

L'APPROFONDIMENTO



Ferrovie

Il dibattito pubblico riprende lunedì

Prosegue secondo il calendario stabilito il dibattito pubblico, coordinato da **Andrea Pillon** (nella foto) sul progetto di nuova circonvallazione ferroviaria di Trento, con incontri pubblici dedicati alle diverse zone della città. Attenzione però alle modifiche di orario, con spostamento dei prossimi incontri pubblici in fascia serale per favorire la partecipazione di chi nel pomeriggio lavora.

Lunedì 13 dicembre dalle 20.30

alle 22.30 presso il palazzo della Regione è in programma l'incontro pubblico dedicato al progetto e agli impatti rispetto alla zona di Trento centro.

È possibile partecipare in presenza e anche, considerato il perdurare dell'emergenza sanitaria e la conseguente necessità di limitare i posti, online. In entrambi i casi è richiesta la prenotazione, da effettuare sul sito dedicato al dibattito pubblico <https://www.dpcirconvallazioneferroviariatrento.it/>

Il dibattito ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), di valutare e migliorare il progetto. Il dibattito è aperto a tutta la Città ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere ed otte-

nere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire, e proporre soluzioni alternative o migliorative.

Martedì alla stessa ora al teatro di Gardolo incontro sulle ricadute dirette del progetto nell'area Nord di Trento (località Roncafort-Scalo Filzi). Mercoledì a Mattarello, stavolta alle 17, gli impatti a Trento Sud. Da lunedì mattina attivi anche i tavoli tecnici.



IL PROBLEMA

Tre chilometri di barriere antirumore alte fino a 10 metri ma si rischia di riprodurre gli attuali problemi del centro città

Rumori e vibrazioni a Trento Nord

FRANCO GOTTARDI

Tra i punti critici, maggiormente contestati, del progetto di bypass ferroviario in discussione, c'è il fatto che è una circonvallazione a metà. I due binari destinati al trasporto merci ad alta capacità infatti entreranno in galleria a sud all'altezza dell'Acquaviva, prima di Mattarello, ma usciranno poi a nord a poche centinaia di metri dal centro storico e dal Castello del Buonconsiglio, in mezzo alle case, alcune delle quali come noto dovranno essere abbattute. Dallo scalo Filzi in poi i due binari merci si affiancheranno agli altri due che passano dalla città salendo progressivamente dalla quota di 10 metri e mezzo in trincea fino all'incirca al Magnete. Un tratto densamente abitato che vedrà un allargamento del sedime ferroviario fino a 32 metri e il passaggio in prospettiva di 356 al giorno, più lunghi e pesanti di quelli che transitano oggi, «Così lamenta il consiglio circoscrizionale del Centro Storico in un documento approvato il 29 novembre scorso - si rischia di peggiorare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorare notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni e fine lavori, quasi fossero cittadini di serie B».

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica realizzato per Rete Ferroviaria Italiana dalla controllata Italferr dedica decine di pagine all'analisi degli impatti acustici e ad uno studio sulle vibrazioni concentrandosi in particolare su questo tratto di percorso. In vista della progettazione sono stati fatti minuziosi rilievi fonometrici e studi sulla composizione dei terreni e la trasmissibilità delle vibrazioni. Ne esce un quadro sicuramente problematico.

Le norme in materia di rumore ferroviario stabiliscono che per una fascia che arriva fino a 250 metri di distanza dai



I binari della ferrovia nella parte nord della città (foto Alessio Coser)

binari vengono applicati dei limiti diversi dai normali piani comunali di zonizzazione acustica; lo spazio viene diviso in due parti, una fino a 100 metri dai binari dove il limite massimo per le abitazioni è di 70 decibel nella fascia diurna e 60 la notte e una da 100 a 250 metri dove i limiti si abbassano rispettivamente a 65 e 55. Ebbene rilievi e simulazioni hanno evidenziato il superamento in decine di casi di quei limiti e la necessità di interventi di mitigazione. Ecco perciò che anche in questo tratto dovranno essere inserite barriere antirumore simili a quelle predisposte negli ultimi anni all'interno della città e a Trento Sud: in

tutto sono previsti 3 chilometri e 121 metri di barriere di altezza variabile fra i 3 e i 9 metri e 25 centimetri. Anche dopo la sistemazione delle barriere diversi edifici avranno in facciata un livello acustico superiore alla norma di qualche decibel, ma nella maggior parte dei casi si ritiene che tali sfioramenti siano ascrivibili all'esercizio della linea storica e per gli ulteriori interventi mitigativi si rinvia alla progettazione legata alla nuova futura stazione di Trento (si presume che il riferimento sia alla stazione in zona centro commerciale capolinea provvisorio della Trento-Malè). In un solo caso lo sfioramento è tale, fino a 8,9



Gli ultimi sondaggi effettuati allo scalo Filzi controllati a vista dalle forze dell'ordine

decibel oltre i limiti nella fascia notturna, da rendere necessario anche un intervento diretto di sostituzione degli infissi di una palazzina residenziale di tre piani; un caso anomalo perché la palazzina in questione, stando alle schede tecniche di progetto, si trova ad una distanza di ben 264 metri dalla ferrovia, in una zona dunque dove valgono i limiti della zonizzazione comunale. Complesso e delicato anche il discorso che riguarda le vibrazioni, per le quali a differenza del rumore non esiste attualmente alcuna legge che stabilisca dei limiti. Ci sono naturalmente criteri di valutazione e si sa che le vibrazioni di-

pendono dal tipo di terreno su cui si trovano le fondazioni di un edificio oltre che dalla struttura dello stesso. Ciò comporta una difficoltà di valutazione puntuale con variazioni anche apprezzabili nella realtà. Nella tratta di Trento Nord comunque è stata individuata una fascia di 10 metri a fianco dei binari entro cui le vibrazioni potrebbero superare un livello problematico. In quella fascia sorgono 11 edifici su cui l'attenzione dovrà essere massima. Nulla si dice invece sui possibili danni, svalutazione degli edifici e risarcimenti. Meno che meno sui possibili danni biologici di chi le vibrazioni dovrà subire a vita.

LE OBIEZIONI

Geat sottolinea il forte impatto: «Non creiamo cittadini di serie B»

«Sei mesi per valutare l'alternativa»

«Rfi si prenda due, tre, sei mesi, il tempo necessario per approfondire seriamente l'ipotesi di circonvallazione in Destra Adige proposta dalla rete dei Cittadini. Perché è evidente che un approfondimento tale da poter sottoporre l'alternativa a confronto con il progetto ufficiale un comitato non ha i mezzi per farlo. Ma è altrettanto evidente che una vera analisi comparativa sui costi e benefici tra le due opzioni non è stata fatta, quantomeno non secondo i criteri indicati dalla legge».

Claudio Geat, ingegnere, presidente della Circonscrizione Centro Storico Piedicastello, fin dall'inizio ha aspramente criticato tracciato e scelte progettuali relative alla circonvallazione ferroviaria sottolineando il forte impatto e la discriminazione tra i cittadini che esse comportano. Ed ora che è avviato il dibattito pubblico torna a mettere il dito nella piaga.

Che impressione si è fatta ingegnere su questa fase di dibattito e confronto?

L'impressione che ovviamente si sta applicando la legge. Ma anche che se fino a ieri in Italia si stentava a portare a casa ope-

re pubbliche che venivano spesso bloccate dall'opposizione di singoli cittadini ora stiamo passando da un eccesso all'altro, nel senso che i tempi sono effettivamente compressi e rendendo obiettivamente difficile una valutazione attenta del progetto.

In realtà è da qualche anno che si sa dove si stava andando a parare.

Vero, e tutti noi, mi ci metto anch'io, siamo stati a dormire per anni senza approfondire. È successo questo nella prospettiva, chiarissima fino a qualche mese fa, che tanto non si sarebbe mai fatto nulla. Otto mesi fa nessuno pensava a questa situazione perché si parlava allora di un iter progettuale che durava 12 anni, con tre anni per formazione del consenso e ricerca dei finanziamenti. Poi sono arrivati il Covid e i soldi del Pnrr e adesso si rincorre.

Con il progetto di Rfi l'impatto nella parte nord della città, dopo la galleria, sarà notevole.

Altroché. Noi chiediamo infatti che si vada maggiormente in profondità, a 20 metri di profondità, per limitare rumori e vibrazioni, eppoi il prolungamento in galleria fino almeno allo svin-

colo di Canova. Perché adesso, con il passaggio a 10 metri e mezzo di profondità, oltre agli edifici che dovranno essere abbattuti ci sono tutte quelle situazioni che non si sa bene a che distanza rimangono dallo scavo e se potranno subire danni, in corso d'opera ma anche dopo col passaggio dei treni. Sono una sessantina di edifici che secondo Rfi non avranno problemi, ma allora possiamo, mi chiedo, prenderci l'impegno che alla fine non ci saranno veramente problemi causati da rumori e vibrazioni? Sono edifici che avranno evidentemente un piccolo o grande deprezzamento e chi al momento rifonde questi danni? Sarebbe bello capirlo. Perché uno può anche fare causa per danni non apparenti, ma è una strada difficile. Ricordiamoci che a Martignano a distanza di molti anni non tutte le cause sono ancora definite, ed era una situazione molto più blanda. La normativa sulle vibrazioni prevede oggi che siano rifusi i danni a un edificio ma non esiste nulla per il danno biologico; se uno ha vibrazioni continue che gli impediscono di dormire ma la casa sta in piedi il progetti-

sta è a posto e nessuno rifonderà quel danno e il deprezzamento del fabbricato.

Lei comunque continua a preferire l'alternativa radicale in destra Adige?

Io dico che va studiata e approfondita con attenzione. Anche perché il confronto predisposto da Rfi non rispetta le linee guida per i progetti finanziati dal Pnrr predisposte nell'agosto di quest'anno, che prevedono esplicitamente un raffronto sulla base di una analisi costi-benefici. Nel progetto Rfi non c'è, c'è solo un resoconto di quello che storicamente è successo e l'affermazione che la Provincia ha scartato la destra Adige. Ma questo non è vero perché in realtà nel 2003 l'ha scartata preferendo una delle due alternative in sinistra. Attenzione però: quelle due alternative non sono quelle attuali, sono ipotesi che all'epoca prevedevano una circonvallazione completa della città perché la galleria partiva dal Cadino per uscire ai Murazzi. Non sono insomma neanche lontane parenti del progetto di oggi e non avevano queste criticità.

Quali sono in particolare le critici-



Il presidente della circoscrizione centro Storico-Piedicastello, Claudio Geat

tà secondo lei?

Tutti i cantieri invasivi a Trento sud, l'interruzione della Trento-Malè, le bonifiche all'altezza di ex Sloi ed ex Carbochimica. Tutti i problemi che la Destra Adige non avrebbe, basterebbe solo questo per affermare che vale il caso di approfondirla seriamente. Anche perché con il progetto Rfi alla fine avremo una mezza circonvallazione. A Trento Nord e a Gardolo i binari resteranno in superficie e dun-

que il prossimo passo non sarà la linea passeggeri in centro città, ma l'interramento della linea merci nella parte nord della città. Perché a Gardolo quando ci saranno quattro binari che attraversano l'abitato sarà devastante. Io dico che prima devo assicurare il benessere a tutta la città, poi penso alle cose belle. Prima la sostanza. A fine lavori tutti dovrebbero avere benefici, o quantomeno nessuno dovrebbe stare peggio. F.G.