

Al

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE E LA QUALITÀ DELLO SVILUPPO

Via Cristoforo Colombo 44

00147 Roma

cress@pec.minambiente.it

OGGETTO: invio osservazioni in merito a “Presentazione dell’istanza per l’avvio del procedimento di Valutazione Ambientale” relativo al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza - Verona, asse ferroviario Monaco - Vienna, accesso Sud alla galleria di base del Brennero - Lotto 3A: Circonvallazione di Trento - CUP:J41C09000000005.

Sinistra Italiana del Trentino ha elaborato numerosi contributi sulla questione della circonvallazione ferroviaria della città di Trento e depositato un corposo quaderno di osservazioni e domande nei materiali del dibattito pubblico coordinato dal dottor Pillon. Inoltre, il 25 novembre 2021, il nostro parlamentare Nicola Fratoianni ha presentato alla camera un’interrogazione a risposta scritta (atto camera 4/10817 allegato in calce), i cui destinatari erano il Ministero della Transizione Ecologica e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, delegato a rispondere.

In calce riportiamo all’attenzione di codesto Ministero osservazioni, da noi ritenute fondamentali, per un’equa valutazione del PFTE presentato da RFI-

#### A. SULL’OPERA

1. Parliamo di una piccola frazione di un corridoio scandivano mediterraneo che sarà ben lungi dall’essere realizzato e concluso per almeno un altro decennio; una tratta che parte dal nulla e finisce nel nulla, senza alcuna indicazione di un ipotetico tracciato a nord come a sud.
2. Per questa piccola tratta si prevede un costo esorbitante, probabilmente anche sottostimato se paragonato alla spesa affrontata per la galleria del Brennero.
3. Sebbene l’opera si giustifichi con l’esigenza condivisa di passare dal trasporto su ruota a quello su rotaia, non si tiene conto di altri elementi che potrebbero far diminuire o rendere sostenibile il trasporto delle merci: dall’innalzamento delle tariffe della A22 fino ad un rinnovamento delle motrici dei treni che renderebbero quasi superflue grandi infrastrutture, e alla produzione di motori ad idrogeno per il trasporto su strada, che è

molto prossima e che potrebbe rendere meno necessario ed attrattivo il passaggio alla rotaia.

## B. SUI PERICOLI

Sebbene RFI abbia predisposto la documentazione di carattere generale richiesta dal documento per la redazione dei PFTE in seno ai PNRR, non ha allegato focus di dettaglio sul monte Marzola, il sottosuolo dell'Adige e le modalità di bonifica delle aree inquinate di Trento nord.

1. La Marzola è soggetta ad una “deformazione gravitativa profonda di versante”, movimenti molto lenti di materiale, su vaste aree, per i quali, ad oggi, gli interventi di stabilizzazione non si possono considerare efficaci, proprio per la vastità del territorio coinvolta dal movimento. Secondo la Carta di Sintesi della Pericolosità della Provincia Autonoma di Trento, dove P sta per pericolosità e P4 è il valore più alto in pericolosità, la Marzola presenta 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). La deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola non appare quindi un evento/ fenomeno trascurabile; qualsiasi cambiamento nelle sue modalità di evoluzione (la velocità in particolare) potrebbero portare a delle evidenze sulla superficie topografica. Lo scavo non interesserà direttamente il sottosuolo soggetto alla deformazione gravitativa, potrebbe comunque modificare l'assetto idrogeologico del versante della Marzola. Non sappiamo ancora in che modo, anche perché la situazione non è corredata da studi provinciali o comunali, ma nemmeno accademici, con modelli geologici, geomorfologici e soprattutto idrogeologici di dettaglio. Potrebbe quindi avere un effetto stabilizzante oppure potrebbe 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.
2. Il sottosuolo della Valle dell'Adige, per nulla omogeneo, è invece molto complesso. Mostra infatti una spiccata e significativa eterogeneità nel tipo di sedimento di detriti di zona in zona, (ghiaia, strati di ghiaie e sabbie o lenti di sabbie, livelli di terreni coesivi fini, strati ghiaia alternati a livelli sabbioso-limosi con argilla, ecc.). Tale successione stratigrafica va ovviamente a complicare l'assetto idrogeologico del sottosuolo, con riguardo alle falde acquifere.
3. È previsto che la nuova circonvallazione transiti nelle aree inquinate da piombo tetraetile e da idrocarburi di Trento Nord (SIN ex-Sloi ed ex-Carbochimica), ferme da decenni per la mancanza di soluzioni sicure per la loro bonifica e nel progetto non si ravvisa 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. Nel PFTE non sono inserite le modalità di disinquinamento delle aree interessate al transito della circonvallazione, né delle rogge con cui questa interferirà. Su dette rogge è in corso un primo lotto di bonifica del SIN, progettato con particolari cautele atte ad evitare anche la minima diffusione di polveri nell'area circostante. Avviato nel novembre del 2020, l'intervento, che doveva concludersi in 560 giorni, si è presto fermato. I sondaggi tecnici effettuati per tutto il 2021 hanno evidenziato un livello della falda molto alto anche nei periodi di magra, tale da non permettere lo scavo e l'asporto a secco del materiale inquinato depositato nelle rogge. Sulle aree inquinate, infine, 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, con il rischio che il peso rompa il sottile strato di argilla che separa il terreno inquinato dalla sottostante falda acquifera. Preme precisare 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. Incurante di questa sentenza, il Comune di Trento nel 2019, in una modifica del PRG ha scorporato l'area in lotti diversi e, nel giorno del 2021 RFI è riuscita a far inserire nel Decreto Semplificazioni un DDL che le consente di muoversi in modo difforme dalla sentenza del TAR, bonificando solo le zone di suo interesse.

