

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.
 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 _____
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____ Claudio Geat _____

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

Circoscrizione Centro storico – Piedicastello della città di Trento _____
(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

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

(Barrare la casella di interesse)

**_____ Progetto di fattibilità tecnico economica del
Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza-Verona, asse
ferroviario Monaco-Verona, accesso Sud alla galleria di Base del
Brennero - Lotto 3°: Circonvallazione di Trento. CUP:
J41C0900000005**

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- 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)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

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

TESTO DELL' OSSERVAZIONE _Si allegano estratti dei testi delle delibere n. 55/2021, 81/2021 e 82/2021, aventi per oggetto il progetto di (parziale ed incompleta) circonvallazione ferroviaria della città di Trento, per le parti di rilevanza ai fini della V.I.A..

I testi completi delle tre delibere sono scaricabili dal sito della circoscrizione:

Delibera nr. 55/2021

<https://www.comune.trento.it/Comune/Organi-politici/Circoscrizioni/Circoscrizione-n.-12-Centro-storico-Piedicastello/Deliberazioni-della-circoscrizione-12-Centro-storico-Piedicastello/Delibera-55-del-2021-Circoscrizione-n.-12-Centro-storico-Piedicastello>

Delibera nr. 81/2021

<https://www.comune.trento.it/Comune/Organi-politici/Circoscrizioni/Circoscrizione-n.-12-Centro-storico-Piedicastello/Deliberazioni-della-circoscrizione-12-Centro-storico-Piedicastello/Delibera-81-del-2021-Circoscrizione-n.-12-Centro-storico-Piedicastello>

Delibera nr. 82/2021

<https://www.comune.trento.it/Comune/Organi-politici/Circoscrizioni/Circoscrizione-n.-12-Centro-storico-Piedicastello/Deliberazioni-della-circoscrizione-12-Centro-storico-Piedicastello/Delibera-82-del-2021-Circoscrizione-n.-12-Centro-storico-Piedicastello>

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).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 – estratto delibera n. 55/2021

Allegato 4 – estratto delibera n. 81/2021

Allegato 5 – estratto delibera n. 82/2021

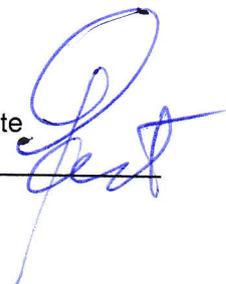
- _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data ____ Trento, 24 febbraio 2022. _____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

(Firma)



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

“CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO”.

Si riportano di seguito i contenuti fondamentali della delibera, per le parti attinenti al procedimento di Dibattito Pubblico;

1. Premessa

Il Consiglio Circostrizionale ha dapprima ricordato Il complesso iter progettuale iniziato nell'anno 2003 e proseguito, con numerose cause, fino all'attualità, con la proposta di progetto di fattibilità tecnico ed economica presentata da R. F. I.

Vennero poi affrontate una serie di tematiche che sembravano essere evidenti, alla luce dei pochi particolari conosciuti, pur in assenza di qualunque informazione tecnica fornita sia da R. F. I, sia dalla Provincia, sia dal Comune di Trento, che si trincerava dietro una clausola definita "di riservatezza", contenuta nel protocollo di intesa stipulato tra Comune, Provincia, R. F. I. nel 2018 ed aggiornato poi nel 2019. Tale clausola, a detta del Comune di Trento, impediva di divulgare qualunque aspetto progettuale riferito alla nuova circonvallazione in corso di definizione. Inoltre il consiglio circostrizionale, quando assunse la delibera numero 55, non era al corrente della decisione del Comune di Trento di appoggiare la scelta di R. F. I. di presentare domanda di finanziamento all'interno del cosiddetto PNRR. Le informazioni di cui disponeva la circoscrizione erano state divulgate in un incontro pubblico dall'assessore alla mobilità, coinvolgendo tutte e 12 le circoscrizioni cittadine, nel mese di febbraio 2021, tenutosi via meet, in conseguenza delle norme di contenimento della pandemia esistente all'epoca. Nel corso di tale incontro era stato illustrato l'iter progettuale per la realizzazione della circonvallazione merci della città di Trento e presentato un crono programma che si articolava su 12 anni, con la previsione di un intero anno, il primo, destinato alla formazione del consenso. L'adesione al finanziamento del PNRR impose una tempistica estremamente ridotta, da 12 anni a quattro anni e mezzo con la conseguente necessità di installare un imponente cantiere all'imbocco nord della galleria merci, da dove iniziare lo scavo con altre due frese, oltre a quelle due inizialmente previste per il cantiere di Mattarello.

