

IL PROGETTO DI CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO: LE PRINCIPALI RAGIONI PER OPPORVISI

In sintesi alcuni degli elementi di criticità che si evincono dalla lettura del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della circonvallazione ferroviaria di Trento. Il PFTE è stato reso disponibile al pubblico il 28 ottobre 2021, ma dalla lettura dello stesso risulta che, salvo qualche integrazione, era disponibile già dal 21 aprile. Rete Ferroviaria Italiana, promotore dell'opera, con la complicità delle istituzioni locali, ha quindi intenzionalmente ostacolato e ritardato la possibilità per cittadini di prendere consapevolezza degli impatti dell'opera e di manifestare l'opposizione. Quello che si prospetta come un disastro pianificato non solo per la città di Trento, ma per tutto il Trentino e per il futuro del pianeta in questa fase delicata di cambiamento climatico, esige la nostra attenzione e capacità di azione.

Dov'è il senso dell'opera?

"Global project" e "Metaprogetto" sono le espressioni che secondo i promotori dovrebbero evocare bontà ambientale e necessità dell'opera. Global project è l'intero progetto di raddoppio della ferrovia fra Verona e il Brennero che una volta ultimato dovrebbe consentire di spostare su rotaia parte delle merci che transitano sull'A22. Ma a parte il Tunnel di Base del Brennero, la cui messa in funzione è slittata al 2032, e il lotto di Trento (14 km su 190), nessuna altra tratta risulta al momento progettata ed alcune risultano bloccate da problemi tecnici, a cominciare dalla circonvallazione di Rovereto per gravi rischi di danno alle risorse idriche. Anche a fronte di un traffico merci complessivo in contrazione, la circonvallazione di Trento rischia quindi di restare a lungo, se non per sempre, un'inutile cattedrale del deserto. **La necessità di trasferire le merci dalla gomma alla rotaia, che è alla base della retorica sulla necessità dell'opera, può essere affrontata subito, usando al meglio le potenzialità delle linee esistenti e modificando una politica dei pedaggi autostradali che è la causa reale di almeno un terzo di traffico deviato sull'A22.**

Metaprogetto, o progetto integrato, è tecnicamente l'insieme di interrimento della ferrovia nel tratto centrale della città e realizzazione della metropolitana di superficie (Nordus) che la circonvallazione renderebbe possibile. Politicamente, è il sogno di città che l'amministrazione promuove per rendere necessaria la stessa. A parte le criticità del progetto stesso di interrimento e della visione che sottende, neanche un euro di finanziamento è previsto per le opere collegate nel PFTE, da dove risulta stralciata anche la stazione provvisoria allo Scalo Filzi che dovrebbe sostituire quella storica nella fase di interrimento. Al momento, più che un meta progetto, è un fantaprogetto.

Bilancio energetico in rosso

Un bilancio energetico sarebbe doveroso per un'opera inserita nel PNRR in un'ottica di transizione ecologica. L'unico esistente per la tratta Verona- Brennero, riguarda quello svolto dalla stessa società costruttrice, la BBT SE, per il Tunnel di Base. Pur non imparziale, lo studio afferma che la produzione di CO2 nella fase di costruzione è pari a 3 milioni e 167 mila tonnellate, ammortizzabili in 20 anni di esercizio della linea. Considerando che è molto dubbio che l'intero tracciato venga realizzato e il tunnel non entrerà in funzione prima del 2032, sarà sfiorato il 2050, anno in cui l'UE ha posto l'obiettivo delle emissioni zero.

Tempistiche e finanziamenti

Il progetto è finanziato con 930 milioni assegnati dal PNRR, il piano nazionale di utilizzo dei fondi europei del Recovery fund. Fondi condizionati all'obbligo di terminare e rendere fruibile l'opera entro il luglio 2026. Sulla questione dei tempi i proponenti non hanno fornito rassicurazioni, limitandosi a definirla "sfidante". Ma è credibile che un'opera la cui realizzazione era stimata in 10 anni sia conclusa in meno di 4? La prospettiva di dover restituire il finanziamento europeo per sfioramento dei tempi è concreta, come è probabile la sottostima del budget stanziato: l'esperienza legata ad opere di AV/AC insegna che i costi sono sempre lievitati rispetto ai preventivi. Altro debito pubblico all'orizzonte?

