



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 12 - CENTRO STORICO PIEDICASTELLO _____

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 82

del Consiglio circoscrizionale

Oggetto: DOCUMENTO EX ART. 27, COMMA 2, LETT. B) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO AVENTE OGGETTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO. RICHIESTE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE E PROPOSTE PER IL CANTIERE".

Il giorno 29.11.2021 ad ore 20.30 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito, in seduta pubblica, il Consiglio circoscrizionale sotto la presidenza del signor Geat Claudio presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Geat Claudio**
consigliere **Attolini Renata**
e consiglieri **Baggio Alberto Maria**
Condini Daniele Oscar
Covi Clemente
Fontanari Claudio
Franceschini Silvia
Loss Martina
Manara Antonio
Mason Giacomo
Valentini Paolo
Valzolgher Carla
Vigorito Nicola
Zanella Elisabetta

Assenti: consigliere **Santoni Andrea**
e consiglieri

e pertanto complessivamente presenti n. 14, assenti n. 1, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza il signor Geat Claudio.
Partecipa il Segretario circoscrizionale Baldo Renzo.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio circoscrizionale

premesso che con nota prot.nr. 305113/2021 il Consigliere circoscrizionale Fontanari Claudio, in qualità di Presidente della Commissione Lavori pubblici, urbanistica, mobilità, ambiente ha presentato un documento, ai sensi dell'art. 27, comma 2, lett. b) del Regolamento del decentramento, con oggetto "Circonvallazione ferroviaria della città di Trento. Richieste di approfondimento progettuale e proposte per il cantiere";

sentito l'intervento del Presidente della Commissione circoscrizionale Lavori pubblici, urbanistica, mobilità, ambiente Fontanari Claudio, che da' lettura del sopra citato documento e lo illustra all'Assemblea;

considerati gli interventi di alcune Consigliere e alcuni Consiglieri circoscrizionali;

sentito infine l'intervento del Presidente della Circostrizione il quale, dopo confronto con i presenti, pone in votazione il documento così come presentato;

sentite le dichiarazioni di voto delle Consigliere e dei Consiglieri circoscrizionali;

rilevato che, ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera c) del Regolamento del decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario circoscrizionale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino - Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione del Consiglio comunale 23.11.2016 n. 136;
- la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento unico di programmazione 2021-2023 e successive variazioni;
- la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 176, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il bilancio di previsione finanziario 2021-2023 e successive variazioni;
- il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione del Consiglio comunale di data 11.03.2015 n. 41 e modificato con deliberazione consiliare 29.07.2020 n. 120;

constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

Delibera

di approvare, ai sensi dell'art. 27, comma 2, lettera b) del Regolamento del decentramento, il sotto riportato documento indirizzato al Sindaco e alla Giunta comunale avente oggetto "Circonvallazione ferroviaria della città di Trento. Richieste di approfondimento progettuale e proposte per il cantiere", così come presentato:

"Premesso che,

- 1. da alcuni mesi si parla con insistenza della reale possibilità di realizzare una galleria ferroviaria sotto la Marzola, con inizio all'ex scalo Filzi e sbocco a Mattarello, in località Acquaviva, nei pressi di villa Bortolazzi;*
- 2. tale ipotesi progettuale, pensata allo scopo di eliminare dalla città di Trento il traffico merci, fonte di notevole rumore e vibrazioni per tutte le abitazioni poste lungo il tracciato ferroviario, va inserita all'interno del più generale intervento di quadruplicamento della linea Verona - Brennero, corridoio europeo Scandinavia – Mediterraneo, per affiancare al percorso storico una nuova linea ad alta capacità, in grado di migliorare il traffico merci (treni più lunghi e veloci ed in maggior numero);*
- 3. tale progetto generale, risalente a circa 20 anni fa, si articola per fasi successive, la prima delle quali comprende il tunnel del Brennero, attualmente in corso di esecuzione con*

termine previsto negli anni '30 causa imprevisti incontrati nello scavo sul versante austriaco, la seconda comprende una variante a Fortezza – Ponte Gardena (lotto appaltato e non ancora iniziato) e le circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto e un nuovo ingresso a Verona ed infine la terza ed ultima fase, che comporterà il completamento del quadruplicamento sulle tratte intermedie;

4. 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;
5. 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;
6. 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 Circostrizione prende atto;
7. 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;
8. 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;
9. pertanto questa ipotesi progettuale non rispetta il protocollo firmato, ma presenta anche numerose criticità e necessita di numerosi approfondimenti;
10. 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, 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;
11. 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;
12. 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;

- 13. a questo proposito è opportuno evidenziare che il tracciato attuale della ferrovia Trento Malè, nel tratto adiacente alla linea FS e lungo l'area ex Carbochimica risale solo alla fine degli anni '50 quando fu spostato in quella posizione a seguito dei lavori di ammodernamento della ferrovia a scartamento metrico. In precedenza lungo la linea ferroviaria scorreva la roggia Lavisotto ed a fianco era sito lo stabilimento della Carbochimica. È molto probabile che i lavori di spostamento della roggia Lavisotto, considerate le normative vigenti all'epoca, abbiano consistito semplicemente nello scavo del nuovo alveo della roggia e nella traslazione del materiale proveniente dall'area Carbochimica al fine di costruire il nuovo rilevato ferroviario della ferrovia Trento Malè;*
- 14. 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;*
- 15. 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;*
- 16. con separato documento questa Circostrizione 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;*
- 17. 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;*
- 18. un aspetto particolarmente 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 è scoperto e la galleria è in leggera pendenza fino all'area a sud di Mattarello, con la possibilità teorica di fungere da canale idraulico in direzione nord-*

sud;