2. Problematiche evidenziate

- Un aspetto da approfondire riguarda la fascia di rispetto ferroviario prevista dal DPR 753 del 11 luglio 1980, pari a 30 metri dalla più vicina rotaia, limite inderogabile per distanza inferiori a 6 metri; posto che sotto numerosissime abitazioni cittadine si troverà il tracciato ferroviario in galleria, va indagato quale sia l'incidenza del sopra citato DPR 753/80, nel quale non è previsto alcun abbattimento delle fasce di rispetto in corrispondenza di percorsi ferroviari in galleria; a questo proposito si ricorda il recente caso avvenuto a Trento, in cui A22 ha bloccato la

ricostruzione di un'abitazione in fascia di rispetto della galleria autostradale ed il giudice, a cui si è rivolto l'avvocato dell'interessato, che aveva già ottenuto il titolo edilizio da parte del comune, ha invitato le parti a trovare un accordo, ma ha confermato la validità della fascia di rispetto in corrispondenza di una galleria autostradale.

- Le aree ferroviarie di Trento centro, che verranno, se mai verrà liberata la linea storica, rese disponibili per lo sviluppo urbano, sono solamente quelle poche sotto le quali non vi saranno binari interrati, ma per esse non è stato studiato, né tanto meno sottoscritto, un Protocollo specifico sul loro futuro utilizzo, come invece è stato fatto, ad esempio, per l'interramento della linea Alta Velocità nella città di Bologna, dove, prima dell'inizio di ogni opera, si è sottoscritto un dettagliato programma operativo;
- L'ipotesi di bypassare Rovereto con un percorso in fondovalle dell'Adige, attualmente all'attenzione di RFI, secondo le dichiarazioni dell'A.D. Vera Fiorani, oltre che comportare un notevole sacrificio di terreno, è rilevante per la conseguenza che tutti i treni merci rimarranno sulla attuale linea per un lungo tratto, impedendo così una migliore offerta di treni passeggeri del servizio regionale e interregionale; infatti il tratto Trento – Rovereto, liberato dai treni merci a lunga percorrenza, con qualche intervento infrastrutturale, potrebbe consentire una maggiore frequenza nel servizio passeggeri, con indubbio beneficio sul traffico stradale e riduzione dei problemi viabilistici della città di Trento, ipotesi impraticabile qualora i treni merci percorrano ancora la linea attuale;
- questa considerazione porta a ritenere importante una più accurata valutazione dell'ipotesi di tracciato di destra Valle dell'Adige, dedicato all'Alta Capacità del trasporto merci, per i vantaggi che deriverebbero all'intero territorio urbanizzato di Trento, oltre che per la città di Rovereto;
- è opportuno ricordare che lungo la linea del Brennero transitano con frequenza carichi di merci infiammabili, esplosive o tossiche; è preferibile che transitino sulla linea ferroviaria anziché su gomma, però questa situazione consiglia di non transitare in ambito urbano, con ciò rendendo preferibile un bypass completo della città di Trento e non parziale, come con l'attuale previsione;

Sulla base di queste premesse il consiglio circoscrizionale propose alcune modifiche progettuali o interventi di miglioramento da introdurre nel progetto esistente, che mantengono la loro attualità all'interno del Dibattito Pubblico. Si riportano di seguito:

1. esigere che la valutazione comparativa della soluzione destra Adige (sotto il Bondone, da Ischia Podetti fino a Mori), prospettata da RFI già nel 2003, venga inclusa nello studio di fattibilità tecnica economica del bypass merci, con valutazione costi benefici in rapporto alla soluzione progettuale attualmente proposta;
2. in alternativa sia adottata la soluzione "parietale", che almeno contemplava la completa circonvallazione della città;
3. proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città e non penalizzare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorate notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni, a fine lavori;