Tracciato, inquinamento acustico, da traffico e polveri

400 m all'aperto fra Acquaviva e Mattarello, un galleria a doppia canna che si infila nella Marzola e sottopassa gli abitati di San Rocco, Villazzano, Povo, Cognola uscendo in zona Pietrastretta a Trento Nord. Da lì una galleria artificiale sottopassa gli edifici - almeno 11 dei quali saranno abbattuti - e via Brennero per portarsi allo Scalo Filzi, poi la linea prosegue in trincea aperta alla profondità di -10,5 fino al cavalcavia dei caduti di Nassiria, da dove inizia a risalire per riportarsi al piano campagna e sulla linea storica. L'accelerazione dei tempi imposta dai fondi del PNRR ha come principale conseguenza che gli scavi procederanno contemporaneamente da nord e da sud: due doppie frese di circa 150 m l'una, operative 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Un immenso e inedito complesso di lavori e cantierizzazioni, mai sperimentato prima, in una zona fortemente urbanizzata. Gli studi sugli effetti acustici dei cantieri si riferiscono ad una sola talpa meccanica, e nonostante le mitigazioni gli sfioramenti sono scontati, non a caso nel progetto è già prevista la richiesta di deroga al sindaco. Nessuno studio esiste invece per gli effetti delle vibrazioni dovute agli scavi e al passaggio di treni lunghi e pesanti pochi metri sotto le case di via Malvasia, via Spalliera, via Luigi Campi. C'è poi il problema della gran quantità di polvere da cantiere, dovuta sia agli scavi che alla realizzazione delle enormi strutture in cemento: qui l'unica mitigazione proposta è la continua bagnatura!

Rischi geologici e perdite d'acqua

Il tema della possibile intercettazione di sorgenti e fonti è stato sempre minimizzato da promotori. Il progetto indica 222 fonti interessate dal percorso, ma le definisce quasi tutte, salvo sette non specificate, a basso rischio. Ma la valutazione si riferisce per lo più a dati provinciali non aggiornati e la preoccupazione rimane, data anche la poca accuratezza generale riscontrata negli elaborati di progetto: la stessa dimensione degli scavi, due canne di 10m di diametro, a 40 m di distanza l'una dall'altra e collegate ogni 500 m da una galleria di 6 m di diametro rendono quello della perdita di risorse idriche un rischio fondamentale. Altra preoccupazione è la tenuta del monte Marzola, la cui fragilità, richiamata dall'etimologia stessa del nome, è dovuta principalmente alla paleo-frana i cui movimenti sono ancora riscontrabili, ad esempio in zona via dei Molini a Villazzano. I sondaggi geognostici che hanno preceduto la stesura del progetto sono stati solo tre, mentre diversi sono stati svolti dopo la presentazione dello stesso. Quali siano stati esiti e considerazioni non è dato però saperlo.

Accettare il rischio di un possibile disastro ambientale a Trento Nord?

Il passaggio degli scavi, dentro le ex aree industriali inquinate della Carbochimica e della Sloi rappresenta la parte più rischiosa e complessa di tutto il progetto. Considerando che le carenze dei progettisti di RFI si fanno scudo di una normativa che permette di intervenire in un'area definita "Sito Inquinato di Interesse Nazionale", si possono in sintesi evidenziare alcuni aspetti. Innanzitutto non è indicato un sito di deposito per i 48mila mc di materiale di scavo inquinato (sotto)stimato. Impossibile depositarli in una normale discarica; per la quantità e natura degli inquinanti non vi è discarica in Italia che può contenerli. Né viene indicato nel progetto come saranno trattate le acque che, data la falda superficiale, invaderanno gli scavi. Inadeguata appare anche la copertura (capping) per le aree da adibire a deposito dello smarino, che oltretutto rischia di comportare un effetto spugna sul terreno inquinato. Inconsistenti poi, anche alla luce delle prescrizioni fatte per gli appalti di bonifica delle rogge presenti nell'area, le misure per tutelare sia gli operai che i residenti da materiali volatili e altamente tossici, a cominciare dal piombo tetraetile che evoca una pagina nera nella storia di Trento.

Che fare?

Promotori dell'opera e istituzioni vogliono farci credere che tutto è stato deciso. Ma in realtà non è così, decisiva è la reazione degli/delle abitanti. Innanzitutto occorre immaginare le proporzioni disastrose per la vita e l'ambiente che comporterebbe la realizzazione di quest'opera. Occorre inoltre riappropriarsi della capacità di agire in prima persona, senza delegare alle istituzioni e nemmeno agli "attivisti" che già si stanno muovendo contro l'opera. Perché questo progetto riguarda tutti e tutte. E perché l'arroganza di affaristi e politici senza scrupoli conosce un solo limite: la mobilitazione attiva della popolazione.

Per approfondimenti visitate il sito: <https://notavtrento.noblogs.org>