

MARCO CIANCI

in ante.MITE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0049234.21-04-2022

CN = CIANCI MARCO
C = IT

Modello 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 MARCO CIANCI
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____

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

(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)

LOTTO 3A: CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO
LINEA DI ACCESSO SUD ALLA GALLERIA DI BASE DI TRENTO
QUADRUPLICAMENTO DELLA LINEA FERROVIARIA FORTEZZA - VERONA

(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

Il testo completo delle osservazioni sulla documentazione integrativa presentata da RFI si trova in calce al presente modulo

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

Luogo e data TRENTO, 13/04/2022
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante
Valco Cerici
(Firma)

Osservazioni alle integrazioni presentate da RFI alla Commissione Tecnica PNRR – PNIEC

Inquadramento metodologico e considerazioni preliminari

In data 2 e 9 marzo 2022 la Commissione Tecnica PNRR – PNIEC chiedeva a RFI l'invio di integrazioni al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Circonvallazione ferroviaria AC/AV di Trento. Non è chiaro in che data RFI abbia comunicato le integrazioni alla Commissione, i documenti inviati portano tutti la data 15 marzo. Il 30 marzo il Comune di Trento comunicava attraverso pubblicazione sull'Albo Pretorio che da quella data i portatori di interesse, sulla base della legislazione vigente, avevano tempo fino al 14 aprile 2022 per la presentazione di eventuali Osservazioni alle Integrazioni spedite alla Commissione Tecnica da RFI.

L'accesso alle integrazioni mandate da RFI, per i più, non è stato agevole in quanto per numerosi giorni (sicuramente fino al 12 marzo 2022) il sito web del Mite, dove ha sede la Commissione Tecnica, è stato chiuso a fronte di un non meglio precisato attacco di hacker. Su sollecitazione del Presidente della Circoscrizione Centro Storico, il Comune ha infine pubblicato sul proprio sito le integrazioni di RFI, permettendone l'accesso a tutti gli interessati, mentre un comunicato della segreteria del Sindaco ha annunciato che, di fronte all'impossibilità di accedere alla documentazione, il Comune avrebbe chiesto di prolungare i termini per l'invio delle Osservazioni in modo che i 15 giorni previsti dalle disposizioni di legge in materia fossero effettivi.

Le integrazioni inviate da RFI sono costituite da un Documento di Sintesi, titolato "Integrazioni alla richiesta della Commissione Tecnica PNRR – PNIEC (d'ora in avanti nelle presenti osservazioni "Documento di Sintesi") e da alcune relazioni e cartografie a completamento.

Fin d'ora vale la pena di rilevare come, spesso con linguaggio saccente, RFI in moltissimi casi risponda alle richieste di integrazione rinviando all'Appaltatore che si aggiudicherà la gara per la realizzazione dell'opera, e/o alla pianificazione successiva molte delle criticità rilevate. Come vedremo si tratta di argomenti fondamentali quelli su cui RFI glissa, non risponde, rinvia.

Una scelta che si fa scudo della approssimazione progettuale anche di fronte a problemi come quello dell'attraversamento delle aree inquinate del SIN di Trento Nord, la cui soluzione è preliminare a qualsiasi autorizzazione alla realizzazione della circonvallazione, in quanto a rischio è, come ha scritto l'Azienda Provinciale di Protezione Ambientale della Provincia Autonoma di Trento, la salute dei cittadini e dei lavoratori. Ma è anche l'iter approvato dal Parlamento per la approvazione delle opere incluse nel PNRR a confliggere con questo modo di operare di RFI.

La previsione del Dibattito Pubblico come elemento costitutivo della decisione, se non vuole essere un meccanismo di imbonimento, non può non prevedere che le criticità rilevate dai cittadini abbiano risoluzione nell'ambito della approvazione del PFTE. Altrimenti il Dibattito Pubblico, di cui abbiamo criticato le modalità, è una sorta di cortina fumogena che cerca di nascondere che le decisioni sono state già prese e che le scelte sono immodificabili.

Sarà nostra cura inoltre mettere in evidenza come, in relazione a problemi di grande importanza, a cominciare dallo studio del Rumore o delle Vibrazioni, ma anche in riferimento alla tutela paesaggistica, RFI racconti vere e proprie bugie e alteri i rilievi scientifici per dimostrare la giustezza delle proprie scelte.

