

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

Il/La Sottoscritto/a Andrea Pugliese_____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

Circolo di Trento di Legambiente_____

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al

- Piano/Programma, sotto indicato
 X Progetto, sotto indicato.

Progetto di fattibilità tecnico economica della Circonvallazione Ferroviaria di Trento Lotto 3A____

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 X Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- X Atmosfera
 X Ambiente idrico
 X Suolo e sottosuolo
 Rumore, vibrazioni, radiazioni
 Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
 Salute pubblica
 Beni culturali e paesaggio
 Monitoraggio ambientale
 Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

L'analisi costi-benefici

Un primo elemento critico nel progetto riguarda le previsioni di traffico utilizzate a supporto dell'Analisi Costi-Benefici. 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, la circonvallazione di Bolzano e il tratto (non prioritario) Trento Nord-Bronzolo. Nello scenario 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 (il periodo della cosiddetta globalizzazione) la crescita delle tonnellate trasportate al Brennero è stata del 57%, ossia del 2,4% annuo circa. 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.

Va notato poi che il totale delle merci che hanno attraversato tutti i valichi alpini è cresciuto nello stesso periodo 2000-19 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. Anche la Provincia Autonoma di Trento nelle risposte allegate alla Relazione sul Dibattito Pubblico rileva che il tema della gestione della tariffe autostradali e della direttiva Eurovignette per incentivare lo spostamento modale gomma-rotella e mitigare l'effetto del "traffico deviato" è costantemente all'attenzione dell'amministrazione provinciale. Per quanto riguarda il fenomeno del traffico deviato, la Conferenza Stato-Regioni ha approvato nel 2019 la mozione delle Province e Regioni autonome che prevede di trovare una soluzione condivisa per il problema del traffico sull'asse del Brennero. Tali azioni porterebbero a un maggiore bilanciamento dei passaggi fra i vari valichi alpini e una conseguente riduzione della pressione sul Brennero.

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 (l'aumento dei costi

del petrolio e del gas di questo periodo ne sono un esempio), 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 non potrà che essere inferiore a quello del periodo 2000-2019.

Riteniamo quindi che l’Analisi Costi-Benefici andrebbe rifatta sulla base di stime realistiche dei passaggi previsti, con una forchetta che vada fra un massimo di una crescita analoga al periodo 2000-2019 ed un minimo di una limitata decrescita, dovuta a provvedimenti coerenti con gli obiettivi di decarbonizzazione previsti dall’Unione Europea. Anche il calcolo delle riduzioni delle emissioni clima-alteranti dovute al progetto andrebbe effettuato secondo stime realistiche di domanda di trasporto.

Una seconda considerazione riguarda gli scenari considerati, che onestamente appaiono improbabili almeno a breve-medio termine. 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. 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. Riteniamo plausibile che un quadruplicamento di alcuni tratti possa comunque portare ad un servizio migliore, sia per le merci sia per i passeggeri. Un possibile beneficio di interventi limitati di quadruplicamento della linea potrebbe 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. Fare ciò richiederebbe la preparazione di un modello di esercizio (assente nel Progetto di Fattibilità Tecnico-Economico) 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.

L’interferenza con il Sito di Interesse Nazionale di Trento Nord

Come noto, con D.M 18 settembre 2001, n. 468 le aree della ex Carbochimica, della SLOI e le

rogge di Trento Nord sono state incluse nei siti di bonifica di interesse nazionale. Ricordiamo brevemente alcuni elementi che hanno condotto a tale decreto.

L'area ex SLOI è stata sede di una attività industriale iniziata nel 1939 e finita nel 1978 (anno della chiusura a seguito dell'ennesimo pesantissimo incidente, che ha messo a repentaglio la vita degli abitanti della città di Trento). La SLOI lascia in eredità un inquinamento da piombo totale, piombo organico, piombo tetraetile e mercurio. Dovrà arrivare il 1987 perché due successive indagini certificassero la presenza di piombo tetraetile anche nel suolo dello stabilimento.