4. chiedere previsioni progettuali concrete a RFI riguardo – omissis - all'assenza o presenza di vincoli per le fasce di rispetto ferroviarie nei tratti in galleria, - omissis -;
5. nel tratto cittadino di galleria e all'aperto siano adottati sistemi di mitigazione del rumore e vibrazioni comunemente utilizzati, secondo le migliori tecnologie conosciute, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - materassini antivibranti: stuoie realizzate generalmente con elastomeri poliuretanicici 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 rigidità tale da ridurre notevolmente le vibrazioni trasmesse alla piattaforma. Tale sistema ha prestazioni superiori a quelli descritti precedentemente; le attenuazioni coprono un ampio range di frequenza e possono giungere sino al 90%;
6. gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai limiti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in comune di Trento;

Il testo integrale della delibera 55 del 2021 è disponibile sul sito Internet della circoscrizione Centro Storico-Piedicastello.

Il presidente

ing. Claudio Geat

Il consiglio della circoscrizione Centro storico Piedicastello è intervenuto a più riprese sulla bozza di progetto di circonvallazione merci alla città di Trento ed in particolare con una prima delibera, n. 55, nel mese di agosto 2021 e successivamente con la delibera 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 81, 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 Circostrizionale 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 circostrizionale di Gardolo con delibera numero 61 del 2021 ha chiesto di prolungare l'interramento fino allo scalo ferroviario, per non penalizzare pesantemente la parte nord della città, rispetto alla rimanente parte del contesto urbano.

Venne anche ricordato che in data 8 ottobre 2021 il servizio progetto mobilità rigenerazione urbana del Comune di Trento ha inviato una nota alla commissaria straordinaria per il potenziamento della linea ferroviaria fortezza per una, Ingegnere Paola Firmi, ed a R. F. I. di valutare la possibilità di prolungare il più possibile verso nord la parte interrata.

2. Richiesta di maggiore interrimento e maggiore profondità

La decisione di interrare la ferrovia merci ad appena 10 m e mezzo dal piano stradale di via Brennero, quindi con una distanza assolutamente modesta di poco più di 3 m tra la volta della galleria ferroviaria e il piano stradale, non è in grado di garantire né un isolamento acustico, né tanto meno un isolamento dalle vibrazioni del traffico ferroviario merci, con treni lunghi 750 m e pesanti 1600 t, che percorreranno la linea ad una velocità di 100 km all'ora, come previsto nel progetto delle ferrovie. Tutti gli edifici vicini alla nuova sede ferroviaria saranno soggetti a inevitabili vibrazioni sia nella fase di costruzione della nuova linea, sia soprattutto nella fase futura di esercizio, anche se venissero garantite le condizioni di sicurezza statica dei fabbricati, con grave disagio per gli abitanti.

Il Consiglio ha proposto una soluzione per evitare tali problematiche:

L'unica soluzione che può garantire una minore propagazione del rumore e delle vibrazioni è quella di interrare maggiormente la nuova linea ferroviaria, quanto meno ad una profondità di 20 m dal piano stradale, come peraltro era stato previsto nel progetto presentato dalle ferrovie nel 2009, che stimava necessario uscire dalla galleria sotto la Marzola ad una quota appunto di -20 m sotto il piano stradale di via Brennero, per una maggiore garanzia della qualità della vita degli abitanti di Trento nord.

