possibile ipotizzare, ho sentito prima l'ingegnere Romeo, parlava del discorso dell'interporto, non ho ben capito se è possibile pensare di portarsi ancora in direzione nord con questo interramento, pensare ad una semi-traccia, cioè in traccia, capire soprattutto se poi ci sono le intenzioni, io spero di sì perché anche valutando quelle che sono le note esplicative e accompagnatorie di RFI si parla di crescita economica ma anche sociale e turistica. Allora, dal punto di vista sociale il territorio chiama, chiede, decine di migliaia di persone si domandano e dicono: "È possibile che questi 6 binari – attualmente sono 3, diventeranno 6 – impattino il meno possibile su di noi?" e questa è una domanda che si pongono in molti. Quindi, concludendo, dico: c'è anche la possibilità dal punto di vista tecnico, e non è materia del Consiglio ma ho grande fiducia e sono contento, e ringrazio la presenza dell'ingegner De Col e Pretto, e l'ingegnere Romeo, quindi questo è un momento importante per capire se c'è la volontà tecnica di implementare anche dal punto di vista vibrazioni, dal punto di vista rumorosità, qualora non fosse tecnicamente possibile spingersi più a nord di Via Unterveger? Questa è una domanda che faccio perché la città e il Consiglio vede il progetto come un progetto innovativo, una visione per il futuro e quindi noi siamo convinti di questo progetto ma vogliamo anche mettere alcuni punti interrogativi con la speranza di avere qualche risposta. Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie. Altre domande? Bridi, prego.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):
Posso, Presidente?

PRESIDENTE:
Un attimo, prima il Vicepresidente Bridi, poi Carli.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):
Presidente, aveva fatto una scaletta dicendo che facevamo delle domande, dopodiché se adesso tutti i Consiglieri riprendono e fanno altre domande credo che andremo...

PRESIDENTE:
No, ma siccome avevamo tempo, avevamo detto in Commissione di Capigruppo che se c'erano delle domande... prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):
Come vuole, come vuole.

PRESIDENTE:
Prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):
Allora, io non ho sentito una risposta sulla questione dei due carotaggi. Cioè, per quello che mi riguarda, ne abbiamo fatto uno a nord e uno a sud, a Mattarello e da un'altra parte, ma non credo che non siano sufficienti per capire che ci sono 222 sorgenti – Acquaviva per esempio – oppure ci siano dei terreni, come ho fatto nella mia breve domanda, dicendo delle frane e delle attività importanti. Non è che si prevede di fare altri carotaggi? Perché veramente siamo preoccupati su questo. E chiudo, grazie.

PRESIDENTE:
Carli.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):
Grazie, Presidente. Tenuto conto che rimaniamo in attesa delle risposte, è prevista poi la convocazione di un altro Consiglio comunale con gli stessi interlocutori? Grazie.

PRESIDENTE:
Zappini.

ZAPPINI (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):
Chiedo solo una cosa, immagino che adesso potremo rimpallarci all'infinito la richiesta di domande e risposte, chiedo però una cosa: abbiamo capito che fra qualche giorno avremo, con l'inizio del processo, anche la possibilità di trovare il modo di vedere il progetto, la cosa interessante potrebbe essere quella che contestualmente a questo, secondo la lista per temi che il Presidente Piccoli ha proposto, tornino anche le risposte in forma scritta, cosicché abbiamo in parallelo il progetto da valutare e le risposte, così da avere più informazioni possibili perché immagino che questa sera molte risposte più di queste temo non le riceveremo.

PRESIDENTE:
Bosetti.

BOSETTI (PD – PSI):
Grazie, soprattutto per ringraziare tutti quanti. Penso che questa seduta di questa sera sia la prima seduta interlocutoria tra noi, come Amministrazione comunale, a cui spetta il compito di comunicare alla città e ai cittadini l'impatto di quest'opera, e motivare i cittadini a subire, per certo aspetti, quest'opera; bisogna anche motivarli da un punto di vista della responsabilità, perché se parliamo di transizione ecologica e di innovazione e di passaggio da ruota a treno, questi passaggi sono assolutamente necessari. Per cui, io non mi aspettavo questa sera delle risposte nel merito dei 41 quesiti che sono stati posti stasera, però questa è la seduta di partenza, e quindi assolutamente è solo l'inizio. Apriamo la prima pagina di un libro che dovrà portare ad una storia in cui convinciamo la nostra comunità e i tecnici a dire che il passaggio in Sinistra Adige sotto la collina est è la scelta migliore, anche se la storia ci dice, penso al Consorzio Internazionale Brennero, lo studio che ha commissionato nel 1989 aveva deciso che il miglior passaggio dal punto di vista generale era in Destra Adige. Son passati tanti anni, probabilmente sono cambiate le conoscenze dal punto di vista geologico, dal punto di vista di impatto comunitario, al punto di vista anche delle risorse economiche; certo, dietro al PNRR possiamo dire: "Sì, abbiamo un sacco di soldi da spendere che ci dà la Comunità Europea", ma non è che ce li regala, dobbiamo restituirli prima o poi eh, in termini di valenza economica e in termini di profitto economico e in termini di benessere per noi, per tutta la nostra Nazione ma per tutta l'Europa. Intanto grazie di cuore, e ci vediamo alla prossima puntata. Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie. Maschio.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):
Grazie, Presidente. Innanzitutto, per ringraziare i nostri ospiti per la relazione che hanno fatto, doveva essere un... avevamo chiesto un Consiglio straordinario per parlare dell'argomento, poi come Capigruppo abbiamo deciso un intervento informativo ed informativo è stato, in particolare sull'argomento Destra Adige, su questo decisamente si è entrati nel merito. Forse abbiamo sbagliato noi ad organizzarci fra di noi pensando di poter presentare delle domande a cui aspettarsi delle risposte, perché evidentemente erano tante, anche se per qualcuna qualcosa ci si aspettava, faccio l'esempio solo – ma non è che adesso la richiedo eh, è per dire la domanda delle domande – ma noi possiamo pensare ad un tracciato differente? Sì o no? Perché sennò stiamo qua a parlare di fuffa. Fermo restando che l'ingegner Romeo in quota parte ha risposto. Si può allungare l'interramento? No, ha detto, ha chiaramente detto no perché le livellette sono tali, o le normative ferroviarie sono tali per le quali noi come RFI abbiamo già fatto il limite, questo è stato detto. Quindi la risposta è no. Quindi una quota parte delle risposte sono arrivate, ma era... scusatemi, poi ho fatto delle valutazioni, era per ringraziare innanzitutto e concordare col collega Zappini nel richiedere se sia possibile, almeno quelle più tecniche o quelle possibili, averle in forma scritta nei momenti in cui avremo in mano anche il progetto, potremo anche noi scoprire e imparare qualcosa dallo stesso e quindi fare anche all'interno di quest'Aula un nostro dibattito, essendo noi rappresentanti dei cittadini, e quindi poi saperci raffrontare con i cittadini durante i dibattiti come quello che c'è domani mi pare, se non sbaglio, organizzato da Centro Storico, e quindi poter lavorare sempre nell'ottica costruttiva. Qui ce lo siamo detti almeno... mi pare tutta l'Aula in un'ottica costruttiva per fare sì quest'opera, ma per farla con i minori impatti possibile. Grazie.

PRESIDENTE:
Bene, darei la parola ai nostri ospiti, se ci danno qualche risposta? Prego, ingegnere Romeo.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):
Grazie. Parto proprio dall'ultima perché mi dà l'occasione perché evidentemente sono stato poco chiaro quando ho esposto la cosa... Probabilmente sono stato poco chiaro e mi sono spiegato male: il tema dello studio del possibile allungamento a nord è condizionato dalle norme di tecnica ferroviaria che impongono limiti relativi a livellette a distanze tra bivi, e quindi mi riferisco ovviamente a Roncafort, e inizio di livellette, quindi quello è un limite di tecnica ferroviaria; ci sono poi degli altri limiti di contesto legati a possibili interferenze con delle importanti infrastrutture di viabilità, questo significa che l'analisi si sta facendo con questi vincoli che evidentemente pongono delle limitazioni rispetto a quella che è la possibilità di estensione dell'intervento. Spero di averlo precisato, non è stato un "no, non è possibile", lo stiamo valutando con queste tipologie di vincoli che impongono evidentemente l'analisi puntuale. Sono stato sollecitato ancora sulla questione relativa agli espropri: nel mio intervento introduttivo ho detto: "È una questione di metodo", di attenzione rispetto alle persone che possono essere coinvolte dalla procedura espropriativa che ovviamente avrà le sue tempistiche e le prassi diciamo di norma, ma lo posso dire, ci sono circa 11 immobili che saranno oggetto di demolizione e sono quelli che interferiscono direttamente con il tracciato delle opere, e questa in parte è anche una risposta sul tema della preoccupazione relativa alle vibrazioni; le altre costruzioni che non interferiscono direttamente con le opere non sono oggetto di acquisizione e di demolizione ma evidentemente, se dovesse essere necessario, saranno oggetto di testimone di stato, quindi per verificare le condizioni in cui si trovano e per monitorare attentamente quello che sarà il comportamento in fase di realizzazione. Al momento, sono quindi previste: 11 demolizioni di immobili, di cui 3 residenziali. Questi sono i numeri. Non entro nel dettaglio delle ditte da espropriare, così si chiamano tecnicamente, per questioni di metodo, vogliamo fare questo insieme alle Istituzioni locali.
Non mi sembra che ci fosse altro...

(Intervento svolto lontano dal microfono)

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):
Va bene, grazie. Scusate.

PRESIDENTE:
Grazie. Ingegner De Col.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):
Come ho detto, noi risponderemo per iscritto a tutte le domande e quindi non è neanche corretto rispondere parzialmente a qualcuno o meno agli altri, o a nessuno o a niente, ci prendiamo il tempo di rispondere perché le abbiamo viste ieri e quindi dateci il tempo di rispondervi, vi rispondiamo per iscritto, e se non avrete soddisfazione ritorneremo a parlarne perché alcuni argomenti sono argomenti che non si possono svolgere nel tempo di una domanda, vanno sviscerati nella procedura di analisi del progetto. Mi riferisco per esempio al tema dello smaltimento dei materiali, al tema degli espropri, al tema del rumore, al tema del cantiere, ci vedremo tante volte, quindi rispondere ad una domanda dicendo che abbiamo pensato a tutto... beh, sarebbe anche riduttivo e poso rispettoso nei vostri confronti. Quindi vi rispondiamo e dopodiché ogni volta affronteremo il tema con approfondimenti. Si può fare un altro tracciato? No. Okay? Non voglio prendere in giro nessuno, quello è il tracciato, altri tracciati significano "ripensiamoci tra 30 anni". Si può allungare e migliorare il tracciato? Sì. È una fase di progetto preliminare, lo possiamo fare. Queste sono due cose a cui tengo di dire, non perché lo decido io ma perché vi voglio portare di fronte alle cose vere, quello è il tracciato depositato nelle soluzioni che sono passate in tutti gli anni che vi ho fatto vedere, quello è il tracciato depositato RFI nel 2012 approvato in un documento dal Comune e ritirato allora la Valutazione di Impatto Ambientale e ripreso, quindi questo è il tracciato. Altri tracciati significa dire: "Non si fa l'opera", ve lo dico serenamente, se non ci credete non so cosa dirvi, ma succederà questo.

Per quanto riguarda invece la domanda... questa è molto interessante e quindi chiedo che, Presidente... Sindaco, possiamo dedicare anche con i colleghi... cioè, sulle strategie di trasferimento dei trasporti, una domanda talmente interessante, però... voglio solamente, ma perché ne faccio parte come Consiglio di Amministrazione, la A22 ha fatto una scelta anche a livello di acquisizione di merci, quindi non è vero che l'Amministrazione provinciale non si sta muovendo, i tempi non sono veloci perché sono molto complessi, veramente anche di rapporti internazionali, norme, regole... cioè è veramente un mondo molto articolato e che va molto omogeneizzato. Pensate che solo per mettersi d'accordo sull'armamento del tunnel del Brennero ci sono voluti 8 anni di lavoro. Quindi, per definire in modo unitario tra noi e l'Austria come fare le procedure di armamento della galleria e come gestire l'alimentazione elettrica, sono procedure che durano secoli ma sono veramente complesse, e quindi... cioè, è inutile che vi dica: "Le cose sono semplici", lo studio c'è, c'è un progetto generale, bisogna tenere duro sulla valutazione di dove si vuole andare. Farsi prendere dalla fretta... io spero che qualcuno poi arriverà sempre a continuare questa idea, non è semplice. Quindi sì, c'è una politica, bisognerebbe dedicarci molto tempo perché dovreste invitare qua anche altri soggetti oltre al sottoscritto molto più titolati, che sono il Presidente di A22, penso anche forse Trenitalia Cargo, oppure anche il Presidente dell'interporto, però c'è una politica di quadro che si sta conducendo. Quindi io accolgo e porto al Presidente Fugatti che, ripeto, mi ha... purtroppo è a Roma e quindi sarebbe stato qua volentieri, mi ha dato questa delega alla presenza, quindi riporto le osservazioni che mi avete fatto, anche con l'intento di ritornare a rispondere ad alcune domande, anche di contesto programmatorio e di politica che ovviamente lascio alla Giunta provinciale e al Presidente. Grazie.

PRESIDENTE:
Grazie. Filippin, prego.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):
Velocissimamente: sì, prendiamo atto che alcuni edifici vanno demoliti, e anche della sensibilità con cui RFI si rapporta nei confronti dei cittadini perché evidentemente non è il caso di sbandierare in questo momento posizioni e nomi; l'altro aspetto che però ritengo importante riguarda anche edifici che non vengono demoliti ed espropriati, ma che sono nei limiti della famosa ferrovia, perché avranno sicuramente per quanto riguarda inquinamento acustico e rumore un deprezzamento sostanziale, quindi RFI prende atto di questo deprezzamento degli edifici che saranno ai bordi o ai limiti dell'intervento ferroviario, e quindi di un indennizzo nei riguardi di questi cittadini?

PRESIDENTE:
Altre domande? C'è una risposta da dare o no? Prego.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):
Su queste cose non c'è una risposta diretta, se non inquadrarle nell'ambito di quello che è il Testo Unico sugli espropri, quindi il 327 di quelle che sono le previsioni di norma, quindi noi a quello ci dobbiamo attenere. Ripeto: le situazioni che sono oggetto di attività espropriativa sono quelle che hanno interferenza diretta con le opere, quindi gli immobili che ho descritto, dovrebbero essere 11 unità immobiliari, ovviamente quelle sono quelle interessate da demolizione. Poi... le procedure espropriative riguardano anche altre unità immobiliari, che tra l'altro... voglio dire, hanno anche un loro valore in termini agricoli eccetera; quindi, in ogni caso, l'intera procedura è inquadrata nell'ambito del Testo Unico degli Espropri, il 327/2001.

PRESIDENTE:
Urbani, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):
Io a 'sto punto faccio solamente una considerazione, specialmente dopo quello che ha detto l'ingegner De Col: ci saranno 40 giorni, tra qualche giorno poi ci saranno 40 giorni per le osservazioni dei cittadini per le impressioni, per le altre proposte... non lo so, ma quando ci sentiamo dire in modo così secco "Questo è l'itinerario", questo ormai è scoperto, il progetto, è confermato; sentire i cittadini ancora a che cosa può portare? Che cosa può variare? Cioè... se i cittadini potessero ancora influire in quei 40 giorni con le loro osservazioni, allora la cosa ci sta, ma

da quello che abbiamo inteso stasera in fase finale, è stato tenuto nascosto fino ad un certo punto, evidentemente qualsiasi cosa dicano i cittadini, per esempio quelli che devono essere espropriati: “No, non ci convince, non vogliamo essere espropriati”, verranno espropriati; “No, non ci convince perché abbiamo paura che questo cantiere così impattante a ridosso del centro storico praticamente ci può sconvolgere la vita per 5 anni”, va bene, ma poi una volta che l’hai detto è finita lì. Quindi è una considerazione, ecco, visto che non dovevamo fare considerazioni, stasera faccio la considerazione finale. Grazie.

PRESIDENTE:
Il Sindaco ha chiesto di intervenire, poi concludiamo.

SINDACO:
Sì, grazie. Se permette il Consigliere Urbani, anche io avrei piacere di fare una considerazione finale. Mi scuso per non essere stato presente per l’intero arco della seduta, ma c’è stata un’emergenza. Noi dobbiamo, credo, essere tutti consapevoli che abbiamo questa occasione enorme che è quella di recuperare quella cesura che la nostra città ha avuto più volte nel corso dei decenni, mi verrebbe da dire anche nel corso dei secoli, l’abbiamo avuta la prima volta con la rettificazione dell’Adige – necessaria – abbiamo avuto un fiume che adesso è definito “torrentizio”, è stata fatta, l’abbiamo avuta con la ferrovia, l’abbiamo avuta con la A22, che cosa ha determinato? Ha determinato una città che nella necessità di collegare il nord con il sud ha avuto e ha 3 cesure tra l’est e l’ovest della città. Noi possiamo scegliere se farci attraversare ancora una volta subendo ulteriormente, oppure questa volta con un grande lavoro di intelligenza progettuale collettiva, non subire il corridoio scandinavo – Mediterraneo ma affrontarlo positivamente e recuperare delle opportunità per la città. Quando noi diciamo “Progetto integrato” parliamo di circonvallazione, parliamo di Nordus, parliamo di interramento, parliamo di liberare spazi per la città e di avere un’occasione straordinaria di collegarla tra est ed ovest. Quello che ha detto l’ingegnere De Col è quello che abbiamo con la responsabilità che deve avere un’Amministrazione comunale che non si limita ad ascoltare quello che dicono i tecnici, giustamente, ma che si prende la responsabilità di guidare la città verso il cambiamento l’abbiamo detto, il progetto è questo. Oggi credo che abbiamo avuto tutti gli elementi per capire come quella fantomatica ipotesi della Destra Adige, che miracolisticamente viene citata alla fine di ogni dibattito per dire che quella era la soluzione semplice che qualcuno ha voluto fare non c’è, ci sono tutte le possibilità per migliorarlo il progetto, per avere l’entusiasmo di una città che non si ferma alla circonvallazione ferroviaria ma che cerca il completamento della propria opera con il progetto integrato, e questo è il punto, io credo che serva una città su questo assolutamente determinata, lo dico all’ingegner Romeo, anche nei confronti di RFI, questa è una città esigente e noi siamo dei cittadini esigenti che vogliono un’opera ben fatta e che vogliono cogliere tutte le opportunità che ne derivano. Ringrazio il Consiglio perché per la parte a cui ho partecipato, ma anche nella parte a cui non ho partecipato, mi si dice ha affrontato questa prima occasione con la puntualità, la responsabilità, i toni giusti, perché in questo momento noi abbiamo anche il dovere di non solleticare i dubbi e le preoccupazioni che ci sono ma di guidare come Consiglio la città, questa è una prima occasione e ce ne saranno tante altre di confronto e di dibattito. Grazie.

PRESIDENTE:
Normalmente, dopo che ha parlato il Sindaco non dovrebbe parlare nessuno, però ha chiesto la parola la Consigliere Giuliani, prego.

GIULIANI (Lega Salvini Trentino):
Grazie, Presidente. Avevo chiesto di fare una considerazione in Capigruppo, però la giornata è stata un po’ particolare oggi; io credo che la città non possa perdere quest’occasione che è molto importante, da anni abbiamo guardato, abbiamo tutti noi partecipato alle varie riunioni per poter dare un aspetto diverso alla città. Io credo che questo progetto possa andare avanti, naturalmente con tutte le spiegazioni ai cittadini, con tutta la tutela soprattutto dove passerà questo interramento, per dare la sicurezza sulle opere e anche sulla garanzia per i propri immobili. Io chiedo solamente questo, grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, ringrazio la Consigliera Giuliani anche per aver accompagnato il Sindaco in quel momento un po' delicato, dove c'era anche l'Assessora alla Salute Stefania Segnana, mandata dal Presidente Fugatti. Per fortuna si è tutto risolto per il meglio.

Beh, io ringrazio gli ospiti, tutti, l'ingegnere Laura Pretto, l'ingegnere De Col, l'ingegnere Romeo, tutti gli altri tecnici che ci hanno assistito, hanno assistito credo in videoconferenza l'ingegner Franzoi e tutti quanti voi, anche perché mi avere aiutato a condurre bene, secondo i tempi, questa riunione. Io, riprendendo quello che ha detto il Consigliere Bosetti, parafraso un motto della nostra gioventù: non è che l'inizio. Continueremo la discussione e il confronto in tante altre situazioni; nel frattempo aspettiamo alcune risposte puntuali anche per iscritto. Grazie per quelle slides che ci aiutano ad approfondire meglio tutto il discorso della Destra Adige e della Sinistra, e ci rivediamo presto perché dobbiamo collaborare per andare avanti al meglio possibile. Come ha detto l'ingegnere De Col... allora, avrei risposto anch'io, il tracciato non si cambia, non si può, ma questo non vuol dire che il progetto non sia in alcuni aspetti migliorabile, e questo è quello che dobbiamo fare assieme. Grazie a tutti, ci vediamo presto.

L'adunanza si chiude alle ore 20:58.

CONSIGLIO COMUNALE

DI

TRENTO

RESOCONTO

dell’adunanza del 25 novembre 2021

PRESIDENTE:

Possiamo iniziare con l'appello. Prego, la dottoressa Debiasi procede all'appello.

Il Consiglio Comunale si è riunito alle 18:15, fatto l'appello nominale, si ha il seguente risultato:

Sono presenti i Consiglieri:

1. PICCOLI PAOLO
2. IANESELLI FRANCO
3. BAGGIA MONICA
4. BOSETTI STEFANO
5. BOZZARELLI ELISABETTA
6. BRIDI VITTORIO
7. BRUGNARA MICHELE
8. CARLI MARCELLO
9. CASONATO GIULIA
10. CHILÀ FILOMENA
11. DAL RI ALESSANDRO
12. DEMATTÈ DANIELE
13. FILIPPIN GIUSEPPE
14. FILOSI LUCA
15. FIORI FRANCESCA
16. FRACHETTI PIERGIORGIO
17. GILMOZZI ITALO
18. GIULIANI BRUNA
19. GUASTAMACCHIA FABRIZIO
20. LENZI WALTER
21. MASCHIO ANDREA
22. MAULE CHIARA
23. PANETTA SALVATORE
24. PEDROTTI ALBERTO
25. RAFFAELLI ANNA
26. ROBOL ANDREA
27. SALTORI ALESSANDRO
28. SERRA NICOLA
29. STANCHINA ROBERTO
30. TOMASI RENATO
31. UEZ TIZIANO
32. URBANI GIUSEPPE
33. ZANETTI CRISTIAN
34. ZANETTI SILVIA
35. ZAPPINI FEDERICO

Sono assenti i Consiglieri:

1. ANGELI ELEONORA
2. FERNANDEZ ANDREAS
3. FRANZOIA MARIACHIARA

Sono assenti giustificati i Consiglieri

1. MAESTRANZI DARIO
2. MERLER ANDREA

È presente l'Assessore esterno FACCHIN EZIO.

Constatato che il numero degli intervenuti (35) è sufficiente per la legalità dell'adunanza (ai sensi dell'articolo 31, comma 6, dello Statuto comunale) il Presidente dichiara aperta l'adunanza.

Entrano successivamente, in corso di adunanza, i Consiglieri FERNANDEZ Andreas, ANGELI Eleonora e FRANZOIA Mariachiara.

Assumono la funzione di scrutatori i Consiglieri MASCHIO Andrea e GILMOZZI Italo.

Il Segretario prende atto che i consiglieri "non votanti", quali appaiono nelle operazioni di voto, poiché presenti in Aula, devono essere considerati alla stregua di chi vota "astensione" ai sensi dell'articolo 81 del regolamento interno del Consiglio comunale.

Altresì il segretario fa presente che le movimentazioni in entrata e in uscita dei consiglieri durante l'adunanza sono riportate in un distinto fascicolo, conservato agli atti, quale risultato di segnature dovute alla gestione del software "tabellone elettronico".

- O r d i n e d e l g i o r n o -

(omissis)

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, comunicazioni iniziali: (omissis)
Direi che, dopo questo richiamo, la parte delle comunicazioni può essere conclusa.

5.234/2021	**MOZIONE DI DATA 04.10.2021 A FIRMA CARLI, MASCHIO, URBANI AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA"**

PRESIDENTE:

Possiamo iniziare la parte deliberativa che, ricorderete, ha portato oggi ad una convocazione in seduta straordinaria del Consiglio comunale, sulla base di una mozione e di una richiesta formulata dai Consiglieri Carli, Urbani e Maschio, ed è la mozione 5.234 se non ricordo male, che poi verrà ovviamente illustrata dai proponenti. Comunico che successivamente sono stati depositati altri documenti, e cioè una proposta di mozione che è la 5.246 sempre del Consigliere Maschio, la 5.248 a firma congiunta dei Consiglieri Bridi, Urbani, Demattè con firma anche del Consigliere Maschio, e poi ho depositato personalmente poco fa un emendamento alla mozione 5.234, avendo avuto la possibilità di trovare la disponibilità di tutte le Forze politiche ad un emendamento che è condiviso, e quindi non è un emendamento mio ma è un emendamento a cui poi dichiareranno l'adesione le Forze politiche per poter semplificare il dibattito e andare avanti.

Da un punto di vista procedurale, i presentatori della mozione presenteranno la mozione, come sapete, sono 15 minuti per cui li potete distribuire come volete; poi la Giunta... poi direi che a questo punto facciamo illustrare anche le successive, e anche l'emendamento ve lo leggerò; dopodiché ci sarà la possibilità da parte della Giunta di dire la sua su questi documenti; apriamo la discussione generale e discutiamo secondo l'ordine appunto di questi documenti, dando atto ovviamente che se l'emendamento presentato da me dovesse essere accettato dai tre presentatori ai sensi del regolamento, sostituirebbe integralmente la parte dispositiva della mozione per cui poi in sede di votazione voteremmo la parte dispositiva in questo modo.

Se è tutto chiaro, procediamo. Direi che do la parola ai presentatori della mozione, decidete voi in che ordine intervenire. Grazie. Interviene Carli, credo? Prego.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente. Prima di illustrare la mozione, anch'io... cioè, desidero ringraziarla per il ricordo che ha fatto della giornata odierna, perché il valore della giornata odierna è assolutamente importante. Trovo assolutamente incredibile che un uomo possa alzare le mani su una donna arrivando fino ad ucciderla, cioè è una cosa che... faccio fatica a comprendere, e credo che siccome gli esempi, i momenti di riflessione, i monumenti, i segni hanno un'importanza fondamentale nel riuscire lentamente – ma speriamo non troppo lentamente – a costruire una diversa cultura, anche questa giornata odierna diventa molto importante per, come dire, sollecitare l'attenzione di tutti su un problema che speriamo diventi sempre più ridotto, fino a scomparire.

Il Consiglio straordinario di oggi credo che sia stato opportuno convocarlo, sulla base della mozione presentata dal sottoscritto accanto ad Andrea Maschio e a Pino Urbani, perché l'oggetto del dibattito di questa sera sarà una cosa che rimarrà a Trento per i prossimi, credo, 200 anni. Ieri abbiamo parlato della piscina, del nuovo polo natatorio a Trento sud, alle Ghiaie, e il Consigliere Uez ricordava come lui ha cominciato a nuotare alla piscina di Via Fogazzaro, alla Manazzon, 50 anni fa, 60 anni fa... quanti anni era, e già sembra un'epoca straordinaria; ma ci dimentichiamo che la ferrovia attuale, quella che attualmente passa a Trento fu aperta al traffico da Verona fino a Trento nel 1859, quindi 162 anni fa. Quindi è verosimile che l'opera che verrà realizzata, la circonvallazione, rimarrà sul territorio per i prossimi magari 200 anni. Allora, discutere non soltanto pubblicamente fuori dalle sedi istituzionali, ma nella principale sede istituzionale del Comune – cioè in Consiglio – di quest'opera, penso che sia un atto dovuto nei confronti della cittadinanza. E premetto che i presentatori della mozione che ha dato origine a questo Consiglio sono tutte e tre favorevoli al tracciato ad alta velocità ed alta capacità, perché chiunque si rende conto che l'apertura del tunnel del Brennero nel 2031-2032, quando sarà, determinerà un aumento esponenziale del traffico ferroviario sull'asse del Brennero, per cui immaginare che questo passi dall'attuale ferrovia è assolutamente illogico, senza senso e vorrei dire anche irrispettoso del diritto che i cittadini hanno di vivere in una città a misura d'uomo, come Trento ha saputo diventare. Per cui, non è in discussione l'adesione al progetto, ma quello che ci premeva capire attraverso questo dibattito, e sollecitare attraverso questa mozione, era con quale progetto la circonvallazione verrà realizzata. Io non entro nel merito delle questioni, dico soltanto che un'opera destinata a rimanere negli anni, e finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, deve pensare alla qualità della vita di questa città. Per cui, non tutti i progetti sono tra loro uguali, e se l'obiettivo è quello di fare l'infrastruttura, discutere di come farla per renderla veramente compatibile nella sua realizzazione con gli obiettivi del PNRR che la finanzierà penso che sia una cosa assolutamente corretta e anche dovuta, perché nell'esposizione della filosofia sottostante il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza l'attenzione alla qualità della vita dei cittadini in termini di riduzione dell'impatto ambientale, dei gas serra, del traffico con motore a combustione interna, quindi per la riduzione della Co2. Il tema della digitalizzazione, il tema di tutto quello che può riguardare l'aumento, l'incremento della qualità della vita è al centro della *ratio* che regola l'erogazione di questi finanziamenti e di questi contributi. Allora, quello che ci ha spaventati e ci ha condotti a fare questo testo, questo Ordine del Giorno, è che, sì, è vero che la circonvallazione di fatto sottrarrà il traffico merci dalla città, ma da metà della città, dalla metà sud della città, perché *sic rebus stantibus*, da quando uscirà la ferrovia dalla stazione provvisoria, sarà tutto alla luce del sole. E avremo la Trento - Malè con due binari, verosimilmente, la ferrovia storica, più altri due binari dell'alta velocità e alta capacità, quindi vuol dire sei binari se non ho fatto male i conti. Allora, sei binari per un traffico complessivo di 240 treni al giorno, si dice, sull'alta velocità e alta capacità, più quello che passa dalla Trento – Malè, più quello che passa sulla storica, credo che qualche problema di tranquillità negli abitanti di Trento nord – dallo Scalo Filzi in su – ci sarà. Allora, ragionare su quali sono le soluzioni possibili per mitigare l'impatto di un'opera che comunque ci vuole, penso che sia un fatto assolutamente dovuto. Allora, in questo mio ragionamento attuale ho sintetizzato la premessa della mozione, che evito di leggere; io leggerei una parte del dispositivo, cioè il dispositivo, per enucleare gli argomenti che poi saranno oggetto della nostra conversazione di questa sera. Questa mozione ha l'obiettivo di impegnare il Sindaco e la Giunta ad essere parti istanti presso gli organi di Governo e di Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata "Circonvallazione ferroviaria di Trento" e finanziata dal PNRR siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non essere travolta da una situazione insostenibile

civilmente da un punto di vista acustico e di vibrazioni a causa del passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale. Anche qua, ci dice che ci sono tutti gli strumenti di mitigazione delle vibrazioni, vorrei avere lumi su questo perché francamente l'altro giorno ero a Roma, al quarto piano di un albergo sotto il quale passava la metropolitana e si sentiva 25 metri sopra, per cui... boh, chissà quali sono questi strumenti di mitigazione. A chiedere un abbassamento del piano del ferro al fine di evitare rumori e vibrazioni moleste e pericolose sulle abitazioni dei rioni sotto attraversati e sulla salute dei residenti; a chiedere un conseguente abbassamento della stazione ipogea – sul modello della stazione di Bologna – all'ex scalo Filzi, al fine di consentire la realizzazione di un manufatto multilivello che consenta il transito del traffico merci al livello più basso e ai piani soprastanti ospiti la stazione passeggeri per l'alta velocità ed il traffico più lento; a chiedere l'allungamento del percorso in galleria naturale fino all'interporto, prevedendo solamente all'altezza di quel chilometraggio il ricongiungimento con la linea storica.

Ora, questa mozione – e finisco, lasciando la parola ai colleghi – aveva l'obiettivo di sollevare un dibattito e di aprire una riflessione; il Presidente Piccoli si è fatto promotore di una mediazione per raccogliere anche altre aspettative e altri aspetti problematici per arrivare ad una soluzione condivisa, e mi auguro davvero che una soluzione condivisa da tutto il Consiglio su questo aspetto possa dare al Sindaco ed alla Giunta un potere significativo per interloquire con RFI, con la Provincia e con il Governo affinché quest'opera che verrà fatta diventi davvero un'opera a servizio della città e volta al miglioramento della qualità della vita dei suoi cittadini. Grazie.

PRESIDENTE:

Allora, Maschio. Sono passati 9 minuti, però il Consigliere Maschio ha anche il tempo soprattutto per le sue due mozioni aggiuntive. Prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Sì, io vado su un punto, giusto per animare un po' la situazione, no? La Sloi e la Carbochimica, si è detto: "Ma non la tocchiamo, spostiamo un Rio Lavisotto da una parte, stiamo superficiali dall'altra e poi scaviamo sotto l'attuale ferrovia, lì problemi in fondo non ce ne sono"; la superficie che tocchiamo... beh io ho fatti i conti, ve li ho detti, nessuno li ha ancora smentiti, 250 milioni di euro solo sui metri cubi che hanno deciso di spostare. Ma sotto la ferrovia attuale, dove si faranno un sacco di metri cubi, non è buona la situazione, la situazione è questa: tranquilli é sigillato. Questa è Carbochimica, se lo apro dopo 5 minuti siete fuori tutti qua perché non respirate. L'unico (il Consigliere estrae un barattolo, chiuso, di terra)

PRESIDENTE:

Non lo è perché sennò non lo facevamo entrare, ma insomma simbolicamente è Carbochimica.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Ma l'unico modo di respirare è questo.

(Il Consigliere Maschio indossa una maschera antigas)

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Così voi dovete andare.

(*Il Consigliere Maschio toglie la maschera antigas*)

PRESIDENTE:

In realtà mi ha detto che è la terra del Groff.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Ma noi per lavorare, così dobbiamo andare alle Rogge. Attenzione. Dobbiamo inglobare tutto perché quei vicini di casa così devono vivere se non stiamo attenti. Allora, quando fai una sezione

di quel tipo lì, la domanda è: come fate a non far sentire questi odori qui? Si chiamano idrocarburi pesanti, IPA. Questo è solo Carbochimica, c'è anche la Sloi che fa piombo. Quello non si sente. Quello non si sente, però è peggiore. Scusate, questo era per dire che c'è, e l'hanno scritto sui giornali, c'è un bellissimo articolo che ho già perso dell'associazione "Terre fra i monti" che ha sottolineato la superficialità con cui sono state affrontate certe cose, e questa stessa superficialità – e qui concludo, così lascio la parola al collega – io l'ho letta nell'articolo di Vita Trentina del 21 novembre 2021, quando chiedono all'Assessore Facchin: "E le aree inquinate?", "Lì dobbiamo agire in modo scientificamente ineccepibile ed in piena trasparenza, dobbiamo trovare le procedure idonee per il risanamento delle aree". Quindi, in 40 anni la Provincia di Trento e i tecnici comunali e provinciali non sono stati in grado di agire scientificamente, in modo ineccepibile e in piena trasparenza, se non hanno fatto nulla fino ad ora. E sui tempi del PNRR vi faccio notare che la bonifica delle Rogge cominciata più di anno fa è ancora ferma, non si è bonificato un metro cubo! Quindi... Nigris alla... voi c'eravate all'associazione, a Confindustria quando è stato fatto il metaprogetto, Nigris l'ha detto chiaramente a fine dell'intervento, l'ho pubblicato oggi... 5 anni? Scordatevelo di farlo in 5 anni, e ha spiegato anche il perché facendo degli esempi, ha detto: "Pensate piuttosto di usare quei soldi per i costi di trasformazione in modo da predisporre tutto quello che serve predisporre per fare un'opera così". Non l'ho detto io, l'ha detto Nigris, non è proprio il "signor nessuno". Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Credo che chieda la parola il Consigliere Urbani? Ricordo che ha sottoscritto la mozione anche il Consigliere Demattè. Prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Diciamo che eravamo preoccupati in un primo momento, per come stava andando il dibattito su questa grande opera. Notavamo molte rigidità da parte dei tecnici; abbiamo assistito alle mancate risposte alle 41 domande poste alla PAT, alla Provincia e a RFI in Consiglio, qui in Consiglio; come eravamo e siamo preoccupati per tutto quello che avverrà – se verrà mantenuto questo tipo di progetto – per quanto riguarda la messa in opera dei cantieri, penso al disagio che i cittadini e la città dovranno sostenere a seguito dei cantieri, evidentemente sia per chi viene verso la città da nord o da sud nel caso di Mattarello, e sia per chi deve uscire dalla città per andare verso gli uffici pubblici che sono, ahimè, per la maggior parte posti a nord di Trento. Quindi avranno a che fare con un cantiere davanti al loro percorso, e se si vorrà aggirare questo nodo, si troveranno in tangenziale 350.000 camion, andirivieni, per il trasporto delle macerie, quella parte di macerie che non potrà rimanere stoccata all'interno dello Scalo Filzi. Quindi eravamo preoccupati. Da qui poi è nato tutto quello che è nato e siamo arrivati al punto di oggi, dove abbiamo la possibilità di... e grazie alla rete di cittadini che si è messa all'opera, che si è impegnata, a persone che hanno messo a disposizione la loro professionalità, siamo arrivati oggi a poter dire che forse possiamo provare a discutere, se saremo tutti d'accordo, anche di una possibile alternativa, poi si vedrà, intanto ne discuteremo, potremo fare delle comparazioni, eccetera, questo ci auguriamo. Quindi siamo in una fase nuova; quella era di rigidità che abbiamo riscontrato anche qui in Aula, non me ne voglia l'Assessore, che probabilmente già da stasera – da quello che ho visto fino adesso – probabilmente è completa... e anche da parte chiaramente della Giunta, la Maggioranza è venuta finalmente meno, siamo tutti convinti che se c'è una minima possibilità di arrecare danni il meno possibile ai cittadini prima di tutto, ma alla città, al cuore della città, e anche alla parte più agricola che è a sud di Trento, ci dobbiamo provare, dobbiamo provare tutti i tentativi. Comunque sia, poi ci sono delle cose intermedie che questa mozione ha riportato e che mi auguro che siano riportate – come credo – anche su altri documenti che magari stasera nasceranno. Quindi queste sono le motivazioni che ci hanno portato a mettere in risalto queste cose, un po' di testardaggine sicuramente c'è stata, ma io credo che alla fine qualsiasi risultato otterremo, possiamo dire tutti – Minoranza, Maggioranza, persone libere da qualsiasi schieramento – "Ce la stiamo mettendo tutta per cercare di essere il più efficace possibile e per poter dare alla città veramente un futuro migliore, sia ambientalmente parlando e sia dal punto di vista vivibilità".

