

Con riferimento al Progetto della Circonvallazione di Trento, nell'ambito del potenziamento della linea ferroviaria Fortezza - Verona promosso da RFI, lo scrivente Consorzio è con la presente a sottoporre le proprie osservazioni:

1. Imbocco sud: In località villa Bortolazzi esiste un sifone di collegamento (presidiato da paratoia posta all'imbocco del sifone stesso, lato fossa Maestra di Mattarello) fra la fossa maestra di Mattarello e la fossa Acquaviva per consentire di deviare l'acqua in arrivo da monte, verso l'una o l'altra fossa, in funzione delle esigenze idrauliche. E' necessario che ne sia salvaguardato il funzionamento. Il sifone, realizzato una quindicina di anni or sono in occasione della costruzione del fangodotto che corre tra la ferrovia e la fossa Maestra di Mattarello, è sito circa un centinaio di metri a monte del sottopasso carrabile SL01 e non è evidenziato nella cartografia. Il tracciato è invece disponibile sul sito del consorzio Trentino di bonifica che riporta quanto segue:

FOSSA MAESTRA DI MATTARTELLO,

BACINO: 9 MATTARELLO

CODICE: 0902

proprietà: CTB

lunghezza: 5020 m

parte tombinata: 450 m

La regolazione della portata avviene tramite la manovra della paratoia posta a ovest del sifone. Il sifone passa al di sotto del rilevato ferroviario, sfruttando un antico tombino in pietra, nonché sotto i due muri est e ovest di difesa idraulica. Dovrà essere consentito il mantenimento non solo del sifone ma anche l'accesso agli organi di manovra ed ai pozzetti di ispezione del sifone stesso.

2. Dal progetto si evince che verrà costruito un ampio piazzale in corrispondenza delle opere di imbocco sud, pavimentato e pertanto impermeabile. Il progetto esecutivo dovrà prevedere la costruzione di un'adeguata vasca di laminazione delle acque di pioggia, come previsto per l'esecuzione di tutte le opere pubbliche e private all'interno del comune di Trento e seguendo i criteri di dimensionamento reperibili sul sito del Comune alla voce vasca di laminazione (<https://www.comune.trento.it/Aree-tematiche/Ambiente-e-territorio/Acqua/Acque-meteoriche-Vasca-di-laminazione>). Solo una ridotta portata, corrispondente a quella che attualmente confluisce nelle fosse di bonifica dei terreni non urbanizzati, potrà essere convogliata, senza alcuna forma di trasporto solido, delle fosse demaniali in gestione al consorzio Trentino di bonifica.

3. Tutte le opere comprese all'interno della fascia di rispetto delle fosse di bonifica potranno essere eseguite solo previo rilascio del disciplinare di concessione da parte dello scrivente consorzio Trentino di bonifica, nel rispetto delle norme di legge. La domanda dovrà essere indirizzata al consorzio, utilizzando lo schema predisposto è disponibile sul sito Internet (<https://www.ctb.tn.it/it/documenti/concessioni/domanda-di-concessione.html>) ed il disciplinare di concessione verrà rilasciato secondo le indicazioni che verranno fornite dal Servizio Bacini Montani della Provincia Autonoma di Trento al quale il Consorzio sottoporrà la domanda al fine dell'ottenimento del prescritto nulla osta idraulico. Si sottolinea che questa norma di carattere generale vale per tutte le opere interferenti con le opere pubbliche di bonifica provinciali, in gestione al consorzio Trentino di bonifica.

4. Pertanto anche lo smaltimento delle acque bianche derivanti dai piazzali pavimentati previsti in progetto in corrispondenza dell'imbocco nord dovrà essere preventivamente autorizzato qualora si intenda convogliarlo nelle fosse di bonifica della Malvasia o Lavisotto. In alternativa, qualora le caratteristiche dei terreni lo consentano, potrà essere liberamente previsto lo smaltimento a dispersione secondo le normali tecniche esecutive.

5. Il sito dove potrà essere realizzata in futuro la stazione provvisoria all'ex scalo Filzi è a rischio zero sulla carta del pericolo redatta dalla Provincia Autonoma di Trento. È opportuno però ricordare che tale area venne completamente sommersa nell'alluvione del 1966, come si può rilevare facilmente consultando la carta ambientale del comune di Trento, che riporta le curve di livello di tale alluvione e le aree che vennero allagate, tra esse, anche lo scalo Filzi. È vero che molte opere nuove sono state realizzate dopo l'evento sopra citato a protezione della città, ma sembra comunque opportuno proteggere adeguatamente il bordo del manufatto ferroviario interrato, aperto superiormente, considerato che la quota testa muro della galleria artificiale si trova 192,70 m slm, e la carta delle alluvioni e allagamenti del comune di Trento indica le isoipse alluvione 1966 a quota 193.00-193.50 m slm. Inoltre si evidenzia che il sito ove sono presenti quattro binari è in collegamento con le due canne ferroviarie che sarebbero quindi in grado di convogliare l'acqua fino a Mattarello, essendo in leggera pendenza verso sud.