E' indispensabile il prolungamento dell'interramento verso nord fino al confine settentrionale della Circoscrizione Centro Storico-Piedicastello, per non penalizzare pesantemente una parte consistente della città di Trento nella quale i cittadini, dopo avere subito la presenza dell'enorme cantiere per molti anni, vedrà peggiorata definitivamente la qualità della vita, con un forte aumento di rumore e vibrazione (passaggio di treni lunghi 750 metri, pesanti 1600 tonnellate ed a velocità superiore a 100 km/h), con la creazione di una perenne barriera tra la parte est e quella ovest, con la prospettiva inoltre di un prossimo quadruplicamento della linea ferroviaria che aggraverà il disagio, con un pesante deprezzamento del valore degli immobili. Nello studio di fattibilità del prolungamento andrebbe anche valutata l'opzione di riportare la quota di inizio della galleria nord a -20 metri, come previsto nella proposta di RFI del 2009, al fine di ridurre l'impatto del rumore e della vibrazione per tutti i numerosi edifici limitrofi alla linea sul territorio della circoscrizione;

Occorre infatti osservare che la normativa italiana relativa ai danni da vibrazioni non pone al centro la tutela delle persone, ma solo quella dei fabbricati, ignorando completamente le conseguenze gravi o gravissime che si possono riscontrare nelle persone soggette quotidianamente ad elevati livelli di vibrazioni. La normativa nulla prevede per i cittadini soggetti a vibrazioni lungo l'intero arco delle 24 ore, situazione che si potrà certamente verificare, considerato che il traffico merci sarà equamente ripartito anche nelle ore notturne. Questa notevole esposizione a vibrazioni e rumore inoltre sarà certamente causa di una considerevole perdita di valore per tutti i fabbricati vicini alla linea ferroviaria merci interrata.

In estrema sintesi è stato chiesto di approfondire la quota dell'interramento a -20 m anziché a -10 m e di prolungare tale interramento verso nord, quantomeno fino al confine della circoscrizione, che coincide con la circonvallazione, ben sapendo che la limitrofa circoscrizione di Gardolo ha chiesto l'interramento fino all'Interporto, cioè fino al limite della città.

3. Richiesta di mantenimento del capolinea Ferrovia Trento – Malè in Trento

Il Consiglio circoscrizionale ha poi esaminato anche le problematiche legate all'interruzione della linea Trento-Malè in quanto “verrà dismessa la tratta da Trento centro all'attuale fermata Trento Nord-Zona Commerciale, dove viene realizzata una nuova fermata con due binari servita da marciapiedi e sovrappasso, che ne realizza l'attestamento fino all'ultimazione del Lotto Funzionale 3C”.

Con questa premessa si giungeva alla facile conclusione che la ferrovia Trento male sarebbe stata costretta a spostare il capolinea nella stazione di Lavis, la più vicina dotata di un adeguato parcheggio di attestamento anche per il bus sostitutivi, per un tempo indefinito, non essendo finanziato il lotto funzionale 3C. Vi era quindi la concreta possibilità di giungere addirittura alla chiusura della ferrovia e comunque la certezza di un incremento del traffico passeggeri e merci di tipo privato verso la città di Trento, in completo contrasto con le finalità del PNRR.

L'amministrazione comunale si è resa conto che tale problematica esiste ed è grave e nel corso del consiglio comunale dell'11 gennaio, l'assessore ha dichiarato che è in corso di definizione una modifica progettuale che comporterà l'interruzione della ferrovia Trento Malè per circa un anno, con conseguente attestazione del capolinea a Lavis. Tale ipotesi, certamente pesante per l'utenza diretta a Trento, comporta comunque un notevole miglioramento progettuale e riduce grandemente una criticità estremamente importante.

Rimane attuale l'incognita nella durata dei lavori all'interno delle aree inquinate ex Sloi ed ex carbochimica, con problematiche di tutela ambientale gravissime e con un'estrema incertezza circa la possibilità di eseguire i lavori previsti senza interruzioni, mantenendo la sacrosanta salvaguardia della sicurezza della salute pubblica degli abitanti e delle maestranze che dovranno operare in loco.

Il testo integrale della delibera 81 del 2021 è disponibile sul sito Internet della circoscrizione Centro Storico-Piedicastello.