E fin da subito vogliamo anche mettere in evidenza che alcune delle scelte e soluzioni proposte nel Documento di Sintesi sono poi in aperta contraddizione con le relazioni allegate (che dovrebbero rafforzare non contrastare o discostarsi dagli argomenti usati nel Documento di Sintesi) e che non è stato svolto alcun lavoro per coerentizzare fra loro le risposte alle richieste di integrazione. In altre parole il Documento di Sintesi è per molti aspetti la giustapposizione di parti sconnesse fra loro, alla cui redazione hanno lavorato quattro tecnici di RFI/Italferr, che in alcuni casi non corrispondono agli estensori del PFTE. RFI ci fa sapere che il dott. C. Ercolani è il coordinatore del Documento e l'estensore delle risposte ai quesiti 2,3,4,5,6,7,8 sollevati dalla Commissione Tecnica del PNRR -PNIEC mentre al quesito 9 ha risposto l'ing. Berardi, ai quesiti 10 e 12 l'ing. S. Padulosi, ai quesiti 1 e 11 l'ing. Guido Guidi Buffarini. Non è noto invece se e chi di questi abbia partecipato al Dibattito Pubblico.

Le presenti osservazioni seguiranno l'ordine delle richieste di Integrazione formulato dalla Commissione Tecnica e si limiteranno a quelle che ci pare non rispondano ai quesiti posti o presentino evidenti lacune o contraddizioni.

1. RICHIESTA 2 - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (ACQUE DI SUPERFICIE)

La commissione Tecnica aveva chiesto che RFI integrasse la documentazione allegata al PFTE con “una revisione del programma di monitoraggio delle acque superficiali, le indicazioni bibliografiche sui metodi di campionamento e di calcolo degli indici usati ed infine la indicazione del corpo idrico nel quale verranno recapitate le acque derivanti dalle aree di cantiere...”

Alla richiesta RFI non risponde o meglio scrive. “Infine per quanto riguarda il corpo idrico nel quale verranno recapitate le acque derivanti dalle aree di cantiere, si sottolinea che il progetto di cantierizzazione ha lo scopo di verificare la fattibilità delle opere in termini di organizzazione e di spazi e rappresenta una ipotesi non vincolante e non prescrittiva ai fini di diverse soluzioni che l'Appaltatore intende attuare. Peraltro trattandosi di PFTE la cantierizzazione non viene così dettagliata...”

Abbiamo già ricordato, e purtroppo lo vedremo anche in altre risposte, che RFI, in presenza di problematiche significative approfitta dello scarso dettaglio dei PFTE per delegare le soluzioni all'Appaltatore. In questo caso il problema è a nostro avviso non rinviabile ad altro livello di progettazione, in quanto riguarda una questione, la collocazione dei cantieri nelle aree inquinate di Trento Nord e l'altezza della falda rispetto al piano di campagna, che rendono essenziale sapere come verranno trattate le acque di cantiere, ma anche, come vedremo in una successiva risposta, le acque richiamate negli scavi che verranno realizzati per la costruzione delle gallerie e delle trincee di avvicinamento all'imbocco della galleria naturale sotto il monte Marzola.

La localizzazione del cantiere a nord in gran parte nelle aree inquinate del SIN necessita che sia realizzato subito un impianto di depurazione delle acque di cantiere (e delle acque richiamate negli scavi) in quanto si tratta di acque inquinate o che lo sono diventate transitando attraverso i siti contaminati della ex SLOI, ex Carbochimica, delle Rogge Demaniali. Il dimensionamento di questo impianto dovrà tenere conto di due aspetti: per un verso i rischi che pompando le acque che invaderanno gli scavi si allarghi l'area dell'inquinamento stesso e quindi la ricerca di accorgimenti per rendere ciò impossibile, e per l'altro che è assai probabile che alla profondità di 20/25 metri (da dove partiranno i muri entro cui scorre la trincea) ci sia la necessità di pompare acqua ad una pressione che può arrivare ai 150 litri/s, e quindi che la quantità d'acqua da asportare e depurare potrebbe essere di diverse decine di migliaia di metri cubi. Decisioni che per la loro importanza, anche in ordine alla

salute sia degli abitanti che popolano le case limitrofe ai cantieri che ai lavoratori che in essi operano, non possono essere rinviati. Infine è a valle dell'impianto di depurazione e raggiunta la certezza circa il loro disinquinamento che potrà essere individuato il corpo idrico nel quale recapitare le acque

All'opposto il fatto che RFI non risponda al quesito è la conferma che l'intento è quello del minimizzare le criticità, a cominciare da quella rappresentata dall'attraversamento del SIN di Trento Nord.

2. RICHIESTA 3 – PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE (SUOLO)

Anche relativamente al monitoraggio ambientale, in relazione ai depositi intermedi individuati nel PUT (il Piano di Utilizzo delle Terre) RFI rinvia all'appaltatore. Scrive a pag. 10 del Documento Sintetico il dott. C. Ercolani: “preme evidenziare che la procedura di occupazione temporanea...sulle aree adibite a siti di deposito intermedio delle terre, così come su tutte le aree di cantiere verrà espletata dall'Appaltatore aggiudicatario dei lavori ferroviari qualora questo confermi, nella sua qualità di progettista e realizzatore dell'opera, la necessità di usufruire di tali aree”.