6. Un aspetto che si segnala riguarda la possibile barriera idraulica che potrebbe essere creata dal tunnel ferroviario in corrispondenza dell'imbocco Nord della galleria. In questa zona verrà realizzato una struttura interrata continua che giungerà a circa 3 m e mezzo dal piano stradale di via Brennero, completamente impermeabile, tranne il piccolo varco per il passaggio della fossa Malvasia. Si viene così a costituire una cinturazione dell'area di fondovalle fra via Brennero e la collina ad Est, che non si può escludere possa determinare un ostacolo al flusso della falda, che si ipotizza avvenga da nord a sud lungo la direttrice della fossa Malvasia. L'acqua di falda scorre lentamente verso sud, sui fianchi della fossa e troverà una barriera impermeabile fino a quota -3,5 m. Sembra possibile che questa situazione venga a creare un innalzamento delle acque di falda per i terreni a monte, per un lungo tratto, considerando che la pendenza media della Valle è pari all'uno per mille. Se questa ipotesi si avverasse, la quota falda in zona si manterrebbe a livelli maggiori rispetto a quelli attuali, con conseguenti disagi a garage e locali interrati. Un analogo problema era stato individuato in passato in altra area della città, allorché venne autorizzata la costruzione del complesso delle Albere, dove sorgevano gli stabilimenti Michelin. È un aspetto che sicuramente va approfondito con opportune indagini. Dovrebbe essere considerata la possibilità di riservare una luce libera più ampia possibile, al di sopra della galleria artificiale, in corrispondenza dell'intersezione con il canale della Malvasia, in modo da minimizzare il rischio sopra esposto, consentendo alle acque defluenti verso sud di superare più agevolmente la galleria.

7. È stato previsto in progetto lo spostamento della fossa Lavisotto con la costruzione di un nuovo alveo artificiale interrato, che confluirà in località piazza Centa nell'alveo esistente. Va verificata la congruità delle quote di fondo, non rilevabile chiaramente dagli elaborati di progetto, e mantenuta la pendenza costante della nuova fossa interrata. Tutti gli scarichi di acque bianche esistenti lungo il percorso del nuovo manufatto, dovranno essere autorizzati con specifico disciplinare concessione dallo scrivente consorzio. È necessario pertanto un adeguato e puntuale censimento degli eventuali nuovi punti di scarico acque bianche, che dovranno essere tutti dotati di valvola di non ritorno, per evitare possibile allagamenti in occasione dei momenti di piena.

8. Lungo il tracciato del nuovo manufatto di tale fossa non sembrano essere state considerate adeguatamente le possibili interferenze con i vari sottoservizi, in particolare con la rete delle acque bianche e delle acque nere. Si sottolinea che la sezione interna della nuova fossa dovrà essere mantenuta assolutamente libera da ogni interferenza, siano linee elettriche, di acquedotto, telefoniche, fibre ottiche, reti acque bianche ed acque nere. Il progetto esecutivo dovrà quindi prevedere lo

spostamento e la nuova sistemazione di tali reti al di fuori della sezione utile della fossa, con la previsione delle necessarie opere e gli importi derivanti da tali lavori. A titolo di esempio si rammenta l'interferenza con le reti comunali delle acque bianche e nere lungo via Ambrosi, a fianco della caserma dei vigili del fuoco.

9. Nel progetto è previsto lo spostamento di lunghi tratti delle fosse di bonifica della Malvasia e del Lavisotto. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere presentata istanza per ottenere l'autorizzazione allo spostamento delle fosse o alla realizzazione dei nuovi alvei, allegando anche bozza del tipo di frazionamento. Nel corso dei lavori dovrà essere eseguito il rilievo georeferenziato delle nuove opere, la cui nuova posizione dovrà evidentemente rispettare le previsioni di progetto e dovrà essere eseguita a cura e spese di Italferr la regolarizzazione catastale e tavolare dei nuovi sedimi delle fosse, secondo le indicazioni che verranno date in sede di stesura del disciplinare di concessione. La perfetta individuazione del nuovo sedime delle fosse è indispensabile anche per la definizione delle fasce di rispetto idrauliche previste dalla legge. Si rammenta che nella Provincia Autonoma di Trento è in vigore il sistema tavolare ex austriaco, probatorio ai fini della proprietà, le cui disposizioni dovranno essere rigorosamente rispettate.

il DIRETTORE,

Ing. Michele Bernabé