



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Maurizio Foti

19 dicembre 2021

Trento Centro – lunedì 13 dicembre 2021

Egregio dott. Pillon, coordinatore del dibattito pubblico.

Premessa:

Nel seguire il dibattito pubblico in presenza, presso la sala di rappresentanza del 13 dicembre 2021, ho constatato quanto segue:

La spiegazione della parte tecnica, pur essendo interessante, è stata spiegata con tecnicissimi incomprensibili per noi cittadini, ho rispettosamente ascoltato la spiegazione dei tecnici e ho capito che questa circonvallazione non si “ha da fare”, senza che prima non siano date risposte alle domande, poste dalla cittadinanza e da me, con risposta scritta:

- 1) Perché la chiamate circonvallazione? – non gira intorno alla città, ma la spezza in due parti. Già questo è negativo.
- 2) Criticità delle sorgenti dell'acquedotto di Trento;
- 3) Criticità della montagna, molto fragile, con rischi di frane ecc.
- 4) Abbattimento di abitazioni ed esercizi commerciali;
- 5) Dal vostro tecnicismo è emerso che i lavori si svilupperanno su 24 ore con tre turni, questo inevitabilmente, con la movimentazione della talpa, dei camion, manovre varie, produrranno rumori molesti.
- 6) Avete pensato ai venti che da nord attraversa fortissimamente via Brennero, spargendo polveri ed inquinamento?
- 7) L'inevitabile aumento del traffico sulla viabilità, produrranno code di automobili per via Brennero, quindi, altro smog, altro inquinamento acustico;
- 8) Avete pensato, che durante gli scavi allo scalzo Filzi e attraversando con gli scavi, via Brennero sino all'imboccatura del tunnel, c'è la possibilità di trovare bombe inesplose della seconda guerra mondiale?
- 9) Avete pensato, quando demolite le case, nella vicinanza di 10 m c'è un palazzo, dove abitano delle famiglie e persone anziane, quale è la sicurezza, che intendete intraprendere, per tutelare il condominio, ma soprattutto gli abitanti?
- 10) Sapete che un esercizio commerciale, ha la copertura di amianto, e che è un inquinante pericoloso, come intendete tutelare gli abitanti del condomini?

Avete detto che i lavori inizieranno nel 2022 fino al 2026, ma presumibilmente si andrà oltre.

Nella Vostra rappresentazione emerge un altro dato importante, che non fa solo paura a me, ma tutti gli abitanti di San Martino, dai superstiti di Via Brennero, a quelli di via Malvasia, Via San Martino, via Pietrastretta, sono i “Rumori e Vibrazione”.

Dalla Vostra presentazione nero su bianco, scrivete:

“Relativamente alla fase di cantiere: in merito alle risultanze delle simulazioni, è emerso che, nella maggioranza dei casi, l'adozione di barriere antirumore riduca efficacemente il livello di rumore rilevati negli edifici più prossimi alla ferrovia fino a farli rientrare all'interno dei limiti normativi. TUTTAVIA, in alcuni casi, anche con l'adozione di barriere antirumore possono esserci dei SUPERAMENTI dei limiti normativi. PER TALE MOTIVO SI RENDE NECESSARIO RICORRERE ALLA DEROGA AI VALORI LIMITI DETTATI DAL DPCM 14.12.1997, per tutta la durata delle lavorazioni specifiche previste nella relativa area di cantiere, e al monitoraggio

fonometrico in relazione alla componente vibrazione, data la VICINANZA di alcuni esercizi alle aree di lavoro, potranno esserci impatti non TRASCURABILI, per tale motivo sarà effettuata una campagna di monitoraggio.

Relativamente alla fase di esercizio, le simulazioni effettuate mostrano che l'esercizio della ferrovia potrebbe portare a superamento dei limiti normativi, principalmente in periodo NOTTURNO. L'adozione di barriere acustiche permette un SENSIBILE abbattimento del rumore tale da garantire il rispetto DEI LIMITI NORMATIVI "(dove già avete chiesto la deroga al superamento).

Andiamo al punto della questione che evidenzio in grande ed in grassetto.

“RELATIVAMENTE ALLE VIBRAZIONI, L'ESERCIZIO DELLA LINEA FERROVIARIA, POTREBBE PROVOCARE IMPATTI NEI CONFRONTI DELLE ABITAZIONI PIU PROSSIME ALLA FERROVIA, (tipo il mio condominio) ...pertanto, (vi limitate a scrivere) PERCIO' SARA' EFFETTUATA UNA CAMPAGNA DI MONITORAGGIO, SIA PER MONITORARE GLI EFFETTI SULLE PERSONE CHE SUGLI EDIFICI”.

In pratica, state dicendo, che noi monitoriamo il tutto, se ci sono problemi di salute e lesioni agli edifici, sia il Comune, sia la Provincia, sia la ferrovie, sono in una botte di ferro, in quanto abbiamo la deroga al superamento dei limiti normativi, quindi a voi non importa, la salute dei cittadini e l'integrità delle abitazioni, perché non possono chiedere alcun risarcimento e/o indennizzi. Abbiamo fatto cambiare la legge, e pertanto, se questi cittadini vogliono salvaguardare la loro salute, andranno a vivere altrove, tanto noi gli diamo ZERO EURO.

Eppure, ad una domanda del genere da parte di un cittadino, un rappresentante della ferrovia ha risposto (si potrà rivedere il Filmato). Non dobbiamo preoccuparci, ci sarà un continuo monitoraggio, se ci saranno criticità (problemi di salute e danni agli edifici) interverremo. Se durante i lavori si creano dei danni, la stazione appaltante, potrà risarcire tramite le loro assicurazioni.