Il presidente

ing. Claudio Geat

Il consiglio della circoscrizione Centro storico Piedicastello è intervenuto a più riprese sulla bozza di progetto di circonvallazione merci alla città di Trento ed in particolare con delibera numero 82 del 29 novembre 2021, avente per oggetto:

**"CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA
DELLA CITTÀ DI TRENTO. RICHIESTE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE E
PROPOSTE PER IL CANTIERE"**

ha evidenziato una lunga serie di criticità contenute nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica, che di seguito si riportano, solo con riferimento agli aspetti rilevanti riguardo al processo di Dibattito Pubblico:

1. con delibera n. 55 del 13 agosto 2021 è stato chiesto di esprimere parere negativo al progetto per la circonvallazione ferroviaria merci della città di Trento qualora non venissero forniti elementi chiarificatori rispetto ad una serie di criticità sensibili ed importanti riportati all'interno del documento, in premessa;
2. inoltre era stato chiesto di eseguire una valutazione comparativa con la soluzione progettuale di tracciato in destra Adige, già avanzata da RFI come prima proposta nel 2003;
3. l'Amministrazione comunale ha risposto dicendo che l'ipotesi di tracciato in destra Adige è impraticabile per una serie di motivi, compreso il fatto che, a giudizio dell'Amministrazione comunale, la previsione di sinistra orografica consente di ragionare sul progetto integrato e l'interramento della linea storica di Trento, tema fondamentale per la città che, nell'ipotesi di percorso in destra, non si sarebbe potuto considerare. Dalla risposta emerge con chiarezza l'indisponibilità a discutere ulteriormente dell'ipotesi di tracciato in destra Adige e di ciò questa Circoscrizione prende atto; NB. Successivamente l'amministrazione comunale ha mutato parere, chiedendo a R. F. I. di valutare l'ipotesi del percorso in destra Adige presentato da un gruppo di cittadini volenterosi, denominato Rete dei Cittadini. Tale proposta progettuale è stata poi presentata anche in consiglio comunale e nella commissione comunale competente per quanto riguarda i lavori pubblici.
4. il Protocollo tra Provincia Autonoma di Trento, Comune di Trento e Rete Ferrovie Italiane RFI in data 17 aprile 2018 per la "riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona Brennero" prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria tra Trento e Rovereto, da realizzarsi anche per fasi, con l'obiettivo di costruire una linea che permetta di evitare l'attraversamento dei centri abitati dai treni merci. L'idea oggetto del protocollo prevede anche la realizzazione di una stazione provvisoria interrata all'ex scalo Filzi, dove fermeranno tutti i treni passeggeri in transito, che percorreranno la nuova circonvallazione merci per alcuni anni, liberando in questo modo la linea storica tra l'ex scalo Filzi e Mattarello. Ciò renderà possibile l'interramento della linea storica per una lunghezza di oltre 2 km, a costi minori rispetto a quelli che si avrebbero in presenza di esercizio ferroviario. Oggetto del protocollo è anche rendere compatibile con le altre opere la costruzione del cosiddetto Nordus, cioè il prolungamento della ferrovia Trento - Malè fino a Mattarello;
5. **il progetto, reso consultabile solo il 28 ottobre 2021, non evita l'attraversamento di parte della città** e non prevede affatto la costruzione di una stazione provvisoria interrata sotto l'ex scalo Filzi, contrariamente a quanto assicurato dall'Amministrazione comunale in ogni occasione di presentazione dell'idea progettuale, in particolare in febbraio, con una pubblica presentazione alle circoscrizioni;
6. **un primo aspetto da approfondire riguarda la fascia di rispetto ferroviario prevista dal DPR 753 del 11 luglio 1980, pari a 30 metri dalla più vicina rotaia, limite**

inderogabile per distanze inferiori a 6 metri; posto che sotto numerosissime abitazioni cittadine si troverà il tracciato ferroviario in galleria, a indagato quale sia l'incidenza del sopra citato DPR 753/80, nel quale non è previsto alcun abbattimento delle fasce di rispetto in corrispondenza di percorsi ferroviari in galleria; Ad oggi non sono state fornite risposte al quesito