Nel 1994, presso un cantiere di via Ezio Maccani, venne certificata analiticamente la presenza di inquinanti nel terreno e nelle aree di falda e quindi la Provincia decise di avviare il monitoraggio delle stesse a monte e a valle della ex Carbochimica. Il 6 agosto 1996 il Sindaco del Comune di Trento emanò una ordinanza contingibile e urgente nei confronti dei proprietari dell'area e chiese a questi ultimi la presentazione di un progetto esecutivo di disinquinamento e "la messa in sicurezza della falda mediante l'isolamento idraulico dell'acquifero al fine di impedire ogni ulteriore contaminazione degli ambienti esterni all'area stessa". Solo nell'agosto del 2001 sarà possibile la attivazione di una barriera idraulica a valle delle aree inquinate realizzata per impedire che l'area inquinata si allarghi e contami la falda.

La Fossa primaria di Campotrentino, la Fossa degli Armanelli, il Rio Lavisotto e la Fossa SLOI, tutte convergenti nel Canale dell'Adigetto, formano quell'insieme di corsi d'acqua sinteticamente detti "Rogge di Trento", che hanno una lunghezza di circa 6,5 Km ed una estensione di circa 14 ettari. Esse si trovano a diretto contatto con le aree industriali di Carbochimica e SLOI e presentano una notevole contaminazione:

* La Fossa degli Armanelli è impattata dagli scarichi dell'ex SLOI e mostra una contaminazione da piombo e piombo tetraetile fino alla profondità di 4,8 metri

* La Fossa di Campotrentino riceve gli scarichi provenienti della ex Carbochimica ed il suo alveo, nella parte meridionale, presenta contaminazione da IPA

* Il Rio Lavisotto va considerato in tre tratti. Il primo, lato ex Carbochimica, presenta contaminazione da Piombo, Piombo tetraetile, IPA, Pirene, Benzoantracene, Crisene, Benzoapirene fino a 11 metri dal fondo roggia per alcuni di queste sostanze. Il secondo tratto, lato campo Coni, presenta contaminazione da Piombo, Piombo tetraetile, fino a 2,4 metri di profondità, con la presenza, in alcuni tratti, di Pirene, Benzoantracene, Benzofluorantene, Benzopirene, Dibenzopirene. A queste sostanze si sommano IPA fino alla profondità di 8,4 metri. Nei 100 metri precedenti al tratto tombinato si ha un innalzamento della contaminazione ed una consistenza catramosa del terreno. Il terzo tratto corre tombato sotto la città seguendo il vecchio tracciato dell'Adige e presenta contaminazione da IPA, Piombo, Piombo Organico, che per via delle

condizioni locali non hanno fenomeni di degradazione nel tempo.

In data 9 dicembre 2002 è stato sottoscritto un Accordo di Programma tra la Provincia Autonoma di Trento, il Comune di Trento e i proprietari delle aree private interne al SIN (T.I.M srl, M.I.T. Srl, NILUPA S.a.s, BI.MA S.n.c., FRANCY s.r.l., Maffei S.p.A), che individua il Servizio per le Politiche di risanamento dei siti inquinati quale soggetto incaricato alla predisposizione del piano della caratterizzazione e del progetto preliminare per il disinquinamento delle aree di proprietà privata. L'esecuzione degli interventi di bonifica restava in capo ai privati proprietari delle due aree.

Si può ricordare che da allora si sono svolte numerose riunioni di un tavolo tecnico presso il Ministero dell'Ambiente (presenti ISS, ISPRA, Provincia Autonoma di Trento) per l'esame della documentazione, ovvero le Analisi di Rischio Ambientale sito specifiche di comparti di Via Brennero (Carbochimica) e di via Maccani (SLOI), trasmesse dal Consorzio di Bonifica e Sviluppo di Trento Nord costituitosi fra i proprietari delle aree in oggetto. Nel corso di detta riunione APPA (Agenzia Provinciale per l'Ambiente) ha illustrato il proprio parere su detta documentazione evidenziando forti elementi di criticità e ritenendo "non valutabili le quattro analisi di rischio (due per lo scenario attuale e due per lo scenario futuro di utilizzo delle aree) così come proposte". Inoltre è stata evidenziata la necessità di operare nelle aree in parola una mappatura delle matrici suolo, terreno di riporto, matrice materiali di riporto e rifiuti. Infine è stato richiamato che i materiali di riporto ricadenti nell'ambito di applicazione dell'articolo 41, comma 3 della legge 98/2013 dovranno essere gestiti secondo le indicazioni riportate nella nota prot. 13338/TRI del 14 maggio 2014, pubblicata sul sito del Ministero per l'Ambiente, avente ad oggetto "Richiesta chiarimenti in merito all' applicazione della normativa su terre e rocce da scavo"; a tal fine è stato chiesto al soggetto proponente di concordare con APPA il Protocollo di individuazione delle matrici di riporto e le modalità di esecuzione del test di cessione, incluso il set analitico, al fine di consentire ad APPA di valutarne i risultati.