Anche in questo caso però, essendo interessati i siti del SIN di Trento nord il rinvio all'Appaltatore non è accettabile.

Ricordato che le osservazioni su questo tema sono contenute nella Memoria Integrativa all'Esposto-Denuncia dei cittadini e delle Associazioni Ambientaliste che costituisce una osservazione a sé che abbiamo provveduto ad inviare alla Commissione Tecnica, ci limiteremo in questa sede a rilevare come alcune scelte contenute nel Documento di Sintesi sono in aperto contrasto con le prescrizioni contenute nel documento di APPA.

In particolare RFI conferma che “all'inizio dei lavori sono previste operazioni di scotico delle superfici interessate dagli interventi di progetto, che comportano l'asportazione della posizione più superficiale del suolo (nel PFTE si parla di 30 cm), poiché i materiali provenienti da tali scavi saranno utilizzate al termine dei lavori per il ripristino finale, lo scotico deve essere effettuato tenendo in debita considerazione le evidenze emerse dalle indagini pedologiche condotte in fase Ante Operam” (cfr pag. 10 Documento di Sintesi)

Al riguardo è bene ricordare che detta scelta relativamente alle aree di deposito temporaneo incluse nel SIN di Trento Nord è stata categoricamente bocciata da APPA, che ha rilevato come lo scotico è da considerare materiale inquinato da trasportare in discarica speciale con i dovuti accorgimenti e non potrà essere depositato sulle aree del SIN. Si tratta di altri 15.000 metri cubi di materiale che vanno ad ingrossare il volume di quanto dovrà essere trasportato in discarica speciale.

Così come pare una scelta davvero infelice quella di prevedere che l'esiguo *capping* con cui saranno ricoperte le aree inquinate utilizzate per il deposito temporaneo sia “impermeabilizzato (mediante asfaltatura come ha dichiarato RFI in una recente conferenza di informazione organizzata dal Consiglio Provinciale di Trento) prima dell'inizio delle attività di scavo e di deposito in cumulo”. E ciò perché il *capping*, anche se impermeabilizzato, sarebbe per un verso troppo esiguo per impedire trasmigrazione di inquinanti tra i terreni inquinati e le terre e le rocce depositate e per l'altro si andrebbero ad isolare terreni inquinati con un prodotto (l'asfalto) a sua volta inquinante e da trattare come rifiuto speciale.

3. RICHIESTA 6 – COMPONENTI RUMORE e RICHIESTA 7 - COMPONENTE VIBRAZIONE

Il dott. Ercolani risponde in maniera saccente alle richieste di RFI in ordine alla “componente

Rumore” mentre, la richiesta della Commissione Tecnica di “effettuare la caratterizzazione dello stato attuale in riferimento ai ricettori più esposti al rumore e ricadenti nell' area interessata dalla linea ferroviaria in progetto”, viene liquidata scrivendo: “I rilievi effettuati sono stati ritenuti sufficienti...”.

In verità RFI non risponde a nessuna delle domande della Commissione Tecnica relativamente alla Componente Rumore e dichiara esaustiva la documentazione già inviata dentro il PFTE. Poco diverso, ma sicuramente più offensivo verso la Commissione ed i lettori delle Integrazioni fornite, è invece l'atteggiamento e la risposta alle richieste in ordine alla componente vibrazionale.

Da maestro intento a bacchettare l' alunno, il dott. Ercolani ci ricorda che “non esiste attualmente per questa componente una legge nazionale che stabilisca valori limite dei livelli vibrazionali”, regolati da alcune norme UNI per quel che riguarda gli effetti delle vibrazioni sugli edifici e sulle persone ed in particolare dalla UNI 9916 “Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici, e dalla UNI 9914 “Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo”.

Nella sua richiesta di Integrazioni la Commissione Tecnica aveva fatto notare a RFI che “per caratterizzare lo scenario di base (ante operam) le ferrovie si erano basate sui risultati della campagna di rilievi vibrometrici effettuati nell'ambito della Progettazione di un progetto ritenuto con analoghe caratteristiche ed a cui fa riferimento per la caratterizzazione della sorgente”. In altre parole si chiedeva a RFI di rifare lo studio vibrazionale perché quello inserito nel PFTE della Circonvallazione AC/AV di Trento era stato realizzato sulla linea Milano-Rogoredo, spiegando tale scelta con la difficoltà di fare uno studio vibrazionale in piena pandemia da covid19.

RFI rimanda al mittente la richiesta e scrive (pag.19 del Documento di Sintesi): “i criteri utilizzati sono stati ritenuti sufficienti in fase preliminare (da chi? Chiediamo noi, vista la richiesta della Commissione Tecnica) in quanto avevano come scopo prevalente la caratterizzazione acustica della sorgente ferroviaria ai fini dell'ottenimento della funzione di trasferimento delle vibrazioni necessarie per lo studio vibrazionale” ed a questo aggiunge il solito *leitmotive*: “ulteriori indagini vibrazionali utili per le stime e valutazioni di maggiore dettaglio dei livelli vibrazionali sui ricettori saranno eseguite nelle successive fasi progettuali”.