Il Problema è rivolto nel futuro, cioè al momento del passaggio dei treni, il treno entra nel tunnel a 10 metri di profondità, ci sono abitazioni che stanno a 10,20, 30 metri dal tunnel, questi subiranno per sempre vibrazioni e rumori, che si propagheranno per tutta la via Malvasia, via del Brennero, piazza Nazario Sauro, Via Pietrastretta, Via San Martino sino al Castello di Buonconsiglio.

Cerco si spiegarmi meglio:

Mi sono chiesto, esiste una normativa che ci protegge dall'inquinamento acustico provocato dal rumore del treno vicino casa?

Risposta:

Sì, esiste, anche se il tema è complesso: è la normativa che fa capo al D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459. Questa determina alcune soglie limite al rumore, che riguardano l'infrastruttura ferroviaria.

I valori limite sono diversi a seconda del tipo di infrastruttura e di fascia acustica.

Per gli edifici inseriti nella fascia acustica A (ossia che si trovano entro un raggio di 100 metri dalla ferrovia) i limiti di rumore sono:

70 decibel durante il giorno (fascia oraria 06-22);

60 decibel durante la notte (fascia oraria 22-06).

Per gli edifici di fascia B, invece (ossia che si trovano all'interno di un raggio di 150 metri dalla ferrovia) i limiti sono:

65 decibel durante il giorno (06-22);

55 decibel durante la notte (22-06).

A questi, fanno eccezione edifici particolari come scuole, case di riposo e ospedali, che presentano un limite di rumore più severo.

Il fastidio non è l'unico problema generato dal rumore dei treni.

Le problematiche sono essenzialmente due:

La prima, i danni alla salute.

La seconda, di natura prettamente economica.

Problemi alla salute:

Un rumore eccessivo può interrompere le attività di routine e influire sulla qualità della vita. In generale, la maggior parte delle persone si irrita molto quando il rumore interferisce in modo significativo con alcune attività. Ad esempio, **il sonno, le conversazioni interpersonali o telefoniche, il lavoro sensibile al rumore, la visione della televisione o l'ascolto della musica.**

Oltre a compromettere la qualità della vita e del riposo, il rumore rappresenta una delle principali cause di stress e può provocare seri danni alla salute.

Riduzione del valore immobile vicino ferrovia:

A quanto ammonta la riduzione di valore di un immobile situato a ridosso dei binari del treno o nei pressi di una stazione ferroviaria?

Molto dipende dalla zona e se ci si riferisce ad una grande città o una località di villeggiatura, tuttavia, il valore di una casa a stretto contatto con la ferrovia può subire un deprezzamento che varia dal 20 al 25% rispetto ad un immobile situato nella stessa zona ma che non subisce gli effetti provocati dal rumore del treno.

Tutto questo vi pare eticamente e moralmente giusto? Vi pare giusto, massacrare le persone, le abitazioni per 960 milioni? Non sarebbe meglio di stoppare tutto per qualche mese? Nel frattempo, spiegare alla commissione europea, le perplessità, la paura dei cittadini, far presente alla commissione Europea, al Ministero dei lavori pubblici e/o istituzioni competenti che esiste una alternativa "**il progetto destra Adige**", suggerito dalla rete cittadina, chiedendo una deroga di 6 mesi meglio un anno, giusto per analizzare anche a fondo il progetto presentato dalla rete dei cittadini, guadagnato per certo da quest'ultimi, un alto consenso per la pace delle anime di tutti senza vincitori e sconfitti.

Infine, si chiede, se siete a conoscenza della Sentenza del TAR di Trento n.382 del 20/1/2013 relativa all'obbligo di bonifica integrale e non parziale delle aree inquinate di SLOI e Carbochimica.

I cittadini di Trento, hanno a cuore una vera circonvallazione ferroviaria, ma così come la volete fare voi, tutto è, "**tranne una vera circonvallazione**", in quanto, già più volte citato, "**spezza la città in due parti e con tutte le criticità emerse sin ora, rovinare ancora di più l'assetto cittadino, l'ambiente paesaggistico e turistico di Trento.**"

Per quanto sopra esposto, si chiede

1. Non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort;
2. Non richiede la demolizione di edifici nel quartiere San Martino;
3. Non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord;
4. Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento;
5. Non interferisce con la falda del fondovalle dell'Adige;
6. Non è a rischio in caso di alluvione nella zona di Trento;
7. Non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la Valle dell'Adige;
8. Non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;
9. Abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio;
10. Migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose;
11. Consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie;
12. Consente di realizzare i cantieri di scavo in zone distanti dall'abitato;
13. Favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo;
14. Consentirà la vera riqualificazione della parte nord di Trento;
15. Consentirà un interrimento più esteso della linea storica verso nord;
16. Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento temporaneo a nord (a Gardolo o a Lavis) del capolinea;
17. Aumenterà la capacità della linea storica per i servizi tra Trento e Calliano;
18. Presenta assoluta compatibilità con gli interventi come il "Nordus";
19. Permetterà la realizzazione anticipata del Trasporto Rapido di Massa (tram);
20. Migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento.

Grazie per l'attenzione con gentile richiesta di inserirlo nel Quaderno degli attori.

Maurizio Foti

Residente in Trento, via Del Brennero 84: