

LA RELAZIONE DI RFI. I dati elaborati dall'Osservatorio ma il rapporto sul megacantiere non soddisfa nessuno

Circonvallazione ferroviaria Risposte che sanno di beffa

TRENTO. Chiacchiere e distintivo. Il distintivo è quello di Rfi (Rete ferroviaria italiana), le chiacchiere anche. La società che realizzerà il bypass che attraverserà la città da nord a sud è stata chiamata a rispondere a 32 quesiti puntuali posti da Comitato viabilità sostenibile e (Cmst) in collaborazione con la Rete dei Cittadini. Le domande risalgono ad aprile. La replica arriva a giugno: le risposte sono considerate "carenti", generiche e sostanzialmente inutili dai comitati cittadini preoccupati per gli effetti collaterali dell'opera. Ma anche i membri dell'Osservatorio Ambientale che ha fatto da tramite e che ha arricchito il rapporto, sono perplessi. Qui sotto la sintesi possibile.

Merci pericolose e case

Ad oggi le merci pericolose transitano lungo la linea storica e attraversano il centro urbano. Col bypassano sotto terra. Il transito di treni con merci pericolose sarà gestito secondo le Procedure vigenti dell'Ente Gestore per l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Si osserva che rispetto allo stato attuale non risultano nuovi immobili, famiglie ed imprese esistenti in una fascia di 150 metri da entrambi i lati degli imbocchi che risultano esposte al rischio indicato in quanto per i tratti in uscita dalle gallerie, sia a Nord che a Sud, la linea sarà in sotterraneo (galleria artificiale). Preme qui evidenziare come, a regime, il tratto in corrispondenza dell'imbocco Nord sarà comunque interessato dal transito dei soli convogli con origine e/o destinazione l'Interporto di Trento.

Rumore

In questa fase è stato analizzato il territorio allo stato attuale (situazione ante operam) identificando gli ingombri e le volumetrie di tutti i fabbricati presenti con particolare riguardo alla destinazione d'uso, all'altezza e allo stato di conservazione dei ricettori potenzialmente impattati e ricadenti nella fascia di pertinenza acustica ferroviaria (250 m per lato); tale analisi è stata estesa fino a 300 m per lato, per tener conto di eventuali primi fronti



Via Brennero sta cambiando volto. Nell'immagine i jersey posizonati lungo l'area marciapiede (foto di Daniele Panato)

edificati presenti al di fuori della fascia di pertinenza ferroviaria. Questi saranno monitorati nelle diverse fasi ante-opera, corso d'opera e post operam. on l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici in fase di realizzazione e di esercizio al fine di prevedere idonei interventi di mitigazione che sono finalizzati all'abbattimento dai livelli acustici al di sotto dei limiti previsti dalla normativa. In fase di cantiere al fine di contrastare il superamento dei limiti previsti dalla normativa in corrispondenza dei ricettori maggiormente esposti al rumore verranno installate delle barriere antirumore fisse e/o mobili. Qualora non risulti possibile ridurre il livello di rumore al di sotto della soglia prevista durante alcune attività in fase di cantiere, l'appaltatore potrà richiedere al Comune una deroga ai valori limite

Invece in fase di esercizio lungo linea è possibile abbattere i livelli sonori prodotti con la realizzazione del progetto in esame in corrispondenza dei ricettori

HANNO DETTO



Il transito di treni con merci pericolose sarà gestito con le procedure vigenti
Paola Firmi (Rfi)

protetti da barriera antirumore, garantendo quasi ovunque il rispetto dei limiti imposti dalla normativa vigente. Si osserva che molte delle domande ricalcano alcune delle prescrizioni già emerse in sede di VIA nazionale e quindi dovranno avere risposta nei termini da questo ultimo previsti.

L'inserimento di alberi e cespugli nella realizzazione di barriere antirumore è comunque, assoggettata ai vincoli paesaggistici, oltreché agli standard previsti dai protocolli di Italferr e dalle Linee guida di Rfi. Nelle zone paesaggisticamente più sensibili sono già state recepite le indicazioni dei servizi provinciali. La linea ferroviaria del Brennero rientra tra gli assi ferroviari principali di cui al D.Lgs.194/05 e, pertanto, è assoggettata alla elaborazione della mappatura acustica. Il suo relativo aggiornamento, a partire dal 31 marzo

2022, è previsto ogni successivi 5 anni.

A regime sono previsti interventi strutturali con barriere acustiche finalizzati al contenimento dei livelli di esposizione al rumore generato dal transito dei convogli. Inoltre il progetto di questa linea rientra nell'ambito dei corridoi silenziosi, ovvero è una tratta in cui si avrà una sensibile riduzione dell'emissione acustica in quanto potranno transitare solo treni merci a minor immissione acustica. Le barriere antirumore saranno erette sia lungo la linea esistente (c.d. "linea storica") sia nei pressi di quella ad alta capacità.

Le attività di qualsiasi cantiere risultano spesso fonte di immissioni sonore in grado di eccedere i limiti di rumore previsti dai limiti indicati dalla normativa pubblicitaria di settore, specie quando fanno uso di attrezzature rumorose impiegate all'a-

perto. Per questo è prevista sia svolta una modellizzazione previsionale di tali attività, sia un loro monitoraggio, in relazione al quale "tarare" le autorizzazioni comunali in deroga ai predetti limiti al fine di contemperare le esigenze di salvaguardia delle persone esposte al rumore con quelle legate allo svolgimento dei lavori. Le attività di cantiere saranno svolte secondo le prescrizioni del Protocollo di intesa delle modalità di cantierizzazione e mitigazione dell'impatto dei cantieri anche in relazione al tema delle emissioni acustiche.

Mega frese e vibrazioni

Lo studio vibrazionale ha avuto come scopo l'individuazione delle problematiche di propagazione delle vibrazioni indotte dal traffico ferroviario lungo la linea di nuova realizzazione connessa alla circonvallazione di Trento.

Le analisi si suddividono in fase di realizzazione e fase di esercizio. In particolare in fase di cantiere per la realizzazione della galleria sono state valutate le vibrazioni indotte dallo scavo delle 4 frese meccanizzate che lavoreranno contemporaneamente: due "mega talpe" a nord e due a sud.. Cautelativamente, sono stati presi a riferimento tutti i ricettori collocati entro una fascia di 50 metri dalle opere misurati planimetricamente, seppur già a una distanza di 10 metri il possibile disturbo legato alle vibrazioni risulta trascurabile e inferiore ai valori di riferimento della norma tecnica UNI 9614. Tenuto conto che la distanza minima dai ricettori è circa 28-30 metri, in ragione della profondità della galleria e del contesto geotecnico, le vibrazioni sui ricettori dovute alla scavo sono sempre inferiori ai valori di soglia. In fase di esercizio è stata individuata una soluzione mitigativa in grado di contenere le emissioni vibrazionali indotte dalla sorgente ferroviaria. Tale soluzione progettuale consiste nell'installazione di un sistema di mitigazione tale da attenuare l'emissione vibrazionale al di sotto dei valori indicati dalla normativa in materia. Tale soluzione permette la completa mitigazione delle aree di potenziale disturbo e quindi risolvere ogni criticità in termini di disturbo da vibrazioni potenzialmente riscontrabile in corrispondenza degli imbocchi della galleria. Per le altre tratte ferroviarie, sia allo scoperto che in galleria, non è invece stata riscontrata alcuna potenziale condizione di criticità.

Mancano le risposte ad altri cinque quesiti, che l'Osservatorio non ha potuto farci avere per ragioni tecniche. Speriamo in un futuro di sostanza.