La richiesta della Commissione Tecnica trae probabilmente origine dalle peculiari caratteristiche tecniche della circonvallazione di Trento che transita sotto una montagna, la Marzola (dal dialetto marza ovvero marcia) soggetta ad una paleo-frana in movimento, e che vede il suo tragitto passare in luoghi fortemente abitati ed antropizzati. Inoltre è evidente anche che la situazione geologica della tratta Milano-Rogoredo (ghiaie e sabbie prevalenti) è del tutto diversa da quella del territorio interessato, che presenta stratigrafie rocciose maggiormente capaci di trasmettere le vibrazioni.

Nella sua risposta RFI si limita dunque a “integrare nello studio vibrazionale un censimento di ricettori presenti nell'area di influenza per le vibrazioni di esercizio del progetto in esame”. Diciamo subito che non ci addentreremo nei risultati che RFI fornisce come esito di detto censimento anche se facciamo notare subito che per almeno una cinquantina di edifici (per almeno 200 famiglie) siamo in presenza, per stessa ammissione da parte di RFI, di vibrazioni che sono appena sotto o eguagliano la soglia massima ammissibile.

Vista la qualità e la attendibilità dei documenti forniti da RFI ci limiteremo ad una valutazione sulla attendibilità dei dati forniti.

A pag. 21 del Documento di Sintesi il dott. Ercolani scrive: “Per la caratterizzazione emissiva delle sorgenti impegnate... si è considerata la contemporaneità del funzionamento di tutti i

mezzi operativi, facendo riferimento ai dati sperimentali desunti in letteratura e riferiti ad un rilievo ad una distanza a 5 metri dalla sorgente”.

E' la tabella che riporta le macchine di cantiere per Aree Tecniche (quelle che sarebbero state considerate come funzionanti contemporaneamente e che costituirebbero la base da cui ricavare il rispetto dei dati vibrazionali) pubblicata a pag. 20 del Documento di Sintesi a lasciare trasecolati e ad offendere l'intelligenza del lettore. In essa infatti sono elencate le seguenti macchine “Una palificatrice, un gruppo elettrogeno, un impianto di Aria, una gru leggera, un impianto di betonaggio, un impianto di frammentazione, un impianto di prefabbricazione conci, una escavatrice, una palificatrice e UNA TBM”.

RFI ha costruito la sua narrazione circa la capacità di realizzare la Circonvallazione di Trento dichiarando che ciò era possibile perché a scavare per lato erano non una MA DUE TBM. Nelle nostre osservazioni presentate al PFTE di RFI chiedevamo che fosse realizzato uno studio sul funzionamento combinato di due TMB sia dal punto di vista del rumore che da quello delle vibrazioni.

RFI risponde alla Commissione Tecnica, ai lettori delle integrazioni inviate ed a tutti coloro che hanno sollevato dubbi e formulato Osservazioni, falsificando i dati e organizzando lo studio vibrazionale considerando il 50 % delle frese di scavo. E nonostante questo propone dati al limite della soglia per quanto riguarda una cinquantina di edifici ad uso residenziale che sono sul, o in prossimità del, tracciato della circonvallazione AC/AV di Trento.

Si tratta di un metodo offensivo ed inaccettabile, che inficia totalmente la documentazione trasmessa su questo argomento.

Ma le nostre osservazioni circa il problema delle vibrazioni non si fermano qui.

Si è tenuto a Trento mercoledì 6 aprile 2022 alle ore 2030, organizzato dai Presidenti delle Circoscrizioni di Povo e di Villazzano, un webinar intitolato “Circonvallazione ferroviaria sotto la Marzola” al quale hanno partecipato fra gli altri l'Assessore alla Transizione Ecologica del Comune di Trento e l'ing. Zambotto Responsabile del Servizio Geologico della Provincia Autonoma di Trento.

Nel corso del webinar il dott. Zambotto ha illustrato il documento del Servizio Geologico della Provincia Autonoma di Trento presente nella Delibera della Giunta Provinciale n 274/2022 che racchiude le relazioni mandate dai veri servizi della PAT alla Conferenza dei Servizi del 15 febbraio 2022. Detta deliberazione, come si ricorderà, esprimeva parere negativo della PAT in ordine al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della circonvallazione AC/AV di Trento.