Chiudo ribadendo, perché è molto importante, perché quando ci sono questi momenti poi c'è chi si infila nei dibattiti o nella lotta politica, fatemi usare questa cosa, in maniera che non ci sta

bene molto, perché dico questo? Anche noi non siamo insensibili alle scritte contro il Sindaco, non siamo insensibili alle scritte che poi da un tema vanno anche oltre, su altre questioni, noi vogliamo dire a queste persone chiaramente, chiaramente, che non siamo contro l'interramento e la circonvallazione ferroviaria, assolutamente no, ma vogliamo dare a questa città il miglior progetto possibile, e per questo nei vari documenti – credo anche insieme a tutta quest'Aula – cercheremo anche di confrontarci con delle nuove proposte. Questo era lo scopo iniziale della mozione. Grazie.

PRESIDENTE:

Allora, adesso pregherei il Consigliere Maschio di illustrare la sua mozione direttamente emendata con il secondo punto che ha depositato. Prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Sì, grazie Presidente. Sì, io credo che sia importante che la leggiate, perché c'è una... è stata un po' ripresa in quella emendata complessivamente, ma secondo me non nel modo giusto, con questo non voglio dire che non sarò d'accordo anche con quella complessiva, ma questa vuole rispondere sempre ad una considerazione che ho letto nell'articolo del 21 novembre di "Vita Trentina" dove si chiede all'Assessore Facchin una valutazione sul progetto Destra Adige della rete dei cittadini, ebbene la risposta è: "Sul perché del tracciato in Sinistra Adige abbiamo risposto in Consiglio comunale, mi risulta che la Provincia abbia chiesto ad RFI una valutazione della proposta della rete dei cittadini che coinvolge numerosi altri Comuni oltre a Trento, motivo per cui noi abbiamo ritenuto di non inserirci in questa discussione; se questo progetto andrà avanti, rivedremo alcune scelte, ma spetta a RFI dire se è fattibile". Eh? Il progettista di una soluzione si deve esprimere sulla fattibilità dell'altra soluzione? Ma dove sta? Ah sì, nel protocollo che avete firmato, dove avete sottoscritto che voi Comune non potrete dire più nulla in merito alla progettazione. Ma vi rendete conto che RFI è ovvio che dirà "Quella che hanno proposto è una stupidaggine, è improponibile", ma cosa volete che vi dicano? "Eh sì, è migliore della nostra"? Ma in che mondo siamo arrivati? Un Commissario che valuta l'altro progetto, essendo lui progettista del primo progetto? No, non sta in piedi 'sta cosa. Se è stata detta eh, perché io leggo quello che hanno scritto sul giornale, però normalmente i giornali non è che inventano... forse i titoli inventano ma poi quello che c'è scritto dentro...; ecco perché ho pensato a questa proposta di mozione, che prende spunto dalla norma, dal Codice dei Contratti pubblici, che disciplina il dibattito pubblico ed è intervenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, decreto che declina le modalità di svolgimento, le tipologie, puntualizzando altresì le competenze della Commissione nazionale per il dibattito, è una Commissione che ha come obiettivi rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche attraverso procedure che garantiscano il coinvolgimento delle comunità interessate, migliorare la qualità delle progettazioni delle opere pubbliche, semplificare l'esecuzione dell'opera, rendere un dibattito pubblico funzionale... certo, questo dibattito pubblico è stato fatto quando ormai tutto è stato deciso – parrebbe così – di che dibattito pubblico stiamo parlando? Ma ecco che nasce una rete di cittadini che butta lì un progetto... non lo butta lì, l'ha studiato. E proprio perché l'ha studiato, c'è da approfondire che livello di progettazione, cosa stanno proponendo, a me è dispiaciuto che durante la presentazione non ci sia stato nessuno del Comune presente, ad ascoltare se dicevano almeno delle cose fantasiose, e quindi qual è la proposta? La proposta è: ad adoperarsi, noi tutti ci dobbiamo augurare, impegnarci affinché il Comune si adoperi presso gli enti competenti, gli organismi, i soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento di dibattito pubblico, prendendo una posizione che sia politica – evidentemente non possiamo prendere una posizione tecnica, non è di nostra competenza, abbiamo firmato che non avevamo competenza – e facendosi parte attiva affinché entrambe le soluzioni, la soluzione depositata di RFI, tracciato Sinistra Adige, ma anche quella presentata della rete dei cittadini, nuovo progetto Destra Adige, siano prese in considerazione, non è che si sta chiedendo "Noi dobbiamo decidere qual è il meglio", non siamo in grado, non siamo competenti, ma di chiedere che vengano prese in considerazione in dibattito pubblico, poste in adeguata analisi comparative e trattate con lo stesso rispetto, la stessa dignità in modo da dire: "Questa no è fattibile per questi motivi specifici". No, non è fattibile. Io non ho sentito altra motivazione... "Sì, la Destra Adige di una volta aveva problemi idrogeologici", ah, ricordiamoci chi l'aveva deciso, non era stata mica RFI a dire no a quel tracciato, a valutare quel tracciato. È stata la Provincia, che non ha delegato altrui,

ha fatto fare gli studi e ha detto “No per questi motivi”. Gli stessi problemi idrogeologici li troviamo dove siamo adesso. Quindi, io non sono nessuno per dire qual è il progetto migliore, però da tecnico mi aspetto che le persone competenti – non il progettista di una..., - analizzino in dibattito pubblico per bene le due soluzioni, anche per scartarla la Destra Adige eh, io non sto mica dicendo per seguirla, ma per analizzarla, e per dare dignità ad un dibattito pubblico che altrimenti sarebbe esclusivamente un’informazione unilaterale di quello che è già stato deciso di fare.

In ultimo, e chiudo, ho aggiungo un emendamento alla mia mozione, che mi sembra anche questa di buonsenso, sostanzialmente chiedo: ma perché non invitiamo la Rete dei Cittadini a presentare il loro progetto, non dico in un Consiglio straordinario, sì qua l’ho scritto “in un Consiglio” ma forse è esagerato, ma almeno nella Commissione o nelle Commissioni competenti, li ospitiamo, costi non ce ne sono, la Commissione c’è già prendiamo la Ambiente, prendiamo la Bilancio, facciamo una congiunta, veniamo qua in Aula e li sentiamo, perché è troppo comodo non sapere niente di quella soluzione. Eravamo in 3... 4, 4 più qualche ex Consigliere. Beh ragazzi, io sono stato sconvolto da quella presentazione, e credo che lì dentro ci sia tanto tanto tanto lavoro che, come minimo, merita la dignità di essere ascoltato. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Adesso prego il Vicepresidente Bridi di illustrare la mozione a firma Bridi, Urbani, Demattè, Maschio.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Grazie. Un po’ mi ha anticipato il collega, ma comunque, per essere concreti, ho insieme a loro depositato questa proposta di mozione in cui tecnicamente chiediamo appunto di vedere, dare la possibilità di un’analisi, di analizzare questo progetto proposto dall’associazione di Buonconsiglio, da tanti tipi di associazioni che adesso nell’elenco non ho sottomano, che comunque credo che si siano unificate nella cosiddetta “rete dei cittadini”. Io tecnicamente ero presente a quella riunione, effettivamente... non giudico il progetto perché credo che il progetto debba essere giudicato da chi di dovere e quindi diciamo dal Comitato, da chi ha proposto, appunto anche dallo Stato, dalla Provincia e da RFI, credo che sia in contrapposizione, anche perché prevede un passaggio in Destra Adige, anche se un po’ più lungo, sui 19 km, ma che – come dirò, elencherò prima – ha delle premesse progettuali che vengono incontro a quelle che sono state le richieste che io posso... noi abbiamo sentito da parte dei cittadini nelle varie riunioni: Mattarello, Centro Storico, qui da noi, in parte della Provincia, insomma tutti i passaggi che finora ci sono stati in cui praticamente ci è stato proposto questo progetto di circonvallazione. Quindi io credo che sia, senza andare a discutere su come, cosa e perché, credo che sia interessante e chiediamo appunto con forza che questo progetta sia posto all’attenzione di chi deve decidere il tracciato, senza prerogative di... non di contrapposizione, tutti quanti vogliamo che quest’opera – che è obbligata per la città di Trento – venga realizzata però con delle garanzie, senza queste garanzie io credo che alcuni di noi, molti di noi avranno delle perplessità anche perché dobbiamo dare adito a quello che questa rete di cittadini ci sta chiedendo. Quindi io leggo anche il dispositivo: “Preso atto che solo in data 28 ottobre 2021 è stato reso noto da RFI il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo alla circonvallazione ferroviaria di Trento, trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Mobilità Sostenibile e alla Presidente della Commissione Nazionale, avviando così l’iter previsto per il dibattito e approvazione del progetto. Considerato che in attesa della condivisione del Progetto da parte della Commissione e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quindi prima delle verifiche per la valutazione impatto ambientale e idrogeologiche, la normativa prevede la nomina di un coordinatore del dibattito pubblico che stabilisca, calendario incontri e modalità di partecipazione e se necessario integrazioni o modifiche al progetto. Premesso quanto sopra, onde avviare un processo partecipativo trasparente peraltro previsto dalla normativa statale, un gruppo di cittadini (RETE) nel corso di una recente presentazione pubblica in data 10 novembre ha presentato in una assemblea pubblica un progetto di fattibilità alternativo in destra Adige che oltre a permettere una circonvallazione ferroviaria per l'interramento dei treni merci, l’interramento, della ferrovia storica, un sistema di collegamento rapido tra nord e sud (NordS) e la stazione ipogea (Progetto integrato) sostenuto dalla nostra amministrazione comune presenta molteplici vantaggi rispetto a quella presentata da RFI. In particolare. i proponenti hanno illustrato i seguenti 20 punti

che si riportano integralmente, per maggiore chiarezza", io non parlo del progetto perché il progetto sarà analizzato, però è chiaro che questi punti sono molto importanti: "1. Non attraverso l'abitato a nord del centro di Trento fino alla Roncafort con ciò eliminando una delle principali criticità del progetto R. F. I.;

2. Non richiede la demolizione di edifici del quartiere San Martino, dimostrando molta maggiore attenzione nei confronti dei cittadini – questa è una considerazione mia personale;

3. non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord, altro elemento particolarmente critico del progetto RFI, che intende invece utilizzarle quale deposito temporaneo di stoccaggio del materiale scavato – questo naturalmente deciderà chi dovrà decidere sulle modalità delle cantieristiche;

4. Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento, che si trovano notoriamente di sinistra orografica e non in destra orografica;

5. Non espone le opere ferroviarie ed in particolare la stazione provvisoria all'ex scalo Filzi a rischio di allagamento in caso di alluvione della zona di Trento, come accaduto nel 1966 – ma sappiamo che in quel punto ci sono le falde acquifere;

6. Non interferisce con la falda del fondo valle dell'Adige, in quanto rimane sempre a quota superiore;

7. Non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la valle dell'Adige – ricordiamo i 10 ettari che saranno interessati – nessun cantiere verrà installato a sud della città e non sarà necessario espropriare terreno agricolo tra mattarello e Calliano per il quadruplicamento del binario;

8. Non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;

9. Abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio per l'intera tratta urbana e non solo per una parte della città, evitando di trattare in modo differente gli abitanti della stessa città;

10. Migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose, evitando il passaggio attraverso tutta la parte nord della città dei treni merci;

11. Consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie, anziché interrata, con costi molto minori – questo da valutare, naturalmente;

12. Consente di realizzare i cantiere di scavo in zone. distanti dall'abitato anziché in piena città come prevede invece il progetto di RFI;

13. Favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo e di suo allontanamento tramite ferrovia, anziché su gomma;

14. Consentirà una vera riqualificazione della parte nord di Trento evitando la cesura che andranno a creare il quattro binari di attraversamento e le barriere antirumore alte 7 metri;

15. Consentirà un interramento della linea storica verso nord anche più esteso della previsione attuale, comunque in presenza di adeguati finanziamenti – questo anche naturalmente nel PNRR... RFI, c'erano previsti altri finanziamenti;

16. Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento Malè, senza alcuna interruzione e senza lo spostamento del capolinea per anni a nord, con ogni probabilità a Lavis. Questa previsione del progetto R. F. I. Rischia concretamente di portare la chiusura la ferrovia Trento Male, ad oltre 100 anni dalla sua apertura, penalizzando la piana Rotaliana e le valli di Non e di Sole;

17. Aumenterà la capacità della linea storica per i servizi di tipo locale fra Trento e Cailiano;

18. Questo progetto presenta assoluta compatibilità con interventi come il Nordus;

19. Permetterà la realizzazione anticipata del trasporto rapido di massa (tram);

20. Migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano dì Trento, evitando barriere tra le parti est ed ovest di tutta Trento nord".

È interessante osservare come un gruppo di cittadini attivi, motivati ed amanti della loro città, in modo assolutamente disinteressato, hanno saputo presentare una proposta decisamente meno impattante di quella avanzata da Rete Ferroviaria Italiana, maggiormente rispettosa della cittadinanza, della vivibilità cittadina e dell'ambiente, decisamente più in linea con le aspettative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Tutto ciò premesso, Il Consiglio comunale impegna il Sindaco e la Giunta a chiedere con decisione a RFI, un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in destra Adige, come proposto dalla Rete dei Cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi della proposta progettuale." che vi ho elencato, che faceva parte di quella presentazione.

Una considerazione: io credo che la trasparenza dell'atto e le richieste evidenziate in questo progetto, e anche credo tecnicamente positivo, si chiede – noi Consiglieri – che si possa verificare all'interno della progettazione generale anche questo progetto innovativo, nuovo, proposto appunto dalla cittadinanza. Io non voglio dilungarmi e fare pressione su questo, io credo che sia giusto e per questo abbiamo presentato questo Ordine del Giorno, per cui credo che al di là di quello che è stato il percorso passato in cui ricordo... il 2003, il 2009, le varie proposte poi fatte prima in sinistra, poi in destra che sono state insomma abbandonate, io credo che questo sia un progetto che merita, per quel principio della partecipazione attiva dei cittadini, possa essere appunto proposto a chi di competenza per una verifica in modo che alla Rete dei Cittadini – e ribadisco, la Rete dei Cittadini – si possa dare una soddisfazione esprimersi in tal senso. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Come vi ho preannunciato, ho depositato un emendamento alla parte dispositiva della mozione Carli, Maschio, Urbani, Demattè, che sembra possa ottenere un'ampia attenzione e condivisione dall'Aula, e che contiene molte delle istanze che sono emerse nei precedenti passaggi in Consiglio comunale. L'emendamento è stato distribuito ma lo leggo per la cittadinanza che ci sta seguendo in streaming, è l'emendamento alla mozione 5.234/2021, questo sarebbe il dispositivo di quella mozione, tutta la premessa, poi questo diventerebbe, se accettato, il dispositivo: "Tenuto conto delle informazioni fornite al Consiglio comunale e dei quesiti formulati dalle Forze politiche nella seduta informativa del 20 ottobre 2021, il Consiglio impegna il Sindaco e la Giunta a farsi parte attiva presso gli organi istituzionali e Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata "Circonvallazione Ferroviaria di Trento" e finanziata dal PNRR siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non subire un peggioramento ambientale e delle condizioni di vita da un punto di vista acustico e delle vibrazioni generate dal passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale; farsi parte attiva nell'ambito del progetto di dibattito pubblico affinché venga esaminata anche la proposta di un percorso della circonvallazione in Destra Adige, anche alla luce delle proposte recentemente emerse, con riferimento, cioè tenendo conto della variazione di tempi, costi, impatti ambientali e intersezione con il progetto integrato utilizzando le risorse del PNRR; chiedere a Rete Ferroviaria Italiana di dare urgente risposta alla richiesta inviata di studiare la possibilità di un allungamento del percorso in galleria naturale, fino all'interporto, prevedendo i congiungimento con la linea storica all'altezza di quel chilometraggio; ove, se la verifica richiesta al punto precedente desse esito negativo, di studiare compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi dettati dal PNRR per la realizzazione dell'opera 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 ad ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico; di operare con tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile rumori e vibrazioni sulle abitazioni dei rioni sotto attraversati; di verificare la possibilità di intesa con Provincia Autonoma di Trento e Ministero, nell'ambito del progetto dell'integrale bonifica delle aree ex Sloi; di garantire il finanziamento e la realizzazione dei lotti previsti e non ancora finanziati; di adoperarsi al fine di trovare le soluzioni più idonee per tenere aperto il collegamento garantito dalla Trento-Malè; di agire nelle procedure di esproprio in stretto collegamento con l'incaricato dalla Giunta comunale a seguirne l'iter; di chiedere che, di intesa tra la Provincia Autonoma di Trento e il Comune, venga costituito un osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce; di sottoscrivere con il Comune e la Provincia Autonoma un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto e alla realizzazione dell'interramento della ferrovia storica definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del PUMS e del quadro provinciale di riferimento; alla conferenza dei Capigruppo, per tramite del Presidente del Consiglio comunale, di attivare una Commissione consiliare speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera", di questo poi devo subito chiedere ai quattro firmatari della mozione originaria che è stata depositata con la richiesta di convocazione del Consiglio straordinario se ammettono questo emendamento oppure no. Potete prendere la parola, per cortesia?

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente, per la proposta di mediazione che lei sottopone all'attenzione nostra. Per me la proposta di emendamento va bene, sentiamo poi gli altri colleghi presentatori cosa ne pensano; credo che sia importante anche, nell'aggiunta che lei ha fatto, verificare appunto di creare... la possibilità di creare un Comitato o un gruppo di lavoro che possa concretamente seguire e accompagnare il Comune con il monitoraggio sull'opera. Grazie.

PRESIDENTE:

Consigliere Maschio.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Grazie, Presidente. Sì, due osservazioni prima di esprimermi: quella del verificare la possibilità intesa PAT – Ministero nell'ambito del progetto per un'integrale bonifica delle aree, è fumo negli occhi, chiamiamola come... follia pure, non esiste 'sta cosa, non sarà mai fatto. Scusate, è una mia opinione. Invece, proprio sostanziale, sul secondo capoverso, dove si parla del dibattito pubblico, io farei un... chiedo una valutazione all'Aula, ma nel dibattito, se non sia possibile inserire quello che ho messo io nel mio Ordine del Giorno, stiamo parlando della stessa cosa, stiamo dicendo la stessa cosa. Uno è scritto in politichese per non dar fastidio a nessuno e non renderla impegnativa, l'altra è un po' più impegnativa ma l'impegno è solo che nel dibattito pubblico si possa valutarle tutte e due. Ecco, non è la fine del mondo. Quindi io questo ve lo chiedo. Detto questo, io sono d'accordo con l'emendamento, lo approvo in sostituzione dell'altro; evidentemente l'altro Ordine del Giorno lo lascerò o lo ritirerò a seconda della possibilità di inserire quella parte in questo qui, in caso. Ma questo lo lascio al dibattito. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Urbani.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Sì, devo dire che mi trovo molto d'accordo con quanto ha poco fa detto il Consigliere Maschio, però voglio sottolineare che apprezzo, che apprezziamo quel lavoro di sintesi che si è tentato e che credo che potrà andare in porto, fermo restando che qualche piccola limatura o qualche piccolo accorgimento – magari dibattendo – ma sicuramente stiamo facendo un grosso passo avanti tutti quanti. Ho fiducia, ho fiducia, speriamo di operare bene per la città e i cittadini.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Demattè.

DEMATTÈ (Fratelli d'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Vedo una grande unione di intenti e questo mi fa ben sperare per la realizzazione nel modo opportuno di quest'opera. Sono d'accordo, grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, direi che a questo punto darei la parola all'Assessore Facchin per una esplicazione della posizione della Giunta su questi documenti, tenendo conto che a questo punto la parte diciamo della mozione dispositiva viene nella discussione e nella votazione, essendo stata accettata, come abbiamo visto ieri, questo emendamento diventa parte integrante della mozione e quindi non lo discuteremo separatamente, diventa il dispositivo della mozione originaria; poi rimane la mozione Maschio e rimane la mozione Bridi. Prego, Assessore.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Grazie Presidente, grazie signori Consiglieri. Io credo che questo emendamento rappresenti sostanzialmente una sintesi importante di una fase progettuale che è matura, è matura perché

questo è un progetto sul quale noi dobbiamo avviare anche il dibattito pubblico, penso all'inizio del mese di dicembre; nell'ambito del dibattito pubblico abbiamo verificato che è già prevista la convocazione della Rete dei Cittadini per l'illustrazione di questo progetto. Ora, come si svolgerà questo dibattito pubblico ad oggi non abbiamo una regola ben precisa perché è il primo dibattito pubblico che si svolge con la nuova legge; noi saremo molto presenti, come è presente RFI, è chiaro che per quanto riguarda il progetto della Rete dei Cittadini ci sono due aspetti, anzi tre aspetti: uno è l'aspetto territoriale che coinvolge numerosi Comuni, per cui il coinvolgimento della Provincia è logico; il due è un aspetto tecnico perché le caratteristiche del progetto naturalmente sono caratteristiche ferroviarie che ad oggi sono valutate da una Rete Ferroviaria Italiana che è il concessionario delle reti ferroviarie in Italia e quindi rappresenta da un punto di vista tecnico anche l'autorità di conseguenza; il tre è una valutazione politica che riguarda il perché si possa fare questo progetto. Ora, per quanto riguarda la Giunta del Comune di Trento, è evidente che non sostiene questo progetto, quindi perfettamente d'accordo che venga valutato, però la posizione della Giunta comunale è di sostenere il progetto in Sinistra Adige, come è stato così costruito, attraverso il concetto del progetto integrato che indica nel futuro interramento, nella possibilità di interramento quanto illustrato. Potremo toccare un momentino i 20 punti enunciati dal Consigliere Bridi, e potremmo su ognuno di questi punti dire qualcosa, però credo che sia inutile anche perché potremmo magari farlo in separata sede in modo da chiarirci un pochino anche le idee, capire di che cosa stiamo parlando perché alcuni aspetti sono assertivi più che dimostrativi, no? Quindi su questo punto credo che non sia il caso di approfondire il tema. Allora, dov'è che dobbiamo andare a ragionare? Sicuramente sull'approccio che è stato proposto dal Presidente di grande attenzione a quella che è stata la proposta della Rete dei Cittadini che è sicuramente un'attività molto preziosa che hanno dimostrato di fare, che è assolutamente apprezzabile, e sulla quale diciamo qualche dubbio c'è sia sulla parte contenutistica ma anche sulla parte collegata a quelle che sono le scadenze, cioè noi siamo davanti ad un progetto finanziato che ha delle tempistiche che ad oggi noi riteniamo di poter rispettare, non saranno rispettate nel 2026, beh sarà lo Stato italiano, sarà la Rete Ferroviaria Italiana – come tutti gli altri progetti del PNRR – che si dovrà far carico della responsabilità nei confronti dell'Europa per quanto riguarda il finanziamento, non sarà certo il Comune di Trento. Altri dicono: "Ma se rimanete a metà con questo progetto?", io ritengo che da quello che conosco io, progetti di questo tipo non rimangono a metà, potranno anche avere dei rallentamenti, noi dovevamo aprire la galleria di base del Brennero nel 2021, poi nel 2025, poi nel 2028, adesso nel 2031. Ma si aprirà, cioè... è arrivato...; ora, se opere di questo tipo, di questa portata vengono legate esclusivamente alla parte del rispetto dei tempi, ne avremmo fatte poche di opere, ma io ritengo che l'impegno, la collaborazione, la tensione che c'è su quest'opera da parte di tutti gli aventi causa, credo che ci porterà verso questa direzione. Sicuramente ci sono i punti chiave, i punti difficili che sono la Sloi, e di questo siamo perfettamente atto di questo problema, non più tardi di una settimana fa è partita una lettera molto pesante da parte della Provincia nei confronti della Commissaria per dire: "venite a vedere questa cosa perché vogliamo avere assoluta trasparenza di come si lavora su quest'operazione", su quest'operazione lavorano la Provincia con l'APPA, RFI, la società di ingegneria ItalFer, lavora il Ministero della transizione ecologica, non so se dobbiamo aspettare... siccome c'è questo problema lasciamolo lì, però noi abbiamo avuto recentemente con l'Assessore Baggia una presenza di un operatore economico che doveva avviare lì le sue costruzioni, ad un certo punto l'Assessore Baggia gli fa: "Ma a lei piacerebbe fare tutte queste case con un bubbone lì attaccato, pensa di poterle vendere bene queste case se avrà ancora il bubbone delle Sloi lì attaccato?", quindi noi stiamo pensando di realizzare le costruzioni, realizzare i palazzi con il bubbone lì attaccato, però nello stesso tempo non abbiamo il coraggio di affrontare il problema perché abbiamo troppe paure. Sicuramente è un problema veramente importante e che fa tremare i polsi, non è che qui le preoccupazioni ce l'ha solamente il Consigliere Maschio, ce l'ha l'Assessore, ce l'ha la struttura tecnica e ce l'ha il Sindaco, però questo qui è un atto di responsabilità che adesso noi dobbiamo affrontarlo perché queste sono le condizioni per affrontare il problema delle aree inquinate. Quindi io credo che con tutta l'attenzione e la tensione che dobbiamo avere su questo tema sia giunto il momento di affrontarlo. Detto questo, io credo che quello che è stato riportato con questo emendamento, siano tutte questioni di assoluto impegno e interesse, e condivisione nel senso che anche la parte dell'istituzione dell'osservatorio ambientale della sicurezza è un organismo che viene istituito nel momento in cui si cominciano le

opere, quindi l'attività dell'impresa, l'attività della direzione lavori è sottoposta alla giurisdizione dell'osservatorio in quanto ci sono i parametri ambientali e della sicurezza che devono essere verificati costantemente da parte dell'osservatorio, salvo l'intervento degli uffici di competenza, e questo punto è un altro punto molto importante di mandato che il Consiglio comunale dà alla Giunta, e questo rafforza l'attività della Giunta in questa direzione, quindi per parte nostra siamo perfettamente d'accordo di avere questo mandato, come riguarda il mandato del Comune di predisporre la pianificazione delle linee guida e dell'accordo per le aree riguardanti la realizzazione della fase dell'interramento. Come sapete, abbiamo anche ottenuto il finanziamento di un milione complessivo con la Provincia per la progettazione del Nordus e la progettazione della parte di interramento, quindi nei prossimi mesi – o nel prossimo anno – andremo a sviluppare questa parte della progettazione. Ecco che questo diventa un elemento ulteriore di cui abbiamo fatto cenno nel metaprogetto. Quindi quello che abbiamo attivato, e che vedo qui come raccomandazioni, sono tutte cose per le quali in questo momento dobbiamo dire che la Giunta ringrazia questa... naturalmente il Presidente per aver predisposto questo emendamento che dà un mandato forte nel rapporto con RFI e con lo sviluppo del dibattito pubblico, dove dalle osservazioni che verranno dai cittadini, verranno accoppiate alle osservazioni fatte dalle strutture tecniche del Comune per costituire da un lato il risultato del dibattito pubblico, e dall'altro la posizione del Comune di Trento in sede di Conferenza dei Servizi, al fine di ottenere queste progetto rivisitato, migliorato nella sua sostanza rimane quello che è il progetto integrato, nella una veste potrà avere degli importanti miglioramenti, soprattutto sul piano ambientale, architettonico e relativamente al rumore e vibrazioni. Per quanto riguarda poi il fatto che ci sia una città di serie A e di serie B, io ritengo che non sia così perché l'attenzione che stiamo ponendo alla part nord della città in quanto ad urbanistica e in quanto a mobilità, in quanto ad interventi che possono qualificare la parte nord della città, compresa la protezione e la mitigazione, la parte del rumore e del passaggio dei treni, è un impegno complessivo totale che darà dei risultati perché in questa direzione stiamo lavorando. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, Assessore. I proponenti hanno diritto di replica, prego. Consigliere Maschio, prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Grazie mille Presidente, grazie Assessore. Sì, qualche... mi sono segnato qualche cosa in merito a quanto ha detto. Beh, che la valutazione la fa RFI perché è il concessionario... sì, lo capisco, però ricordo che quando RFI progettò la Destra Adige, perché RFI ha progettato la soluzione in Destra Adige, fu la Provincia a dirgli: "No, a noi non ci sta bene" e RFI l'ha progettata da un'altra parte. Ecco perché dico che è la Provincia, è l'ente territoriale e anche magari il Comune che hanno da dire la loro su dove la vogliamo. Capito? Il Comune ha dichiarato stasera – e l'ha già fatto in altre occasioni – che è favorevolissimo a questo tracciato e a tutte le rogne che ha questo tracciato. Se ne prenderà poi i meriti o i demeriti. Mi lascia anche un po' perplesso... ringrazio il Consigliere Bridi di aver fatto l'elenco dei 20 punti, mi dispiace che non si sia voluto rispondere o che si dica che si farà in separata sede, però allora rilancio, come si era detto prima della Commissione, Presidente Fernandez, potrebbe essere l'occasione per andare in Commissione Ambiente e Mobilità invitando proprio la Rete e affrontarli magari con la sua presenza, Assessore, e affrontare questi punti proprio per entrare nel merito, no? Che sono assertivi, e allora gli facciamo le domande che servono fare per eventualmente capirci meglio. In ultimo, la terza osservazione che mi lascia perplesso è che fino adesso per correre abbiamo detto che il PNRR ha dato dei tempi ferrei. Nel suo intervento ha detto che i tempi non ci sono... tanto, abbiamo fatto anche lì 2021, 2032... se i tempi si sposteranno... tanto lo faremo. Ah? Beh, scopriamo una nuova cosa, non esistono tempi e quindi le deroghe ci saranno. Sono tutte informazioni che a forza di trovarci qua in Aula arrivano, e questo è interessante. Una mia ultima considerazione, questa è davvero l'ultima, non è un impegno così gravoso eh questo emendamento, è molto... tocca molti punti, è interessante e sotto certi aspetti è importante, ma non è un impegno così gravoso perché è tutto un "valutare", è tutto un "verificare" e qualora non si possa fare, pazienza. Quindi sinceramente non è che stiamo per votare un qualcosa che sia veramente forte, indicativo, una presa di posizione importante che... ecco, quindi da questo punto

di vista sinceramente io non sono così entusiasta, sono comunque contento, e lo faccio come ha fatto prima Urbani, ringrazio il Presidente che insieme agli altri Capigruppo ha saputo fare sintesi per arrivare a chiudere i lavori questa sera con un qualcosa di votabile e di votato, e quindi di questo sono sicuramente contento. Grazie.

PRESIDENTE:

Carli, prego.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente. Molto brevemente, per auspicare che il progetto venga rivisto – o integrato – nella prospettiva di mettere davvero la città nella parte settentrionale nelle condizioni di essere protetta dall'impatto acustico di questa infrastruttura, e lo dico questo partendo dal riferimento all'attuale stazione: io prendo talvolta il treno per andare a Roma alle 05:43, l'annuncio non c'è per evitare di disturbare chi abita vicino alla stazione perché in tutti questi anni in cui ci sono stati appelli, richieste di mitigazione dell'impatto acustico, qua e là, il problema non si è risolto. Quindi adesso si sta facendo qualcosa, ma sono tanti anni che nella zona stazione e nella zona di Via Lavisotto si protesta il rumore del transito dei treni, alle Albere hanno fatto tutto un nuovo quartiere delle Albere e non c'è la barriera frangi suono, per cui le Albere di fatto sono a ridosso della ferrovia. Allora, il tema dell'impatto acustico non è una banalità perché una volta che opera lì, rimarrà lì per sempre, e io sono convinto che se noi la facciamo adesso la galleria artificiale per coprire quella ferrovia, non verrà fatta più o, quantomeno, noi non la vedremo. Allora, il tema non è un capriccio, il tema è davvero per rendere questa opera funzionale al miglioramento della qualità della vita della città, perché altrimenti avremmo il risultato di spostare i 240 treni da un asse ferroviario a quello parallelo, cioè da una ferrovia storica a quella nuova, ma non avremo risolto i problema. Per risolvere il problema della parte settentrionale di Trento bisogna: o interrarla, ma non è possibile per via dell'attraversamento delle aree inquinate, oppure coprirla e quei 2 milioni e mezzo di metri cubi potranno in parte essere utilizzati per coprire il manufatto di cemento armato, la galleria artificiale e creare una continuità quantomeno funzionale tra le due parti della città. Se non si farà quest'opera durante la realizzazione dell'infrastruttura, non verrà fatta più, o quantomeno non nel nostro *lifespan*, non nel nostro tempo di vita. Allora – e chiudo – io sono contento che nella proposta emendativa della mozione ci sia il riferimento a questo aspetto, che non è banale ma è sostanziale. Se vogliamo davvero far diventare quest'opera finanziata dal PNRR con la sua filosofia, diventi un'opera al servizio del miglioramento della qualità della vita di una città che verrà attraversata in maniera pesante da un traffico ferroviario che, come dire, strutturalmente dovrà passare di qua. Su questo mi piacerebbe sentire un'opinione dell'Assessore. Grazie.

PRESIDENTE:

Altri? Urbani, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Beh, devo dire che l'Assessore nel suo intervento è riuscito a ridimensionare la mia fiducia e speranza espresse nel mio primo intervento. Diciamo che il dubbio forte che si sta facendo strada è che quest'emendamento – ricercato a fatica, tra parentesi, per l'opera dietro le quinte di vari attori soggetti – il dubbio forte è che questo emendamento sia un contentino, perché se è così... non va bene. Perché dico questo? Perché vorrei capire dall'Assessore che cosa può far rinunciare alla Giunta la volontà di portare avanti comunque, in ogni modo, anche se non ci saranno modifiche che vengono comunque richiamate in questo emendamento condiviso, che cosa è che può far dirottare eventualmente le scelte della Giunta su un possibile passaggio in Destra Adige? Vorrei saperlo, perché se è blindata già la visione della Giunta, insomma... stiamo parlando... stiamo parlando, basta. Quando si parla di "ascoltiamo i cittadini" e i tempi previsti dalla legge, ma scusate queste cose che sono scritte qua non è che sono venute in mente al Consigliere Carli, al Consigliere Urbani, al Consigliere Maschio o quanti altri, queste sono le cose che chiedono i cittadini, e già è stato fatto l'ascolto coi cittadini, i cittadini

si sono espressi, si sono riuniti in associazioni, si sono riuniti in rete... quindi i cittadini stano facendo già rumore, e si fanno sentire in modo tale, così forte che già hanno addirittura predisposto un nuovo progetto per tornare in Destra Adige che, ricordo, nonostante qui qualcuno... qualche tecnico della Provincia prima ha detto: “Ma no, è stata una decisione tecnica”, però quando gli è stato ricordato un suo intervento del 2009, quando lui stesso dichiarò che era la politica che aveva deciso di tornare in Sinistra Adige, io credo che questo debba far pensare.

Concludo: io credo che la necessità di portare a termine e a buon fine questa tratta sia importante e voluta da tutti, e che non ci sarà nulla che lo impedirà, e quindi credo che anche se ci fosse un allungamento di tempi, anche se tra le righe il Consigliere Maschio ha scovato che non c’è più questa necessità dei tempi, ma io credo che anche se ci fosse un allungamento dei tempi, sia nel caso del progetto attuale, sia nel caso di un possibile progetto in Destra Adige, non comprometterà assolutamente il finanziamento del PNRR in parte o di qualsiasi altra fonte, perché c’è necessità europea di portare a termine questo tratto. Mi auguro che i dubbi che mi sono venuti dopo l’intervento dell’Assessore siano dei dubbi e basta, quindi continuiamo a lavorare insieme, ma vogliamo giocare una partita 11 contro 11... non so se riesco a farmi capire: il pallone, è chiaro, ce l’avete voi, il pubblico c’è, sono i cittadini, speriamo che sia una partita leale; poi, se dovrà essere per forza perché vengono dimostrate alcune questioni, vabbè è chiaro, cercheremo di andare poi a prendere il meglio per risolvere un po’ di problemi per i cittadini. Comunque non è facile, non è facile anche per noi aderire a questo emendamento.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, adesso si apre la fase delle dichiarazioni di voto e io ho un’iscrizione da parte del Consigliere Bridi, Vicepresidente prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Allora, siccome... diciamo, la mozione presentata credo che abbia anch’essa la dignità di avere una risposta, io ringrazio l’Assessore Facchin e chiaramente lei ha già preannunciato che era già prevista da loro, sono contento, però credo che tecnicamente quella proposta fatta da alcuni di noi sia da mettere in accoglimento del Consiglio comunale in modo da avere un rafforzativo, e anche per dimostrare che tutto il Consiglio comunale è nella logica della trasparenza e del riconoscimento del lavoro della Rete dei Cittadini che è formata da molte associazioni che abbiamo più volte letto sul giornale, e quindi abbiano la possibilità di rappresentare in progetto che si sono fatti carico di fare. Io, come detto, sono andato, c’erano alcuni Consiglieri, credo che abbia una dignità. Ringrazio appunto...

PRESIDENTE:

Chiedo scusa, Vicepresidente. In accordo con quello che sta dicendo, è chiaro che i voti saranno tre: sulla mozione Bridi ed altri, sulla mozione Maschio e quella invece sull’emendamento, la mozione iniziale. Prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Perfetto. Il mio era per ringraziare appunto e significare questa scelta di trasparenza fatta dall’Amministrazione accogliendo questo Ordine del Giorno, chiudo il mio intervento per quanto illustrato da questa proposta di adozione in Destra Adige passata e che ho elencato prima. Invece, volevo chiedere tecnicamente, nella questione in cui abbiamo depositato, se è stata depositata dai colleghi la circonvallazione ferroviaria e la mozione allegata, se l’emendamento è sostitutivo della premessa oppure se è in coda a quello che è, diciamo...

PRESIDENTE:

Il dispositivo?

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

... il dispositivo, sì, è una curiosità mia personale. Dopodiché, io non voglio assolutamente iniziare il discorso sulla questione tecnica perché, appunto, credo che questa sera sia un passo

fondamentale aver sentito che la Giunta comunale, l'Assessore Facchin è disponibile per accogliere questa mozione, queste mozioni in questo caso, queste tre mozioni da quello che ho capito, e concordo sull'emendamento fatto dal Presidente a questo punto, posso dire così, e che fra l'altro credo che abbiamo avuto anche l'accoglimento e l'approvazione anche di quello che è il passaggio coerente della Provincia, anche dal Presidente Fugatti, quindi siamo tutti d'accordo. Grazie.

PRESIDENTE:

Chiedo scusa, dopo le ridò la parola per completare magari la dichiarazione di voto perché ho fatto un errore, nel senso che dovevo far dare all'Assessore il parere della Giunta. Quindi un attimo solo prima di...

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Sul mio?

PRESIDENTE:

Su tutti e tre.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Sul mio, da quello che ha dichiarato mi sembrava che non era ostativo... dopo sugli altri (**voci sovrapposte**)

PRESIDENTE:

Adesso sentiamo cosa... magari per essere chiaro, magari sentiamo cosa dice e poi le ridò la parola.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

No, no, è giusto, è giusto.

PRESIDENTE:

Prego, Assessore.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Con riferimento alla richiesta del Consigliere Bridi, che dice... chiede un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato, noi abbiamo l'assoluta... pieno accordo che verrà richiesto questo approfondimenti attraverso il dibattito pubblico, quindi è favorevole. Altrettanto per quanto riguarda la richiesta del Consigliere Maschio che richiede altrettanto di adoperarsi per gli organismi e soggetti decisori anche nella fase del dibattito pubblico, prendendo posizione politica e facendosi parte attiva affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da RFI e dalla Rete dei Cittadini siano prese in considerazione e poste ad adeguata analisi comparativa, e trattare con lo stesso rispetto e la stessa dignità.

PRESIDENTE:

Poi c'è un secondo punto, che è di portare in Consiglio o in Commissione la proposta di Destra Adige.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Portiamo in Consiglio o in Commissione la proposta di Destra Adige, quindi viene accettata anche la proposta del Consigliere Maschio, di portarla al dibattito pubblico facendo presente, per onestà di valutazione tecnica, che le due proposte sono un po' difficilmente comparabili dal punto

di vista della documentazione tecnica, è anche logico, però questo noi ci impegniamo a portarlo al dibattito pubblico, che sia la stessa dignità sicuramente, che sia la stessa consistenza progettuale... qualche dubbio ce l'abbiamo. Quindi anche la proposta del Consigliere Maschio trova l'accordo della Giunta. Grazie.

PRESIDENTE:

Bene, allora prego Consigliere Bridi, se vuole concludere la... Vicepresidente, se vuole concludere la dichiarazione di voto? Vicepresidente, deve concludere o va bene così?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Bene. Allora, ho Gilmozzi come prenotato. Prego.

GILMOZZI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Mi preme fare un inciso che dovrebbe essere secondo il sottoscritto forse la prima cosa che dovremmo dire in tutti i confronti che abbiamo fatto e che faremo soprattutto in futuro, anche coi cittadini, per far capire cosa andiamo a fare, perché andiamo a fare questi interventi? Andiamo a fare questi interventi perché questo è il primo passo per la grande probabilmente riqualificazione urbanistica della città, è questo che facciamo, questo è che vogliamo fare. Per alcuni potrebbe essere anche un sogno a rischio, per tanti questo rappresenta un sogno, per cui dobbiamo ricordare quando ci confrontiamo qual è l'obiettivo, l'obiettivo è questo e l'obiettivo è anche il più grande trasferimento della mobilità da gomma a rotaia, che sono due degli aspetti più importanti di quella che è la sostenibilità ambientale, e andare incontro a quella che è la priorità del Pianeta, che è l'inquinamento. Io direi che di questo... la premessa a tutti i confronti che facciamo penso sia questa, di questo dobbiamo ricordarci perché parliamo delle criticità che sono tante e siamo tutti d'accordo, tant'è vero che tutti i Capigruppo hanno chiesto questo Consiglio straordinario, ma partiamo che c'è questo Consiglio straordinario, si parla di questo con grande attenzione proprio perché l'obiettivo è veramente alto, è veramente importante. Io direi che deve essere la premessa di tutti i nostri confronti.

Entrando nel merito dell'emendamento, che abbiamo condiviso come Gruppo, è un emendamento ritengo importante perché facendo salva la premessa che ho fatto, che l'obiettivo è grande, l'obiettivo è alto, l'obiettivo è positivo, è l'obiettivo che porterà – ci auguriamo anche noi stessi, ma anche i nostri figli e i discendenti dei nostri figli – a vivere veramente in un ambiente ancora migliore di questo, e questa è veramente una scommessa forte della Giunta e del Consiglio comunale tutto che dobbiamo sostenere tutti assieme dal mio punto di vista. Fatta questa premessa, questo emendamento si fa anche carico delle criticità sicuramente a cui andremo incontro, dalle criticità Trento Nord, si chiede l'interramento, si chiedono eventualmente soluzioni alternative che penso siano importanti; capisco le perplessità, la poca fiducia del Consigliere Maschio nei confronti della bonifica, ma la bonifica è un impegno che dovremo prima o dopo affrontare, e chissà che questa sia la volta buona con tutte le difficoltà – che condivido – potranno esserci, si parla di Trento-Malè, e si parla, stando vicino ai cittadini e qua la Giunta ha già fatto un passo importante individuando una persona ad hoc a sostenere i cittadini maggiormente coinvolti, quelli che dovranno lasciare le loro case, di assisterli anche direttamente con una persona all'uopo indicata. Per cui questo emendamento è un emendamento che non nasconde niente, è un emendamento che affronta importanti temi, che non abbandona, non dimentica che c'è anche una forte... una parte di cittadini che richiedono anche ulteriori verifiche per il trasferimento in Destra Adige, qua si dice che è già stato programmato, l'ha detto l'Assessore Facchin, che nell'ambito del progetto di dibattito pubblico si andrà a confrontarsi ancora su questo. Per cui direi che questo emendamento sicuramente è un emendamento che condividiamo come Gruppo, è un emendamento importante che fa parte poi di tutto un processo molto importante e molto complessivo di riqualificazione anche della mobilità cittadina, della mobilità sostenibile, ma qui interverranno anche altri Consiglieri, immagino. Per cui io sono qui a dare parere positivo a questo emendamento perché affronta le criticità, ma soprattutto perché questo emendamento è un

emendamento che potrà favorire quello che è l'obiettivo alto di questa progettazione, che è il miglioramento della qualità di vita dei nostri cittadini e dei nostri discendenti.

PRESIDENTE:
Grazie. Ha la parola il Consigliere Filippin.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):
Dichiarazione di voto su tutte e tre le mozioni?

PRESIDENTE:
Volendo, sì.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):
Va bene. Io intanto intervengo sull'emendamento proposto da lei, con una breve premessa: non ho sottoscritto nessuna delle tre mozioni perché... come immaginavo si sarebbe arrivati ad un nulla di fatto. "Il dado è tratto", come si suol dire, nel senso che il progetto è quello, la soluzione è quella, i denari sono quelli e i tempi sono quelli, non si possono perdere i denari... Mi rendo conto, se al posto di Ianeselli ci fosse qualcun altro probabilmente non cambierebbe nulla, la stessa cosa vale per la Provincia; abbiamo due... diciamo... Dirigenti istituzionali che si sono trovati in mano una palla talmente importante, stiamo parlando di 900 milioni di euro, a cui è difficile dire di no, nonostante tutti i ragionamenti sulla transizione ecologica. Certo, non è la migliore delle soluzioni, lo sappiamo tutti, la migliore delle soluzioni era la Destra Adige, ma purtroppo questa ormai è superata, non ci sarà più, e stiamo ragionando su come possiamo fare per migliorare questa soluzione; certo, potremmo fare delle gallerie a nord di Trento che diventerebbero delle vere e proprie canne d'organo, io l'ho sperimentato di fronte a casa mia con la variante, i camion quando entrano in variante, nella galleria, nei primi 50 metri il rumore decuplica, aumenta proprio in modo esorbitante. Quindi anche il ragionamento sulla tratta di galleria a Trento nord è un ragionamento difficile da ipotizzare. L'interramento anche, a meno che non interriamo anche l'interporto, potrebbe essere una soluzione Presidente ma credo che le risorse non ce lo consentano, perché l'ho già detto in diversi interventi, c'è un limite di pendenza da sostenere che è il 7‰ e sostanzialmente allo Scalo Filzi, tolto il chilometro per avere 750 metri di treno in piano, arriviamo all'interporto con il 7‰ perfettamente allineati dal punto di vista dell'altitudine, quindi nulla da fare. Questo è il progetto che andiamo a fare, questo è il progetto che sicuramente porterà dal punto di vista ambientale un miglioramento, nel senso che si trasferiscono da gomma a ferro importanti quantità di merci, però per quanto riguarda la città di Trento sarà un problema, e quello a cui io vorrei fare riferimento, l'ho già detto più volte, preso atto che questo progetto sarà fatto così, e preso atto che sostanzialmente non siamo di fronte ad un'emergenza cittadina, non c'è una rivoluzione della città, abbiamo due quartieri – Mattarello Sud, Centro Storico, San Martino e un po' Gardolo – che sono preoccupati di quello che andrà a succedere. Sostanzialmente l'Amministrazione da questo punto di vista..., anzi, molta gente dice: "Speriamo venga fatto in fretta, così vedremo finalmente l'interramento anche della tratta storica". Voglio ricordare che il primo progetto di RFI prevedeva la Destra Adige, ma prevedeva anche il mantenimento della tratta storica, e quindi due diciamo binari in Destra Adige che sbucavano a Mori e la tratta storica sostanzialmente che rimaneva dov'è; quindi non è vero che noi saremmo rimasti tagliati fuori, la stazione rimaneva dov'è, avremmo potuto in futuro pensare all'interramento, ma questo ormai è un dato superato, avremmo 4 binari che attraversano la città. Allora quello a cui io voglio fare una proposta, una premessa, una preghiera forse, noi dobbiamo per quanto riguarda la città – specialmente la parte nord – pensare ad organizzare la città durante il periodo dei lavori; l'Assessore Facchin l'ha già detto in più occasioni, dobbiamo porre le premesse perché la città non debba soffocare per quanto riguarda i lavori nei prossimi 10 anni, perché tanto dureranno quei lavori, perché scusatemi, 4 anni dura la costruzione della piscina, l'ha detto l'altra sera, non vorremo mica anche in 4 anni fare la circonvallazione ferroviaria? Durerà 8, 12 anni, o quello che deve durare, e sostanzialmente ci saranno delle proroghe e noi dobbiamo mettere in sicurezza la parte a nord della città. Quindi, per quanto riguarda l'emendamento proposto dal Presidente, è

molto importante il punto, ma è naturalmente poco: “Di istituire, di intesa con la PAT, un osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori”, questo è il dato più interessante e più importante, noi dobbiamo, ribadisco, mettere in sicurezza la città, specialmente quella a nord, anche a Mattarello, siamo a sud di Mattarello, ci saranno sicuramente dei disagi non importanti per la popolazione, ma voi immaginatevi quando in Via Brennero faremo la galleria artificiale che attraversa Via Brennero all’altezza dello Scalo Filzi, sarà 30, 40, 50 o probabilmente saranno 200 metri, non lo so, il progetto non lo conosco naturalmente, avremmo delle macchine che scavano di traverso su Via Brennero, realizzano la galleria artificiale, ricoprono la galleria, ricoprono poi diciamo lo scavo, non so quanto potrà durare questo lavoro... un anno? 2 anni? Quindi avremo sostanzialmente Via Brennero interrotta per un certo numero di anni, la deviazione del traffico...

(Interventi svolti lontano dal microfono)

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):

Voglio vedere come faremo, insomma. Se facciamo un tracciato... ma comunque, voglio dire, non è che stiamo qui a discutere su come saranno i lavori, io so che quando si scava difficilmente le macchine passano, a meno che non si faccia un tracciato alternativo. Quindi, la cosa a cui tengo di più è che probabilmente in futuro potremmo fare un altro Consiglio straordinario, facendo un’altra mozione che tenga in considerazione il progetto presentato da RFI in modo definitivo, e che tenga in considerazione che proponga le modalità operative per mettere in sicurezza quella parte della città ed evitare ai cittadini il maggior disagio che... e far sì che i cittadini abbiano il minor disagio possibile. Grazie a voi.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola il Consigliere Robol.

ROBOL (+ Trento viva):

Sì, grazie Presidente. Sì, devo ammettere che mi trovo molto d’accordo anche con l’approccio che hanno avuto i colleghi nel presentare questa richiesta di Consiglio straordinario, sfociato poi in questo emendamento che mette un po’ tutti d’accordo su alcune questioni fondamentali, perché poi se andiamo a guardare bene l’emendamento è effettivamente un notevole passo in avanti che facciamo. Ci facciamo un po’ carico di alcune istanze che in questi giorni, in questi mesi, in queste settimane sono avanzate, stiamo tenendo conto evidentemente di un dibattito che in città è già nato e sta andando avanti, il tutto, non dimentichiamolo, in una situazione che ha visto un po’ precipitare i tempi perché di queste cose ne parliamo anche da tanto, pensiamo all’interramento della ferrovia, ma poi i tempi si sono evidentemente accelerati in maniera clamorosa, tant’è che poi rispetto al finanziamento previsto ci siamo tutti dati un po’ una scrollata per capire se era vero che dovevamo correre in questa maniera. Io credo che stiamo facendo quello per cui siamo qui dentro, in quest’Aula comunale, per cui siamo stati eletti: c’è un Consiglio comunale, deve fare politica, deve quindi non tanto scendere nei dettagli tecnici, meglio se lo si fa, se si è in grado di farlo, per carità, se si è competenti ma, come si diceva prima, credo che ciascuno abbia il proprio ruolo e noi cerchiamo di farlo cercando di portare avanti quelle che sono le istanze, le richieste, le sollecitazioni e in questo emendamento trovo in effetti tutto quello che in questo momento un Consiglio comunale attento alla propria città, attento alle esigenze della propria comunità può effettivamente fare. Farsi parte attiva da un lato, si chiede questo alla Giunta comunale, a partire dal Sindaco, e poi dall’altra parte una serie di richieste che si fanno direttamente a RFI, laddove RFI è chiamata da parte nostra a dare alcune risposte, alcune certezze, alcune verifiche e quant’altro, tutto sulla base di questioni sollevate da alcuni colleghi ma, perché no, dalla Rete dei Cittadini, perché no da altri comitati, perché no da chi è competente in materia. Quindi sono delle questioni che in una partita così importante che nessuno di noi ha mai visto prima ci stanno e devono essere portate avanti, perché qui si parla del futuro della città, io mi trovo molto d’accordo sull’esordio dell’intervento del collega Carli, la prospettiva è questa, ci si deve muovere, si deve costruire la Trento del futuro, lo si deve fare evidentemente con un metodo che presuppone anche

un approfondimento e delle risposte, lo si deve fare quindi anche – perché previsto – con un dibattito pubblico che è già iniziato, che ha bisogno di tempo perché gli approfondimenti e le conseguenti risposte hanno bisogno di tempo, siamo qua anche per quello una seconda volta e, perché no Consigliere Filippin, una terza volta, e perché no poi nel lavoro delle Commissioni, perché no nel lavoro e nella presenza in altri incontri e in altre riunioni. Qui c'è evidentemente un periodo in cui chiarire, approfondire, valutare, vagliare, ecc, ecc, ecc, fa solo bene a tutto il dibattito. Qui dentro io trovo, e sono d'accordo con Gilmozzi, alcune questioni che vanno sollevate, a partire da quali interventi per mitigare, quali interventi per dare risposte alle preoccupazioni evidenti dei cittadini, ma poi trovo anche qui il tema dell'allungamento del percorso in galleria, il tema straordinario della bonifica delle aree inquinate, il tema del rapporto con la Trento-Malè, il tema dell'interramento della funivia storica, insomma tutti temi sui quali evidentemente questo emendamento cerca di fare chiarezza.

Da parte mia, quindi, nella logica di aver fatto non solo con i colleghi di Maggioranza ma anche – e questo è il bello – con tutti i colleghi anche delle altre Forze politiche in una dimensione di unità di questo Consiglio comunale, la prima preoccupazione, il mio voto sarà assolutamente favorevole, mettendo proprio in evidenza che in questo momento le posizioni, l'emersione di piccole questioni delle singole Forze politiche passano assolutamente per quanto mi riguarda in secondo piano, credo che vada valorizzato il concetto stasera di un Consiglio comunale che esce unito su alcune richieste, unito soprattutto nell'idea che questa evidentemente è una partita che sta a cuore a tutti noi, e sta a cuore a tutti noi soprattutto riuscire a trovare alcune risposte, alcune valutazioni e alcuni approfondimenti, come ben specificato dall'emendamento e mi sento anch'io di ringraziare il Presidente per essere riuscito ancora una volta a produrre un documento che mette insieme poi le varie voci di questo Consiglio.

PRESIDENTE:

Ha la parola il Consigliere Brugnara. Poi la Consigliere Giuliani.

BRUGNARA (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Anche da parte mia un breve intervento su questo progetto, che sappiamo tutti essere rivoluzionario per la nostra città, ringrazio prima di tutto i colleghi che hanno lavorato ai documenti – Carli, Maschio, Urbani, Demattè e il Consigliere Bridi – e poi appunto il lavoro che ha curato il Presidente con altri colleghi, un lavoro molto importante per trovare una condivisione poi dell'Aula, lavori che puntano alla qualità della vita delle persone, per cui è l'aspetto poi più importante di tutto il progetto. Il 5 di novembre avevamo posto una serie di domande, ecco, colgo l'occasione per chiedere le risposte a queste domande, sono passati 20 giorni, magari conoscere un po' le tempistiche di consegna delle risposte alle 41 domande. Ma riprendo l'incipit del ragionamento del Consigliere... del mio Capogruppo, del Consigliere Gilmozzi: l'incipit è il sogno urbanistico, quello da mettere davanti a tutto, insieme all'altro punto cardine che è quello della riduzione delle emissioni climalteranti, questi sono i due punti da mettere davanti a tutto il ragionamento, e colgo l'occasione per sottolineare che non basta potenziare l'offerta di trasporto su rotaia, ma dovrà essere fatto per tempo un ragionamento sulla A22, sulle tariffe della A22, perché non basterà raddoppiare la ferrovia per avere uno spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia, noi abbiamo anche dei referenti comunali in A22, sarebbe importante fare degli approfondimenti, magari anche in Commissione, un'audizione su questo tema delle tariffe della A22. Quindi è una condizione necessaria quella della circonvallazione ferroviaria ma non sufficiente per poter modificare la situazione attuale, che prevede un 30% di merci su rotaia e il 70% su gomma. Allora, tre secondo me sono i punti di debolezza forti che vedo fino ad ora, quello di un dibattito pubblico compresso, quello di un percorso partecipato che ha sicuramente avuto delle difficoltà in questi anni, in questi decenni, quando sento dire: "Ma sono 20 anni che se ne parla", ma per favore non ditele più queste cose perché il Consiglio comunale nel 2009 ha fatto una delibera sulla circonvallazione ferroviaria in Sinistra Adige, ma non ci sono altre delibere di Consiglio comunale sulla circonvallazione ferroviaria, c'è un'audizione in Commissione nel 2018 ma poi i protocolli del 2018 e del 2019 sono stati votati in Giunta comunale, non in Consiglio comunale, per favore... ecco, ammettiamo le difficoltà di questo percorso; lo sosteniamo, andiamo avanti però diciamole queste difficoltà che ci sono state. Quindi bene il suggerimento, la proposta

di comparare le due soluzioni; la Giunta chiaramente ha la sua posizione, come ha detto l'Assessore Facchin, sentiremo anche la proposta della Rete dei Cittadini, vanno ascoltati, ne avevamo parlato in passato anche qualche settimana fa col Presidente della Commissione Fernandez, ecco io penso che il suggerimento che ha portato il Consigliere Maschio vada accolto e quanto prima – magari in una congiunta con l'Urbanistica – fare un momento di ascolto, e questo è il primo punto che riguarda la partecipazione al dibattito pubblico; il secondo è quello della compensazione degli impatti. Allora, mi richiamo alla delibera del Consiglio comunale, l'unica, del 2009, in cui nel dispositivo si parla proprio del tema delle compensazioni: "Di richiedere che venga approfondita – la leggo – la possibilità di compensare gli impatti irreversibili destinando una quota del costo complessivo dell'opera, interventi di compensazione attraverso interventi mirati in funzione degli impatti prodotti, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio della nuova linea ferroviaria", ecco, questo mi sembra un punto importante da riprendere, magari in questi documenti che oggi andiamo ad approvare – immagino all'unanimità – non trovo traccia di questa compensazione, forse poi magari l'Assessore potrà riferirmi i progetti di RFI. Terzo ed ultimo punto di debolezza che vedo, dopo aggiungo due opportunità di quest'opera, è quello che ha toccato il Consigliere Filippin prima, cioè quello di una città che soffoca, che questo già oggi lo vediamo, che si sposta con il trasporto pubblico, sono ritardi non di minuti, di decine di minuti al capolinea del trasporto pubblico, quindi è una situazione che va peggiorando. Quindi ci manca una visione... come dire, un portare avanti contestualmente un trasporto pubblico urbano di qualità, e questo va quindi studiato, che è nel programma del Sindaco, che è un trasporto in sede propria che è il tram, questo lo metteremo – si auspica – nel PUMS entro il prossimo anno, e a mio avviso poteva questa essere l'occasione di confermare l'impegno a portare avanti contestualmente la cantierizzazione del raddoppio della Brennero e del tram, io sono convinto che il progetto integrato senza il tram sia un progetto incompleto, parziale e monco.

Opportunità: poteva essere l'occasione questa, in questi documenti non c'è stata ma colgo l'occasione per sottolinearlo, quella di uno studio dell'impatto economico sulla città di quest'opera, sull'economia, sull'occupazione, penso che la Giunta potrebbe attivarsi in questo senso, adesso non so nei modi e nei tempi però penso che sia un aspetto importante da poi portare all'attenzione di tutta la comunità dei cittadini questo valore anche sotto l'aspetto economico, quindi poi sociale che quest'opera avrà sulla città; e seconda opportunità che vorrei appunto dire in quest'occasione è che prendiamoci un impegno a coinvolgere l'università, gli Ordini professionali, che l'opera diventi occasione di crescita professionale per la nostra comunità, per i nostri giovani, con visite guidate, con approfondimenti, questo si potrà fare chiaramente nell'urban center, nelle strutture che realizzeremo, ecco, coinvolgendo appunto gli studenti e coinvolgendo anche la cittadinanza. Questo è un aspetto importante, coinvolgerli per il successo dei progetti ci insegna quello del coinvolgimento dei cittadini, continuo e permanente, nel vedere passo passo l'opera che viene avanti e che progredisce. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola la Consigliere Giuliani.

GIULIANI (Lega Salvini Trentino):

Grazie, Presidente. Devo rubare un minuto per dare solidarietà, se possibile Presidente, a tutte le donne che come anche... come donna insomma che ha preso la parola in questo momento, sulla violenza, sia per chi la subisce e per la preoccupazione anche di questi momenti di pandemia che le donne devono anche affrontare stando spesso in famiglia, diciamo con tempi molto più lunghi. Questa solidarietà va fatta sia alle donne giovani, alle donne di una certa età, e anche la violenza diciamo sul lavoro, che purtroppo come donne a volte – come sappiamo – sono costrette a subire. La vicinanza da parte... posso parlare forse a nome delle donne qua, ma le donne anche di questo Consiglio.

Per quello che riguarda diciamo la trattazione di questa... della proposta, io entro in merito all'emendamento che è stato proposto dal Presidente, e qua ringrazio perché in questo emendamento c'è tutta la preoccupazione, io penso, io parlo come Consigliera proprio... per la preoccupazione a cui la città dovrà andare incontro. Vediamo personalmente noi quando abbiamo da... io mi ricordo quando abbiamo fatto il progetto della casa, la preoccupazione del primo scavo,

c'è una preoccupazione molto molto forte, penso, per ognuno di noi. Pensiamo a quest'opera, quest'opera che nessuno di noi avrebbe mai pensato di dover... diciamo... metterci l'occhio e dover anche proporre o vagliare quali potrebbero essere le criticità. Io dico che sono momenti importanti, sono momenti importantissimi; ognuno di noi in questa storia, perché è vero che sono 20 anni e li abbiamo anche visti insomma passare nei vari dibattiti, sono 20 anni che però nessuno di noi pensava che dalla sera alla mattina si potesse realizzare questo; è un'opera importantissima, io dico sempre che tutte le criticità a volte si possono... vanno evidenziate, ne sono state evidenziate poche, ce ne saranno delle altre senz'altro, ma io credo che la volontà di poter interrare questo tratto di ferrovia penso che sia importantissima per la città, importantissima per la città e importantissima anche per i trasporti, come abbiamo detto. Una sensazione che a volte, io dico, le opere vanno anche viste come miglioria, è vero, come miglioria però nello stesso tempo creano preoccupazione, creano disagi, creano anche momenti non facili per i cittadini che ci abitano. Io credo che quest'opera sia il momento opportuno per la città e che vada assolutamente... diciamo, che tutti noi si creda in quest'opera nel miglior modo che sia possibile, però dando la possibilità ai tecnici, dando la possibilità a chi veramente anche conosce la storia del territorio, conosce le storie, che anche noi come Consiglieri dobbiamo tenerne conto, però queste necessità, queste preoccupazioni io credo che quest'opera un domani tutti noi saremo veramente anche convinti che le scelte fatte sono opportune per la città. Grazie. Sarà un voto favorevole.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, il Consigliere Serra ha la parola.

SERRA (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Grazie, Presidente. Questa sera è una serata importante per il Consiglio ma anche per la città di Trento. È bene sottolineare che le criticità sottolineate oggi, come quelle che hanno bene o male riportato tutti i Consiglieri e le Consigliere che sono intervenuti oggi, sono criticità e preoccupazioni dell'intera città, e questo è un tema importante e fondamentale da non dimenticare nelle nostre azioni future, nella nostra attenzione rispetto anche a tutte quelle realtà che in queste ultime settimane si sono mobilitate e si sono create, è importante dare un messaggio anche ai ragazzi e alle ragazze che da tre giorni sono seduti all'ingresso del Consiglio comunale, che sono giovani che si preoccupano del loro territorio, che si preoccupano di quella che è un'opera come questa può provocare. Io condivido, e ci allineiamo anche ai ringraziamenti rispetto al lavoro fatto dal Presidente nel trovare una formula che andasse ad unire le preoccupazioni proposte da tutti i Consiglieri e da tutte le Consigliere; una cosa però ci tenevo a sottolineare, che pochi di voi hanno menzionato, è l'ultimo punto delle'emendamento, che cito testualmente: "Alla conferenza dei Capigruppo e per tramite del Presidente del Consiglio comunale di attivare la Commissione consiliare speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera". È passato un po' in secondo piano... non lo so, forse io sono nuovo in quest'Aula e altri non la reputano come una proposta di valore...

(Intervento svolto lontano dal microfono)

SERRA (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Come?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Non interloquite, per cortesia.

SERRA (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Tutti i punti precedenti, che sono ovviamente richieste che non è che le facciamo così, tanto per..., sono richieste assolutamente legittime che meritano una risposta così come le 41 domande che abbiamo posto al precedente Consiglio straordinario sulla circonvallazione, e che di fatto sono

tematiche centrali e fondamentali che ci permettono poi anche di poterci esprimere rispetto a questo progetto preliminare che è stato presentato; ma l'ultimo punto io lo reputo veramente un'azione importante da parte non solo della Maggioranza o di chi ha proposto la mozione oggi o ha proposto questo Consiglio straordinario, ma da parte dell'intero Consiglio per dare un'altra risposta alla cittadinanza, una risposta che non è solo il trattare attraverso i quotidiani, attraverso le domande di attualità, attraverso gli incontri che avvengono nelle Circoscrizioni, ma è prendersi in carico come Istituzione e anche a livello politico questa tematica. Dobbiamo immaginare che i cittadini, ma anche noi Consiglieri, di fronte ad un'opera così straordinaria cerchiamo continuamente maggiori informazioni, maggiore trasparenza e maggiori chiarezze, quindi quale luogo migliore se non quello di istituire una Commissione speciale sulla circonvallazione di Trento prevista all'art.35 del nostro Regolamento del Consiglio comunale che di fatto, per quanto mi risulti, non è mai mai stata creata nella storia del Comune di Trento. Quindi è altamente simbolica questa cosa, ma ha un valore politico e istituzionale grandissimo. Abbiamo visto che, e tutti continuiamo a dire, quest'opera è il più grande progetto dopo lo spostamento dell'asse dell'Adige nel 1858, e quindi a grande progetto corrisponde grande responsabilità, quindi oltre a chiedere tutta una serie di risposte, tutta una serie di accertamenti, di valutazioni, l'unica azione che di fatto esce da questo documento che andremo, spero, a votare tutti insieme, l'unico punto che ci vede protagonisti è quello dell'istituzione di questa Commissione.

Quindi, ripercorrendo un po' le tappe che ci hanno portato a questo momento: due Consigli straordinari, inaugurazione di Trento Lab, le assemblee nelle Circoscrizioni, tutti piccoli passi con alcuni difetti, con sicuramente possibilità di miglioramento, che ci avvicinano o con cui tentiamo di avvicinarci alla conoscenza di questo progetto, e ad interiorizzarne anche tutte le difficoltà, noi siamo qui, cerchiamo di rimanere al passo coi tempi, dobbiamo avere grande rispetto nei confronti di tutti i cittadini che faticano a seguire il nostro ragionamento, faticano a capire cosa comporterà di fatto un'opera come questa. Quindi se per aiutare l'Aula, per aiutare la Giunta, per aiutare RFI, per aiutare la Provincia che di fatto mi sembra l'unico attore silente nella triade di cui è composto questo accordo, possiamo immaginare questo luogo che facilita un po' quello che stavate cercando di organizzare adesso, perché Commissione Ambiente congiunta con l'Urbanistica, congiunta col Bilancio? Perché occupare tutte le Commissioni, perché di fatto quest'opera va ad incidere trasversalmente su tutti, tutti gli ambiti di competenza del Comune, o li sfiora... quindi la Commissione Ambiente, la Commissione Politiche Sociali, la Commissione Urbanistica, la Commissione Bilancio; allora perché – e questa è una domanda che vi faccio, una riflessione che io faccio e vi sottopongo – perché non creare un luogo che permetta anche di snellire questi lavori e che permetta quindi anche, in parallelo, di poter portare avanti con altrettanta dignità tutte quelle azioni politiche locali che hanno per me egual valore e che di fatto poi verrebbero – o vengono – accantonate o discusse con fretta o rimandate perché abbiamo una grandissima attenzione mediatica, ma anche una grande attenzione nostra rispetto a questo progetto e che quindi andrebbero lasciate da parte. Quindi, una Commissione speciale che si ponga degli obiettivi, una Commissione che sia duratura nel tempo e che non sia un lampo di questi due mesi, che non va a sostituire il dibattito pubblico ma che si prenda l'impegno di accompagnare tutte le fasi di un progetto, che si prenda l'impegno di coinvolgere l'università, di ascoltare gli Ordini Professionali, di ascoltare gli inquilini sfrattati, di percepire quello che accade, di poter costantemente tenere aggiornato il Consiglio comunale, che si faccia tramite anche di una comunicazione più efficace con i cittadini, se è questo uno dei nostri obiettivi, quello della trasparenza, quello di portare tutte le informazioni alla luce del sole senza dover nascondere nulla. Quindi la richiesta al Presidente dl Consiglio, alla Giunta è quella di velocizzare il più possibile la costituzione di questa Commissione nei modi e nei tempi previsti dall'art. 35 del regolamento del Consiglio comunale, e con l'auspicio che questo possa servire a noi e alla città per lavorare il meglio possibile. Grazie.

TOMASI (Azione – Unione):

Sì, grazie Presidente. Si dice sempre che l'uomo le paure più profonde le ha da quello che non conosce, ed effettivamente è così, per questo motivo io credo che sia fondamentale che noi per primi ci informiamo bene di cosa sia questo progetto, e che poi tramite noi o tramite la Commissione andiamo a dialogare con i cittadini per – se possibile – levare loro le paure che un progetto come questo mette dentro. A mio parere, le problematiche forti sono due: la prima

indubbiamente è quella delle 18 famiglie che dovranno lasciare casa o in modo perenne o per qualche tempo, a seconda degli accordi che troveranno, questo è un problema perché oltre che un problema di danni economici, ha anche dei danni affettivi perché lasciare la propria casa dove si hanno i ricordi non è mai facile. L'altra tematica l'abbiamo detta in molti, è quella delle aree contaminate, e anche qui secondo me c'è un'unica soluzione, che ne abbiamo discusso parecchie volte, però questo non è il luogo per esprimere. Ecco, una tematica che nessuno ha mai toccato finora è questa: allora, si ha paura del progetto come si aveva – ricordo io – quando è stata fatta l'Autostrada, perché ricordo a Campo Trentino, quando è stata abbattuta la chiesetta e quant'altro, insomma... qualcuno avversava questo progetto, però è un progetto lungimirante perché adesso se non avessimo l'Autostrada saremmo tagliati fuori dal mondo, e io credo che anche se non facessimo... se non portassimo a compimento questo progetto rimarremmo indietro. Però io vorrei che cominciassimo anche a ragionare su quei 2,5 km che verranno liberati in città, perché io ritengo che la città di Trento con 120.000 abitanti sia completa, per cui non vorrei che ci venissero altre case, no, ma sfruttiamo l'occasione per far diventare la nostra città ancora più bella e ancora più vivibile. Grazie.

PRESIDENTE:

Zappini.

ZAPPINI (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Grazie, Presidente. Provo ad aggiungere alcune cose: la prima volta che ci siamo incontrati a parlare di circonvallazione ci chiedevamo quanto tempo ne avremmo dovuto discutere, dicevamo: "Basterà un Consiglio straordinario?" e immediatamente ci siamo detti che non sarebbe bastato, e la conferma è data dal ritrovarci qua oggi e dal mettere in campo già altre iniziative che comportino discussione, dentro quest'Aula e fuori. Però io faccio un brevissimo excursus, da dove siamo partiti un paio di mesi fa? Siamo partiti che in quel primo Consiglio straordinario avevamo qua davanti l'ing. Romeo, avevamo qua davanti il Dirigente De Col e l'Assessore Facchin che ci hanno cominciato a raccontare i pezzi di quel progetto; abbiamo presentato 41 domande e ci torno dopo su questo, eravamo in attesa del progetto perché non lo avevamo sottomano, e dentro e fuori il Consiglio in tanti cercavano di avere le idee un po' più chiare rispetto a cosa stava succedendo di fronte ad una cosa strada, un'opera ciclopica che effettivamente veniva discussa da tempo ma che in un sol colpo inizia ad arrivarti incontro alla massima velocità. Il tempo, me la sono appuntata più volte questa cosa perché è ritornata nella discussione, è una caratteristica, una questione insieme alla relazione con lo spazio della città particolarmente centrale in questa storia che stiamo raccontando. Cosa è successo dopo? Il progetto è stato depositato e oggi abbiamo del tempo, non tantissimo,per poter presentare delle note, degli aggiornamenti, delle puntualizzazioni; conosciamo da qualche giorno il nome della persona che curerà il dibattito pubblico, che si chiama Andrea Pillon, vi invito ad andarvi a leggere il suo curriculum – lunghissimo effettivamente, anche questo ciclopico – e che però di nuovo innesca un altro processo che dobbiamo essere in grado di raccogliere e strutturare; in entrambi i casi di nuovo il tempo corre molto veloce, velocizzato proprio anche dalle procedure connesse al PNRR. In Consiglio provinciale, altro luogo e altro parlamento del nostro territorio, è stata votata una mozione unitaria abbastanza simile a questa in qualche maniera, votata dall'intera Aula, che si mette in modo anche in quel caso e chiede alla Provincia di fare lo stesso, di agire, di essere partecipe. Dove andremo, però? Questo era il "dove eravamo, dove siamo e dove andremo": a quelle 41 domande, l'ha già detto il Consigliere Brugnara, non abbiamo ancora ricevuto un riscontro, là dentro c'erano alcuni temi credo particolarmente importanti che noi volevamo discutere e volevamo conoscere, la prima domanda che io avevo posto in quel... e che come Futura avevamo posto in quel Consiglio riguardava le condizioni e le premesse di queste grandi opere, non per mettere in dubbio che quella sia una traiettoria, quella dei corridoi europei, ma per entrare davvero dentro la questione della transizione o della conversione ecologica, quindi chiederci davvero anche su quali dati noi andiamo effettivamente a costruire opere di questo tipo e a cosa si connettono, ne discuteva prima il Consigliere Brugnara, quindi sono meno convinto ad esempio rispetto al Consigliere Carli che il processo di crescita continua e infinita del trasporto di merci andrà avanti all'infinito, non ce lo potremo permettere, e i tre ragazzi che sono qua sotto con la loro presenza ci dicono anche questo, che a livello globale il

tempo scarseggia nel prendere davvero decisioni importanti, radicali e interconnesse tra loro, e questo è un tema che noi in quest'Aula torneremo a discutere, non separatamente a quest'opera ma connesso a quest'opera, cercando di capire che cosa significa, dove sta andando e dove si connette con tutto il resto.