7. riguardo a questo aspetto, riportato nella sopracitata delibera circoscrizionale del 13 agosto u.s., la risposta inviata dall'Amministrazione comunale dice che "le parti del tracciato in galleria esterne alla montagna sono ridottissime per cui il problema delle fasce di rispetto è assolutamente marginale e comunque eventualmente risolvibile in protocolli specifici che l'amministrazione intende sottoscrivere con RFI". Se ne deduce che il problema effettivamente esiste, **ma fino ad ora non è stato sottoscritto alcun protocollo con RFI**;
8. dall'esame del progetto presentato emerge che si prevede il **deposito temporaneo sulle aree ex Carbochimica ed ex SLOI** di oltre un milione di metri cubi di terra e roccia di scavo, con i rischi conseguenti per lo stoccaggio, pur provvisorio, di una massa enorme di tonnellate di materiale che dovrà essere suddiviso in materiale riutilizzabile per il confezionamento del calcestruzzo, in materiale recuperabile ad uso drenaggio e quindi da vendere sul mercato ed infine il materiale non riutilizzabile che dovrà essere conferito a discarica. Lo strato di separazione tra il materiale inquinato in sito e quello che verrà depositato sembra estremamente esile e gli accorgimenti previsti per tutelare la salute pubblica appaiono molto blandi. Anche la previsione riguardo alla caratterizzazione di materiali inquinati che verranno estratti da tali siti è molto generica e probabilmente ottimistica sia nelle quantità, che nei costi, con un richiamo specifico alle responsabilità penali che restano in capo al futuro esecutore delle opere, che dovrà effettuare una puntuale caratterizzazione dei materiali inquinati che dovranno essere allontanati dal cantiere;
9. è previsto l'abbattimento di 10 edifici e l'allontanamento di 15 famiglie, oltre a ulteriori possibili danni agli edifici e manufatti limitrofi al cantiere che, in numero di molte decine, sono stati sommariamente catalogati come edifici e manufatti interferenti, che potranno subire danni nel corso delle operazioni di cantiere, trovandosi a distanza estremamente ridotta da esso; Alcuni edifici sono stati censiti in modo errato o non sono stati censiti per nulla, pur essendo in situazioni analoghe a limitrofi edifici censiti.
10. il progetto di quadruplicamento della linea Verona Monaco non prevede strutturalmente la possibilità di effettuare l'alta velocità passeggeri, ma solo un'alta capacità per i treni merci, in quanto la linea storica attuale prevede pendenze e raggi di curvatura che non consentono alta velocità, mentre la linea nuova è espressamente concepita per il transito di numerosi treni merci; la velocità nei collegamenti tra Italia e Germania rimarrà, al termine di questo grandioso progetto che si svilupperà per qualche decina d'anni, ancora limitata, traendo beneficio solo nella tratta di attraversamento del valico del Brennero, dove i treni passeggeri potranno percorrere la nuova linea, accodandosi ai treni merci, con un risparmio di tempo significativo rispetto agli attuali tempi di percorrenza, ma ben lontano dagli standard dell'alta velocità passeggeri;
11. con separato documento questa Circoscrizione ha chiesto di approfondire l'interramento della linea ma, qualora la richiesta non venga accolta, si evidenzia che installare una nuova linea ferroviaria interrata a quota -10,5 m sotto il livello di via Brennero, con una semi curva in galleria che si chiude contro la roccia di sinistra orografica, rischia di creare **una vera barriera idraulica per gli edifici a nord**, bloccando il deflusso delle acque che attualmente, analogamente alla fossa Malvasia, scorrono lentamente verso sud con un livello della falda di pochi metri sotto il livello stradale;

12. dall'esame del progetto emerge anche uno **scarso approfondimento degli aspetti geologici ed idrogeologici**, con due unici sondaggi eseguiti sul territorio lungo l'intero tracciato e quindi con una documentazione tecnica che non consente di affrontare compiutamente i notevoli problemi che si incontrano lungo il tracciato, quali ad esempio le 220 sorgenti che potranno essere interessate dallo scavo delle due gallerie, ma anche il fenomeno gravitativo profondo della Marzola che viene evidenziato, ma classificato a rischio basso, rimandando ogni responsabilità conseguente ad un necessario e prescritto approfondimento da realizzarsi da parte del soggetto che si aggiudicherà il progetto integrato e quindi sia la progettazione esecutiva che l'esecuzione stessa delle opere;
13. un aspetto importante è quello relativo alla possibilità di allagamento all'ex scalo Filzi, ipotesi che si è già verificata nel 1966 e che potrebbe nuovamente presentarsi, pur considerando le opere di prevenzione del rischio eseguite dalla Provincia Autonoma di Trento nel corso degli anni. Un possibile rischio è anche quello di rigurgito dall'Adige attraverso la rete delle fosse di bonifica oltre che quello derivante da un cedimento localizzato dell'argine dell'Adige nella zona nord della città. Il manufatto che potrà in futuro ospitare la stazione interrata non è adeguatamente protetto verso questi possibili pericoli;