Nella relazione di Zambotto, allegata alla delibera in parola, si legge “Si ribadisce che in ogni caso lo scavo meccanizzato (con le TBB, ndr) è quello che garantisce ampiamente le minori interferenze sui fenomeni franosi sopra citati”. E poco dopo scrive “L'ipotesi di interferenza degli scavi è inoltre notevolmente ed ulteriormente ridotta dalla adozione di metodi meccanizzati (TMB) rispetto all'utilizzo di metodi tradizionali (avanzamento con esplosivo)”.

I fenomeni franosi a cui Zambotto fa riferimento sono quelli relativi alla paleo-frana della Marzola, tema su cui il Servizio Geologico della PAT chiedeva a RFI un puntuale approfondimento e che invece manca nella documentazione integrativa inviata alla Commissione Tecnica PNRR – PNIEC.

Nel webinar in parola RFI ha ammesso che, mentre le due canne della galleria saranno scavati con metodi meccanizzati avanzando attraverso l'uso di due frese di diametro di circa 10 metri per la lato di scavo, i 21 cunicoli che collegano le due canne fra loro per motivi di sicurezza (si tratta di cunicoli lunghi ciascuno 40 metri e di metri 6 di diametro) verranno realizzati con l'esplosivo. Ovvero circa un chilometro di gallerie sotto la Marzola sarà scavato con i metodi tradizionali, nonostante il servizio geologico sconsigli tale tecnica e nonostante ci si trovi

sotto una paleo-frana che scivola a valle alla velocità di 7/10 mm all' anno! E di questo nelle integrazioni neppure si parla!

Stesso ragionamento va fatto per “i cameroni”, la famosa “prescrizione del Comune di Trento che RFI non si cura neppure di citare o di menzionare. La realizzazione dei cameroni era stata indicata come la prova che l'intento era far proseguire verso nord il traffico merci che non doveva transitare in città: una sorta di variante che avrebbe permesso di far uscire il traffico merci a Salorno anziché allo scalo Filzi. Si tratterebbe di una significativa variante del PFTE che necessiterebbe di uno studio apposito, anche in riferimento alla costruzione della galleria a due canne, che dovrebbe prevedere la modalità con cui si incrociano le due gallerie, quelle che provenendo da sud proseguiranno verso Salorno e quelle che scenderanno allo scalo Filzi. Si tratta di una modifica progettuale complessa che dovrebbe, a mezzo di planimetrie e di sezioni, far capire come avverrà la intersezione, quale delle due gallerie passerà sotto e quale sopra, prevedendo quindi anche le pendenze delle stesse. Di tutto questo, ripetiamo, non c'è nulla dentro le integrazioni mandate da RFI alla Commissione Tecnica, pur trattandosi di una variante significativa al progetto originario oltretutto di una variante onerosa, che porterà ad una variazione dei costi della galleria.

In verità poi nella documentazione inviata non c'è nulla neppure sull'altra variante (“prescrizione”) che il Comune di Trento ha dichiarato di aver concordato con RFI, ovvero il prolungamento di 165 metri della galleria artificiale che collega la stazione provvisoria prevista allo scalo Filzi con la TR04. Anche questa non è una variante di poco conto sia dal punto di vista dei costi che delle modifiche progettuali e proprio per questo andava segnalata alla Commissione Tecnica, che altrimenti rischia di essere bypassata. Lo spostamento verso nord della galleria artificiale costringerà ad un passaggio ancora più in profondità nelle aree inquinate del SIN di Trento nord, e quindi alla necessità di caratterizzare e portare in discarica una massa più grande di quella fino ad ora prevista (al riguardo si fa riferimento alle integrazioni dell'esposto/denuncia dei cittadini e delle associazioni ambientaliste che unitamente alle presenti abbiamo inviato come osservazione alle integrazioni di RFI).

Le integrazioni infine non rispondono neppure alla richiesta del Servizio Geologico della PAT in ordine ai problemi idrogeologici sollevati nella relazione del dott. Barla in occasione dell'esame del progetto preliminare dell'opera. In particolare la relazione del dott. ing. Barla rilevava la necessità di approfondire lo studio sulla paleo-frana della Marzola e giudicava “troppo sintetica” la trattazione operata da RFI in particolare perché il movimento franoso in atto “è in grado di influenzare notevolmente le scelte progettuali, poiché capace di interessare i volumi rocciosi fino alle quote di progetto”. Così come richiamava l'attenzione sulla “galleria Buonconsiglio e Trento oltre ai tratti di imbocco entro i terreni detritici o alluvionali, che hanno il punto di maggiore criticità nel tratto di potenziale interferenza con i terreni coinvolti nel fenomeno gravitativo della frana della Marzola”, fenomeni su cui richiedeva uno studio maggiormente approfondito ma che invece non ha avuto luogo.

4. RICHIESTA 9 - GEOLOGIA.

La Commissione Tecnica richiedeva quali misure saranno adottate per il consolidamento del fronte roccioso sovrastante il piazzale da realizzare in via Malvasia caratterizzato da pericolosità di crollo.

A rispondere in questo caso è l'ing. Berardi, non cambia invece il metodo che in questo caso arriva addirittura a negare la sensatezza della domanda della Commissione Tecnica, tanto che si afferma che sono in corso rilievi e studi di carattere geologico/geomeccanico per verificare la stabilità della parte di versante che interagisce con le opere di progetto e che se tali studi ne evidenzieranno la necessità si provvederà ad un intervento di stabilizzazione della scarpata

sovrastante l'imbocco della galleria". Peccato che sopra l'imbocco della galleria non ci sia una scarpata ma ci siano una cinquantina di edifici ad uso abitativo che peraltro sono presenti nei documenti riferiti alla vibrazioni. Si tratta di un ulteriore esempio di pressapochismo, di cui RFI ha già dato sfoggio in occasione del Dibattito Pubblico e nei documenti del PFTE, che dà l'impressione che i tecnici chiamati a rispondere non conoscano neppure superficialmente i luoghi che vorrebbero progettare.

5. RICHIESTA 10 – PIANO UTILIZZO TERRE (PUT)

La Commissione Tecnica aveva chiesto di specificare in forma tabellare riassuntiva la destinazione d'uso desunta dagli strumenti urbanistici vigenti nelle aree di cantiere.

L'ing. Sara Padulosi, per conto di RFI, risponde pubblicando una tabella dalla quale risulta finalmente chiaro (la cosa non era stata evidenziata nel PFTE) che ben 4 aree del cantiere che verrà realizzato in località Acquaviva e Mattarello sono "zona di rispetto di Villa Bortolazzi e della Cappella della Madonna del Carmine ai sensi dell'art. 45 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42", ovvero sono inedificabili. Si tratta delle aree AS03 (area di Stoccaggio) della CO.04 (destinata a cantiere operativo) della CO.03 destinata anche essa a Cantiere Operativo e della AT.01 destinata ad Area Tecnica. Mentre una ulteriore area, la AS.04, destinata allo stoccaggio delle terre che escono dalla galleria a due canne è un'area di Tutela Ambientale (art. 11 del PUP). Infine TUTTE le aree del Cantiere a sud sono "Aree agricole di pregio" ai sensi dell'art. 38 del PUP.

Continua invece a mancare "la piazzola di emergenza", dove fra l'altro sono previsti fabbricati, che sarà realizzata a nord dell'imbocco della galleria a due canne, in zona di rispetto di Villa Bortolazzi.

Che questa scelta sia in aperto contrasto con quanto auspicato dalla Sovrintendenza, l'ing. Padulosi non lo dice nemmeno, anche se risulta evidente da quanto scritto nella sua determina dal dott. Marzatico (la determina fa parte della documentazione giunta alla Commissione Tecnica, anche se giunta in ritardo in quanto il Sovrintendente ha inviato la sua determina dopo lo svolgimento della Conferenza dei Servizi da cui ha tratto origine la Delibera della G. P. 272/2022).

Sempre la Commissione chiedeva lumi circa il fatto che gli additivi fluidificanti che verranno utilizzati per il funzionamento delle TMB (le talpe) abbiano requisiti di qualità ambientale. Alla domanda RFI non risponde o meglio afferma che spetterà all'Appaltatore "la scelta dei prodotti condizionanti" da utilizzare ed allega al riguardo un documento intitolato "Annesso tecnico per la gestione dei materiali provenienti dallo scavo meccanizzato con additivi".

E' proprio la lettura di questo documento che mostra i pericoli del lasciare a successive fasi di progettazione la definizione delle prescrizioni circa la gestione dei materiali di scavo trattati con additivi".

Nel PFTE RFI prevede di riutilizzare per bonifiche ambientali o per opere edilizie i due milioni di metri cubi in banco (almeno 2,5 milioni di metri cubi reali) che produrrà lo scavo della galleria a due canne sotto la Marzola, la lettura del succitato documento mette in forse detta determinazione e apre la strada alla collocazione di gran parte di detto materiale in discarica speciale.

Il documento in oggetto (Annesso tecnico...) "inspiegabilmente" (ma di questo parleremo nel punto 8 delle presenti osservazioni) si apre con la ricapitolazione dei passaggi che portano alla gara di aggiudicazione dei lavori.

La sintesi della parte più significativa del documento è invece condensata in quanto è scritto a pag. 43 dello stesso: "L'avanzamento con TBM di tipo EPB avviene con la camera di scavo costantemente e completamente piena di materiale estratto ed il "condizionamento" dei terreni

in camera di scavo riveste un ruolo di primaria importanza.

L'utilizzo di additivi è uno dei fattori fondamentali che consente il buon funzionamento della macchina TBM – EPB, per contro il loro impiego deve essere valutato attentamente in termini ambientali affinché il riutilizzo successivo delle terre scavate condizionate sia possibile senza creare impatti negativi sull'ambiente e sulla salute dell'uomo.

Il condizionamento deve quindi soddisfare entrambe i requisiti: deve essere ampiamente sufficiente a consentire il processo di scavo ma non tale da creare difficoltà nel riutilizzo delle terre nel rispetto dell'ambiente e dell'uomo.”

Ciò produce quindi la necessità che i terreni scavati siano caratterizzati alla uscita delle gallerie ed allo scopo l'“Annesso...” prevede che alla uscita delle gallerie, sia a nord che a sud, siano realizzate quattro vasche per la caratterizzazione che consentono di stoccare circa 5000 metri cubi di materiale cadauna. A pag. 65 del documento si legge “il materiale permarrà nella vasca per il tempo della biodegradazione (stimabile in circa 7 giorni – tale lasso di tempo potrà protrarsi in presenza di condizioni climatiche avverse) e caratterizzazione (chimica ed eco-tossicologica)”.

Se mettiamo in relazione quanto descritto in questo documento e le affermazioni dell'ing. Giuseppe Romeo nel corso del Dibattito Pubblico che definiva “sfidante” il tempo per la realizzazione dell'opera, il quadro che emerge è molto preoccupante. Lasciare alla progettazione successiva la determinazione di apposite prescrizioni su questo rischia di avere come effetto un uso massiccio di fluidificante al fine di accelerare lo scavo della galleria, con la conseguenza di dover trattare come materiale inquinato le terre e le rocce che fuoriescono dalla galleria e doverle conferire come rifiuto speciale (ricordiamo che si tratta di ben 2,5 milioni di metri cubi!)

La relazione ed il documento in parola aggiungono dunque una ulteriore criticità che va risolta Ante Opera e non può essere rinviata.

6. RICHIESTA 12 – INTERVENTI PREVISTI NEL PERIMETRO DEL SIN “TRENTO NORD”

Premesso che le questioni relative alle aree inquinate di Trento Nord sono affrontate in un'osservazione specifica, che costituisce anche l'integrazione all'esposto denuncia presentato dai cittadini e dalle associazioni ambientaliste alla Procura della Repubblica di Trento, le risposte dell'ing. Padulosi alle domande della Commissione Tecnica PNRR - PNIEC necessitano comunque di essere chiosate.

La prima risposta conferma che gli scavi per la realizzazione delle trincee di ingresso alla galleria a due canne nel SIN di Trento Nord “raggiungeranno una profondità massima di 20-25 metri”. Allo stesso tempo si cerca di contraddire, inventando di sana pianta la situazione geologica dell'area, che gli scavi rischiano di trasportare l'inquinamento dalla falda acquifera superficiale a quella profonda, inventando che la falda superficiale è superiore a 50 metri. Basta visionare il geoportale della PAT per vedere quanto questa affermazione sia sbagliata e fuorviante. Peraltro non risulta alcun sondaggio effettuato da RFI su quelle aree, bensì un sondaggio sulle aree dello scalo Filzi, che sono posizionate a circa 6/700 metri a sud est delle are di Carbochimica e di SLOI.

Contraddicendo quanto chiesto ad APPA ed i documenti ad essa inviati circa la individuazione dei luoghi per i sondaggi soil gas (di cui all'integrazione dell'esposto), si afferma “nel corso delle successive fasi progettuali sarà eseguita la campagna di monitoraggio del soil gas”.

7. RICONTRIO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE MIC

Le integrazioni richieste dalla Commissione Tecnica prevedevano anche la realizzazione di

foto inserimenti, ante, in corso e post- operam, finalizzati ad approfondire gli impatti paesaggistici della circonvallazione AC/AV di Trento.

RFI risponde con 9 pagine di fotografie, riguardanti le aree di imbocco sud della Galleria e Villa Bortolazzi, attraverso le quali riesce a dimostrare come spesso l'uso del rendering sia fuorviante e finalizzato a mostrare mitigazioni che di fatto sono impossibili e non possono che rimanere sulla carta.

È il caso delle foto relative a Villa Bortolazzi pubblicate a pag. 42 del Documento di Sintesi redatto da RFI. La prima ritrae l'angolo nord di Villa Bortolazzi ed il terreno che diverrà cantiere così come è ora e porta la didascalia: “Foto dal punto di vista dell'osservatore, in prossimità dell'ingresso di Villa Bortolazzi sulla via Nazionale ante operam”. La seconda invece fa comparire a fianco di villa Bortolazzi filari di piante alte almeno 5 metri e con tronchi che fanno pensare ad una coltura di almeno 10 anni, mentre sullo sfondo compare una barriera antirumore alta circa $\frac{3}{4}$ metri. Ciò che è risibile è la didascalia della foto che dice: “Foto dal punto di vista dell'osservatore, in prossimità dell'ingresso della Villa Bortolazzi, sulla via Nazionale in corso d'opera”.

Nella terza foto invece gli alberi alti 5 metri con tronchi di almeno 10 anni scompaiono, come scompaiono anche le barriere antirumore e non si vede dove sarà realizzato l'imbocco della circonvallazione. Compare invece una ampissima campagna coltivata a vite con filari Guyon di almeno 2/3 anni. La didascalia invece recita: “Foto dal punto di vista dell'osservatore, in prossimità dell'ingresso di Villa Bortolazzi, sulla via Nazionale in post operam”.

Guardando i foto inserimenti non si sa se ridere o piangere e si è tentati di pensare che quanto compare nella foto, che dovrebbe evidenziare l'impatto durante l'opera, ovvero la presenza di piante di altezza e dimensione di tronco che indicano almeno 10 anni di vita, altro non sia che un lapsus freudiano per comunicare a tutti noi che i tempi di realizzazione dell'opera oltrepasseranno. e di molto, quanto previsto nel PNRR e metteranno Trento e la Provincia non solo di fronte ad una devastazione ambientale ed al pericolo di un disastro ambientale ma anche alla necessità di restituire all'Europa i fondi stanziati per la circonvallazione AC/AV della città.

Infine, oltre ad essere non credibili le mitigazioni paesaggistiche previste, mostrano tutta la loro pochezza e lasciano intatta la preoccupazione dei cittadini per il rumore, le polveri e le vibrazioni, che dovranno essere sopportate per tutta la durata dei lavori (ovvero per almeno 6 anni!).

Per quanto riguarda invece la zona dell'ingresso sud della Circonvallazione, RFI non spiega come verrà risolto il problema, evidenziato dal Dibattito Pubblico, della viabilità del sobborgo di Mattarello che rischia di avere un pezzo del suo abitato impossibile da raggiungere e di costituire un forte disagio per chi adopera i mezzi pubblici per recarsi a Trento e viceversa.

8. Cronoprogramma

Con una “lettera aperta” datata 01/07/2021, sottoscritta da diversi cittadini e da alcune Associazioni Ambientaliste, alla dott.ssa Firmi, Commissario Straordinario per il Brennero, veniva chiesto di esprimersi circa la congruità del cronoprogramma relativo alla realizzazione dell'opera contenuto nel PFTE redatto da RFI.

Cittadini ed Associazioni facevano notare che, con l'evidente intento di dimostrare il rispetto dei termini previsti per la ultimazione dei lavori contenuti nel PNRR, RFI cercava di far intendere che i lavori preliminari e propedeutici allo scavo della Galleria a due canne sotto la Marzola e la Vigolana si sarebbero svolti prima della gara europea per l'affidamento dei lavori. Cosa questa impossibile se non altro per la rilevanza economica di detti lavori, che sicuramente superavano ampiamente la soglia per la quale è obbligatorio l'Appalto Europeo.

La Commissaria Straordinaria non rispondeva alla lettera aperta, che è stata inviata anche alla Cabina di Regia del PNRR istituita presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Nelle presenti Osservazioni abbiamo accennato al fatto che “inspiegabilmente” nel documento intitolato “Annesso...” e che si occupa dei fluidi che verranno utilizzati per il funzionamento della TBM, RFI pubblica l'elenco e le scansioni che l'opera dovrà superare prima del Bando di Gara, e quello che si evince dall'elenco è che i tempi previsti per la realizzazione dell'opera si spostano in avanti di almeno un anno, ovvero che la ultimazione della Circonvallazione ferroviaria AC/AV di Trento scivolerà almeno dal giugno 2026 al giugno 2027.

Che i tempi previsti per la ultimazione delle opere del PNRR saranno ampiamente superati, mettendo a rischio se non tutto, almeno in parte il finanziamento europeo, è dimostrato anche da un altro dei documenti allegati alle integrazioni fornite da RFI alla Commissione Tecnica PNRR – PNIEC, il documento intitolato “Relazione paesaggistica”. Su molte pagine di detto documento compaiono cronoprogrammi di singole opere ambientali e non, dai quali risulta chiaro che il fine opera è passato almeno da 5 a sei anni, dal 2026 al 2027.

Al proposito spetta alla Commissione Tecnica sollevare la contraddizione in parola nella valutazione dell'opera in oggetto, e dire con chiarezza che i tempi del PNRR non potranno essere rispettati e che da questo punto di vista l'opera è improponibile, evitando al nostro paese, ma anche al Trentino pesanti danni ambientali, paesaggistici ed anche economici.

Trento, 13 aprile 2022

Firmatari:

Elio Bonfanti, Vincenzo Calì, Vanni Ceola, Marco Cianci, Roberto Chiomento, Lorenza Erlicher, Fulvio Flammini, Gabriele Lusini, Franco Tessadri Antonella Valer, Danila Zanetti