Concludo: serve prendersi il tempo per fare bene e non solo fare per fare, per fare delle cose perché questo genera qualcos'altro, e l'Ordine del Girono presentato oggi, che è il frutto di un lavoro non solamente di riconnessione di temi, ma anche nel tentare di metterli in fila, perché non sono temi buttati a caso, hanno un inizio e hanno una fine da questo punto di vista, cominciano con il ruolo del Comune di Trento, che è molto chiaro in questo Ordine del Giorno, è un ruolo di accompagnamento, attenzione, controllo, presidio, non era scontato fino a due mesi fa, quando ancora sembrava che fosse il Comune di Trento quello che costruiva materialmente quest'opera, e là dentro c'è tutto quello che è già stato detto: la cura del sociale, il tema degli espropri delle case; la questione dei monitoraggi che sono in corso anche in questi giorni e che sarà bene che quella Commissione capisca che cosa sono quelle trivelle che compaiono nella nostra città; la comunicazione che credo che sia l'altro grande tema su cui dobbiamo essere molto bravi tutti a costruire percorsi chiari, trasparenti e continui. Poi si va sulla verifica della Destra Adige, non ci entro, ne è stato parlato a lungo, però anche lì è un aiuto, torniamoci sopra un'altra volta, mettiamo tutte le carte sul tavolo e affrontiamolo, partiamo dall'inizio, però sapendo che questa volta si decide. L'allungamento a nord, quindi la cura, l'attenzione a tutta la città; le bonifiche, anche da questo punto di vista, quelle sono un grande tema, so che il Consigliere Maschio ha maggiore esperienza di quella che posso mettere in campo io, però lì è un grande tema su cui scommettere tutti assieme provare a farlo, provare a trovare tutti i modi tecnici, economici e progettuali per fare quel lavoro, perché quello davvero è un tema che ci pone poi di fronte alla conversione ecologica aspettata da troppo tempo. Le ultime due cose: per la Commissione, il collega Serra ha già espresso qual era la motivazione, quella di affiancare, lavorare ancora di più su questo, se potremo lavorarci come Consiglio, e l'ultima, davvero l'ultima, il tema del progetto integrato e della visione larga di quest'opera, quello è il grande tema che dobbiamo fare nostro e condividere con la comunità che ci sta attorno, l'ho già detto nel precedente Consiglio però credo che lì davvero ci sia il punto di caduta di un immaginario di questa città: unire quest'opera, accompagnarla, seguirla a tutto il resto che ci ruota attorno, ed è tantissimo, è il lavoro che ci aspetta nei prossimi anni. Grazie.

PRESIDENTE:

Ha la parola il Consigliere Fernandez.

FERNANDEZ (Europa Verde Trento):

Grazie, Presidente. Negli ultimi mesi non ho potuto che interrogarmi – sono stato anche forzato a farlo – su qual è il ruolo di una lista ecologista di Sinistra nei confronti di un grande progetto come è questo, di una grande opera; una lista che ha un solo Consigliere in quest'Aula, è una lista che un po' in controtendenza come Forza politica ha presentato – per qualcuno tardi – comunque un documento che si chiama "sette dubbi, sette istanze", lo ha fatto come lista di Maggioranza, in cui si ponevano comunque delle questioni che erano già state affrontate e che però vanno ri-evidenziate. Ecco, l'incipit di questo documento è interessante perché poi è un po' il fulcro di tutto il dibattito che stiamo facendo, e dice, vado alla lettura veloce: "Le attività umane influenzano i cambiamenti climatici ed hanno ormai modificato in modo così importante il nostro Pianeta da averlo fatto entrare in una nuova era geologica: l'antropocene. È giunto il momento di porre seriamente al centro dell'agenda politica la questione ambientale, trasformando il modello economico incentrato sulla crescita continua – e qui il ragionamento del Consigliere Zappini mi torva perfettamente d'accordo – e stabilendo dei limiti all'utilizzo delle risorse dei consumi. Tale contesto non può che interrogarci sul senso delle grandi opere, siamo sicuramente tutti favorevoli al passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia, e non si può essere contrari a prescindere ad un'opera che avrebbe il vantaggio a contribuire a mantenere inquinamento atmosferico e acustico e a ridurre il rischio connesso al trasporto di merci pericolose. Però è lecito chiedersi – e qui torno sull'affermazione del Consigliere Zappini, la Commissione come proposta è sicuramente importante – è lecito chiedersi se in un futuro abbastanza prossimo il modello economico dovesse

evolversi a favore del mercato locale contro la crescita continua, se la realizzazione di un corridoio ferroviario scandinavo-mediterraneo per trasporti ad alta capacità sarà ancora indispensabile come oggi? È lecito chiederselo.". È lecito che i ragazzi fuori si incatenino al palazzo del Consiglio comunale perché hanno grossi dubbi, hanno paura e chiedono che noi evidenziamo tutti i rischi, è lecito? Certo che è lecito, e dobbiamo avere il coraggio di dirlo. Ecco, allora la risposta a qual è il ruolo di una lista ecologista di Sinistra nei confronti di un progetto di una grande opera è quello di valutarne la sostenibilità sociale ed ambientale, per farlo sono necessari: informazioni complete, corrette, capacità di ricerca, tempo, competenze; conosciamo il progetto nella sua totalità? Ecco, su questo ultimo punto penso che se un intero Consiglio comunale si muove all'unisono, quindi l'organo che rappresenta la città attraverso la democrazia rappresentativa, penso che le intensioni sono di accompagnare questo processo, quindi penso che le intenzioni sono buone di un intero Consiglio comunale, però il tema dei rischi è da evidenziare per una questione di responsabilità anche nei confronti della nostra cittadinanza; io dico solo questo: forniamo il più possibile tutte le informazioni necessarie alle persone per essere tranquille.

Ultimissima cosa: l'altro ieri ho accompagnato ad una diretta radio Sara Segantin, è una trentina della Val di Fiemme, ha fatto parte dei Fridays for Future di Trieste perché studiava là e fa diciamo degli inserti in diretta per Geo & Geo su Rai 3 legate alla sostenibilità ambientale e alla giustizia climatica; quando mi ha chiesto: "Come va?", io le ho risposto: "Guarda, è un periodo complicato – sa del mio impegno in Comune – dal punto di vista di quello che sta succedendo anche per la circonvallazione, sono molto sollecitato perché si è arrivati insomma, come dire, agli sgoccioli della partenza dei cantieri, eccetera", e lei mi fa: "E prima cosa è successo? Se si è arrivati fino a questo punto, prima com'è andata?". Ecco, io voglio anche sottolineare il fatto che noi nel bene, nel male, nel medio siamo un Consiglio comunale che esiste da un anno, ci sono altre persone qui che c'erano anche prima, ma io non sono uno che trasferisce responsabilità o fa ragionamenti rispetto a chi c'era prima, dico solo che la genesi di questo progetto è una genesi chiara, e quindi le responsabilità sono di tutte e di tutti. Dopodiché, torniamo ad interrogarci sempre sul tema della sostenibilità ambientale, perché il futuro non è roseo, quindi sono contento però che si possa trovare tutti insieme e tutte insieme un atto politico che va nelle direzioni che abbiamo detto. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola il Consigliere Lenzi.

LENZI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Una premessa di una decina di secondi, nel senso che ho apprezzato molto quanto ha detto lei a inizio seduta, Presidente, comunico che per esempio questa sera a Gardolo sono state inaugurate 5 panchine rosse, questa è una giornata particolare e ci tenevo a sottolinearlo questo importante evento che la Circoscrizione ha voluto dedicare proprio oggi. È vero, ho sentito alcuni Consiglieri, è stata fatta il 10 novembre una riunione dove c'era la Rete dei Cittadini, io avrei voluto partecipare ma purtroppo non sono riuscito, però condivido che sono momenti importanti, condivido che è importante esserci e condivido che è importante ascoltare, come condivido che anche è importante ascoltare i ragazzi che sono qui sotto, come altre persone che hanno dei dubbi ed è giusto, è importante, e io sono sempre dell'idea che è importante ascoltare prima di farsi un'opinione o un'idea. Noi siamo davanti ad una situazione molto difficile, spero di essere un po' più ottimista di quanto per esempio il Consigliere Filippin dice, "Ormai tutto è fatto", no io qualche speranza ce l'ho, per carità, però non penso e non sono sicuro di poi esserne così tranquillo fra un anno o due ma l'importante è almeno, secondo me, provarci, provarci a fare cosa? Provarci a metterci del nostro e questo emendamento a mio avviso lo fa, io sono molto interessato a sottolineare quelli che sono i primi capoversi, anche perché non fanno altro che riprendere quello che le Circoscrizioni Centro Storico e Gardolo hanno scritto, hanno firmato, hanno votato all'unanimità, e qual è per esempio questo punto importante? Quello della possibilità di migliorare, io non voglio usare termini tecnici, non sono un progettista e quindi... ma si migliorare la situazione per coloro che abitano dallo Scalo Filzi verso nord, ecco mettiamola così in senso veramente generale, generico diciamo. E quindi che sia poi una soluzione, che sia l'altra, però veramente mi sento di dire che senza un miglioramento della situazione attuale verso nord

questo grande progetto innovativo, ha detto bene il mio Capogruppo Gilmozzi, è epocale, l'ha detto qualcun altro.. sì, è faraonico, però stiamo attenti nel senso che dobbiamo trovare una soluzione e sono contento che il Comune in questo momento esce un po' da quell'angolo dove mesi fa sembrava essere, cioè non è un progetto del Comune questo, è un progetto al quale il Comune crede, questo sì, però c'è la Provincia, c'è la Ferrovia, c'è lo Stato in primis, quindi il Comune è giusto e doveroso che faccia la propria parte, ma non è giusto che venga considerato come l'artefice – nel bene e nel male – quindi sia che vada bene, diciamola così, sia che vada male, di questo grande progetto, ma è doveroso che noi, perché il Comune di Trento è logico che è in prima persona, e quindi è doveroso che noi prendiamo con forza le nostre decisioni. Sì, è difficile in questo momento, io come tutti sento da parte di tanti Consiglieri questa difficoltà e questa anche, come dire, preoccupazione davanti a questa cosa, a questo grande progetto, però, torno a dire, dobbiamo prendere punto per punto, e cosa intendo punto per punto? Intendo ad esempio... quindi condivido quello che ha detto il Consigliere Carli assolutamente, senza la copertura, senza un qualcosa veramente sarebbe... non voglio usare... un'altra volta ho usato "cittadini di serie A e cittadini di serie B", però siamo lì vicini insomma. È importante, è un progetto faraonico che non aumenti le difficoltà per taluni, ecco, almeno questo. Importante è secondo me, ed è stato sottolineato, l'osservatorio ambientale perché è importante per i cittadini, ma è importante per i lavoratori e quindi è importante che in una città come la nostra si tenga conto di questo tema perché lavorare nelle zone ex carbochimica, ex Sloi, ma anche solo il discorso sicuramente meno impattante, meno problematico dal punto di vista ambientale – ma lo è anche questo – delle gallerie, comporta delle tematiche che è giusto e doveroso che vengano poi monitorate in continuo. Ecco, poi non me ne voglia il Consigliere Maschio ma vedo che non c'è... mi sembra che non ci sia, però il discorso... sappiamo tutti la Sloi da quel luglio del 1978, quando è stata chiusa con quella serata tragica che poi si è risolta con la decisione del Sindaco Tonon di allora di chiudere, ebbene, sappiamo che è una situazione particolarmente delicata e difficile, non a caso è un sito di interesse nazionale, però non vorrei che passasse il messaggio per chi ci sta guardando che un vasetto di quel terreno se fosse aperto in quest'Aula creerebbe veramente delle problematicità a noi stessi... no, diciamo le cose come stanno, insomma, qualcosina magari anche altri Consiglieri le conoscono, cerchiamo di dire alla popolazione che non siamo davanti ad una bomba che se apro il tappo diventa che noi andiamo a casa e siamo finiti tutti, no, è una situazione difficile, molto difficile però non siamo a questi livelli, questo mi sento di dirlo con cognizione di causa, questo volevo dirlo.

Beh, io concluderei dicendo ancora alcune cose, e quindi condivido in pieno quello che ha detto l'Assessore Facchin, perché io da anni lo sento questo un problema per la città, quelle aree lì sono da decenni in una situazione di stallo che la città a mio avviso non può più permettersi; è giusto, è tempo, è ora che si prenda in mano la situazione e sarebbe importante e interessante trovare in questo momento con tutti i crismi tecnici possibili di cominciare a ragionare, perché come diceva l'Assessore Facchin è una questione anche di nostra responsabilità nei confronti delle generazioni future, altrimenti possiamo anche dire: "Lasciamo perdere per altri 50 anni", no, io ho fiducia nella componente scientifica e tecnica anche su questi temi, e veramente la affronto con energia questa cosa, nel senso che ho fiducia ed è un segno di responsabilità della nostra Amministrazione.

Concludo dicendo che questo progetto tiene conto e deve tener conto anche – e questo lo rimarco, lo ribadisco – di quello che viene definito questo acronimo "Nordus" e il tram, sono due situazioni che potrebbero sembrare laterali a questo grande progetto, però la città di Trento... il discorso del raddoppio della Trento-Malè, il collegare la periferia nord con la periferia sud è importantissimo e questo secondo me è un valore aggiunto di tutto questo discorso che stiamo prendendo in esame. Quindi io concludo dicendo che sono favorevole a questo emendamento e comunque condivido con quanti hanno molte perplessità, e dobbiamo ragionare passo per passo, e speriamo di trovare delle condivisioni a livello di Roma, qui viene chiarito, abbiamo chiesto delle cose già e adesso si ribadiscono con questo documento, e aspettiamo delle risposte che spero che siano le più vicine possibili alle nostre aspettative. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Prima di dare la parola al Consigliere Bosetti, ricordo che dovremmo concludere entro le 21:00, dobbiamo fare tre votazioni ma mi pare che siamo verso la conclusione delle dichiarazioni di voto. Prego, Consigliere Bosetti.

BOSETTI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Io ruberò solo un paio di minuti, cioè potrei fare un copia e incolla di tutti gli interventi che sono stati fatti dai colleghi a partire dal collega Lenzi fino al collega Carli che ha iniziato questa seduta; condivido le espressioni veramente nel merito di tutti quanti i colleghi e di tutte quante le Forze politiche, anche perché purtroppo questo è un argomento assolutamente enorme secondo me, e secondo noi anche, credo, per la città e per la nostra Amministrazione. Un grane rispetto per il collega Assessore Facchin perché veramente l'ho visto provato in questa discussione e condivido il suo sforzo. Però dobbiamo anche considerare che le scelte fatte anzitempo dalla Provincia, quello che abbiamo sentito in conferenza informativa, soprattutto dal collega De Col, io credo che possano avere un attimo di discussione e anche di ragionamento sulla Destra e Sinistra Adige, perché non è così semplice dire: "Passiamo di qua, passiamo di là". Io non parlo dal punto di vista tecnico, parlo dal punto di vista proprio politico, dobbiamo giustificare la città perché si faccia una certa scelta, e questa scelta deve essere motivata all'unanimità dal nostro Consiglio comunale perché il Consiglio è sovrano... non è sovrana la Giunta, eh, le decisioni prese dalla giunta non sono sovrane, sovrano è il Consiglio comunale e quindi su questo mi metterei a ragionare, e quindi... che dirvi? Sì, condivido l'emendamento all'Ordine del Giorno, però come ho detto anche in conferenza, quando ci siamo trovati con la Provincia e con RFI, abbiamo cominciato ad aprire e a scrivere un libro che non finisce questa sera, ma che deve anche interessare e sentire i Comitati, le Circoscrizioni, quanto ha detto anche il collega Brugnara,e dobbiamo veramente confrontarci a 360° o a 390° perché la città non può essere massacrata da questo intervento, deve essere tutelata. Le aree SIN – Sito di Interesse Nazionale – la Sloi e la Carbochimica, non è che RFI ce la risolve eh, no, assolutamente no, deve essere risolta dal Ministero dell'Ambiente o dalla Provincia, e la Provincia dov'è? Scusate, dov'è la Provincia? Quindi andiamo avanti, ma andiamo avanti tutti insieme, questo voglio dire. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, adesso possiamo andare verso le votazioni... però siccome in sede di illustrazione dell'emendamento mi ero limitato a leggervelo, vi vorrei fare solo due considerazioni: che praticamente questo emendamento, che con l'aiuto di tutte le Forze politiche si è potuto mettere assieme, parte dalla necessità condivisa di realizzare l'opera, l'avete detto tutti quanti, però parte anche dal concetto di vedere di minimizzare tutti i disagi per quel che riguarda i cittadini, tenendo conto della complessità dell'opera e anche della lunghezza poi della sua realizzazione; e quindi dentro questo emendamento c'è anche la voglia, la dichiarazione del Consiglio di tenere insieme tutto il progetto della mobilità, quindi la circonvallazione, quindi il Nordus – per cui tra l'altro sono stati trovati i fondi dalla Giunta e dall'Assessore – quindi anche il futuro interramento, perché altrimenti se ragionassimo solo in termini di piccole sezioni, naturalmente le preoccupazioni aumenterebbero a dismisura, mentre invece guardando il progetto complessivo, che dall'emendamento emerge, qualche preoccupazione può essere un pochino mitigata. E poi l'ultima previsione dell'emendamento, che è quella della Commissione speciale, è un chiaro desiderio di non ingolfare il Consiglio con questa materia perché chiaramente... e di creare uno strumento che possa svolgere le funzioni che ha il Consiglio, cioè le funzioni di indirizzo e di controllo e conoscitive (apro parentesi: quella Commissione speciale, lo dice l'art. 35, non può essere una Giunta bis, è una porzione del Consiglio che esamina la situazione monitora, ascolta, segue la situazione e, se necessario, poi tira le conclusioni e porta al Consiglio le sue conclusioni attraverso una relazione) anche in questo senso io credo che quella Commissione, che poi passa dal Consiglio, è nella sua composizione e nelle sue competenze; se arriveremo secondo questo Ordine del Giorno a proporre al Consiglio prestissimo, passando prima per la Commissione dei Capigruppo, la composizione di questa Commissione, è chiaro che probabilmente diventa sostitutiva delle competenze in materia delle Commissioni ordinarie, perché se è una

Commissione speciale, non è che si passa in Ambiente, in Urbanistica, nella Commissione speciale perché allora faremo un'operazione sbagliatissima, le Commissioni speciali diventano – se il Consiglio vorrà perché non lo stiamo decidendo questa sera ma lo decideremo ovviamente in sede di proposta – sostitutiva delle Commissioni ordinarie, ed è lì che secondo me, come ha dichiarato anche il Consigliere Maschio, potremmo portare molto rapidamente la proposta della Destra Adige per esaminarla, per capire se ha degli elementi positivi e per vedere se poi ci sono dei passaggi ulteriori. Ecco, detto questo, che mi premeva perché altrimenti dal dibattito potevano essere state percepite alte questioni, altre interpretazioni, e mi scuso se non l'ho fatto prima ma forse è stato utile perché così tutto questo nasce dal dibattito, possiamo andare alla votazione. Noi abbiamo tre documenti in sede di votazione, il primo documento è...

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Sì, sì, certo, è quello. Il primo documento è l'emendamento alla mozione 5.234/2021 che praticamente sostituisce, mantenendo tutta la premessa, tutto il dispositivo della mozione che è l'emendamento che avete a vostre mani perché lo avete, è stato distribuito... direi con un errore materiale e mi scuso, nella concitazione, perché il punto dove si dice: "Chiedere che di intesa tra la Provincia e il Comune" ma qui stiamo parlando di RFI, quindi bisognerà dire: "Di chiedere che di intersa di RFI con la Provincia e il Comune", naturalmente deve esserci – questo è chiarissimo, non si può imporre niente a nessuno – quindi ci vorrà l'assenso della Provincia e l'assenso del Comune per costituire quell'osservatorio ambientale. Ecco, quindi la prima votazione riguarda quell'emendamento che è sostitutivo del dispositivo della mozione.

INTERVENTO:

Presidente?

PRESIDENTE:

Prego?

INTERVENTO:

(fuori microfono) il parere della Giunta?

PRESIDENTE:

Il parere della Giunta su questo emendamento, come vi ricordate, è stato favorevole. Allora, aprite la votazione per favore.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Sì, sì, prego, aprite la votazione.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

No, no, no, votiamo la mozione emendata. Certo, perché anche ieri abbiamo detto che nel momento in cui l'emendamento viene accolto, forma parte integrante della mozione.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

No, no non votiamo prima l'emendamento e poi la mozione, votiamo la mozione emendata. È aperta la votazione.

Giuliani favorevole; Angeli favorevole.

Chiudiamo la votazione e vediamo l'esito.

Allora, l'esito della votazione: su 34 votanti, abbiamo 32 favorevoli, un astenuto, è il Presidente che non vota. Quindi è approvato.

Adesso passiamo al secondo documento, che è la mozione a firma Maschio, che ha come dispositivo il seguente: "Il Consiglio impegna il Sindaco e la Giunta ad adoperarsi presso tutti gli enti competenti, gli Organismi e Soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento del Dibattito Pubblico, prendendo posizione (politica) e facendosi parte attiva, affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da RFI (tracciato Sinistra Adige) e dalla Rete dei Cittadini di Trento (nuovo progetto tracciato in Destra Adige) siano prese in considerazione, poste in adeguata analisi comparativa e trattate con lo stesso rispetto e la stessa dignità (tecnici); invitare la Rete dei Cittadini – con l'emendamento aggiuntivo, che è inutile che votiamo separatamente, a meno che qualcuno non mi chieda il voto per punti separati – invitare la Rete dei Cittadini a presentare il nuovo progetto sulla Destra Adige in Consiglio comunale". L'Assessore dà parere favorevole, intendendosi ovviamente che, costituendo quella Commissione, questo secondo punto andrà in quella Commissione. Domande o chiarimenti? È tutto chiaro?

BOSETTI (PD – PSI):

No Presidente, chiedo scusa, chiederei al collega Consigliere Maschio di esplicitare un attimino di più l'aspetto politico di questo (**voci sovrapposte**).

PRESIDENTE:

Beh, però la mozione è chiara e il dispositivo è chiaro, ed è stato anche illustrato. Quindi adesso siamo al momento (**voci sovrapposte**).

BOSETTI (PD – PSI):

Ma c'è un aspetto anche politico... vabbè, comunque prendo atto. Grazie.

PRESIDENTE:

Dice "Prendendo posizione politica", è messo tra parentesi ma sostanzialmente può non esserci la...

BOSETTI (PD – PSI):

Posizione politica?

PRESIDENTE:

Politica vuol dire una dichiarazione di quello che intende fare, la Giunta l'ha già dichiarato ma comunque sia la mozione del Consigliere torna su questo aspetto. Allora...

BOSETTI (PD – PSI):

Okay, grazie.

PRESIDENTE:

Prego. A questo punto, pregherei di metterla in votazione. È la 5.246.

Giuliani favorevole; Angeli favorevole.

Chiudiamo la votazione e vediamo l'esito.

L'esito in questo caso, con 34 aventi diritto e votanti 32, è di 32 favorevoli, 0 contrari e 0 astenuti. È approvato.

Il terzo ed ultimo documento è la mozione collegata che è stata presentata dal Consigliere, dal Vicepresidente Bridi, dai Consiglieri Urbani, Demattè e Maschio che ha come dispositivo: "Chiedere con decisione a RFI un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in Destra Adige, come proposto dalla Rete dei Cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi

della proposta progettuale". L'Assessore, a mia memoria, ha dichiarato parere favorevole. Prego, mettiamolo in votazione.

Angeli favorevole; favorevole Giuliani. Fiori come vota? Pollice in su, favorevole, pollice in giù...

FIORI (Insieme per Trento):

Scusate, dovrebbe essere arrivato, provate a vedere.

PRESIDENTE:

Votato e arrivato, chiudiamo la votazione.

Nel mentre sappiamo l'esito, ricordatevi che domani la Consigliera Fiori compie gli anni, non si fanno gli auguri in anticipo ma segnatevelo per domani.

L'esito della votazione è 34 aventi diritto, 33 votanti, 33 favorevoli. Approvato.

La seduta è tolta, grazie e buona serata.

C_L378|RFS001.02|0277642|21/10/2021 - Allegato Utente 1 (A01)

C_L378|RFS001.02|0270903|14/10/2
Documento firmato digitalmente da: MASCHIO ANDREA

Trento, 14.10.2021

Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio comunale
Paolo Piccoli
SEDE

Oggetto: Domande per il prossimo consiglio straordinario sul progetto della circonvallazione.

Q1 1. In considerazione del progetto depositato per richiedere il finanziamento si chiede se sia amministrativamente possibile richiedere modifiche di tracciato palnimetriche e/o altimetriche;

Q2 2. si chiede per quali motici tecnici, amministrativi e politici sua stata scartata la soluzione di destra Adige;

Q3 3. Si chiede se sia possibile richiedere l'allungamento delle tratte interrate;

Q4 4. Si chiede se sia quali siano i pericoli legati ai finanziamenti europei in caso le previsioni sulla tempistica fallissero;

Q5 5. Nella tratta che interessa le aree ex-Sloi ed ex-Carbochimica si chiede come si pensai di risolvere la questione della quota di falda inquinata durante gli scavi e la possibilità di salvaguardare la sottostante falda acquifera non inquinata;

Q6 6. si chiede quali siano i costi previsti in merito ai lavori di bonifica della parte di circonvallazione che attraversa le aree inquinate di Trento nord;

Q7 7. si chiede se l'esercizio di proiezione presentato nella precedente interrogazione di data 16/09/2021 possa corrispondere al vero ed in caso contrario perché.
La stima spannometrica era la seguente. Ad oggi la bonifica delle rogge dalla Sloi all'intubamento del rio Lavisotto sotto la città di Trento (circa 250 m) ha un costo di 12.000.000 di euro (peraltro senza aggiornamento prezzi) comprensivi di ripristino della roggia e di cui la metà per oneri di trasporto ed indennità di smaltimento. La sezione è indicativamente 2 h*5 largh che per una lunghezza di 250 porta ad un volume di 2.500 mc. Il costo quindi a mc è pari a circa 4.800 euro. Se andiamo a vedere la sezione presentata della circonvallazione si parla di 15 h*64 largh ed ipotizzando un tratto interessato di 100 m

si possono prevedere 96.000 mc che al prezzo di 4.800 euro porta ad un ordine di grandezza pari a 460.800.000 di euro di cui la metà di oneri di trasporto ed indennità di smaltimento;

Q8 8. tenuto conto che l'annunciata stazione temporanea ipogea a -11,5 metri sotto l'ex scalo Filzi impone un transito in galleria ad un pari livello sotto il quartiere di San Martino, causando verosimilmente un moto vibratorio permanente (circa 1 treno ogni 5 minuti e mezzo) dannoso sia per le le abitazioni che per le persone vi risiedono; tenuto poi conto che la provvisorietà annunciata della stazione ipogea comporterà successivamente un costo di smantellamento o di riutilizzazione del manufatto, attualmente non contabilizzati; tenuto conto che il progetto di tranvia su via Brennero può generare una forma di trasporto perfettamente integrata con la stazione ipogea prefigurata; tenuto conto che la realizzazione di una stazione ipogea in forma definitiva ridurrebbe di molto il costo dell'interramento futuro della linea storica, non dovendosi costruire una seconda stazione; tenuto conto che a Bologna la stazione AV è collocata ad una profondità di circa 28 sotto suolo e che la costruenda stazione di Firenze Belfiore avrà il piano del ferro collocato a -25 metri; tutto questo premesso si chiede se sia possibile immaginare, magari in accordo con la provincia, la costruzione di una stazione ipogea a -27/-30 metri, ove al piano più basso transitino i treni merci e ad un piano superiore i treni passeggeri;

Q9 9. Tenuto conto che l'ingresso in galleria a Mattarello avverrebbe in una zona di grande pregio ambientale e che Tre kilometri più a sud esiste una galleria paramassi realizzata molti anni fa in una zona meno delicata, si chiede se sia possibile immaginare di realizzare l'ingresso in galleria in prossimità della galleria paramassi.

Cogliamo l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

Consigliere comunale ONDA CIVICA TRENTINO

Andrea Maschio

Consigliere comunale RINASCIMENTO TRENTO CARLI SINDACO

Marcello Carli

Consigliera comunale SI PUO' FARE LIBERI CIVICI TRENTINI

Silvia Zanetti

Comune di Trento - S001.02
Prot: 0272485
Data: 18/10/2021 Fasc: 2.3.6/2021/27

2

Invio a mezzo Pec.

Avv. Andrea Merler
Studio Legale GMT&Partners S.t.a.

PER PUBBLICAZIONE

Da: Andrea Merler <andrea.merler@gmtlegal.it>
Data: 17 ottobre 2021 23:27:10 CEST
A: ufficio.consigliocomunale@comune.trento.it
Oggetto: Domanda per il consiglio comunale monotematico

Buona sera, si chiede la cortese risposta al seguente quesito:

9.10 il progetto, nella sua tratta urbana, prevederà una importante cantieristica. I lavori dell'opera pare prevedono anche la demolizione di più abitazioni. Si chiede di conoscere quali siano e quante siano le abitazioni da ciò interessate.

Avv. Andrea Merler
Studio Legale GMT&Partners S.t.a.



Buon pomeriggio,
si inviano le seguenti due domande per il consiglio comunale di mercoledì.
Grazie molte

Luca

- Il progetto che prevede la realizzazione della circonvallazione ferroviaria sotterranea, tramite la costruzione di una galleria per 12.5 km, avrà certamente un impatto sulle falde acquifere della nostra città. Le informazioni sin qui comunicate dagli organi di informazione e dagli enti preposti indicano la presenza sul territorio interessato dal progetto di 222 sorgenti di varia portata. Da quanto appreso, per il 90% di esse i dati indicano una portata inferiore ai 5 litri/secondo.
A questo riguardo si desidera conoscere:
1. con maggiore precisione rispetto a quanto pubblicato, il significato della definizione 'indice di interferenza bassa o molto bassa'. Q11
2. se questa interferenza si potrebbe tradurre in perdita assoluta di portata di acqua a disposizione della città e, in particolare, dei suoi sobborghi. Q12
3. quando verranno effettuati gli ulteriori studi e sondaggi per analizzare in modo approfondito la situazione idrogeologica di tutto il territorio interessato dal tracciato della circonvallazione, dopo i sondaggi profondi svolti solamente a Mattarello (Castellèr) e a Povo del febbraio scorso 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"? Q13

- Alla luce della nuova proposta progettuale che prevederebbe il doppio cantiere a Trento nord e a Trento sud che avanzano in contemporanea, come verrebbe gestito il trasporto dei materiali di scavo e dove verrebbero smaltiti? E' stata formulata una stima della quantità di materiale scavato quotidianamente che andrebbe trasportato fuori dal cantiere ogni giorno? Q14

--
LUCA FILOSI
Consigliere Comune di Trento
Presidente Commissione consiliare per le politiche sociali, familiari, abitative, culturali, il decentramento e le pari opportunità

* consigliere.filosi@pec.comune.trento.it

18/10/2021 h. 14:59 PEC Prot. 273216

18/10/2021 h. 15:58 PEC

C_L378|RFS001.02|0273354|18/10/2

Consiglio comunale di Trento
Gruppo Consiliare Fratelli d'Italia – A.N.
Consigliere comunale Giuseppe Urbani
Consigliere comunale Cristian Zanetti
Consigliere comunale Daniele Demattè

4

Trento, 18 ottobre 2021

Al Presidente del Consiglio comunale
Paolo Piccoli

Al Sindaco del Comune di Trento
Franco Ianeselli

DOMANDE PER IL CONSIGLIO STRAORDINARIO SUL TEMA PASSANTE FERROVIARIO

1 - Si chiede se la decisione presa nel 2003 dalla PAT, di non far passare il corridoio ferroviario in destra Adige, sia stata di natura politica o tecnica. Q15

2 - Su quali basi il Comune di Trento(Sindaco e Assessore Facchin), hanno dichiarato che la scelta del tracciato in sinistra Adige deriva da motivazioni tecniche, mentre l'Ing. De Col della PAT, (responsabile del procedimento e progettista delle opere civili della Provincia) intervenendo in una riunione ad Ala nel 2009, dichiarò "che la scelta deriva da motivazioni strettamente politiche". Q16

3 - Perché il Comune non rende pubblica la documentazione tecnica che giustifica la scelta del tracciato in sinistra Adige, e risponde che fino ad ora "la scelta è stata fatta dalla PAT nel 2003". Q17

4 - Perché il comune di Trento non ha provveduto, a differenza della PAT, ad aggiornare il suo sito, informando che è stata avviata la procedura di pubblico dibattito? Q18

5 - Perché a Trento LAB non c'è alcuna immagine dei futuri cantieri in via Brennero ed a Mattarello(di imminente inizio in quanto finanziati dal PNNR), mentre è presente un rendering del futuro aspetto di via Brennero sulla base di ipotesi e "visioni" ad oggi assolutamente non finanziate neppure per un centesimo? Q19

6 - Perché a Trento LAB, unico punto di informazione comunale, non vi è alcuna notizia del PNNR ed è invece esposto un diagramma di tempi che prevede 12 anni di lavori? (ipotesi ante-PNNR). Q20

7 - Quale impatto avrà l'apertura dei cantieri sulla viabilità cittadina, visto l'elevato numero di viaggi che dovranno effettuare i camion dal punto di carico del materiale estratto dalle gallerie (stimato in oltre 2 milioni di mc), al punto di selezione materiali in luogo da Q21

definire, ad oggi ignoto, poi infine in discarica per la parte da smaltire e non riutilizzabile, forse a Sardagna o in altro sito non comunicato

8.- Se i lavori devono essere conclusi entro il 2026, pena la restituzione del finanziamento, come previsto dal PNNR e vista la concreta possibilità di non terminare i lavori nella data prevista, con il conseguente forte rischio di non poter usufruire del finanziamento, perché avere tutta questa fretta nel fare un'opera così impattante per la Città?

9- Posto che

- l'opera è essenziale per il corridoio Scandinavia - Mediterraneo
- i lavori non termineranno, con ogni probabilità entro giugno 2026
- lo stanziamento di 930 milioni, valutato già nel 2019 e non rivisto in aumento, non sarà, con ogni evidenza, sufficiente
- i primi treni transiteranno dal nuovo tunnel del Brennero non prima del 2032/2033

perché non attivarsi per studiare un nuovo progetto meno impattante per la città e per i cittadini?

Gruppo Consiliare Comunale Fratelli d'Italia – A.N.

Consigliere comunale Giuseppe Urbani PER PUBBLICAZIONE

Consigliere comunale Cristian Zanetti PER PUBBLICAZIONE

Consigliere comunale Daniele Demattè PER PUBBLICAZIONE

18/10/2021 h. 17:34 PEC

C_L378|RFS001.02|0273471|18/10/2021

Documento firmato digitalmente da: FILIPPIN GIUSEPPE

5

Consiglio comunale d.d. 20.10.2021

Domande su Circonvallazione ferroviaria

q24

1) L'interramento (discesa!) partirà presumibilmente nella zona a sud dell'interporto posizionato ad una quota di circa + 197,00 (slm) per arrivare alla stazione ipogea dello scalo Filzi alla quota di circa +180,00 con un dislivello di circa 17,00 metri.
Dove inizierà la discesa a sud dello scalo interportuale e presumibilmente, dove sarà completamente interrato (coperto!) l'armamento ferroviario verso Trento?

q25

2) Il tracciato prevede l'attraversamento delle aree della ex Sloi che pare siano inquinate da piombo tetraetile per una profondità di 15 metri, separato dalla falda acquifera da un sottile strato di argilla (20 centimetri?). Come e con quali metodiche e tecnologie si prevede di operare per la bonifica del sito in attraversamento dell'area della zona ex Sloi/Scalo Filzi? In particolare come sarà trattato/trasportato/allocato il materiale inquinato?

q26

3) Nella zona dello scalo Filzi, il livello dell'acqua nella piena del 1966 era di + 193,00 (slm), nella zona di Roncafort/Canova + 194,00. Ci riferiamo ad eventi eccezionali (spesso dovuti all'incuria) con tempi di ritorno che la P.A.T. indica in 100/200 anni ma, quali piani di emergenza ed evacuazione delle persone sono previsti in caso di esondazione dell'Adige??

Consigliere Giuseppe Filippin

C_L378|RFS001.02|0273474|18/10/2021
Comune di Trento - S001.02

Prot: 0273474
Data: 18/10/2021 Fasc: 2.3.6/2021/27

Spettabile presidente del consiglio

Come da accordi invio alcune domande sull' interramento della ferrovia alle quali si chiede di predisporr per la seduta in formativa :

Q27

1. E possibile ripristinare il tragitto in sponda destra Adige e per quali motivazioni tecniche non risulta attuabile .

Q28

2. L'area interessata dall' uscita della galleria è costituita da rocce stratificate (laschi) che si pongono a 45° verso la valle , all'interno degli stessi sono presenti stati di terra vegetale ed alcune sorgenti di acqua che creano scivolamento dei laschi se sollecitati da fattori esterni quali le vibrazioni prodotte da macchine da scavo .

Da chiarire che la zona a monte che va dall'ex Giovannini in via Malvasia a via Solteri è stata interessata negli anni da scavi di materiale per la produzione di calce e tutt'oggi le cave sono aperte e mai bonificate lasciando fronti di scavo con i laschi senza piede di sostegno.
In effetti si sono verificati vari smottamenti ultimo cinque anni fa ... 1) che ha interessato il muro sopra i condomini sito al 78 / 88 di via Brennero (prima della Cassa Rurale di Trento).
Anche la strada via Comboni nella parte nord sopra il condominio "Fornaci" è stata oggetto di notevole intervento di consolidamento 2) per un cedimento della stessa, prima 3) (anni 60') la vecchia strada di via Pietrastretta è crollata a valle nella zona retrostante il condominio Fornaci nella parte verso sud, e modificata con lo spostamento verso est della stessa, negli anni '(' 80)nella zona retrostante l'attuale sede del "Negozio Vertical " 4) si è verificato un crollo di trecento mc di materiale.
Attualmente si può rilevare un cedimento che sta progredendo sulla strada di via Pietrastretta (foto allegata)
Con queste premesse si chiede se lo scavo del tunnel previsto ha previsto i soluzioni di salvaguardia del fronte attuale che va da via Malvasia a via Comboni in modo da sostenere eventuali rilasci di materiale dal fronte stesso ed evitare soprattutto che le vibrazioni trasmesse ai laschi di roccia inneschino un scivolamento degli stessi con conseguenze catastrofiche per gli edifici presenti sulla sommità del fronte (via Pietrastretta).

Q29

3. Premesso che sul tratto interessato di via Brennero scorre la fossa della Malvasia ramo essenziale per la raccolta delle acqua provenienti dalla collina est di Trento ed il loro defluire verso il fiume Adige e della quale si chiede come si intende tutelarla in quanto risulta essere una roggia pulita e disinquinata.

Q30

4. Come saranno organizzati vari cantieri e dove saranno depositati i 2,5 milioni di metri cubi dei materiali di scavo .

Q31

5. Si possono avere le perizie tecniche preliminari della galleria e saper per quali motivi si sono eseguiti due soli sondaggi

6. Si chiede informazioni più precise sull' uscite dei tunnel ,quanti ettari di terreno sono interessati e dove e per gli stessi e gli immobili ,il costo degli espropri e a chi spettano le stime e pagamenti ,,,quante delle 222 sorgenti interessate verso Acquaviva , manterranno la loro portata e se le sorgenti rimarranno anche dopo il tunnel , se si sono valutati i problemi acustici (effetto tuono ,dovuto alla alta velocità) e di vibrazioni per le abitazioni in uscita dai tunnel e ai Grezzi in particolare

Q32

7. Una considerazione che chiede risposta inerente la fine lavori per 2026 ,data comunicata dal ministero al momento dell' assegnazione del fondo di 930 milioni per il Pnrr ,,quindi sarebbe interessante saper un cronoprogramma di massima , oltre che per i lavori , a livello amministrativo (delibere, Prg, Via, impegni economici).

Q33

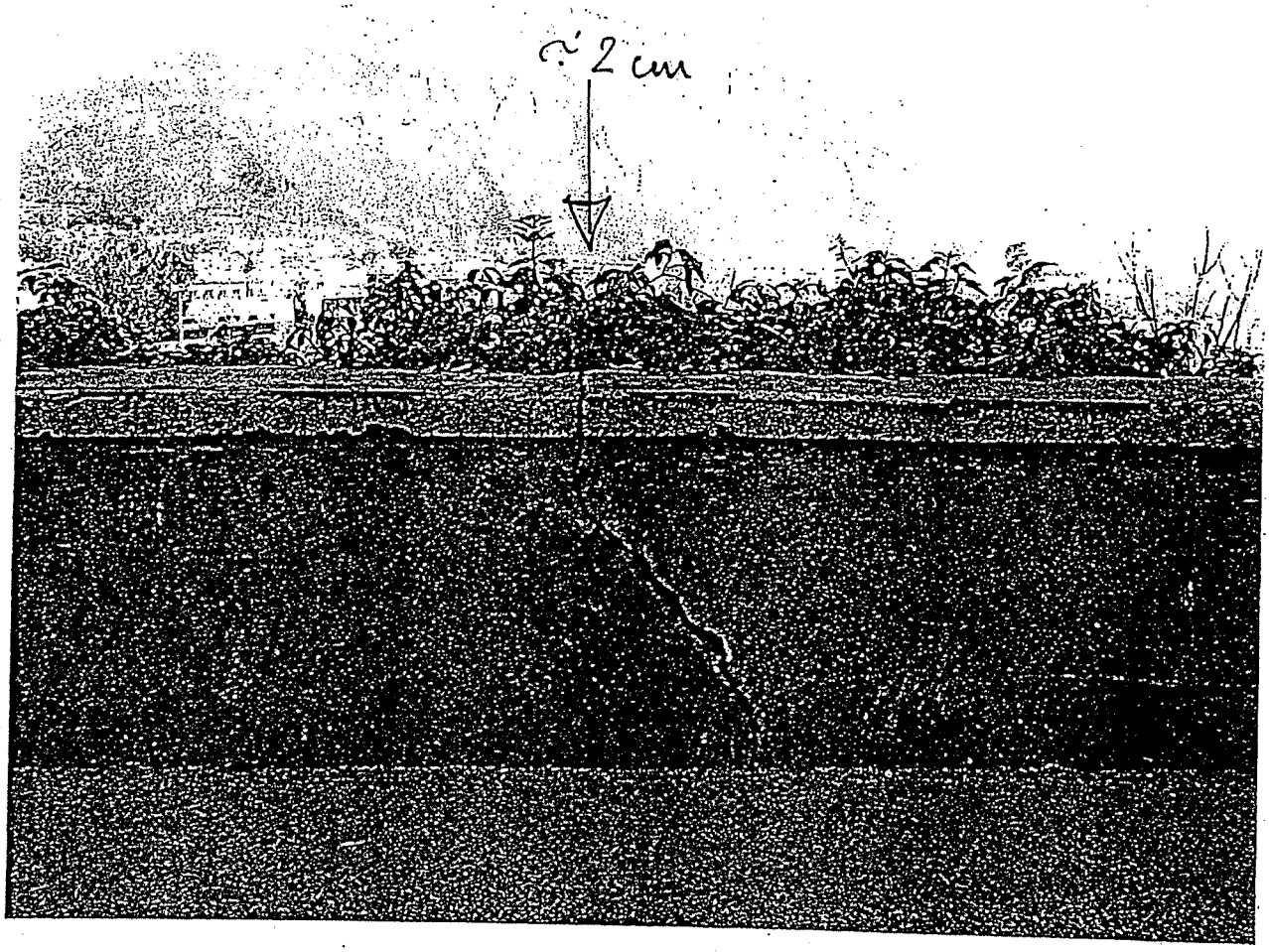
Queste sono alcune domande , che avrei intenzione da portare in aula ,
saluti
Bridi vittorio

COMUNE DI TRENTO

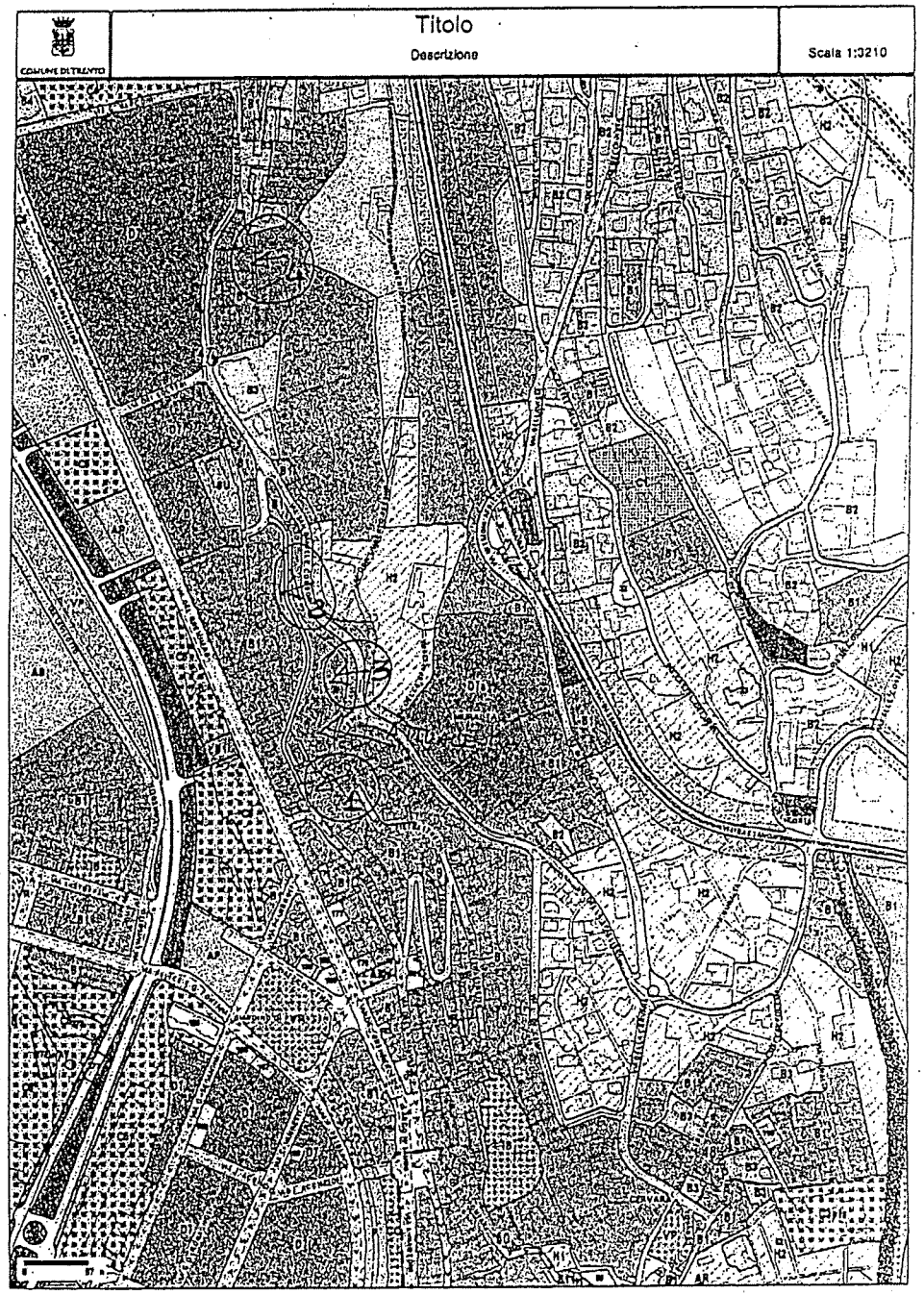
IL CAPO UFFICIO
Dott. Giorgio Moser

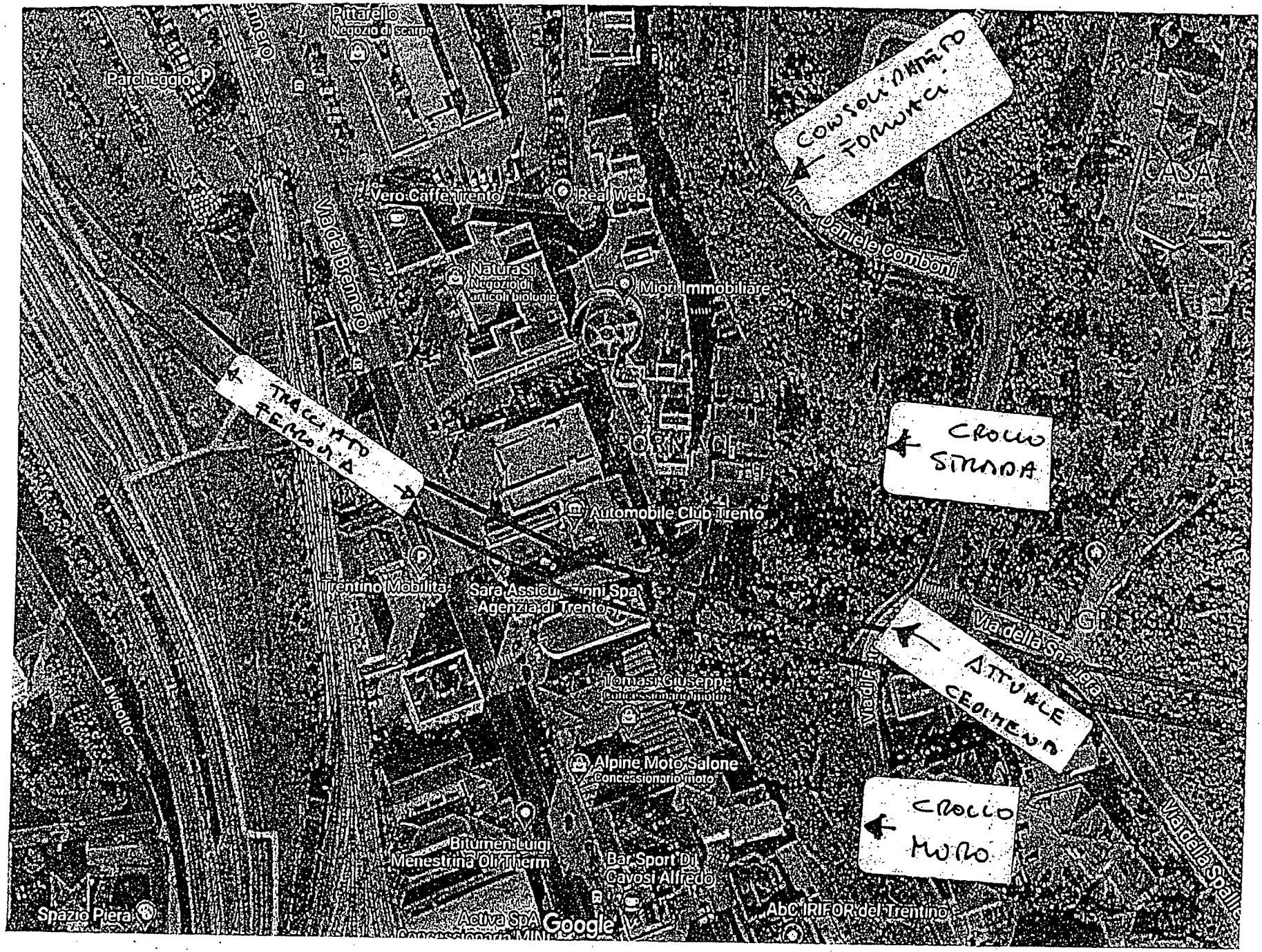
PER RICEVUTA:
Data: 18/10/2021 h. 17:00
Firma:

PER PUBBLICAZIONE


~ 2 cm




COMUNE DI TRENTO
Titolo
Descrizione
Scala 1:3210


Pittarello
Negozio di scarpe
Parcheggio P
Vero Caffè Trento
Real Web
Via Daniele Comboni
CASA
NaturaSì
Negozio di articoli biologici
Mior Immobiliare
TRACCIATO FERROVIA
CROCE STRADA
Automobile Club Trento
Trentino Mobilità
Sara Assicurazioni Spa
Agenzia di Trento
Via della Spalliera
ATTUALE CEDIMENTO
Tomasi Giuseppe
Autocarrozzeria Motori
Via Lavisotto
Alpine Moto Salone
Concessionario moto
CROCE MURO
Bitumen Luigi
Menestrina Oli Therm
Bar Sport Di
Cavosi Alfredo
Spazio Piera
Activa SpA
Abc IRIFOR del Trentino
Google

Comune di Trento - S001.02
Prot: 0273504
Data: 18/10/2021 Fasc: 2.3.6/2021/27

7

18/10/2021
VIA EMAIL → 18:01 (firmata in cartaceo)

PER PUBBLICAZIONE

Trento, 12 ottobre 2021

Oggetto: **Adunanza conoscitiva,** Circonvallazione ferroviaria di Trento. Domande Futura, partecipazione e solidarietà.

L'OPZIONE 0.
Dati di contesto, logistica e crisi economiche.

934

_Sappiamo che il progetto del corridoio scandinavo-mediterraneo di cui fa parte anche la circonvallazione di Trento si inserisce nel più ampio e articolato TEN-T (Trans-European Transport Network). Si tratta di un progetto che prende le mosse nel 1996 dentro un contesto economico globale diverso, caratterizzato da processi espansivi, globalizzazione commerciale come unico orizzonte possibile, forti tendenze alla delocalizzazione della produzione industriale. Gli ultimi vent'anni hanno portato alla luce criticità del modello a cui si faceva riferimento, con da un lato crisi sempre più frequenti (l'ultima quella legata alla pandemia da Covid19) e dall'altro una crescente consapevolezza della necessità di economia di filiera più breve e di tipo circolare.

.Quali erano i dati di riferimento (aumento dei flussi di merci da trasportare, spostamento da gomma a rotaia delle stesse, ecc.) che certificavano la necessità del progetto e quali sono state le variazioni principali nei decenni successivi?

DESTRA O SINISTRA.
La necessità di offrire un quadro trasparente - e definitivo - della situazione.

935

_Nel 2009, diversi anni dopo la "decisione" da parte della Pat di indirizzare verso la sinistra Adige la sua attenzione, venne richiesta allo studio del prof. Giovanni Barla (al tempo docente al Politecnico di Torino) una valutazione geologica, geomeccanica e idrogeologica che ponesse in confronto i tracciati sui due lati della valle. La comparazione descrive il lato destro più adatto ad ospitare l'opera, sconsigliando invece di agire sul verso opposto, più problematico dal punto di vista della composizione delle rocce e del rischio di interferenza sulla grande quantità di sorgenti (più di 200) presenti nella parte collinare interessata dall'intervento.

.Quali sono le valutazioni riguardanti i possibili impatti ambientali che rendono oggi preferibile la soluzione sulla parte sinistra della valle?

.Quali sono invece le motivazioni tecnico/progettuali che indicano nella soluzione oggi in discussione la migliore e la più coerente alle esigenze del territorio trentino?

.Nello specifico se il progetto depositato in questi giorni (lotto 3a, riguardante solo la circonvallazione della città di Trento) dovesse ricevere una VIA che non soddisfa i criteri minimi richiesti come si procederebbe?

TEMPI E CONNESSIONI.
Il PNRR e un progetto integrato della mobilità provinciale.

_Il solo progetto riguardante il lotto 3a è coperto dai fondi del PNRR e questo significa nello specifico tempi contingentati per veder confermato il finanziamento previsto sulla base della realizzazione dell'opera, da concludere entro e non oltre il 2026.

.Sono previste - e secondo quale procedura - deroghe alle tempistiche dettate dal PNRR e secondo quali criteri possono essere accordate? Riguardano solo problematiche legate al progetto (imprevisti) o possono derivare anche richieste specifiche da parte degli enti locali per favorire un miglior coinvolgimento della popolazione e una migliore interazione del progetto stesso con una visione più ampia delle politiche per la mobilità e i trasporti dei territori interessati?

_Quando parliamo di TEN-T (Trans-European Transport Network) ci riferiamo a quelli che vengono definiti corridoi, per le merci o per i passeggeri, con l'obiettivo di velocizzare il transito. Questo porta alla scelta di tratte più dirette, meno pendenti e - preferibilmente - meno frammentate. Questo processo impatta sui territori, attraversandoli e modificandone le caratteristiche. Per la città di Trento nella migliore delle ipotesi si tratta della possibilità di vedere i treni merci espulsi dal corpo urbano più abitato e di rimettere ordine nel medio termine alle sue infrastrutture della mobilità sull'asse nord-sud. Trento è però centro di snodo, non solo ferroviario, interconnesso con un territorio rugoso che guardando a sud deve dialogare strettamente con Rovereto e deve trovare connessioni più sistemiche e sostenibili con le valli del Trentino.

.Come si inserisce il corridoio scandinavo-mediterraneo nella cornice del territorio trentino e come si relaziona con la visione d'insieme (il PUMS ancora mancata su scala provinciale...) della mobilità di questo quadrante? Quali sono gli strumenti previsti per creare una sinergia forte tra i progetti?
.Nel trasporto delle merci un ruolo fondamentale lo hanno i nodi della logistica e dell'intermodalità. A questo proposito - sapendo che è in corso un ammodernamento e un'implementazione dell'interporto di Verona - quale sarà il ruolo che ricoprirà l'interporto di Trento? Sarà rinforzato, mantenuto o ridotto?

RIMANENDO A SINISTRA.
Dibattito pubblico, modifiche, metaprogetto.

_L'accelerazione dei tempi impressi dall'inserimento dell'opera nel PNRR ci porta oggi ad avere molti dubbi sulla possibilità di apportare modifiche (più o meno radicali) al progetto previsto in sinistra Adige che in questi giorni percorre la strada verso la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili – Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La cosa di cui siamo certi è però che di qui a qualche giorno il Dibattito pubblico dovrà essere attivato, così come previsto all'art. 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure".

.Ci chiediamo quindi quali saranno i tempi, i modi e i temi che caratterizzeranno il dibattito pubblico e - parallelamente - a chi farà capo il percorso. Abbiamo letto nella lettera accompagnatoria al progetto che dovrà essere nominato un curatore (o curatrice) che predisporrà il campo del confronto. All'interno di questa scelta quale ruolo possono avere gli enti locali

coinvolti?

.In riferimento alle maggiori criticità emerse nel dibattito pubblico e politico di questi ultimi mesi (il prolungamento dell'interramento verso nord almeno fino a Gardolo, l'intervento necessario - e costoso - nelle aree inquinate di Trento Nord, la collocazione precisa di ingresso e uscita del tunnel) quali possono essere gli spazi per apportare modifiche migliorative al progetto di cui prenderemo visione a breve e che verrà sottoposto alla breve fase di Dibattito pubblico?

.La velocizzazione richiesta di un intervento di questa portata (due fronti di cantiere impegnativi, di cui uno sullo spazio angusto dell'inizio di Via Brennero) inciderà ovviamente anche con altre progettualità previste in città. Quali sono gli impatti - rallentamenti, incongruenze, ecc. - dell'opera all'interno del metaprogetto che l'"Amministrazione comunale intende sviluppare attraverso tramvia, Nordus e interramento della ferrovia storica?

PER PUBBLICAZIONE

FUTURA partecipazione e solidarietà
Via S.Giovanni 16, 38122 Trento
E-MAIL: trento@futuratrentino.it
SITO: www.futuratrentino.it

E-MAIL 19/10/2021

C_L378|RFS001.02|0273955|19/10/2021 - Allegato Utente 1 (A01)

Trento, 18/10/2021

Documento firmato digitalmente da: BRUGNARA MICHELE

Gentile Presidente del Consiglio comunale di Trento
Paolo Piccoli

8

Con riguardo alla seduta informativa del Consiglio Comunale di Trento sull'ipotesi progettuale di Circonvallazione ferroviaria di Trento si pongono i seguenti 4 quesiti.

Quesito 1) Alternative progettuali, percorso in Destra Adige: quali sono le ragioni politiche e le ragioni tecniche che hanno portato a preferire il tracciato in Sinistra Adige rispetto al tracciato in Destra Adige? E' consultabile la relazione dell'ing. prof. Giovanni Baria del Politecnico di Torino, contenuta nella Revisione e Validazione dello studio geologico e geomeccanico (Progetto di potenziamento della Verona-Brennero, inizi anni 2000), che ha evidenziato i maggiori rischi idrogeologici del tracciato in Sinistra Adige rispetto a quello in Destra Adige ? Il PFTE della Circonvallazione redatto da RFI nel 2021 contiene un'analisi costi- benefici del tracciato alternativo in Destra Adige ? Q38

Quesito 2) Partecipazione e coinvolgimento della comunità locale: un Tavolo Politico per nuove tempistiche di progetto.
Tenuto conto che si tratta di un progetto che rivoluzionerà la città di Trento e che la cantierizzazione avrà un forte impatto sulla comunità locale per diversi anni, considerato che i tempi della partecipazione dei cittadini previsti per opere PNRR sono strettissimi e inadeguati per un'opera così grande e impattante, considerato inoltre che il primo treno merci transiterà sulla nuova linea del Brennero e nel BBT Tunnel di Base del Brennero non prima del 2032 (considerati i noti ritardi progettuali), tutto ciò considerato non è opportuno - attraverso uno specifico Tavolo Politico con il Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili - diluire i tempi di realizzazione dell'opera sull'arco di 10 anni (come da cronoprogramma presentato dalla PAT nel 2019) al fine di potenziare il coinvolgimento della comunità cittadina e di ridurre l'impatto del progetto sulla città capoluogo? Q39

Quesito 3) Elemento di criticità. ***"L'attacco delle frese a partire dallo Scalo Filzi con trasporto del materiale da quel sito ai siti di deposito"*** è indicato dalla PAT come un "elemento di criticità" della progettazione. Lo si evince nella documentazione che ing. De Col ha presentato al Convegno del 18 marzo 2019 organizzato dalla Fondazione Negrelli, con riferimento alla "progettazione 2009". Anche nella nuova progettazione 2021, successiva allo stanziamento di fondi da parte del PNRR, è previsto l'utilizzo delle frese a partire dalla Scalo Filzi in Via Brennero, quindi in una zona residenziale vicina al centro città. Nel dettaglio quali sono questi elementi di criticità ? Q40

4) Cantiere nuova linea tranviaria in Via Brennero e cantiere Circonvallazione Ferroviaria allo Scalo Filzi. Nell'ipotesi che le frese per scavare la galleria merci partano dallo Scalo Filzi (in contemporanea con il cantiere sud a Mattarello) vi è il rischio che la realizzazione di una nuova infrastruttura di traporto rapido di massa lungo Via Brennero e Via Bolzano che colleghi la parte nord della città con il centro, prevista dal programma di consiliatura, venga posticipata ? Q41
La realizzazione della linea tranviaria sarà di "supporto alla cantierizzazione del Progetto Integrato" come indicato nello schema di Accordo di collaborazione tra la Provincia Autonoma di Trento, il Comune di Trento e Trentino Trasporti spa sottoscritto nel giugno del 2021 oppure lo scenario è cambiato? In ogni caso, si può ipotizzare entro il 2025 (termine della presente consiliatura) l'avvio della procedura di appalto per la realizzazione della linea di tram Piazza Dante - Gardolo?

Si ringrazia dell'attenzione e si invia un cordiale saluto.
Michele Brugnara - Consigliere comunale di Trento

FORMULATO IN AULA 21/10/21



Comune di Trento - S001.02

Prot: 0277078
Data: 21/10/2021 Fasc: 2.3.6/2021/27

CONSIGLIO COMUNALE DI TRENTO
Gruppo consiliare di Europa Verde

Alla cortese attenzione del Presidente del Consiglio comunale di Trento **Paolo Piccoli**

Oggetto: Domande sulla circonvallazione ferroviaria di Trento

1. Premesso che compito delle istituzioni è di avere la stessa considerazione per tutto il territorio e la popolazione del Comune di Trento, senza creare "zone di serie B": sarà garantita la prosecuzione dell'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino al confine nord di Gardolo, per rendere completo il bypass della città e non penalizzare una parte significativa di cittadine e cittadini che, a fine lavori, vedrebbero peggiorare notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni? Fermo restando che la prosecuzione dell'interramento verso nord, comporterebbe lo scavo ed il successivo smaltimento di terreni altamente inquinati, quelli dell'ex Sloi.
2. Le stime sui futuri dati rispetto al numero dei treni e delle tonnellate di merci trasportate non sono facilmente calcolabili, ma non si può dare per scontato il passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia esclusivamente in virtù della realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Se allo stato attuale il trasporto su gomma interessa la nostra regione e provincia perché la tratta autostradale mantiene prezzi concorrenziali e il passaggio in Austria è favorevole per il basso costo del carburante, è lecito chiedersi: le istituzioni, e in particolar modo la Provincia Autonoma di Trento, hanno definito un piano sistemico di mobilità sostenibile, di concerto con A22, che agevoli una valida alternativa al trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia.

Il Consigliere comunale,
Capogruppo di Europa Verde Trento
Andreas Fernandez

PER PUBBLICAZIONE

RISCONTRO AI QUESITI del 20.10.2021
Lotto 3a: "Circonvallazione di Trento".

Allegato 1 *Quesiti del 20.10.2021*

Legenda Argomenti

- **ITER AUTORIZZATIVO (PNRR)**
- **ALTERNATIVE PROGETTUALI**
- **PROLUNGAMENTO A NORD/IMBOCCO SUD IN PROSSIMITA' DELLA GALLERIA PARAMASSI**
- **ESPROPRI**
- **GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA, AMBIENTE, GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO, IDROLOGIA E IDRAULICA**
- **CANTIERI**
- **COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE**

n. (*All. 1*)	**Risposta**	**MACROAREA**
1	Il tracciato del progetto della Circonvallazione di Trento è frutto di un lungo processo di condivisone con la PAT e il Comune di Trento, avviatosi nel 2003, e che ha valutato molteplici alternative progettuali che sono state via via scartate ovvero migliorate fino all'attuale soluzione. In particolare, si richiama che nell'ambito del Protocollo di Intesa tra PAT-Comune di Trento-RFI del 2018 è stata eseguita un'analisi di Progetto Integrato che considera la Circonvallazione di Trento come parte integrante dei progetti di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all'interno della città di Trento. Nel 2019 è stato sottoscritto un atto aggiuntivo al protocollo del 2018, ai fini di avviare la Project Review del Progetto Preliminare della Circonvallazione di Trento sviluppato nel 2015, con l'obiettivo di rendere fattibile e coerente il progetto con le esigenze del territorio, ed in particolare con l'esigenza della Provincia di realizzare un servizio metropolitano da attuarsi mediante il prolungamento della Ferrovia Trento - Malè verso Mattarello, previo raddoppio della stessa fino a Lavis (Progetto Nordus) e con l'esigenza del Comune che prevede l'interramento della linea storica per circa 2,5 km. In particolare, è stata introdotta la predisposizione per la futura stazione provvisoria di Trento, che potrà essere attivata durante la realizzazione dell'interramento della linea ferroviaria esistente nel tratto urbano. Nell'ambito dello sviluppo del Progetto Integrato è stata sviluppata dal Gruppo di lavoro un'Analisi Multicriteria su tre alternative progettuali proposte, in cui il progetto della Circonvallazione di Trento si prospetta come intervento necessario e propedeutico ai fini della realizzazione di interventi strategici complementari. Di fatto, la soluzione progettuale odierna rappresenta la soluzione migliore tra diverse soluzioni progettuali (scartate negli anni dagli enti preposti), nonché il risultato di Project Review avviate al fine di dare risoluzioni a criticità di diversa natura presenti nell'area e sul tratto di linea in oggetto. Ad esito di formale richiesta del Comune di Trento a RFI in merito alla possibilità di prolungamento verso Nord della parte interrata, sono in corso delle valutazioni attualmente in fase di approfondimento.	**ITER AUTORIZZATIVO**
4,	A fine aprile 2021 il Governo Draghi ha trasmesso alla Commissione Europea il Piano Nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), elaborato sulla base di Linee Guida prodotte in sede europea, Piano che è stato approvato con decisione Consiglio Europeo il 31 luglio 2021. Il PNRR si articola in sedici Componenti raggruppate in sei Missioni, tra cui la Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" per la quale sono previsti 31,5 miliardi di euro. In tale Missione rientra il Progetto della Circonvallazione di Trento, per un finanziamento di **930 milioni di euro** a copertura, con i fondi statali, del complessivo	**ITER AUTORIZZATIVO (PNRR)**

22, 33, 36.	valore dell'investimento pari a circa poco più di **960 milioni di euro.** L'inserimento dell'opera nel PNRR ha definito l'attuazione da parte di RFI di un processo di ottimizzazione progettuale in particolare in termini di **cantierizzazion**i con ulteriori due fronti di scavo da nord verso sud, nei pressi dello Scalo Filzi in un'area urbana/industriale, migliorando così la logistica e le tempistiche, limitando anche il perdurare dei cantieri in un lasso di tempo lungo. Tale inserimento non significa solamente l'accesso al finanziamento, bensì una valutazione di coerenza degli obiettivi del progetto con gli obiettivi strategici di mobilità sostenibile propri del PNRR. In termini di Iter autorizzativo, si comunica quanto nel seguito. Il Lotto 3A rientra tra alcuni progetti PNRR individuati all'Allegato IV della legge 29 luglio 2021, n. 108, per una procedura speciale per la realizzazione di «opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto», per cui l'iter autorizzativo su PFTE, prevederà, ai sensi dell'art. 44 Titolo III "Procedura speciale per alcuni progetti PNRR": - Parere obbligatorio su PFTE del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici (CS-CSLLPP) di cui all'art. 45 della legge n. 108/2021. Il CS-CSLLPP verifica, entro 15 giorni dalla ricezione del PFTE, l'esistenza di evidenti carenze, di natura formale o sostanziale. La durata complessiva è min 45 e max 50 g nc, a decorrenza dall'istituzione del CS-CSLLPP. La verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D. Lgs. 50/2016, oltre che dell'art. 44 comma 2 della legge n. 108/2021, sarà svolta a partire dalla data di espressione del CS-CSLLPP sulla verifica di cui sopra; La Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale", oltre che dell'art. 44 comma 3 della legge n. 108/2021, sarà svolta a partire dalla data di espressione del CS-CSLLPP sulla verifica di cui sopra per la durata di 103 gg nc; È prevista l'istituzione presso il Ministero della transizione ecologica, per lo svolgimento delle procedure VIA, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, di cui all'articolo 8, comma 2 bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, modificato dall'articolo 17, comma 1, lettera a) della legge n.108/2021. Tale Commissione, dunque, posta alle dipendenze funzionali del MiTe, è formata da un numero massimo di 40 unità, in possesso di diploma di laurea o laurea magistrale, con almeno 5 anni di esperienza professionale e con competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica. La Conferenza dei Servizi straordinaria con localizzazione ai sensi della legge n.241/1990, oltre che dell'art. 44 comma 4 della legge n. 108/2021, sarà svolta a partire dalla data di espressione del CS-CSLLPP sulla verifica di cui sopra per la durata di 108 gg nc. Dunque, tale CdS è svolta in forma semplificata e acquisisce e valuta le eventuali prescrizioni contenute nel parere del CSLLPP e la determinazione conclusiva include anche il provvedimento VIA. Il Il Dibattito Pubblico (DP) ai sensi del DPCM n.78/2018 oltre che dell'art. 46 della legge n.108/2021, a seguito dell'individuazione del coordinatore del DP e della predisposizione del progetto di dibattito pubblico, avrà una durata di 45 gg nc. Ad oggi non sono previsti strumenti di deroga in relazione al mancato rispetto dei tempi di realizzazione dell'opera. Tuttavia, sulla base di dati di produttività reali sull'avanzamento delle operazioni di perforazione RFI assicura, in assenza di elementi ostativi esterni all'ambito progettuale, il rispetto delle tempistiche stabilita dal PNRR per l'opera in oggetto. L'obiettivo 2026, seppur sfidante, è realistico in base alla produzione rilevata in cantieri analoghi quali quello del valico del Brennero. Ci sono pertanto le condizioni tecniche per poter garantire il raggiungimento dell'obiettivo e l'ottenimento del relativo finanziamento del PNRR. **Il PFTE contiene il cronoprogramma dell'opera oltre a tutte le informazioni di carattere amministrativo, economico e procedurale.**	**CANTIERI** **ITER AUTORIZZATIVO (PNRR)**
2, 15, 16,	**PAT** Le motivazioni che hanno portato a scartare la soluzione 2003 in destra Adige sono ampiamente argomentate all'interno della procedura di valutazione di impatto ambientale che, per motivi di carattere ambientale (con particolare riferimento all'interferenza con le acque sotterranee) e paesaggistico, aveva nelle conclusioni espresso parere non favorevole a tale proposta progettuale, privilegiando nel contempo la soluzione cosiddetta "parietale" in sinistra Adige. La decisione del 2003 che ha portato allo stralcio della soluzione in destra Adige, come	**ALTERNATIVE PROGETTUALI**

27, 35, 38.	indicato nella risposta al quesito n. 2, è stata di natura tecnica. Le valutazioni di merito sono quelle illustrate nel corso del Consiglio Comunale del 20.10.2021 e fanno riferimento all'esito dell'istruttoria della procedura di VIA del 2003. La soluzione oggi in discussione appare essere la più coerente nell'ottica di una progettazione integrata dell'intero sistema della mobilità cittadina che prevede il futuro interramento della linea storica, liberando l'ambito urbano da un elemento infrastrutturale che storicamente limita la permeabilità tra la parte Est e Ovest della città. La procedura di VIA ha l'obiettivo di verificare gli elementi di sostenibilità dell'opera e di indicare i necessari interventi di mitigazione degli impatti previsti. Tuttavia è palese che la fattibilità dell'intervento non possa prescindere da una valutazione complessivamente positiva in sede di VIA. **Il confronto tra le diverse alternative è stato oggetto di analisi nell'ambito della fase preliminare alla stesura del PFTE (PFTE di prima fase).**	
34	**Dati di Riferimento su necessità progetto** Tutti i tavoli di lavoro che si occupano di mobilità delle merci e delle persone nell'arco alpino hanno preso atto della crescente domanda di mobilità trasfrontaliera. Negli ultimi 25 anni il trend è stato in costante crescita, con una flessione negli anni dal 2008 al 2012 e poi, recentemente, con un crollo nel 2020 legato all'evento pandemico. Tuttavia sono recenti i dati che, ad esempio, vedono sull'A22 un incremento dei flussi di traffico del 20% rispetto al dato medio 2019, anno con in assoluto i più alti livelli di traffico mai registrati. Pertanto, in linea con le direttive europee che indicano nello sviluppo di una mobilità più sostenibile la direzione da seguire, si ritiene che non solo per il presente ma soprattutto per i decenni a venire la diversione modale del trasporto merci sia e rimanga uno degli obiettivi prioritari. Per tale ragione si ritengono quindi indispensabili i corridoi internazionali della rete TEN-T di cui anche l'asse Scan-Med fa parte. L'opera trova le sue fondamenta nello studio trasportistico e nell'analisi costi benefici, le cui valutazioni sono state inserite e sviluppate nel progetto.	**ALTERNATIVE PROGETTUALI**
8	L'Alternativa progettuale scelta è risultata la migliore in termini di esternalità, impatti economici, efficacia trasportistica, aspetti costruttivi, complessità infrastrutturale ed effetti sul territorio, con particolare attenzione alla salvaguardia dei fabbricati esistenti. Tale risultato è l'esito del gruppo di lavoro congiunto RFI, Comune di Trento e Provincia di Trento ai sensi dell'Art. 4 del Protocollo del 2018. L'abbassamento della quota di imposta della stazione ipogea e quindi del piano rotabile non appare, allo stato attuale delle conoscenze, una soluzione percorribile in relazione ai limiti imposti per le pendenze e le livellette che comporterebbero la risalita in un'area con interferenze di difficile soluzione.	**ALTERNATIVE PROGETTUALI**
5, 6, 7, 25.	Per quanto riguarda le aree classificate Siti di Interesse Nazionale (SIN), il progetto di fattibilità tecnica ed economica inviato ad iter autorizzativo riesce a contenere l'impatto, sia in termini di occupazioni definitive che temporanee. A tal proposito sono state già previste in progetto delle opportune misure mitigative. Tale tema specifico sarà, comunque, valutato nel **procedimento di VIA** con riferimento al D.M. n. 46/2021, emesso dal Ministero della Transizione Ecologica, oltre che alle novità introdotte dal Codice dell'ambiente che consentono di unificare i procedimenti per progetti PNRR (con particolare riferimento all'242-ter del D. Lgs. 152/2006, articolo introdotto con la L. n. 120/2020). La questione sarà comunque seguita e sviluppata anche tramite un tavolo tecnico territoriale. Nel progetto di fattibilità tecnico economica sono stati stimanti i costi per la gestione del materiale di risulta delle lavorazioni in qualità di rifiuto ai sensi della normativa vigente, e per le attività di impermeabilizzazione delle aree di cantiere. Il tema della falda inquinata è già stato oggetto di approfondimenti tecnici da parte delle competenti strutture di Italferr grazie anche al costante confronto con le strutture tecniche di riferimento di Comune e Provincia di Trento. Il tema della salvaguardia della sottostante falda non inquinata rappresenta uno dei punti di maggiore attenzione per le successive fasi di sviluppo delle progettazione dell'intervento. Inoltre, considerate le quote massime di scavo, i lavori non intercetteranno la falda profonda e le acque aggottate nel corso delle attività di scavo saranno comunque opportunamente gestiste secondo la normativa vigente.	**GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIG. E SMALTIMENTO (SITI CONTAMINATI)**
11, 12.	Nell'ambio dello studio idrogeologico, allo scopo di stimare il possibile impatto sulle risorse idriche sotterranee indotto dallo scavo di un tunnel, è stata utilizzata una metodologia basata sull'utilizzo dell'indice **DHI** (***Drawdown Hazard Index***), usato in	**GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA (SORGENTI)**

	diversi progetti di rilevanza nazionale. Il metodo si basa su svariati fattori, relativi alle condizioni geologiche dell'area ed alla posizione del punto d'acqua rispetto all'opera in progetto, tra cui per esempio: **la distanza del punto dal tunnel, il tipo di sorgente, il grado di fratturazione e la permeabilità della roccia e lo spessore della copertura sul tunnel**. A partire dal valore ottenuto per l'indice DHI, si individua la classe di rischio delle emergenze, da questi valori è stato desunto che la maggior parte delle emergenze ricade attualmente in una classe di interferenza DHI da bassa a molto bassa. Inoltre, completato il censimento delle sorgenti, i cui punti sono stati scelti di intesa con la Provincia Autonoma di Trento, è stato avviato il **monitoraggio delle sorgenti** per quanto riguarda l'*Ante Operam*.	
13, 31, 32.	Il modello geologico-geotecnico e il quadro conoscitivo a livello idrogeologico sono stati ritenuti sufficienti, attraverso le analisi sviluppate dai tecnici di italferr, per il livello progettuale di fattibilità tecnica ed economica recentemente inviato ad iter autorizzativo. Infatti, è stata sviluppata una apposita **campagna di sondaggi geognostici,** completata lo scorso febbraio, comprensiva di due sondaggi profondi volta ad integrare le campagne precedentemente svolte e i dati messi a disposizione dal servizio idrologico della Provincia Autonoma di Trento. Inoltre, ai fini della redazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base di gara conforme, in termini di contenuti, alle "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" emanate ai sensi dell'Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n.77 convertito in legge 29 luglio 2021, n.108 con Provvedimento del Presidente del CSLLPP del 5 agosto 2021, n.77, per una migliore definizione del modello geologico-geotecnico, le informazioni disponibili saranno opportunamente integrate. Ulteriori sondaggi rispetto a quelli citati nel quesito saranno realizzati presumibilmente tra novembre 2021 e febbraio 2022 e interesseranno l'intero sviluppo in galleria dell'asse del tracciato di progetto, allo scopo di integrare il quadro conoscitivo sulle caratteristiche geomeccaniche del sottosuolo. Parallelamente è previsto l'avvio di un monitoraggio ante-operam di un significativo numero di sorgenti, pozzi e acque superficiali.	**GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA (SONDAGGI GEOGNOSTICI)**
14, 21, 28, 30,	Le **aree di cantiere**, previste nel progetto della Circonvallazione di Trento, sono state valutate ai fini della minimizzazione delle occupazioni di aree e, quindi, quelle strettamente necessarie, organizzate in cantieri base, cantieri operativi, cantiere armamento, aree di stoccaggio/deposito intermedio e aree tecniche. Si evidenzia poi che l'ipotesi di cantierizzazione rappresentata non è vincolante ai fini di eventuali diverse soluzioni che l'Appaltatore intenda attuare sempre nel rispetto della normativa vigente, delle disposizioni emanate dalle competenti Autorità, delle caratteristiche funzionali delle opere in progetto e dei tempi e costi previsti per la loro realizzazione. In particolare, per la localizzazione dei cantieri stessi è stata valutata la vicinanza con i raccordi autostradali proprio al fine di ridurre al minimo l'interferenza con la viabilità locale. Il progetto dovrà necessariamente tenere in considerazione tutti gli elementi conoscitivi sulle potenziali criticità delle aree interessate dai lavori al fine di salvaguardare non solo i fronti di scavo ma anche tutte le altre situazioni che, storicamente, saranno identificate come fragili dal punto di vista strutturale. Per quanto attiene alla **gestione dei materiali di risulta**, l'individuazione dei possibili siti di smaltimento e/o di conferimento finale – rispettivamente per la gestione dei materiali in qualità di rifiuto e/o in qualità di sottoprodotto - dei materiali di risulta delle lavorazioni, stimati ad oggi in circa **due milioni di mc,** è stata condotta sulla base della disponibilità esistenti e riscontrate sul territorio e delle correlate distanze dai siti di produzione. Tale *modus operandi* è contenuto nel progetto di fattibilità tecnica ed economica inviato ad iter autorizzativo all'interno del **Piano di Utilizzo delle Terre,** redatto ai sensi del D.P.R. 120/2017. L'iter per i siti di deposito verrà avviato contestualmente alla VIA. Inoltre, è in corso, con una analisi multicriteria basata sui siti già identificati, l'esatta definizione dei siti che saranno inseriti nell'aggiornamento del progetto che sarà sottoposto a gara. In vista delle successive fasi progettuali, per lo smaltimento dei materiali di scavo sono inoltre in corso verifiche sulla disponibilità dei siti di stoccaggio il più possibile vicino	**CANTIERI** **GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIG. E SMALTIMENTO**

	all'area di intervento, al fine di minimizzare l'impatto derivante dal trasporto. Il PFTE contiene il progetto completo del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, con la stima delle quantità totali e giornaliere del materiale da allontanare dal cantiere e le relative modalità di allontanamento. Sono state individuate aree di stoccaggio temporaneo che saranno utilizzate per la fase di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo. Il cantiere prevede una successione di fasi di lavorazione studiate al fine di minimizzare, per quanto possibile, le interferenze con il contesto urbano in cui l'opera si andrà ad inserire.	
26, 29.	Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame è corredato da apposito **studio idrologico (calcolo delle curve pluviometriche e delle portate di progetto) ed idraulico (con modellazione idraulica e verifiche idrauliche)**, volte alla definizione delle opere per la messa in sicurezza idraulica degli interventi previsti in progetto, in accordo con quanto previsto dalla normativa vigente, anche in ambito provinciale (Carte delle pericolosità, Carte di sintesi delle pericolosità e Piano Urbanistico Provinciale). In particolare, è stata approfondita anche la risoluzione delle interferenze idrauliche riscontrate sia per le aree dell'imbocco nord (Località Scalo Filzi – Roncafort), che per le aree dell'imbocco sud (Località Acquaviva).	**IDROLOGIA E IDRAULICA**
28.	L'attuale livello progettuale, che corrisponde alla fattibilità tecnico economica (PFTE), ha permesso di effettuare una prima valutazione delle interferenze dirette degli effetti prodotti dagli scavi sulla sicurezza e sulla funzionalità degli edifici esistenti ricadenti nelle aree adiacenti alla nuova infrastruttura ferroviaria, identificando gli edifici per i quali si rende necessaria la demolizione, ovvero altre situazioni rispetto alle quagli gli effetti indotti sulle opere sono molto contenuti e si esclude il rischio di demolizione. In quest'ultimo caso, in ambito di PFTE, sono già state delineate le caratteristiche generali del piano di monitoraggio che sarà attuato nelle successive fasi (ante operam, in corso di esecuzione e post operam). La stima dei cedimenti indotti sarà inoltre sviluppata con maggior livello di precisione nelle successive fasi di progettazione e contestualmente sarà aggiornato il progetto delle opere di sostegno degli scavi compatibilmente con i requisiti di sicurezza e funzionalità delle opere esistenti. Come in tutti gli interventi di questo genere, si procederà inoltre con la verifica dello stato di consistenza degli edifici potenzialmente interessati.	**AMBIENTE**
3, 24, 37.	L'intervento si sviluppata quasi interamente in sotterraneo dalla Località Acquaviva a sud alla Località Scalo Filzi – Roncafort a nord. In particolare, a nord, una volta superato il vincolo del cavalcaferrovia di via dei Caduti di Nassiriya in sotterraneo si procederà con una trincea di risalita per poi riconnettersi alla linea storica esistente a sud dell'Interporto di Trento. Rispetto al possibile prolungamento delle tratte interrate del progetto a nord oltre la Località Scalo Filzi, RFI S.p.A. ha recentemente sviluppato ulteriori approfondimenti ancora oggetto di valutazione. Il progetto è fortemente vincolato da un lato dalla normativa dei tracciati ferroviari, in termini per esempio di limiti sulle livellette o distanza tra bivi, e dall'altro lato è vincolato dal contesto territoriale e relativi impatti sulle opere preesistenti. Ai fini funzionali, la Circonvallazione di Trento deve venir necessariamente collegata in posizione utile a permettere le relazioni con l'impianto di Roncafort, e che pertanto tale evidenza costituisce un vincolo stringente per le valutazioni.	**PROLUNGAMENTO**
9	Nel progetto della Circonvallazione di Trento, in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria, vi è un'area caratterizzata da **un insediamento sparso e ad uso prevalentemente agricolo,** qui il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea storica del Brennero per poi entrare in galleria, appena le coperture lo consentono. L'intervento, in quest'area, copre complessivamente circa 1 km e prevede la realizzazione del gruppo scambi tra linea storica e circonvallazione funzionale all'esercizio ferroviario. In particolare, il primo tratto è in trincea e si sviluppa in affiancamento alla linea storica del Brennero e proprio per il **pregio di questi terreni e per ridurre l'occupazione del suolo** è stata prevista nel progetto una leggera traslazione della linea storica verso il fiume Adige al fine di consentire l'inserimento dei nuovi binari direttamente sul sedime della linea storica, **senza interessare l'area di pregio.** Dunque, la soluzione progettuale	**IMBOCCO SUD IN PROSSIMITA' DELLA GALLERIA PARAMASSI**

	sviluppata risulta quella che meglio si presta all'inserimento nel contesto territoriale.	
10	Il Progetto sviluppato da RFI seguirà l'iter procedimentale in tema di espropriazioni secondo la normativa vigente, di cui al **D.P.R. 8 giugno 2001, n.327**, integrata dalle norme specifiche per progetti inseriti in allegato IV del DL n.77/2021 e dotati di Commissario di Governo, muovendosi poi di intesa con le istituzioni locali, ai fini dell'interlocuzione con le persone interessate. Per quanto riguarda la richiesta specifica presentata, si prevede vi siano **n. 11** fabbricati interferiti dalla realizzazione delle opere di imbocco lato nord della futura galleria, di cui **n. 3** a destinazione d'uso abitativo ed **n. 1** a destinazione d'uso misto, ovvero abitativo/ commerciale. L'obiettivo rimane, comunque, la minimizzazione quanto più possibile dei disagi eventualmente arrecati alle persone attraverso ottimizzazioni progettuali, ove possibile, e costante interlocuzione con il territorio.	**ESPROPRI**
17, 18, 19, 20, 39, 40, 41.	La giustificazione della scelta in sinistra Adige si trova all'interno del procedimento di valutazione di impatti ambientale del 2003, come illustrato nelle slide presentate nel corso della seduta del Consiglio Comunale del 20.10.2021. La nota di RFI di attivazione della procedura del dibattito pubblico è stata pubblicata sul sito del Comune di Trento il giorno 13 ottobre 2021 sia nella sezione dedicata a TrentoLab sia nella sezione "Primo piano". Va precisato che TrentoLab non svolge il ruolo di infopoint del progetto ferroviario ma è un luogo di interlocuzione con i cittadini rispetto alle potenzialità di rigenerazione urbana che derivano dal progetto integrato ovvero dall'integrazione della circonvallazione ferroviaria con l'interramento del tratto cittadino della linea storica e con il progetto NorduS. Ciò non toglie che, quando disponibile, a TrentoLab potrà essere messa a disposizione dei cittadini anche la documentazione relativa alla circonvallazione ferroviaria (oggi la documentazione è disponibile). Il cronoprogramma dei lavori riportato a TrentoLab è quello di cui si aveva conoscenza prima della presentazione del PFTE. Adesso che il PFTE è stato presentato sarà cura del Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana aggiornare i materiali esposti. L'inserimento dell'opera nel PNRR rappresenta un'opportunità irripetibile, per la quale i territori sono chiamati a dimostrare la capacità di mettere in opera le azioni oggetto di finanziamento nei tempi stabiliti. Non si ritiene pertanto che, allo stato dell'arte, vi siano le condizioni per negoziare su un allungamento dei termini di 10 anni come proposto nel quesito. Le criticità legate alla movimentazione dei mezzi per il trasporto dei materiali di scavo è trattata ampiamente all'interno del PFTE, proponendo soluzioni in grado di mitigarne gli impatti sull'assetto urbano. Certamente l'accelerazione impressa alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria ha modificato gli scenari che si erano delineati per la mobilità della città e quindi anche per il tram. La valutazione sui tempi di attivazione delle previsioni è in fase di approfondimento.	**COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE**

COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 166

del Consiglio comunale

Oggetto: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti:	presidente	**Piccoli Paolo**		
	sindaco	**Ianeselli Franco**		
	consigliere	**Angeli Eleonora**	**Filosi Luca**	**Robol Andrea**
	e consiglieri	**Baggia Monica**	**Fiori Francesca**	**Saltori Alessandro**
		Bosetti Stefano	**Franzoia Mariachiara**	**Serra Nicola**
		Bridi Vittorio	**Gilmozzi Italo**	**Stanchina Roberto**
		Brugnara Michele	**Giuliani Bruna**	**Tomasi Renato**
		Carli Marcello	**Lenzi Walter**	**Uez Tiziano**
		Chilà Filomena	**Maschio Andrea**	**Urbani Giuseppe**
		Dal Ri Alessandro	**Maule Chiara**	**Zanetti Cristian**
		Demattè Daniele	**Panetta Salvatore**	**Zanetti Silvia**
		Fernandez Andreas	**Pedrotti Alberto**	**Zappini Federico**
		Filippin Giuseppe	**Raffaelli Anna**	
Assenti:	consigliere	**Bozzarelli Elisabetta**	**Frachetti Piergiorgio**	**Maestranzi Dario**
	e consiglieri	**Casonato Giulia**	**Guastamacchia Fabrizio**	**Merler Andrea**

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.
Partecipa la Vicesegretaria generale Debiasi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

vista la mozione sottofirmata dai Consiglieri Carli, Maschio, Urbani, Bridi, Dematté avente ad oggetto: "Circonvallazione ferroviaria";

visto l'emendamento modificativo del dispositivo della mozione sopra richiamata, presentato dal Presidente del Consiglio comunale in apertura di adunanza, assunto a protocollo il 25.11.2021 al n. 312347, concordato con i presentatori ai sensi dell'art. 85, comma 8 del Regolamento interno del Consiglio comunale;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

la seguente mozione.

La pandemia da COVID-19 ha determinato un impatto enorme sulle dinamiche sociali ed economiche precedenti.

Una situazione economica già assai difficile per il nostro Paese e tutto il suo tessuto sociale ha subito l'ulteriore ferita derivante dal lockdown prima e dal cambiamento di molti costumi sociali poi, l'Unione europea, dopo un dibattito tanto difficile quanto determinante per la sua funzione di coesione sociale, ha deciso il varo di misure senza precedenti di sostegno alle economie in difficoltà. Il Recovery Fund - ovvero il Next Generation EU Plan - di 750 miliardi di euro, è stato messo in campo per fornire ai paesi maggiormente colpiti dalla crisi, nuovi ed innovativi strumenti finanziari di sostegno alla ripartenza economica. Questi fondi saranno in parte soggetti al rimborso - 360 miliardi - ed in parte a fondo perduto - 390 miliardi di euro.

La componente principale del NGEU Plan è il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (Recovery and resilience facility, in sigla RFF), per una dimensione pari ad euro 672,5 miliardi e che dura sei anni dal 2021 al 2026.

Di questi fondi, all'Italia sono stati destinati complessivamente euro 191,5 miliardi, oltre ad euro 30,6 miliardi finanziati col Fondo complementare istituito con il Decreto Legge del 6 maggio 2021 n. 59 a valere sullo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel Consiglio dei Ministri del 15 aprile.

Tra le opere ammesse al finanziamento dal P.N.R.R. è compresa, per un importo previsto di euro 930.000.000, la circonvallazione ferroviaria di Trento, infrastruttura decisamente funzionale al rafforzamento dell'asse ferroviario del Brennero seguente l'apertura del Brenner Basis Tunnel, programmata nel 2028 ed ora spostata al 2031 (data probabile).

L'essenzialità di quest'opera deriva dal fatto che, una volta aperto il BBT con le sue minori pendenze, il traffico ferroviario passerà ad un ipotetico numero di 240 treni al giorno, ovvero un treno ogni 6 minuti se la frequenza fosse costante. Tale numero di treni renderebbe la città invivibile, determinando un abbassamento enorme della qualità della vita a causa del rumore generato da tanto traffico ferroviario. Non va poi dimenticato che le caratteristiche strutturali del BBT, unitamente al sistema di sicurezza europeo denominato ERMTS/ETCS, consentirebbero il passaggio di un numero di treni sempre maggiore, lunghi fino a 750 metri, pesanti 1.600 tonnellate, con tutte le ripercussioni seguenti in termini acustici e cosa non di poco conto in termini di vibrazioni e rumore solido.

Già negli anni precedenti, il dibattito progettuale aveva considerato l'ipotesi di far passare la variante ferroviaria di quadruplicamento in destra Adige, seguendo indirizzi maturati negli anni '70 con l'idea di spostare la ferrovia storica oltre il fiume per realizzare la nuova stazione nella zona ex Italcementi. Tale idea fu tuttavia abbandonata per la ferma opposizione di alcuni settori sociali ed economici. L'ipotesi alternativa è stata consolidata nell'idea di realizzare la variante di raddoppio ferroviario in sinistra Adige, spostandone il tracciato sotto la collina est.

In questa ipotesi, il progetto ha immaginato una galleria naturale tra la parte sud di Mattarello e la zona a sud della ipotizzata stazione ipogea, da realizzare nell'area dell'ex scalo Filzi in maniera provvisoria, attendendo l'interramento della linea storica per riportare poi la stazione ipogea al di sotto di quella attualmente in funzione. Oltre evidentemente le gallerie artificiali e trincee di interramento a nord ed a sud.

Secondo quanto è noto, la profondità della stazione ipogea provvisoria da realizzare sotto l'ex scalo Filzi sarebbe di 11,50 metri. Da cui si desume che il tracciato in uscita dalla galleria di variante e connesso con quest'ipotetica stazione potrà collocarsi ad una profondità massima di

13,50 metri sottosuolo, per evidenti ragioni di pendenza massima tollerata per i tracciati ferroviari.

Essendo la variante progettata per l'Alta velocità-Alta capacità (merci), si desume che le zone a ridosso dello scalo Filzi e sotto cui verrebbe realizzata la galleria, si troverebbero ad essere colpite da un grave disagio generato dal transito a velocità elevata - è lo scopo dell'infrastruttura - dei treni merci sopra descritti, con un conseguente ingiustificato abbassamento della qualità dell'abitare a quindi della vita. Le nuove opere devono essere funzionali all'aumento della qualità della vita, e non possono concorrere invece al loro abbassamento.

Ricordiamo come il danno da rumore e/o da rumore solido (vibrazioni) non possono solo portare a danni fisici ma anche purtroppo a danni esistenziali.

A nord dell'ex scalo Filzi, dopo il passaggio dall'ipotetica stazione ipogea, il nuovo tracciato dovrebbe salire fino a quota zero in affiancamento alla linea storica alla quale correrebbe in parallelo, attraversando nella salita una delle zone più inquinate d'Europa (l'area ex carbochimica ed ex Sloi), per poi attraversare Trento nord nella zona prospiciente l'area Magnete, e quindi ricongiungersi con la linea storica, che poi prosegue invariata verso Gardolo e Roncafort, fino all'interporto e oltre.

A sud invece, l'ingresso in galleria avverrebbe in zona Acquaviva, zona che porta tale nome a causa di una sorgente d'acqua particolare, che potrebbe essere valorizzata per la realizzazione di un sito termale della città, utile a diversificare ed integrare l'offerta turistica del capoluogo.

Dalla perforazione necessaria alla realizzazione delle due gallerie parallele si ricaverebbe una massa pari a circa 2.500.000 di metri cubi di materiale; una parte di esso verrebbe utilizzato per la realizzazione di conci di rivestimento delle canne ferroviarie, la creazione di altri manufatti o materiale drenante.

Esiste l'ipotesi di utilizzare una parte del materiale per la parziale sistemazione dell'ex discarica di Sardagna. Della parte rimanente non pare esista un piano di smaltimento.

Le considerazioni sopra esposte rappresentano naturalmente un commento ad un'opera della quale non sono note le caratteristiche specifiche a causa della riservatezza mantenuta dalla stazione appaltante, ovvero R.F.I.

Tale riservatezza collide naturalmente col diritto che le persone hanno di sapere quale sarà l'impatto di un'infrastruttura sul proprio territorio e quale condizionamento eserciterà sulla qualità della vita cui ciascuno di noi ha diritto.

Nessuno mette in discussione la dimensione imprescindibile dell'opera - per le ragioni dianzi esposte - e l'opportunità messa in campo dalle risorse del P.N.R.R. è sicuramente da cogliere.

Tenuto conto delle informazioni fornite al Consiglio comunale e dei quesiti formulati dalle forze politiche nella seduta informativa del 20 ottobre 2021,

il Consiglio comunale
impegna
il Sindaco e la Giunta comunale:

1. a farsi parte attiva presso gli organi istituzionali e Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata Circonvallazione ferroviaria di Trento e finanziata dal P.N.R.R. siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non subire un peggioramento ambientale e delle condizioni di vita da un punto di vista acustico e delle vibrazioni generate dal passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale;
2. a farsi parte attiva nell'ambito del progetto di dibattito pubblico affinché venga esaminata anche la proposta di un percorso della circonvallazione in destra Adige, anche alla luce delle proposte recentemente emerse, con riferimento a variazione di tempi, costi, impatti ambientali e intersezione con il Progetto Integrato, utilizzando le risorse del P.N.R.R.;
3. a chiedere a R.F.I. di dare urgente risposta alla richiesta inviata di studiare la possibilità di 'un allungamento del percorso in galleria naturale fino all'interporto, prevedendo il congiungimento con la linea storica all'altezza di quel chilometraggio;
4. a chiedere a R.F.I. ove la verifica richiesta al punto precedente desse esito negativo, di studiare, compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi dettati dal P.N.R.R. per la realizzazione dell'opera, 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;
5. a chiedere a R.F.I. di operare con tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile rumori e vibrazioni sulle abitazioni dei rioni sotto-attraversati;

6. a chiedere a R.F.I. di verificare la possibilità d'intesa con P.A.T. (Provincia autonoma di Trento) e Ministero, nell’ambito del progetto, della integrale bonifica delle aree ex Sloi;
7. a chiedere a R.F.I. di garantire il finanziamento e la realizzazione dei lotti previsti e non ancora finanziati;
8. a chiedere a R.F.I. di adoperarsi al fine di trovare le soluzioni più idonee per tenere aperto il collegamento garantito dalla Trento-Malè;
9. a chiedere a R.F.I. di agire, nelle procedure di esproprio, in stretto collegamento con l'incaricato dalla Giunta comunale a seguirne l'iter;
10. a chiedere a R.F.I. che, d'intesa con P.A.T. e Comune, venga costituito un Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce;
11. a chiedere a R.F.I. di sottoscrivere con il Comune e la Provincia autonoma di Trento un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto ed alla realizzazione dell’interramento della ferrovia storica, definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del Pums e del quadro provinciale di riferimento;
12. a proporre alla Conferenza dei Capigruppo, per tramite del Presidente del Consiglio comunale, di attivare una Commissione Consiliare Speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETARIA GENERALE	IL PRESIDENTE
f.to Debiasi	f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:
- esito della votazione palese;
- certificazione iter.

COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34
Favorevoli: n. 32 (Angeli, Baggia, Bosetti, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Ri, Demattè, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)
Contrari: n. 0
Astenuti: n. 1 (Filippin)
Non votanti: n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale
f.to Dott.ssa Franca Debiasi

COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 167

del Consiglio comunale

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALL'ARGOMENTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti:	presidente	**Piccoli Paolo**		
	sindaco	**Ianeselli Franco**		
	consigliere e consiglieri	**Angeli Eleonora**	**Filosi Luca**	**Robol Andrea**
		Baggia Monica	**Fiori Francesca**	**Saltori Alessandro**
		Bosetti Stefano	**Franzoia Mariachiara**	**Serra Nicola**
		Bridi Vittorio	**Gilmozzi Italo**	**Stanchina Roberto**
		Brugnara Michele	**Giuliani Bruna**	**Tomasi Renato**
		Carli Marcello	**Lenzi Walter**	**Uez Tiziano**
		Chilà Filomena	**Maschio Andrea**	**Urbani Giuseppe**
		Dal Ri Alessandro	**Maule Chiara**	**Zanetti Cristian**
		Demattè Daniele	**Panetta Salvatore**	**Zanetti Silvia**
		Fernandez Andreas	**Pedrotti Alberto**	**Zappini Federico**
		Filippin Giuseppe	**Raffaelli Anna**	
Assenti:	consigliere e consiglieri	**Bozzarelli Elisabetta**	**Frachetti Piergiorgio**	**Maestranzi Dario**
		Casonato Giulia	**Guastamacchia Fabrizio**	**Merler Andrea**

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.
Partecipa la Vicesegretaria generale Debiasi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

visto l'ordine del giorno presentato dal Consigliere Maschio quale atto collegato alla mozione relativa alla circonvallazione ferroviaria di cui alla sessione straordinaria del Consiglio comunale in corso;

visto l'emendamento aggiuntivo di un punto al dispositivo dell'ordine del giorno sopra richiamato, depositato dal presentatore stesso il 25.11.2021 ed assunto a protocollo al n. 312292, con richiamo all'art. 85, comma 8 del Regolamento interno del Consiglio comunale;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

il seguente ordine del giorno.

Il Codice dei contratti pubblici all'art. 22, comma 2, ha previsto l'adozione di un Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la disciplina dei criteri per l'individuazione delle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale che hanno un impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per cui è obbligatorio il ricorso alla procedura di Dibattito Pubblico, nonché le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura. Il primo correttivo al Codice dei contratti pubblici ha precisato che i nuovi interventi ai quali occorre fare riferimento per l'applicazione dell'istituto del Dibattito Pubblico sono quelli avviati dopo la data di entrata in vigore del medesimo Decreto, ovvero dopo il 24 agosto 2018, ed ha stabilito contestualmente le modalità di monitoraggio sull'applicazione dell'istituto.

La disciplina del Dibattito Pubblico è intervenuta con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 maggio 2018 n. 76. Il Decreto declina le modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali delle opere sottoposte a Dibattito Pubblico, puntualizzando altresì le competenze della Commissione nazionale.

Con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30.12.2020 n. 627 è stata istituita la Commissione nazionale per il Dibattito Pubblico sulle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale.

La Commissione intende essere un modello di democrazia partecipativa, relativamente agli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza nel Paese.

Obiettivi della Commissione sono:

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.

Richiamati i documenti:

- verbale di deliberazione 14.10.2009 n. 134 del Consiglio comunale di Trento protocollo n. 2009/121953 «procedura istruttoria - progetto n. 1/2009V: "Ferrovia Verona - Brennero - Progetto preliminare nuovo lotto 3 circonvallazione di Trento e Rovereto e studio di fattibilità delle tratte di completamento in Trentino". Parere.»;
- Protocollo d'Intesa R.F.I./P.A.T./Comune di Trento, di data 17 aprile 2018;
- Atto Aggiuntivo al «Protocollo d'Intesa R.F.I./P.A.T./Comune di Trento 17 aprile 2018», di data 19.04.2019.

Al fine di mantenere fede agli obiettivi stessi della Commissione

il Consiglio comunale
impegna
il Sindaco e la Giunta comunale:

1. ad adoperarsi presso tutti gli Enti competenti, gli Organismi e Soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento del Dibattito Pubblico, prendendo posizione (politica) e facendosi parte attiva, affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da R.F.I. (tracciato Sx-Adige) e dalla Rete dei Cittadini di Trento (nuovo progetto tracciato in Dx-Adige) siano prese in considerazione, poste in adeguata analisi comparativa e trattate con lo stesso rispetto e la

stessa dignità (tecnici);
2. ad invitare la Rete dei cittadini a presentare il nuovo progetto sulla destra Adige in Consiglio comunale.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETARIA GENERALE	IL PRESIDENTE
f.to Debiasi	f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:
- esito della votazione palese;
- certificazione iter.

COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALL'ARGOMENTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34
Favorevoli: n. 32 (Angeli, Baggia, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Ri, Demattè, Fernandez, Filippin, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)
Contrari: n. 0
Astenuti: n. 0
Non votanti: n. 2 (Bosetti, Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale
f.to Dott.ssa Franca Debiasi

COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 168

del Consiglio comunale

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALLA MOZIONE RELATIVA ALLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA, AVENTE AD OGGETTO: "PROGETTO CIRCONVALLAZIONE MERCI - PROPOSTA ADOZIONE TRACCIATO IN DESTRA ADIGE".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti:	presidente	**Piccoli Paolo**		
	sindaco	**Ianeselli Franco**		
	consigliere e consiglieri	**Angeli Eleonora**	**Filosi Luca**	**Robol Andrea**
		Baggia Monica	**Fiori Francesca**	**Saltori Alessandro**
		Bosetti Stefano	**Franzoia Mariachiara**	**Serra Nicola**
		Bridi Vittorio	**Gilmozzi Italo**	**Stanchina Roberto**
		Brugnara Michele	**Giuliani Bruna**	**Tomasi Renato**
		Carli Marcello	**Lenzi Walter**	**Uez Tiziano**
		Chilà Filomena	**Maschio Andrea**	**Urbani Giuseppe**
		Dal Ri Alessandro	**Maule Chiara**	**Zanetti Cristian**
		Demattè Daniele	**Panetta Salvatore**	**Zanetti Silvia**
		Fernandez Andreas	**Pedrotti Alberto**	**Zappini Federico**
		Filippin Giuseppe	**Raffaelli Anna**	
Assenti:	consigliere e consiglieri	**Bozzarelli Elisabetta**	**Frachetti Piergiorgio**	**Maestranzi Dario**
		Casonato Giulia	**Guastamacchia Fabrizio**	**Merler Andrea**

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.
Partecipa la Vicesegretaria generale Debiasi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

visto l'ordine del giorno presentato dai Consiglieri Bridi, Urbani, Demattè e Maschio, collegato alla mozione relativa alla circonvallazione ferroviaria di cui alla sessione consiliare straordinaria in atto, avente ad oggetto: "Progetto circonvallazione merci - proposta adozione tracciato in destra Adige";

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

il seguente ordine del giorno.

Preso atto che solo in data 28 ottobre 2021 è stato reso noto da R.F.I. il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo alla circonvallazione ferroviaria di Trento, trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Mobilità Sostenibile ed alla Presidente della Commissione Nazionale, avviando così l'iter previsto per il dibattito e l'approvazione del progetto.

Considerato che in attesa della condivisione del Progetto da parte della Commissione e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quindi prima delle verifiche per la valutazione di impatto ambientale e idrogeologiche, la normativa prevede la nomina di un coordinatore del dibattito pubblico che stabilisca calendario incontri e modalità di partecipazione e se necessario integrazioni o modifiche al progetto.

Premesso quanto sopra, onde avviare un processo partecipativo trasparente peraltro previsto dalla normativa statale, un gruppo di cittadini (RETE) nel corso di una recente presentazione pubblica in data 10 novembre ha presentato in un'assemblea pubblica un progetto di fattibilità alternativo in destra Adige che — oltre a permettere una circonvallazione ferroviaria per l'interramento dei treni merci, l'interramento della ferrovia storica, un sistema di collegamento rapido tra nord e sud (NordS) e la stazione ipogea (Progetto integrato) sostenuto dalla nostra Amministrazione comunale — presenta molteplici vantaggi rispetto a quello presentato da R.F.I.

In particolare, i proponenti hanno illustrato i seguenti 20 punti, che si riportano integralmente, per maggiore chiarezza:

1. non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino alla località Roncafort con ciò eliminando una delle principali criticità del progetto R.F.I.;
2. non richiede la demolizione di edifici del quartiere San Martino, dimostrando molta maggiore attenzione nei confronti dei cittadini;
3. non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord, altro elemento particolarmente critico del progetto R.F.I., che intende invece utilizzarle quale deposito temporaneo di stoccaggio del materiale scavato;
4. non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento, che si trovano notoriamente in sinistra orografica e non in destra orografica;
5. Non espone le opere ferroviarie ed in particolare la stazione provvisoria all'ex scalo Filzi a rischio di allagamento in caso di alluvione della zona di Trento, come accaduto nel 1966;
6. non interferisce con la falda del fondo valle dell'Adige, in quanto rimane sempre a quota superiore;
7. non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la valle dell'Adige; nessun cantiere verrà installato a sud della città e non sarà necessario espropriare terreno agricolo tra Mattarello e Calliano per il quadruplicamento del binario;
8. non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;
9. abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio per l'intera tratta urbana e non solo per una parte della città, evitando di trattare in modo differente gli abitanti della stessa città;
10. migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose, evitando il passaggio attraverso tutta la parte nord della città dei treni merci.
11. consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie, anziché interrata, con costi molto minori;
12. consente di realizzare il cantiere di scavo in zone distanti dall'abitato anziché in piena città come prevede invece il progetto di R.F.I.;
13. favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo e di suo allontanamento tramite ferrovia, anziché su gomma;
14. consentirà una vera riqualificazione della parte nord di Trento evitando la cesura che

andranno a creare i quattro binari di attraversamento e le barriere antirumore alte 7 metri;
15. consentirà un interramento della linea storica verso nord anche più esteso della previsione attuale, comunque in presenza di adeguati finanziamenti;
16. consentirà il potenziamento della ferrovia Trento Malè, senza alcuna interruzione e senza lo spostamento del capolinea per anni a nord, con ogni probabilità a Lavis. Questa previsione del progetto R.F.I. rischia concretamente di portare la chiusura della ferrovia Trento Malè, ad oltre 100 anni dalla sua apertura, penalizzando la piana Rotaliana e le valli di Non e di Sole;
17. aumenterà la capacità della linea storica per i servizi di tipo locale fra Trento e Calliano;
18. questo progetto presenta assoluta compatibilità con 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, evitando barriere tra le parti est ed ovest di tutta Trento nord.

È interessante osservare come un gruppo di cittadini attivi, motivati ed amanti della loro città, in modo assolutamente disinteressato, hanno saputo presentare una proposta decisamente meno impattante di quella avanzata da Rete Ferroviaria Italiana, maggiormente rispettosa della cittadinanza, della vivibilità cittadina e dell'ambiente, decisamente più in linea con le aspettative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Premesso infine che è compito della vera Politica realizzare opere pubbliche con lungimiranza, guardando agli esiti futuri, senza lasciarsi sedurre dalla tentazione di sfruttare insperati ed inattesi finanziamenti, qualora questa opzione comporti la realizzazione di opere non conformi alle vere esigenze della comunità e causi anzi grandi disagi e danni permanenti.

Tutto ciò premesso,

il Consiglio comunale
impegna
il Sindaco e la Giunta comunale a:

1. chiedere con decisione a R.F.I., un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in destra Adige, come proposto dalla Rete dei cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi della proposta progettuale.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETARIA GENERALE	IL PRESIDENTE
f.to Debiasi	f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:
- esito della votazione palese;
- certificazione iter.

COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALLA MOZIONE RELATIVA ALLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA, AVENTE AD OGGETTO: "PROGETTO CIRCONVALLAZIONE MERCI - PROPOSTA ADOZIONE TRACCIATO IN DESTRA ADIGE".

Votazione palese

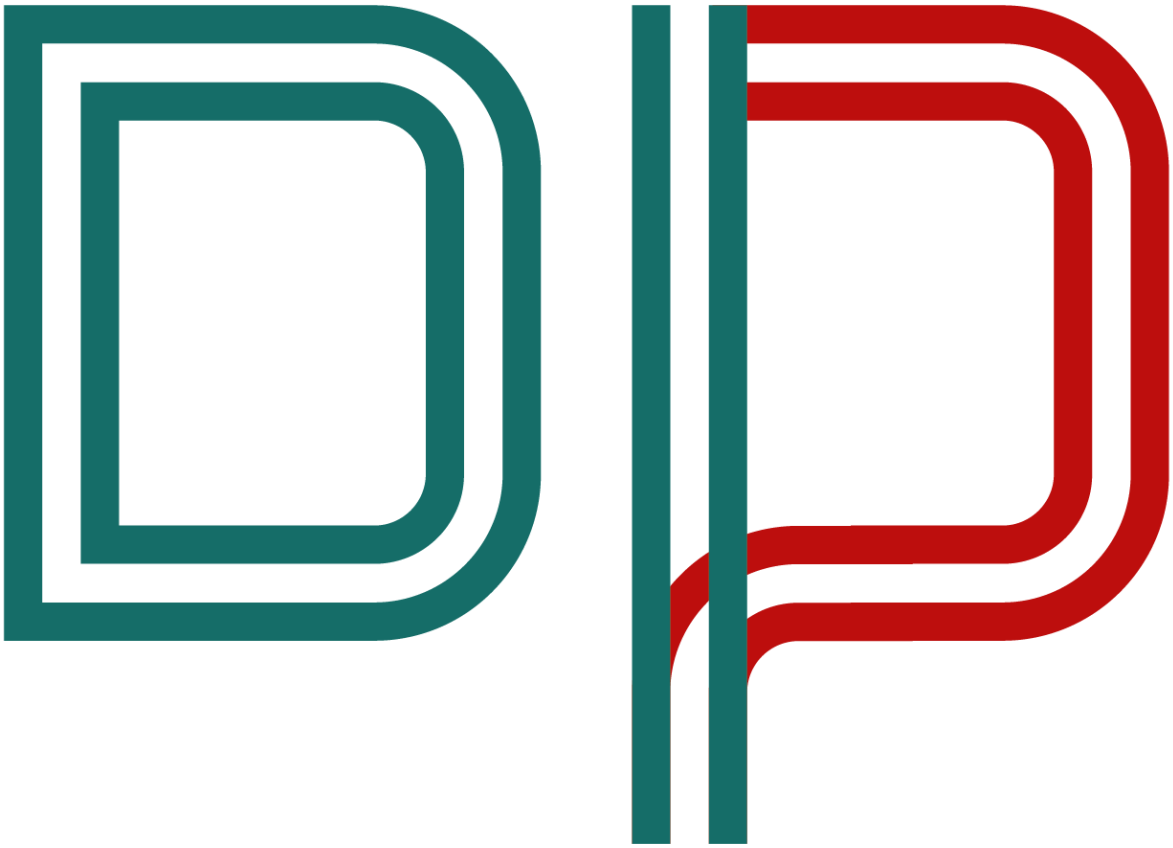
Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34
Favorevoli: n. 33 (Angeli, Baggia, Bosetti, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Ri, Demattè, Fernandez, Filippin, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)
Contrari: n. 0
Astenuti: n. 0
Non votanti: n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale
f.to Dott.ssa Franca Debiasi

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Giunta Comunale di Trento

19 gennaio 2022

Consiglio comunale del giorno 11 gennaio 2022

La seduta odierna fa seguito a quella del 20 ottobre scorso nel corso della quale sono state formulate diverse e importanti richieste di chiarimento alle quali si è dato seguito con il documento di riscontro trasmesso a tutti i Consiglieri.