il Consiglio circoscrizionale, alla luce di quanto sopra riportato, ha proposto al Sindaco e alla Giunta Comunale di adoperarsi per miglioramento del progetto ed ha richiesto in particolare, per quanto riguarda gli le proposte di miglioramento del Progetto di fattibilità Tecnica ed Economica, oggetto del Dibattito Pubblico i seguenti punti:

1. approfondire le indagini geologiche ed idrogeologiche, ad oggi completamente insufficienti, prima di andare all'approvazione del progetto ed al dibattito pubblico, con particolare riferimento:
 - al fenomeno gravitativo profondo della Marzola,
 - all'imbocco nord della galleria dove non è previsto alcun consolidamento della struttura rocciosa, pur essendo in assenza di qualunque sondaggio e dove la copertura al di sopra della volta della galleria di progetto è in alcuni punti inferiore ai 30 m, contrariamente ai valori dichiarati in relazione, nonché, all'intero tracciato della galleria, in assenza quasi totale di sondaggi.
1. Chiedere approfondimenti riguardo al pericolo di allagamento dei nuovi manufatti in corrispondenza dell'ex scalo Filzi, evento che si è già verificato in passato.
2. Adottare nel tratto cittadino di galleria e all'aperto sistemi di mitigazione del rumore e vibrazioni comunemente utilizzati, secondo le migliori tecnologie conosciute, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo:
 - materassini antivibranti: stuoie realizzate generalmente con elastomeri poliuretanicici 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.
 - sottoplastre 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 sottoplastre in gomma con sostituzione delle tradizionali caviglie con apposite molle di rigidità tale da ridurre notevolmente le vibrazioni trasmesse alla piattaforma. Tale sistema ha prestazioni superiori a quelli descritti

precedentemente; le attenuazioni coprono un ampio range di frequenza e possono giungere sino al 90%.

Gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai limiti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in Comune di Trento.

3. Per quanto riguarda lo stoccaggio provvisorio del materiale di scavo della galleria sulle aree ex Carbochimica ed ex SLOI, lo strato di separazione a protezione dei terreni inquinati sia decisamente più consistente e robusto di quanto previsto, che l'area a disposizione sia estremamente limitata, imponendo il progressivo allontanamento sia del materiale da conferire in discarica sia di quello che potrà essere riutilizzato già in corso d'opera, così da avere l'area completamente liberata al termine dello scavo della galleria e quindi ben prima della fine dei lavori. A tale scopo dovrà essere prevista una consistente cauzione che permetta, in caso di inadempienza, l'allontanamento e lo smaltimento del materiale depositato senza oneri per l'Amministrazione comunale. Approfondire lo studio degli effetti dello strato di materiale depositato temporaneamente, imponendo uno spessore massimo non superabile e dovrà essere condotto, durante tutta la durata del cantiere, un monitoraggio del livello di inquinamento della falda, per evitare l'aggravarsi della situazione e così da consentire un immediato eventuale blocco dei conferimenti di materiale di scavo ed anzi l'allontanamento dalle aree dello stesso, qualora si riscontrasse un aggravamento dei livelli di inquinamento derivanti dal deposito temporaneo della grande massa di materiale.

Quanto sopra esposto è stato riportato all'interno del Dibattito Pubblico con lo scopo di evidenziare possibili miglioramenti della proposta o l'esistenza di criticità che devono essere risolte. Il testo completo della delibera 82 del 2021 è stato già inviato in precedenza ed è liberamente consultabile sul sito della circoscrizione Centro storico Piedicastello.

Il presidente della circoscrizione
ingegner Claudio Geat