Ritenendo fondamentale che in data 8 febbraio 2022 l'Ambiente sia finalmente entrato nella Costituzione della Repubblica Italiana con le modifiche all'Articolo 9: "La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali". Articolo 41: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana. La legge determina i programmi e i controlli opportuni perché l'attività economica pubblica e privata possa essere indirizzata e coordinata a fini sociali e ambientali".

Ritenendo fondamentale che in data 8 febbraio 2022 l'Ambiente sia finalmente entrato nella Costituzione della Repubblica Italiana con le modifiche all'Articolo 9 e all'Articolo 41;

Richiamando in particolare per l'Art 9 l'affermazione "Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni."e per l'Art 41: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana.",

#### CHIEDIAMO

che il Ministero della Transizione Ecologica imponga ad RFI lo studio di soluzioni alternative più attente ai problemi idro-geologici e ambientali e che, in attesa dei risultati di tale studio, imponga il fermo ad un progetto suscettibile di danni ambientali gravi oltre a possibili ritardi e aumenti dei costi tali da rendere persino dubbio il finanziamento tramite PNRR.

Trento, 21 marzo 2022

Per l'Assemblea Provinciale di Sinistra Italiana del Trentino  
la Segretaria Provinciale Renata Attolini

**ATTO CAMERA**  
**INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/10817**

**Dati di presentazione dell'atto**

*Legislatura:* 18

*Seduta di annuncio:* 604 del 26/11/2021

**Firmatari**

*Primo firmatario:* FRATOIANNI NICOLA

*Gruppo:* LIBERI E UGUALI

*Data firma:* 25/11/2021

**Destinatari**

*Ministero destinatario:*

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

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

**Stato iter:** IN CORSO

**Atto Camera**

**Interrogazione a risposta scritta 4-10817**

presentato da

**FRATOIANNI Nicola**

testo di

Venerdì 26 novembre 2021, seduta n. 604

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

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

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

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

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

il cantiere sarà lungo 20 chilometri, causerà espropri per 51 ettari di territorio, comprendente trenta aree agricole primarie attualmente coltivate, e la demolizione di interi edifici attualmente abitati. Graverà sulla città con un ritmo di 600 viaggi

giornalieri di Tir per il trasporto del materiale scavato in discarica e per il rifornimento al cantiere di materiale di costruzione;

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

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

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

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

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

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

- se sia a conoscenza delle grandi criticità evidenziate in relazione al Pfte proposto da Rfi per la circonvallazione Ac/Av di Trento;

- quali iniziative di competenza intenda adottare in relazione a quella che l'interrogante giudica una pericolosa minimizzazione che Rfi opera nel Pfte in merito alle problematiche ambientali e sanitarie connesse alla bonifica del Sin Sloi e Carbochimica a Trento;

- se non si intendano verificare costi e benefici dell'opera in questione prima di avviare un intervento tanto marginale rispetto all'economia dell'intera tratta quanto di pesantissimo impatto sulla città di Trento;

- se non intenda valutare la possibilità di adottare le iniziative di competenza affinché Rfi proceda alla revisione del progetto, ad avviso dell'interrogante, suscettibile di danni, ritardi e aumenti dei costi tali da rendere dubbio il finanziamento, elaborando soluzioni alternative più attente ai problemi idro-geologici e ambientali.

(4-10817)