Come illustrato dal dott. Pillon, il dibattito pubblico ha registrato molte richieste di chiarimento analoghe a quelle esposte dai Consiglieri in data 20 ottobre.
A queste richieste si sono elaborate delle risposte che andranno formalizzate nel parere per la Conferenza dei Servizi.
È utile anticipare che, in base alle sollecitazioni intervenute e su iniziativa dell'Amministrazione, sono in atto adeguate intese con RFI per acquisire i seguenti risultati:

A) derubricare l'occupazione temporanea di aree agricole a sud dello svincolo della tangenziale per concentrare le necessità nell'area della proprietà Acquaviva, disponibile ad una revisione della propria organizzazione aziendale e del proprio piano di produzione. In questo modo si garantisce la continuità della coltivazione degli altri fondi di cui era previsto il coinvolgimento;
B) realizzare un sovrappasso alla linea storica in località Grezzi per dare accesso alle campagne poste tra la ferrovia e la tangenziale rinunciando al sottopasso attuale che rimarrebbe poco funzionale anche nella prospettiva di adeguarlo all'allargamento del sedime ferroviario;
C) riposizionare il tracciato provvisorio della FTM tra la linea storica e la stazione provvisoria in modo da limitare alla sola fase di realizzazione della rampa merci (9-12 mesi) l'attestamento della FTM a Lavis, a differenza della prevista sospensione del servizio inserita nel PFTE a partire dall'inizio delle attività di cantiere fino alla realizzazione dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia;
D) rimodellare l'area dell'ex Scalo Filzi in modo da garantire lo sviluppo dei collegamenti ciclopedonali nord-sud ma anche la permeabilità est-ovest;
E) prolungare la galleria artificiale della nuova linea merci per circa 150 metri, all'altezza del Magnete, per realizzare una fermata ferroviaria sia sulla Verona Brennero, sia sulla Trento Malè, con funzioni di collegamento est ovest e di raccordo con le piste ciclabili in direzione sud e nord;

Nel frattempo, sono pervenute delle proposte interessanti che forniscono una prospettiva dì ottimizzazione del progetto, quali:

- la copertura del tratto di linea a nord del viadotto Canova, per una estesa di circa 400 metri, in grado di mascherare le previste barriere antirumore tramite un intervento di modellazione della superficie tale da realizzare un sito usufruibile per il tempo libero e per la mobilità leggera nelle diverse direzioni garantendo così, oltre a un nuovo spazio pubblico per la comunità, collegamenti ciclo pedonali tra Roncafort e Canova di Gardolo;
- la predisposizione dei cameroni nella parte nord della galleria Trento, atti a permettere il proseguimento della galleria ferroviaria in direzione nord e creare le condizioni future per il mantenimento dei treni merci in galleria. In questo modo i treni merci non diretti all'Interporto proseguiranno in direzione nord in galleria sotto la montagna, mentre lungo il tracciato previsto dal progetto depositato transiteranno i soli treni merci diretti all'Interporto

annullando sostanzialmente l'impatto sui territori a nord di Trento; in questa prospettiva infatti il numero di treni in transito sulla tratta a nord dell'ex Scalo Filzi sarà inferiore a quelli oggi transitanti anche nella prospettiva di apertura del tunnel di base del Brennero.

Con riferimento a quest'ultimo punto, si richiama quanto previsto nel progetto del Lotto 1, predisposto per la continuazione delle gallerie principali tra Ponte Gardena e Bolzano, come per il Lotto 2 predisposto per la continuazione delle gallerie principali da Bronzolo verso sud. Si tratta, in questo caso di predisporre il Lotto 3 A per la continuazione verso nord, nell'intesa che il collegamento da Roncafort verso la linea merci in galleria potrà essere realizzata con un bivio interrato nella stazione di Lavis. Questa è la posizione che il Comune di Trento, d'intesa con la Provincia, intende mantenere ai fini della emissione del parere positivo per la realizzazione del Progetto presentato da RFI nel corso del Dibattito Pubblico.
L'evidenza della posizione è data dal fatto che non si rende necessario il quadruplicamento dei binari da Trento Nord a Lavis. La nostra proposta non replica esattamente le proposta di RFI del 2009, ma la rende attuabile grazie alla possibilità di entrare ed uscire dalla galleria principale verso lo scalo di Roncafort per gestire sia le funzioni commerciali come quelle di sicurezza e di manutenzione

Queste, ed altre, sono le azioni di miglioramento emerse dal dibattito pubblico che il Comune dì Trento intende fare proprie e trasferire nel parere da presentare in sede di Conferenza dei Servizi.

Un'ulteriore informazione riguarda il provvedimento che la Provincia Autonoma ha adottato per favorire il rilascio degli immobili coinvolti nella realizzazione del progetto. Con legge provinciale 27 dicembre 2021, n. 22 - Legge provinciale di stabilità 2022, la Provincia può contribuire alle indennità previste dalla perizia dei beni da acquisire da RFI con un contributo specifico. L'indennità è riconosciuta nella misura di 10.000 euro alle persone residenti e dimoranti negli immobili interessati purché rilascino l'abitazione nei tempi fissati dall'amministrazione.

Relativamente ai temi sopra esposti, la giunta Comunale si impegna a rendere più facile e concreto il dialogo tra cittadini e RFI; è intendimento della Giunta stessa di richiedere il rapido avvio dell'attività dell'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza, temi particolarmente rilevanti per il territorio e per i lavoratori coinvolti a cui dovrà sovrintendere.

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI



Il dibattito ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), di valutare e migliorare il progetto.

Il dibattito è aperto a tutta la Città ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere ed ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire, e proporre soluzioni alternative o migliorative.

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA TRENTO

COMUNE DI TRENTO

Comune di Trento

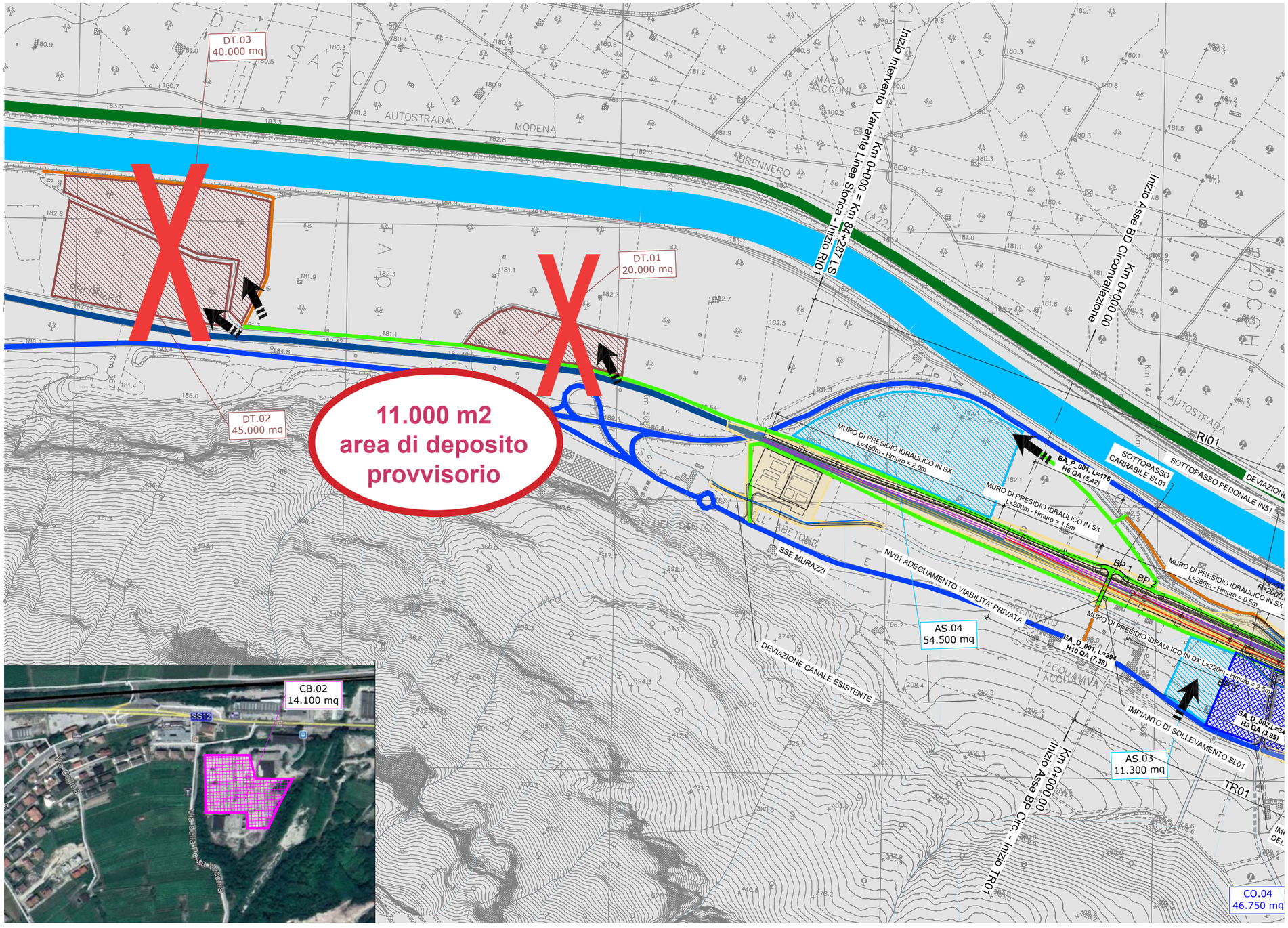
Ass. Ezio Facchin

11 gennaio 2022

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

le aree di cantiere a sud

SECONDO PFTE

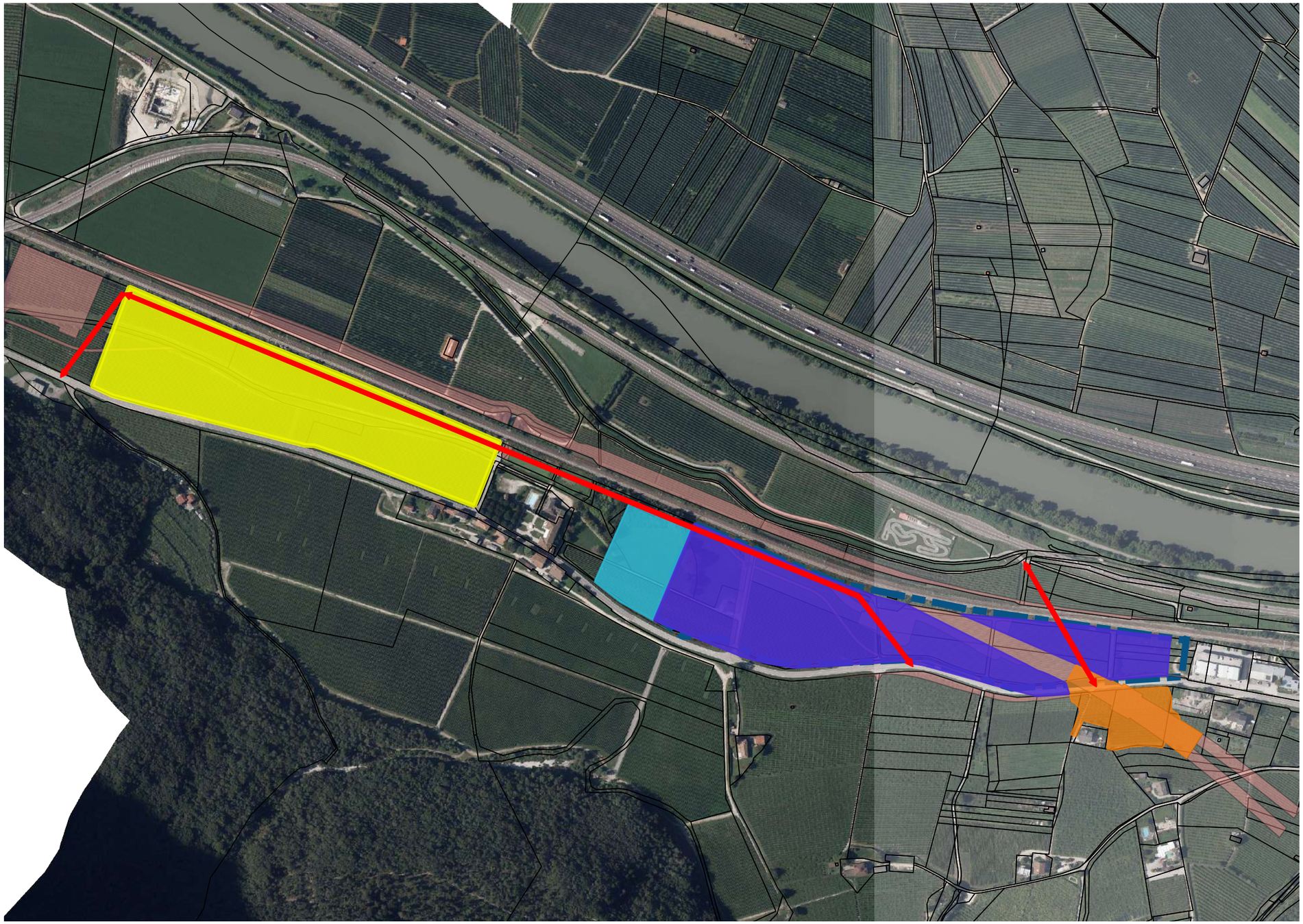


Derubricare l'occupazione temporanea di aree agricole a sud dello svincolo della tangenziale per concentrare le necessità nell'area della proprietà Acquaviva, disponibile ad una revisione del proprio piano di produzione

A

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

l'occupazione della PROPRIETÀ ACQUAVIVA

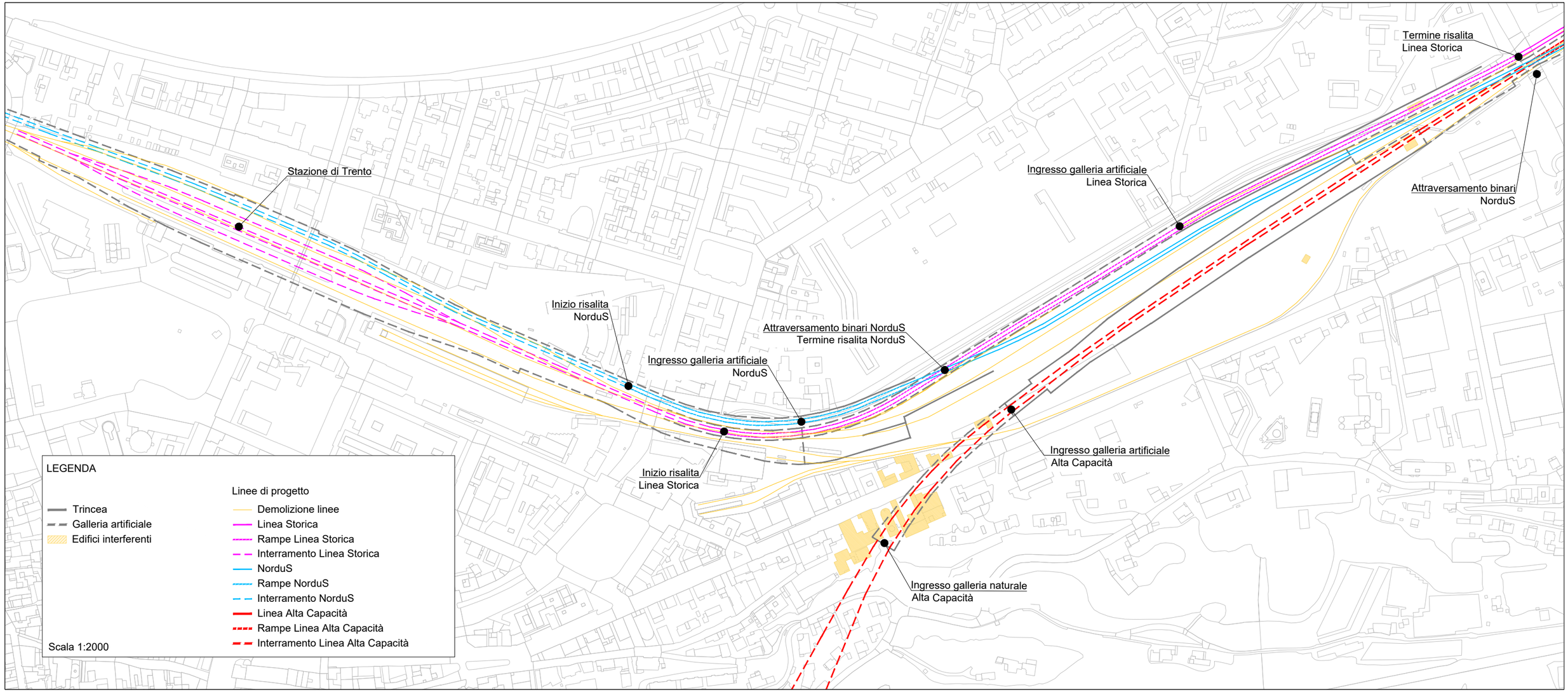


- Concentrazione delle **aree di cantiere ad est della linea ferroviaria**
- Previsione di **viabilità di cantiere interna** senza gravare su via Nazionale
- Realizzazione di un **sovrappasso** alla linea storica in località Grezzi

B

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

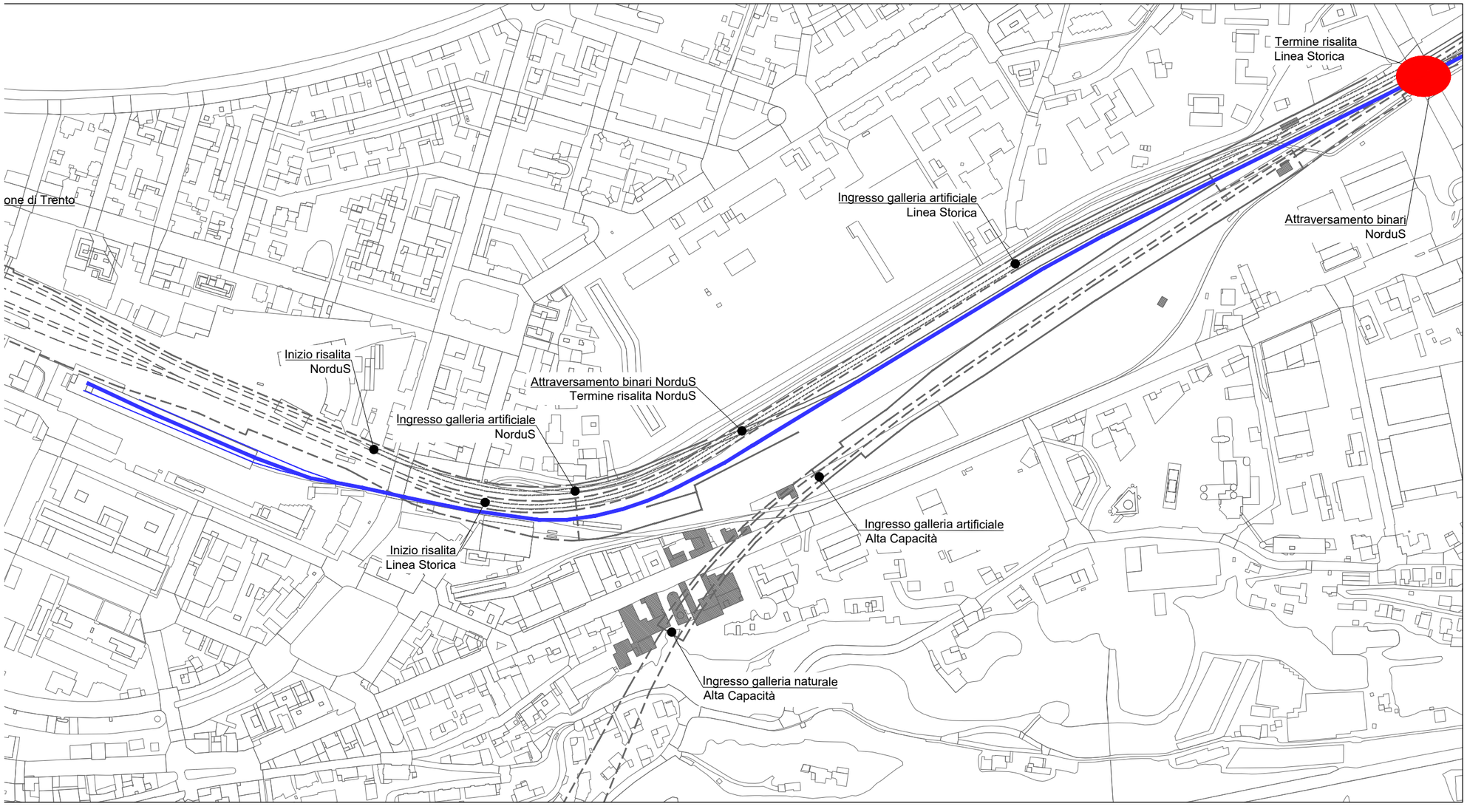
il tracciato provvisorio della FTM



C

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

il tracciato provvisorio della FTM



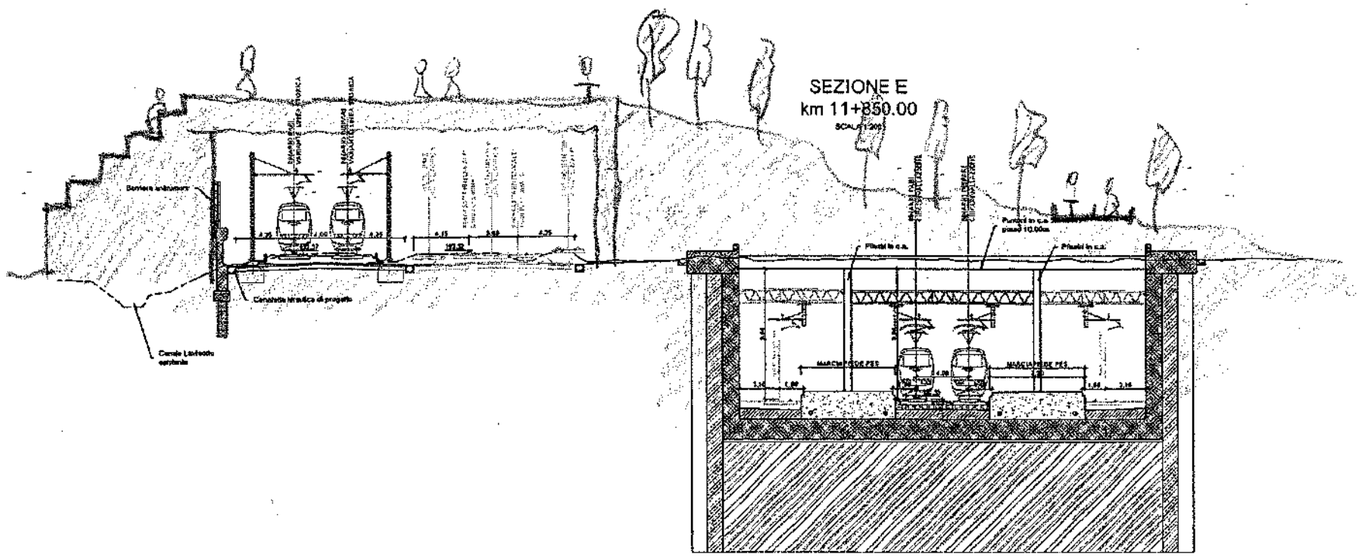
- **Riposizionare il tracciato provvisorio della FTM**

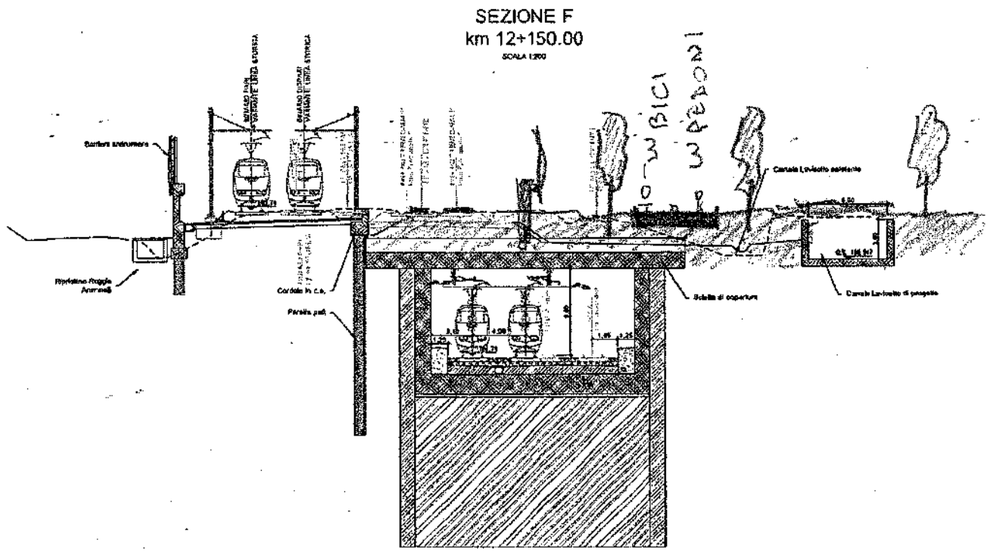
tra la linea storica e la stazione provvisoria in modo da limitare alla sola fase di realizzazione della rampa merci (9-12 mesi) l'attestamento della FTM a Lavis

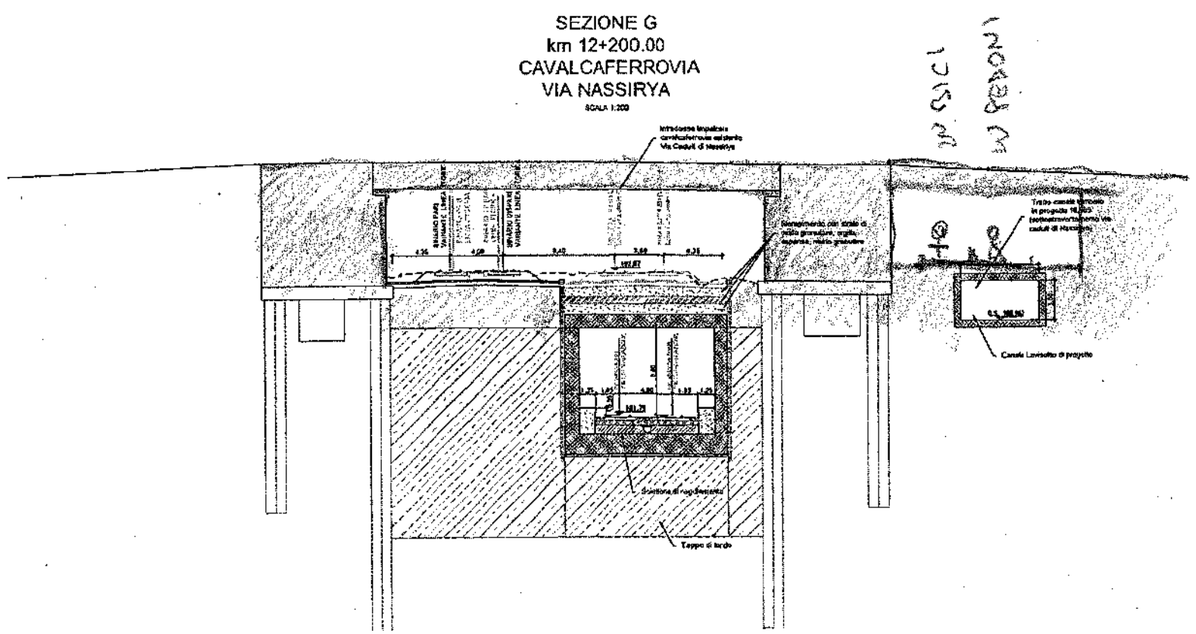
C

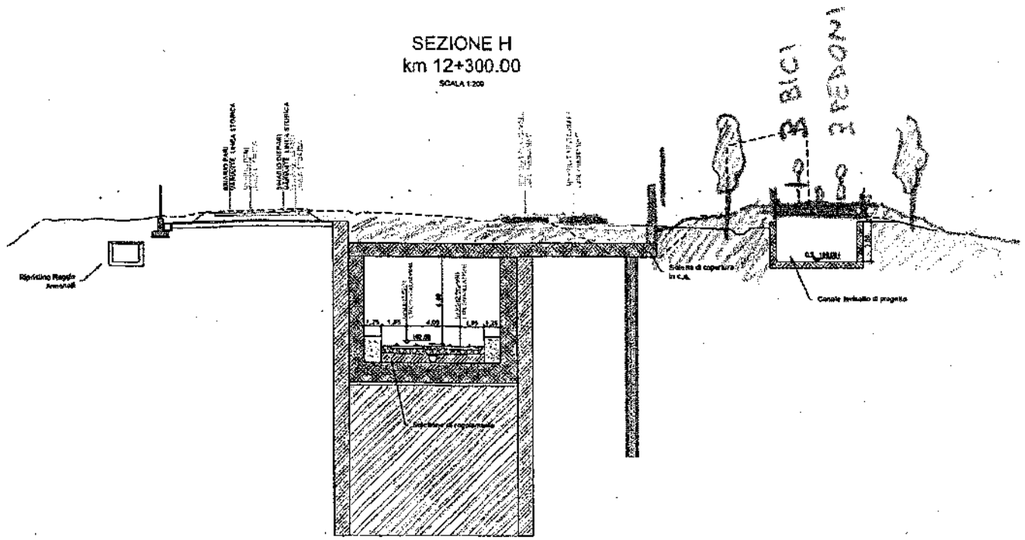
LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

la rimodellazione dello SCALO FILZI





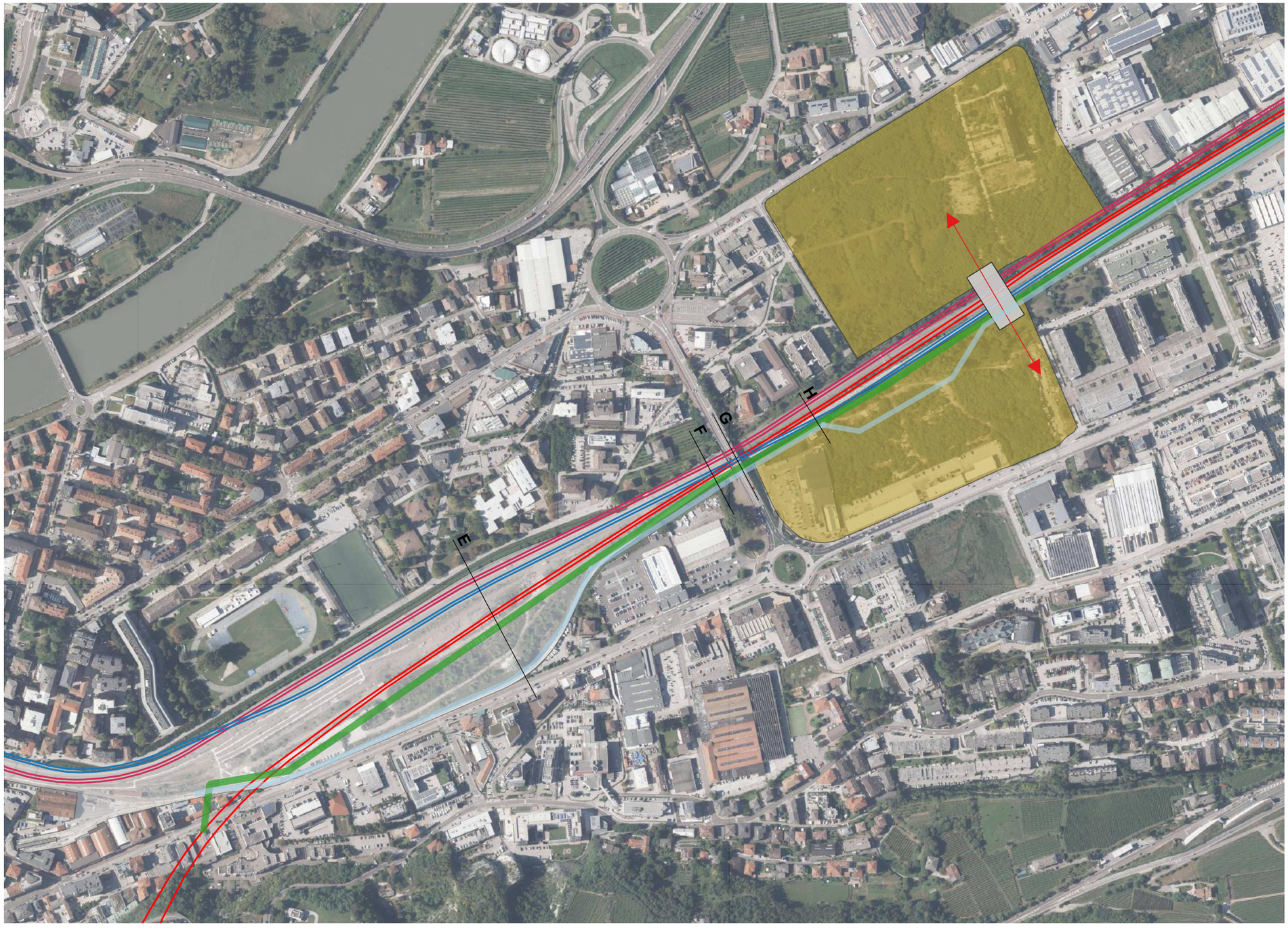




D

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

il prolungamento della
GALLERIA ARTIFICIALE



Prolungamento della galleria artificiale interrata della nuova linea merci per circa 150 metri, all'altezza del Magnete, per realizzare una **fermata ferroviaria sia sulla Verona Brennero, sia sulla Trento Malè,** con funzioni di collegamento est ovest e dì raccordo con le piste ciclabili in direzione sud e nord

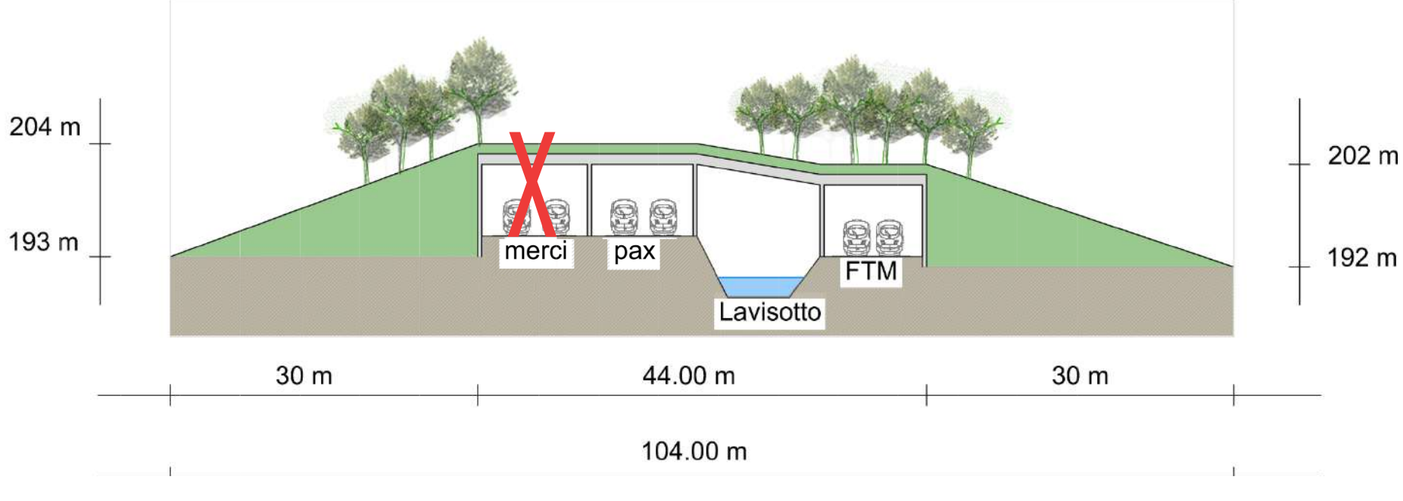
E

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO
E LE POSSIBILI SOLUZIONI

la collina
DI RONCAFORT





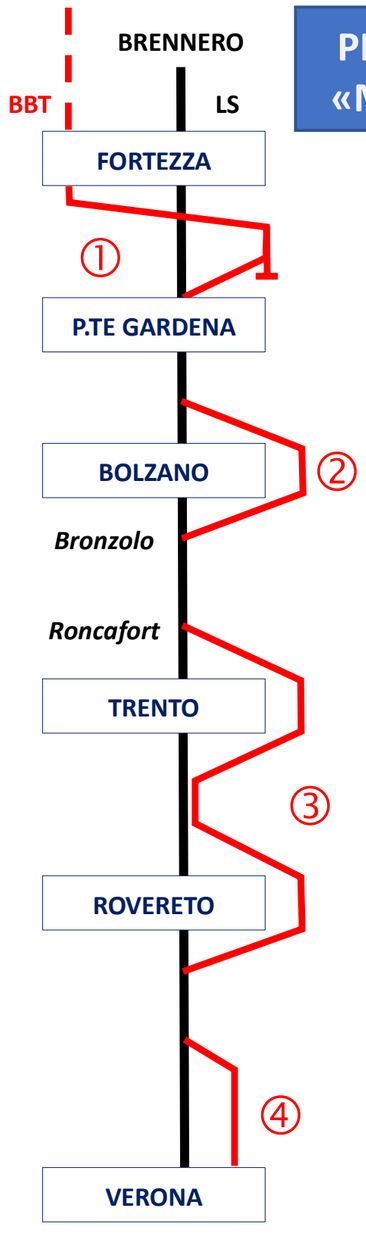


Opere di accesso al Tunnel del Brennero

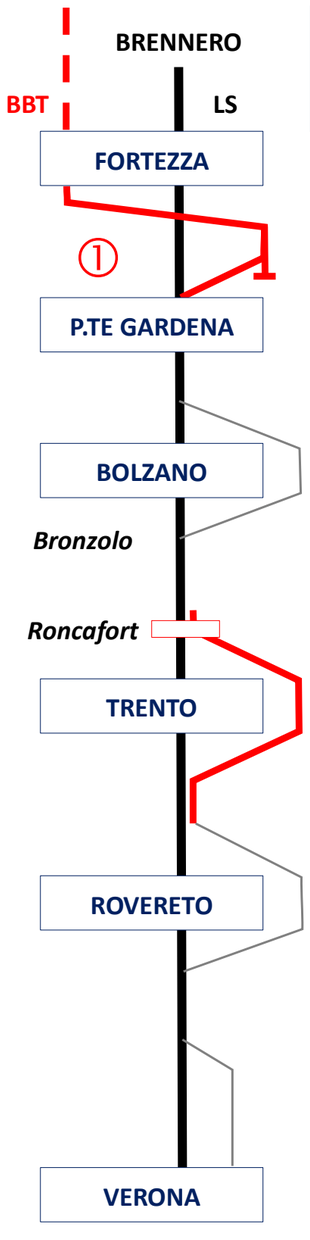
Linea di accesso Sud: configurazioni e soluzioni possibili