Sintetizzando, ci si trova in una situazione di terreno gravemente contaminato da Piombo, Piombo Tetraetile, IPA, per il quale non si è arrivati (a circa 40 anni dalla chiusura degli stabilimenti, e 20 dall'istituzione del SIN) neanche ad un progetto di bonifica.

Per quanto riguarda le rogge demaniali di competenza pubblica nel 2016 è stato approvato il "Progetto definitivo di bonifica delle rogge demaniali"; nel novembre 2020 la Giunta Provinciale ha appaltato ad un consorzio Temporaneo di Imprese il primo lotto di bonifica delle rogge demaniali, che è stimato costi complessivamente 35,22 milioni di euro. Il relativo capitolato d'appalto pone particolare attenzione alla sicurezza. La sequenza delle lavorazioni 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 realizzata a cavallo dei

canali e sarà dotata all'interno di filtri di aspirazione e di affinamento dell'aria per evitare fughe verso l'esterno. In questo modo sarà possibile lavorare in sicurezza il materiale di fondo. Il terriccio, caricato su camion con container chiusi sarà fatto uscire dal cantiere ed inviato verso i centri di trattamento. Sempre in tema di sicurezza e difesa dell'ambiente, l'appalto ed il progetto prevedono l'applicazione di specifici protocolli che impongono la tracciabilità di ogni mezzo in uscita dal cantiere fino alla destinazione finale.

In realtà l'inizio dei lavori non è di fatto mai avvenuto per due importanti questioni.

Innanzitutto i privati proprietari della Fossa degli Armanelli (fra cui RFI) non hanno aderito alla bonifica e la zona è stata stralciata (la Fossa degli Armanelli è il luogo dove la SLOI sversava i resti delle sue produzioni industriali e che ha significativi tassi di inquinamento).

In secondo luogo, la falda acquifera superficiale è risultata più alta del previsto impedendo per molti mesi dell'anno la realizzazione dei lavori, pena il richiamo nello scavo di nuova acqua da trattare come acqua inquinata e da conferire nei siti specializzati per il disinquinamento.

Allo stato i lavori sono ancora fermi in attesa di una autorizzazione del Ministero dell'Ambiente circa le nuove modalità di realizzazione della bonifica (si stima che i lavori potranno riprendere non prima del mese di aprile 2022).

Il progetto di circonvallazione interferisce in modo molto significativo con il SIN; infatti, nella parte di imbocco a Nord dal tunnel, la trincea aperta TR04 percorre dall'inizio alla fine le aree del SIN di Trento Nord e comprende sia il rio Lavisotto, che parte delle aree della ex Carbochimica, che quelle della SLOI, oltreché la Fossa degli Armanelli e la Fossa primaria di Campotrentino. Secondo quanto definito nel Dossier di Progetto lo scavo sarà di circa 48.000 metri cubi.

In verità questa quantificazione non convince e dagli stessi documenti progettuali si ricava che saranno circa 76.000 metri cubi di terreni inquinati asportati. Infatti, 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 200 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 oltreché un interessamento per la lunghezza di 100 metri per la realizzazione della variante della linea storica.

In realtà si evince dal progetto che, all'uscita della galleria artificiale sotto il cavalcavia che porta a Largo Martiri di Nassirya, i binari della circonvallazione scorreranno a 10 metri sotto il livello del suolo e da lì 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 dai 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.