19. *con delibera numero 134 il 14 ottobre 2009 il Consiglio comunale esaminò il progetto presentato da RFI, che prevedeva il nuovo tracciato di sinistra orografica, leggermente diverso da quello attuale, esprimendo parere favorevole limitatamente alla fattibilità del tracciato e subordinando il suddetto parere all'avvenuto superamento delle criticità dettagliatamente riportate nelle premesse della delibera che sono da considerarsi integralmente recepite nel dispositivo di delibera e che riguardavano numerose tematiche, quali la geologia, l'idrogeologia e l'idrologia, la cantierizzazione, la salute pubblica, la scelta del tracciato, dettagliando in modo puntuale la richiesta di una lunga serie di approfondimenti progettuali. Il tracciato presentato con l'attuale progetto di fattibilità tecnico economica non differisce molto da quello presentato nel 2009, tranne, in particolare, per la quota di attacco della galleria a San Martino, prevista a -10,5 m anziché -20 m e per una cantierizzazione decisamente più complessa e impattante sulle aree cittadine di Trento nord, derivante dalla prevista riduzione dei tempi di costruzione ed alla scelta di iniziare la costruzione delle gallerie non solo da sud, ma anche da nord, con l'uso di ben quattro "talpe". Conseguentemente la richiesta degli approfondimenti avanzata a suo tempo dal Consiglio comunale mantiene intatta la propria validità, anzi sottolineata dalla maggiore delicatezza degli aspetti cantieristici, decisamente più complessi e che procureranno gravi disagi all'intera città;*
20. *il ridotto tempo a disposizione per l'esame del progetto di fattibilità tecnico economica non ha consentito di eseguire dettagliate puntuali analisi di tutti gli aspetti trattati, ma ha permesso di esaminare solo alcuni aspetti particolarmente significativi per la città;*
21. *queste non esaustive valutazioni di massima non vogliono essere ostative al percorso di progettazione e realizzazione del potenziamento della linea del Brennero, visto in una ottica di abbattimento del trasporto delle merci su gomma a favore di quello su ferro, ma evidenziano varie criticità nell'attuale proposta progettuale;*

alla luce di quanto sopra,

il Consiglio circoscrizionale propone al Sindaco e alla Giunta Comunale di:

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.*
2. *Rinnovare la richiesta a RFI di vari approfondimenti richiesti con la delibera numero 134 del 2009, per la massima parte ancora assolutamente attuali, ma mai forniti dall'amministrazione ferroviaria.*
3. *Chiedere approfondimenti riguardo al pericolo di allagamento dei nuovi manufatti in corrispondenza dell'ex scalo Filzi, evento che si è già verificato in passato e che potrebbe assumere aspetti preoccupanti in presenza delle due canne ferroviarie a quota -10 rispetto al piano di campagna.*
4. *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.*
 - *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%.*

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.

5. *Per quanto riguarda lo stoccaggio provvisorio del materiale di scavo della galleria sulle aree ex Carbochimica ed ex SLOI, dovrà essere imposto che 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. Dovrà essere approfondito 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.*
6. *L'Amministrazione comunale, tramite il proprio personale tecnico, dovrà farsi carico del controllo del corretto svolgimento di cantieri così impattanti per la nostra città e che comportano notevoli rischi, verificando puntualmente e costantemente il rispetto delle prescrizioni di progetto.*
7. *Qualora non possano essere forniti elementi chiarificatori riguardo alle problematiche sopra esposte, il Comune esprima parere negativo al progetto di circonvallazione ferroviaria, motivato dalla presenza di evidenti e gravi criticità.”.*

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO CIRCOSCRIZIONALE
f.to BALDO

IL PRESIDENTE
f.to Geat

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione appello nominale;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 12 - CENTRO STORICO PIEDICASTELLO _____

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: DOCUMENTO EX ART. 27, COMMA 2, LETT. B) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO AVENTE OGGETTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO. RICHIESTE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE E PROPOSTE PER IL CANTIERE".

Votazione appello nominale

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 14

Favorevoli: n. 9 (Attolini, Baggio, Condini, Fontanari, Franceschini, Geat, Valentini, Vigorito, Zanella)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 5 (Covi, Loss, Manara, Mason, Valzolgher)

Non votanti: n. 0

Trento, addì 29.11.2021

il Segretario circoscrizionale
Renzo Baldo
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

_____ CIRCOSCRIZIONE N. 12 - CENTRO STORICO PIEDICASTELLO _____

PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA

Oggetto: DOCUMENTO EX ART. 27, COMMA 2, LETT. B) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO AVENTE OGGETTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DELLA CITTÀ DI TRENTO. RICHIESTE DI APPROFONDIMENTO PROGETTUALE E PROPOSTE PER IL CANTIERE".

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, 29.11.2021

il Segretario circoscrizionale
Renzo Baldo
(firmato elettronicamente)