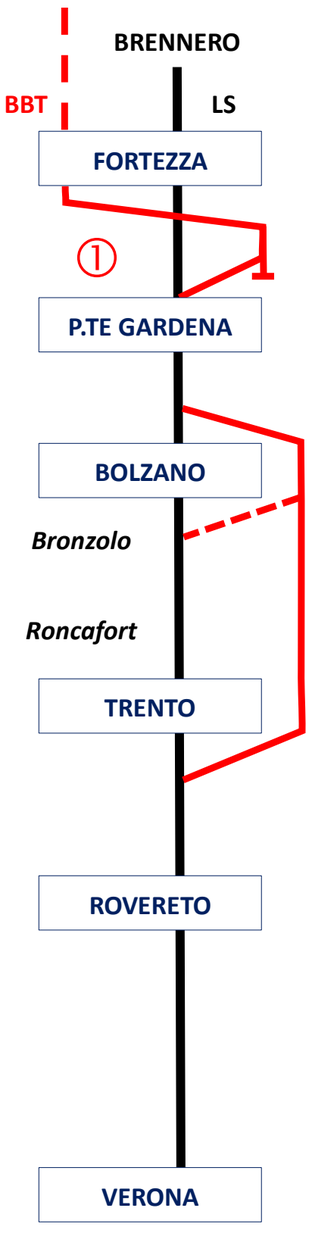
PROGETTI ATTUALI



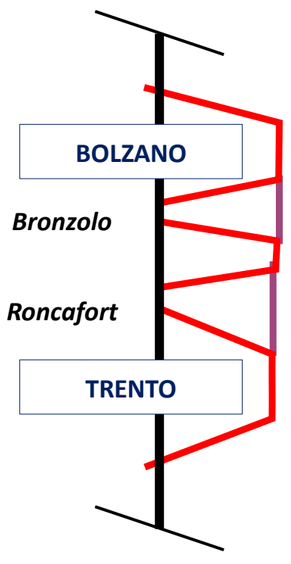
PROGETTI «MATURI»



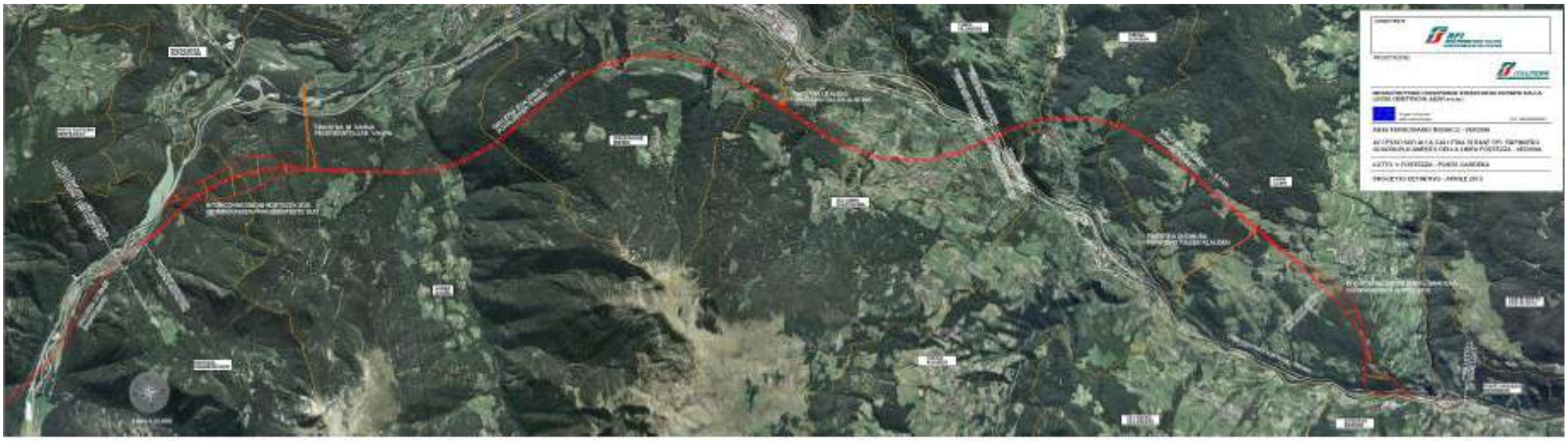
IPOTESI RFI-MIT



PROGETTO DA AGGIORNARE



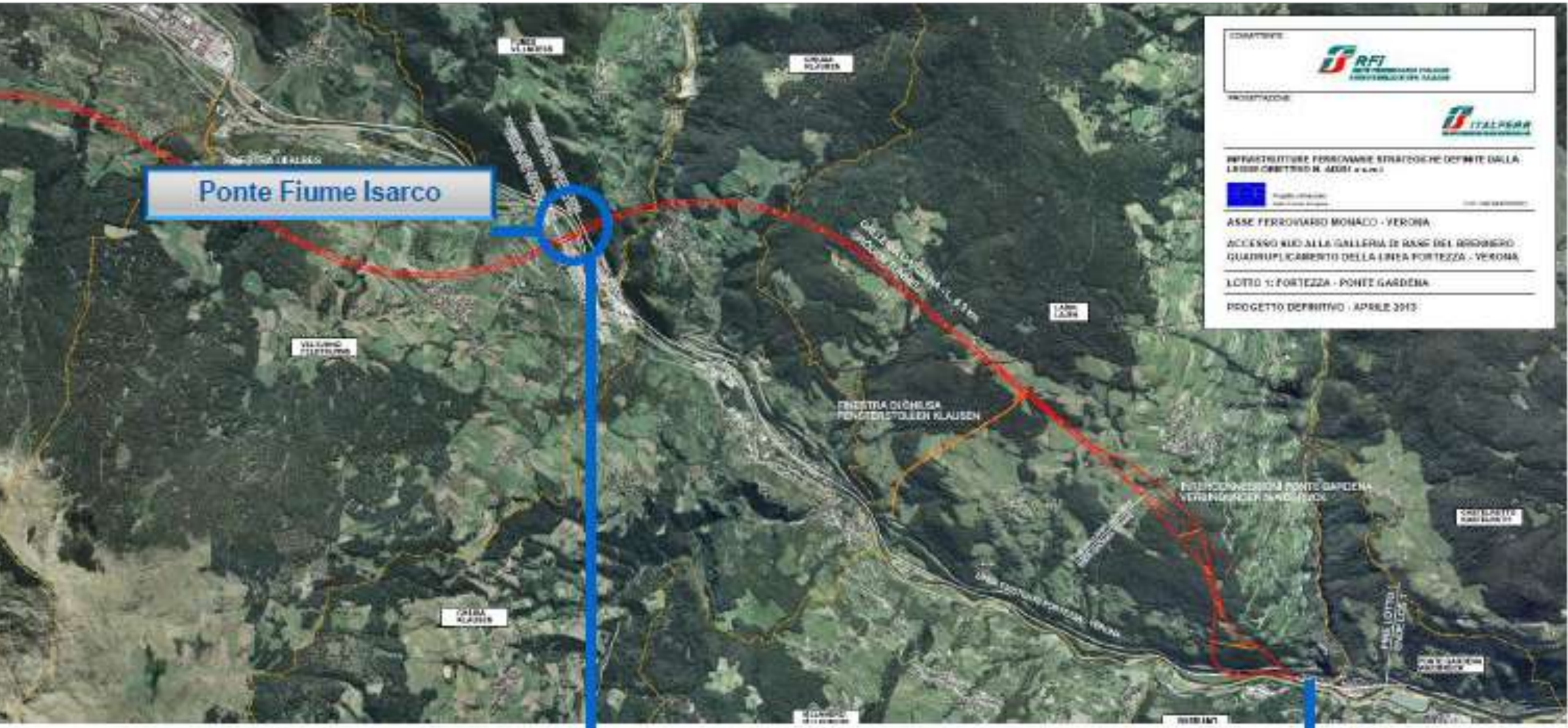
FORTEZZA
PONTE GARDENA



Fortezza

Laion – Ponte Gardena

FORTEZZA
PONTE GARDENA



ITALFERR

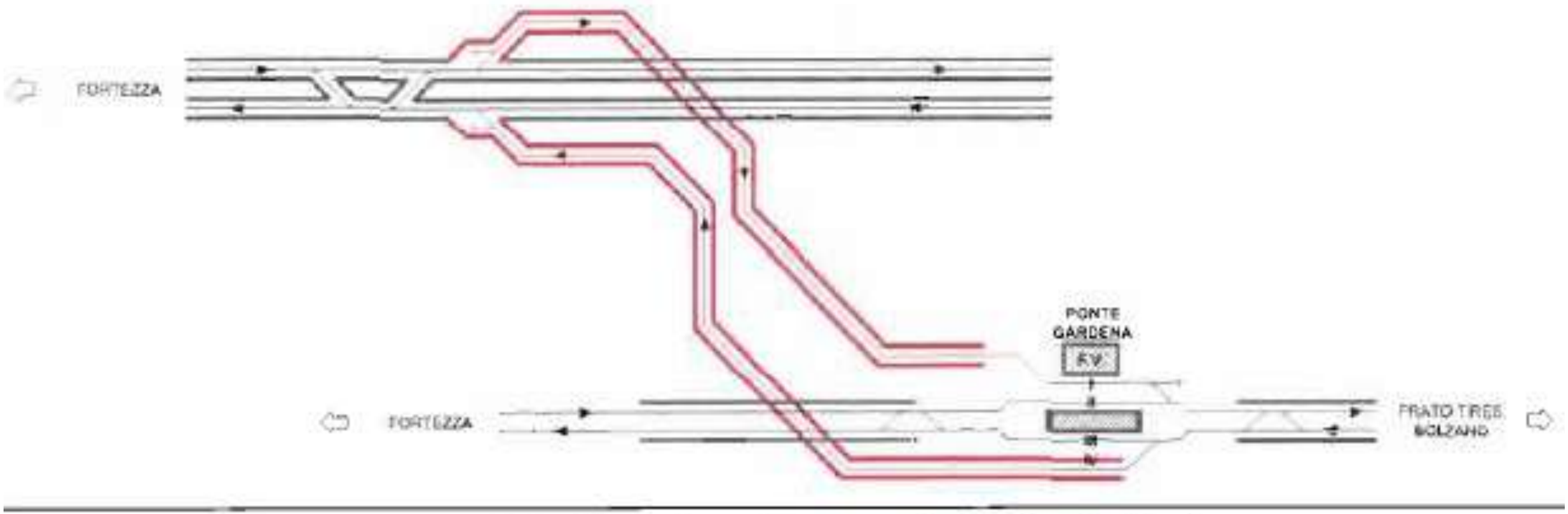


Figura 6.3 – Soluzione Progetto definitivo Lotto 1



CIRCONVALLAZIONE
DI BOLZANO



Collegamento linea storica-linea merci a nord di Bolzano



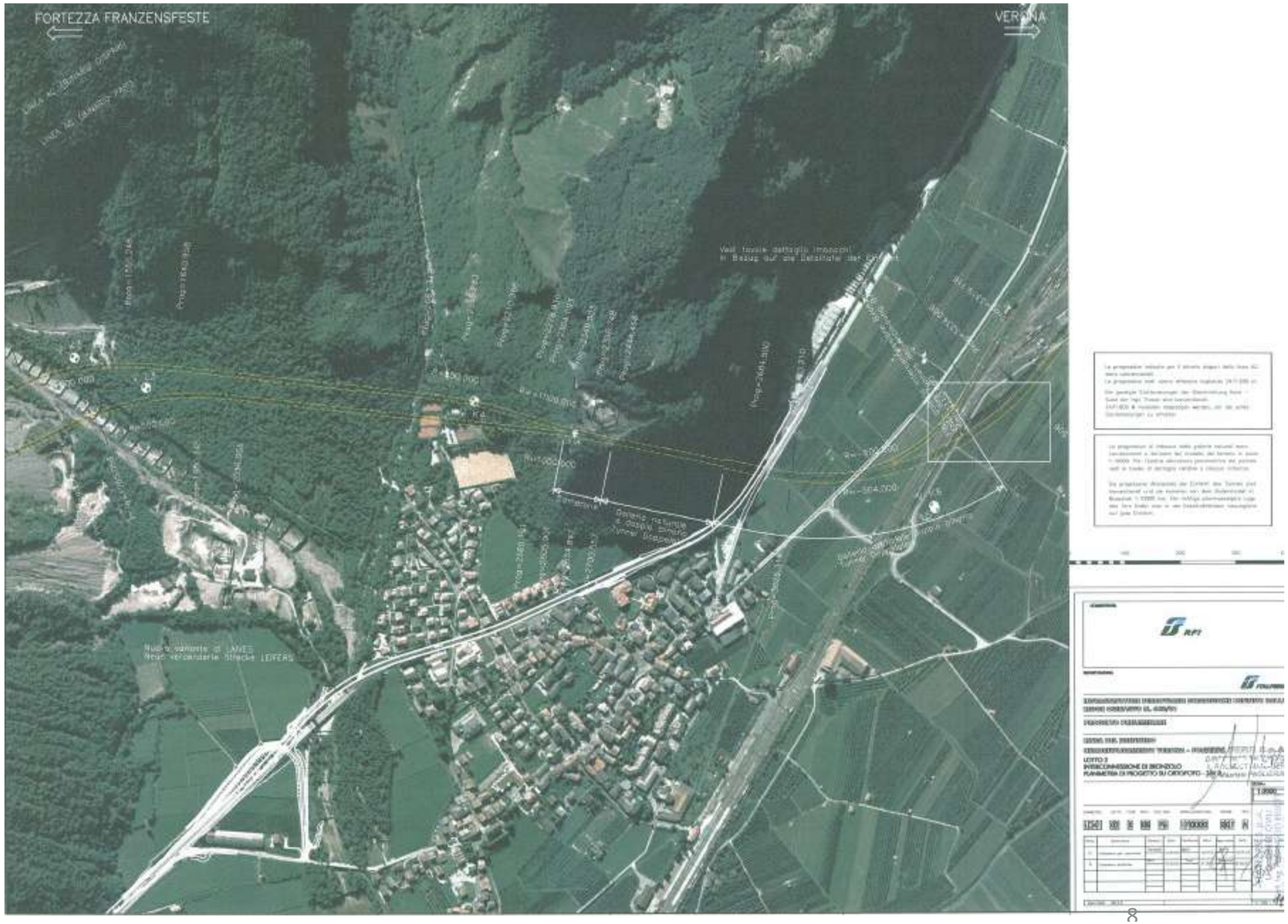


CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO



Collegamento linea merci verso linea storica con cameroni per prosecuzione

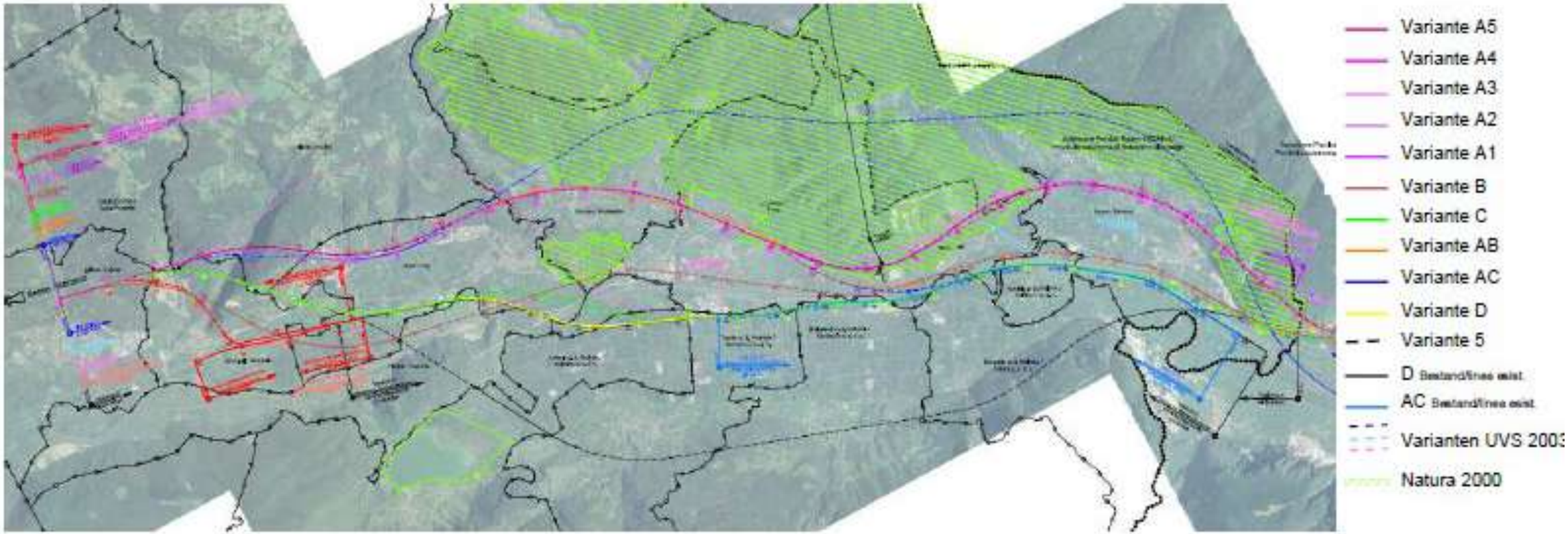
CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO



Ingresso in stazione di Bronzolo

Abbildung 74 Übersicht sämtlicher Trassenvarianten

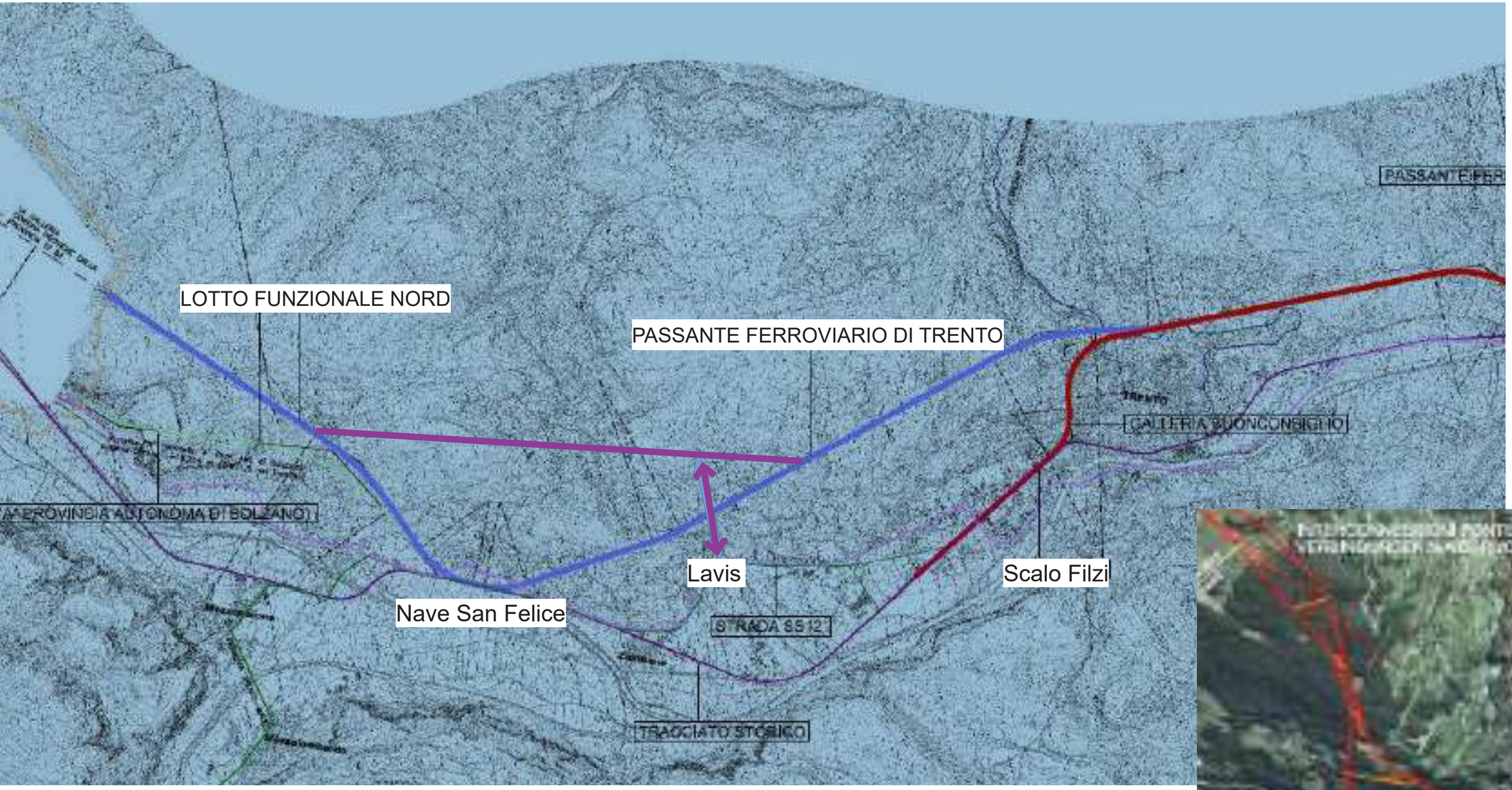
Figura 74 Corografia complesso delle varianti di tracciato



Quelle: EUT/ILF, Übersichtslageplan sämtliche Trassenvarianten, M 1:25.000, Mai 2009

Fonte: EUT/ILF, Corografia Complesso delle varianti di tracciato, M 1:25.000, maggio 2009

PROGETTO RFI 2009
USCITA A NAVE SAN FELICE

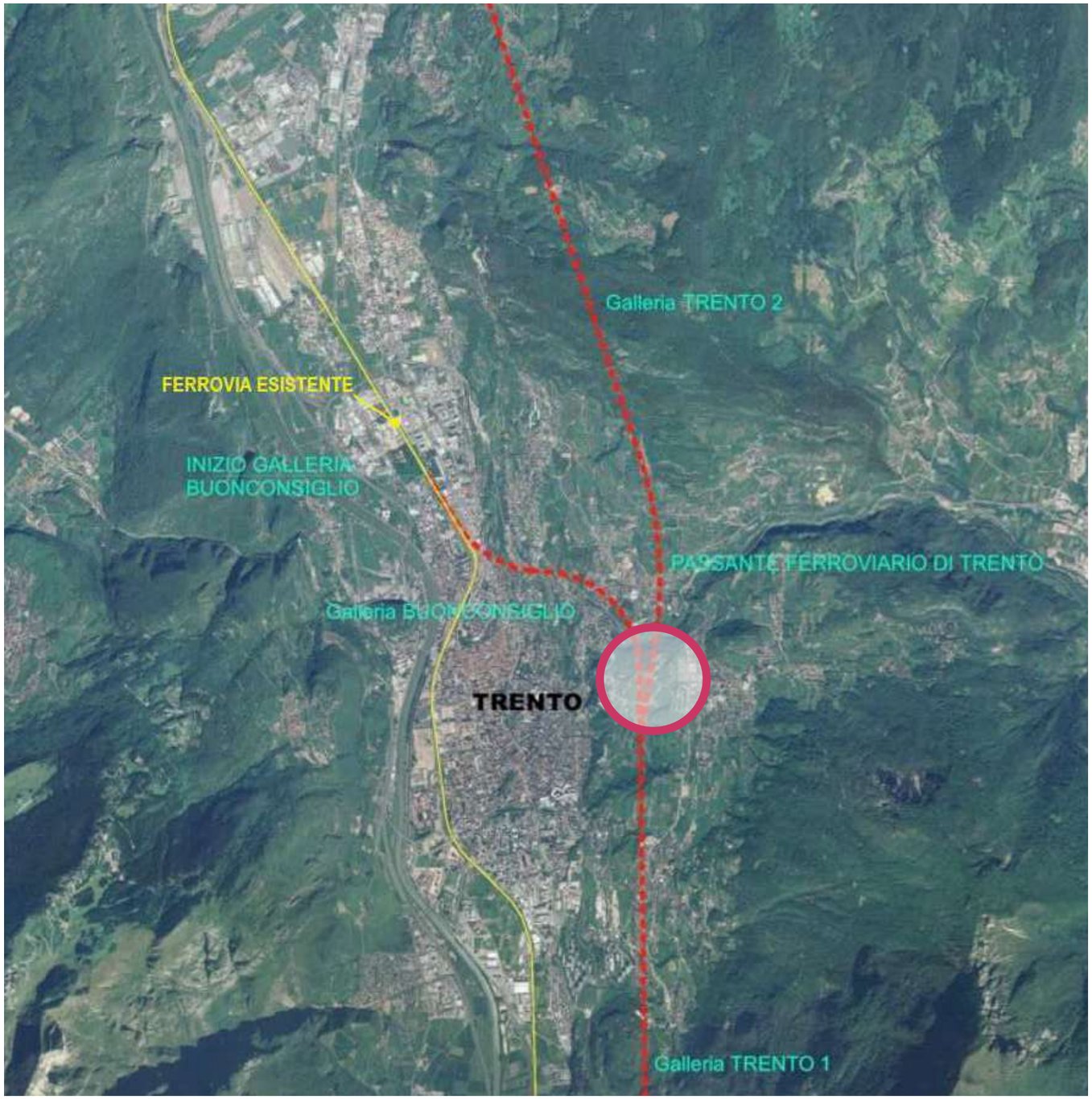


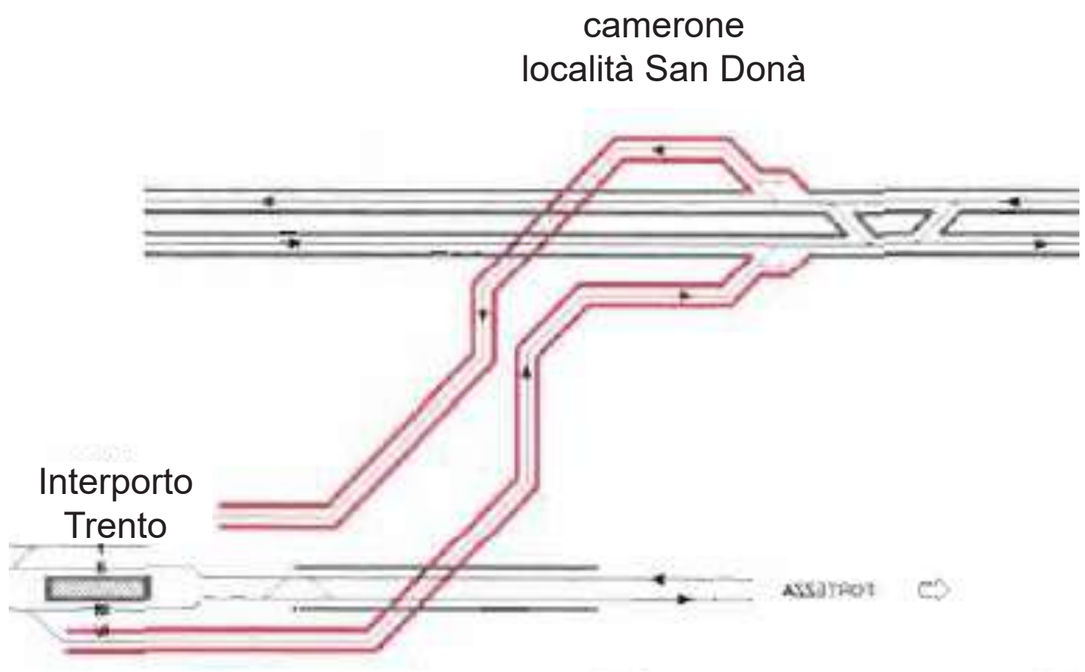


riferimento lotto 1
Tratto Ponte Gardena

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

predisposizione dei cameroni per la “galleria TRENTO 2”





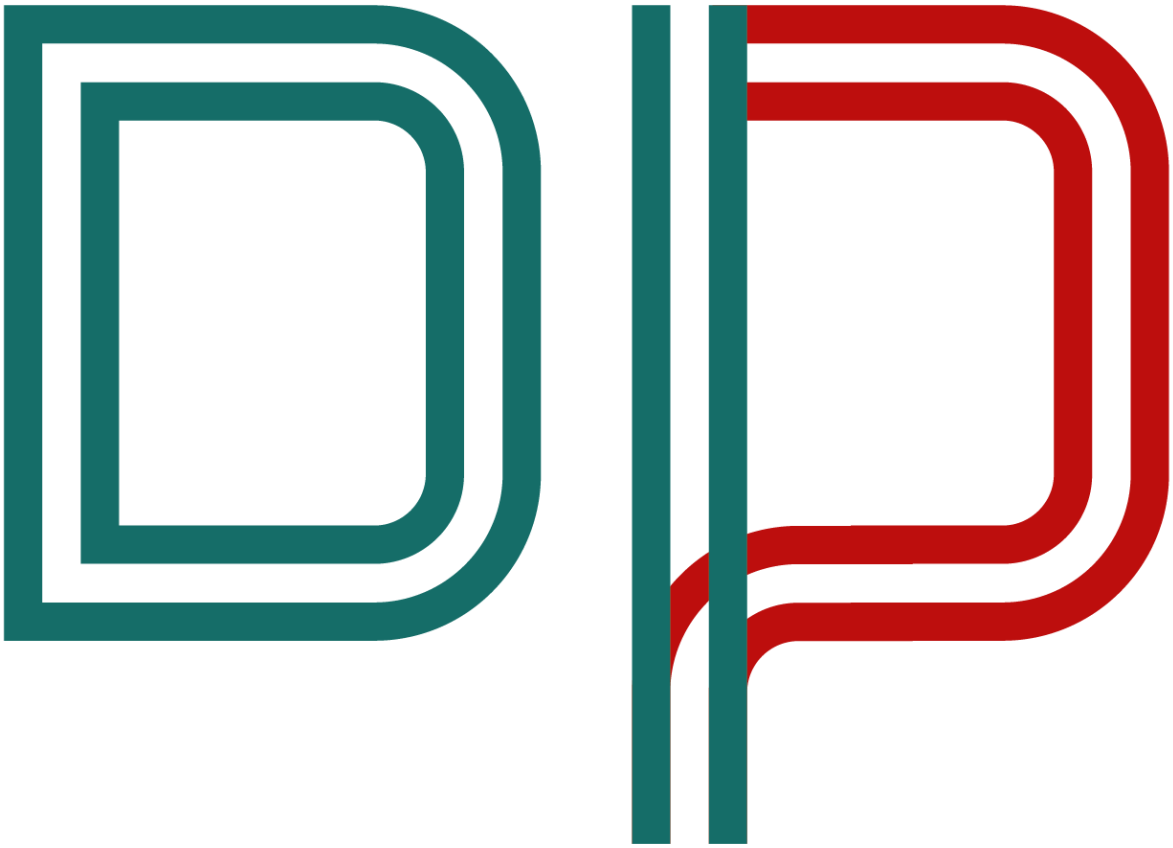
GRAZIE

COMUNE
DI TRENTO

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Idea Srl

18 gennaio 2022

Spett.le

SOCIETA' ITALFERR SPA

all'attenzione del Responsabile della S.O. Permessualistica, Espropri e Subappalti

Via Vito Giuseppe Galati n. 71

00155 ROMA

proc-aut-espro@legalmail.it

e

COMUNE di TRENTO

Progetto Mobilità e rigenerazione urbana

Via Brennero n. 312

38121 TRENTO

rigenerazioneurbana@pec.comune.trento.it

DIBATTITO PUBBLICO

Circonvallazione Ferroviaria di Trento

All'indirizzo email: info@dpcirconvallazioneferroviariatrento.it

OGGETTO: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DEL LOTTO 3A-CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO – INTEGRAZIONE ALLE OSSERVAZIONI DI DATA 30.12.2021 PER IDEA S.R.L.

OSSERVAZIONE IN MERITO ALL'AREA INDIVIDUATA NEL PIANO DI ESPROPRIO – TAVOLA 2 DI 2 N. 45

In riferimento all'inserimento del progetto della Circonvallazione di Trento, la variante della linea storica Verona-Brennero, nel tratto che attraversa la città, e la realizzazione della nuova stazione Trento Nord della linea ferroviaria Trento Malè, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NEXT GENERATION ITALIA e al contestuale avvio della fase di dibattito pubblico e alla possibilità di presentare osservazioni da parte dei soggetti coinvolti dagli interventi, il sottoscritto Cesare Angeli, in proprio ed in qualità di legale rappresentate di Idea S.r.l. (EX Fransy S.r.l.), società proprietaria della particella edificiale 3965/2c.c. Trento, e delle particelle edificiali 3824 c.c. Trento, rappresenta quanto segue.

Il compendio immobiliare sub p.ed. 3965/2 è attualmente destinato a Centro Commerciale (den. Eurocenter) con diverse attività che operano al suo interno quali "Poltrone e Sofà" "Aquarium Center", "Iperceramica", "Euro Bazar". L'accesso all'area è possibile sia entrando nello spazio esistente fra i due edifici, sia sul lato Nord, in corrispondenza del quale ad oggi vi è un cancello. A perimetro dell'intera area di proprietà è stato costruito un muro di confine in cemento armato di altezza pari a m. 1,80, al fine di delimitare la proprietà ed evitare le intrusioni di terzi diretti alla vicina area ex Carbochimica.



L'intera proprietà è dunque ben delimitata sia per quanto attiene ai confini, che per quanto attiene agli ingressi.

Dall'analisi dei documenti di progetto, in particolare il "*Progetto Ambientale della Cantierizzazione, con la planimetria di localizzazione degli interventi di mitigazione – tav. 2 di 2*" e dall'analisi del "*Piano particellare di esproprio, Tav. 2 di 2*" e nello "*Elenco delle ditte da espropriare, asservire, e/o occupare temporaneamente – Comune amministrativo di Trento – Comune Catastale di Trento*" è emerso che in parte del piazzale – lato Nord - di proprietà della scrivente società (ex Fransy S.rl.) è prevista l'occupazione temporanea per pubblica utilità per pubblica utilità al fine di consentire le opere di cantierizzazione.

La particella oggetto di esproprio è prevista al n. 45 nelle raffigurazioni che seguono. A parere della scrivente non si comprende la necessità, né l'utilità di un tale occupazione temporanea, soprattutto alla luce della possibilità di utilizzare una via di accesso esistente e alternativa all'area di cantiere. In particolare, con riferimento all'esistente muro di confine, si fa presente che il medesimo dovrebbe essere demolito per consentire l'utilizzo dell'area a cantiere.



Ciò penalizzerebbe gravemente le attività commerciali dell'intero complesso, compromettendone la funzionalità ed incidendo notevolmente sulla sicurezza degli utenti, nonché sulla possibilità di utilizzo dei parcheggi e degli spazi di manovra.

In occasione dell'incontro con l'Ing. Beschin e l'Arch. Cristina Mazzocchi di data 18.01.2022 la sottoscritta società ha espresso le proprie perplessità riguardo all'assoggettamento ad area di cantiere di tale zona e pertanto, anche alla luce delle rassicurazioni ricevute circa l'opportunità dello stralcio delle medesima dal Progetto Definitivo, date le premesse e l'importanza in termini funzionali ed economici delle aree interessate dall'occupazione temporanea per pubblica utilità che, come precisato, sono indispensabili ai fini dell'esercizio delle attività commerciali, dei parcheggi ed al fine di assicurare idonei spazi di manovra.

SI RICHIEDE DUNQUE ESPRESSAMENTE E CON URGENZA

- lo stralcio dell'area denumerata "45" nel *"Pianto Particellare di Esproprio, Tavola 2 di 2, Comune Amministrativo di Trento"* e dal *"Elenco delle ditte da espropriare, asservire, e/o occupare temporaneamente – Comune amministrativo di Trento – Comune Catastale di Trento".*

-.-.-

Ad integrazione delle Osservazioni inviate in Data 30.12.2021, che le presenti Osservazioni integrano e precisano, per quanto attiene all'occupazione temporanea delle aree ed all'esproprio delle medesime al fine di consentire la deviazione del Canale Lavisotto nell'area oggetto di esproprio e/o occupazione temporanea per pubblica utilità relativa al Centro Commerciale in p.ed. 3824 c.c. Trento, denominato Ideacenter, di proprietà di Idea S.r.l., anche all'esito della consultazione avvenuta in data 18.01.2022,

SI CHIEDE ESPRESSAMENTE

- l'inserimento di Idea S.r.l. nel *"Elenco delle ditte da espropriare, asservire, e/o occupare temporaneamente – Comune amministrativo di Trento – Comune Catastale di Trento"*, rilevando come in tale elaborato non vi sia menzione alcuna della società Idea S.r.l., né vi sia una quantificazione in termini metrici delle aree assoggettate;
- il contenimento delle aree soggette a occupazione temporanea e/a esproprio alle sole aree strettamente

necessarie alla realizzazione delle opere/lavori, anche alla luce delle notevoli criticità già sottolineate nelle precedenti Osservazioni ed all'incontro del 18.01.2022 circa la compromissione della funzionalità ed utilizzabilità dell'area, nonché all'incidenza di tale occupazione sugli spazi a parcheggio e approvvigionamento delle attività commerciali che operano nel Centro Commerciale Ideacenter.

18.01.2022

Cesare Angeli

legale rappresentante di Idea S.r.l.

IDEA S.r.l.
Via San Marco 16 - 38122 Trento (TN)
Codice Fiscale e Partita Iva 00489840223
Tel.: 0461.235000
e-mail: idea@pallaoro.info - PEC: idea-center@pec.it