Al di là dei quantitativi, le metodologie di intervento previste da RFI non appaiono considerare con la dovuta attenzione la situazione delle aree.

Dal punto di vista legale, il progetto si rifà all'articolo 37 della legge 108/2021 (ovvero la traduzione in legge del decreto semplificazioni) che ha riscritto gli articoli 242 ter e 252 della legge 152/2006e in particolare al comma 1 del nuovo art. 242 ter prevede che “nei siti oggetto di bonifica, inclusi i siti di interesse nazionale, possono essere realizzati i progetti del Piano Nazionale di ripresa e resilienza...(omissis) a condizione che detti interventi e opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione ed il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori..” e ritiene quindi che sia possibile limitare gli interventi alle sole aree su cui insiste il progetto. In realtà il secondo comma prevede che “La valutazione del rispetto delle condizioni di cui al comma 1 e comma 1-bis è effettuata dalla Autorità Competente (...) ove prevista, nell'ambito della Valutazione di Impatto Ambientale.” Quindi è esattamente nella Valutazione di Impatto Ambientale che va stabilito se gli interventi e le opere non interferiscano con la bonifica.

Prima di tutto si può notare che la bonifica delle rogge partirà, al più presto, nell'aprile 2022 con una durata prevista di 560 giorni e quindi si dovrebbe svolgere contemporaneamente ai lavori per la circonvallazione, che dovrebbero partire (secondo il cronoprogramma) nel luglio 2022. Inoltre, il progetto di RFI impatta con la fossa degli Armanelli, che risulta completamente da bonificare

Soprattutto, l'intervento previsto da RFI è diverso da quello previsto dall'appalto delle rogge demaniali. Nella ipotetica bonifica proposta da da RFI nel PFTE (a differenza di quanto stabilito ed approvato dal Ministero dell'Ambiente per le Rogge dopo anni di studi e di confronti) non ci sono prescrizioni né sulle modalità operative (lavoro in luogo depressurizzato, con maschere per la respirazione in modo da rendere sicuri gli operatori a contatto con i siti inquinati, asporto dei materiali inquinati e trasporto presso centri specializzati per la bonifica, tracciabilità dei camion che trasportano il materiale asportato, ecc), né sul dove e con che livello di sicurezza trasferire il materiale inquinato.

Le tecniche studiate e previste per la bonifica delle Rogge mettono all'opposto in evidenza la pericolosità dei siti inseriti nel SIN di Trento nord ed in particolare dell'inquinamento da mercurio e da piombo, sostanza che inizia ad essere volatile alla temperatura di 20 gradi centigradi e che non può essere movimentata senza accorgimenti che ne evitino la inalazione sia agli operatori che alla cittadinanza.

Quaranta anni di non movimentazione di quelle aree hanno costruito una "situazione di equilibrio", favorita dalla tendenza del piombo a penetrare in profondità. A circa 13 metri di profondità, sotto quelle aree, si trova una lente di argilla, che impedisce la contaminazione delle falde profonde, mentre a sud è stata realizzata una barriera idraulica, che consente di fermare (anche se parzialmente, come risulta dal ritrovamento di sostanze inquinanti nei piezometri collocati sulla rotatoria di via E. Maccani) l'inquinamento. La sola movimentazione di quelle aree è estremamente pericolosa sia per la salute di chi lavora su quei siti che per la salute pubblica. Se non si parte da questa premessa, ovvero dalla necessità di una bonifica reale e totale di quei siti, l'unico risultato è quello di allargare l'area dell'inquinamento e di provocare un vero e proprio disastro ambientale.

Un altro aspetto critico riguarda il trattamento dei materiali di risulta dello scavo nei terreni contaminati. Nelle cartella sui "materiali di risulta" (allegati 6,7,8) si dice esplicitamente che dei 48.000 mc (come visto sopra, un calcolo a spanne dimostra che saranno parecchi di più) solo 9.300 mc saranno conferiti in discarica speciale (senza peraltro specificare quale e dimostrare che questa sia quella adatta per trattare inquinanti con quelle caratteristiche) mentre i rimanenti 38.000 mc saranno riusati come materiali di recupero, sottovalutandone completamente la pericolosità.

Inoltre, i materiali che verranno scavati per la realizzazione della trincea aperta T04, secondo quanto prevede il progetto, verranno ammassati in cumuli da circa 2.000 metri cubi ciascuno e rimarranno in questo stato per circa 15 giorni, dimenticando che il piombo è volatile alla temperatura di 20 gradi centigradi e che tali caratteristiche hanno anche gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA) e gli altri inquinanti provenienti dai terreni ex Carbochimica!

Le modalità previste dal PFTE proposto da RFI per lo stoccaggio provvisorio dei materiali fanno a pugni con le prescrizioni contenute nel documento licenziato dalla Conferenza dei servizi decisoria del 22 novembre 2005 (allegato 10). In esso infatti si legge: "Le piazzole di stoccaggio realizzatedovranno essere fornite di sistemi di impermeabilizzazione con garanzie di tenuta anche a sollecitazioni di tipo meccanico dovute ai mezzi di transito. Tali piazzole dovranno essere inoltre collocate su terreno la cui caratterizzazione, effettuata con maglia 25 x 25 metri, 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. Leg. 22/97”, modalità assolutamente differente dal “capping” previsto per quelle aree dal PFTE.

Un aspetto critico per i lavori nell’area inquinata riguarda l’acqua. Si è già ricordato che l’innalzamento della falda ha bloccato i lavori di bonifica delle Rogge appaltati a novembre 2020. La falda è per molti mesi dell’anno è ad una quota prossima a 0 e non a – 2,5 metri come era stato ipotizzato nel progetto appaltato.

Di conseguenza, scavare nelle aree del SIN di Trento Nord significa fare i conti con una enorme massa d’acqua che, transitando all’interno delle aree inquinate, finirà nelle trincee scavate: acqua che non potrà essere conferita o rimessa nell’ambiente se non sarà a sua volta preventivamente disinquinata.

Della cosa nella cartella “Gestione Materiali di Risulta” neppure si accenna e di questo problema non v’è traccia in nessuna delle migliaia di pagine del PFTE. Nelle risposte allegare al Dibattito Pubblico ci si limita a scrivere che gli scavi saranno preceduti dalla realizzazione di un tappo di fondo al fine di impermeabilizzare il fondo scavo ed accompagnati dalla realizzazione di diaframmi molto rigidi contrastati da puntoni e che le acque inquinate saranno trattate secondo la normativa vigente, senza specificarne quantità a metodologie. Soprattutto, riteniamo ci sia il rischio gravissimo che detti puntoni possano incrinare lo strato di argilla che separa la falda superficiale inquinata dalla falda sotterranea, diffondendo l’inquinamento in un’area molto più vasta.

In conclusione, riteniamo che il principio di precauzione richieda la necessità di una bonifica reale e totale di quei siti preliminarmente ai lavori previsti per la circonvallazione. Riteniamo inoltre che il progetto non tenga sufficientemente conto della pericolosità degli agenti inquinanti presenti nel terreno del SIN.

Interferenze con sorgenti e fonti d’acqua

Un altro aspetto ambientalmente rilevante del Progetto della Circonvallazione ferroviaria riguarda le sorgenti e fonti d’acqua che potrebbero essere intercettate dalla costruzione del tunnel. Il progetto si basa su metodologie di tipo statistico con pochissime rilevazioni sul campo. Le osservazioni presentate dalla sig.a Manuela Guidolin mostrano numerose incongruenze fra la situazione riportata nella cartografia del progetto e la situazione sul campo. Riteniamo che si tratti di una questione meritevole di maggiori approfondimenti prima dell’inizio dei lavori, in quanto la galleria progettata passa non lontano dalle sorgenti di Cantanghel (che forniscono la maggior parte dell’acquedotto di Trento) e di Acquaviva (da cui si rifornisce Besenello), oltre a numerosissime sorgenti minori che però contribuiscono all’attuale situazione ambientale delle zone fra Povo, Villazzano e Mattarello alta.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data Trento, 25/2/2022

Il dichiarante

Ada Pirese