



Dibattito Pubblico  
**CIRCONVALLAZIONE  
FERROVIARIA TRENTO**

---

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

Presentato da

**Consiglio Circoscrizione di Gardolo**

14 dicembre 2021

Integrato da

**Consiglieri Circoscrizione di Gardolo**

12 gennaio 2022

Per affrontare l'argomento circonvallazione ferroviaria la Circostrizione ha voluto partire da un approfondimento della documentazione messa a disposizione nel progetto di fattibilità tecnico economica.

Si è ritenuto di costituire un tavolo di lavoro appositamente dedicato all'interno della commissione territorio che dopo aver analizzato la parte di progetto relativa alla zona nord delle opere ha rilevato alcune osservazioni e richieste di chiarimento. Tali questioni integrate dalla commissione sono state sottoposte al dibattito del Consiglio circostrizionale da cui unitamente sono emerse le puntuali osservazioni che si espongono di seguito.

Abbiamo suddiviso in due macro argomenti le questioni ovvero quello relativo alla cantierizzazione e realizzazione dell'opera e quello relativo alla messa in funzione e a regime della ferrovia.

In merito alla fase di costruzione, dall'analisi degli elaborati del progetto di fattibilità tecnico-economica si rileva una consistente presenza di aree di cantiere ricadenti nella nostra circostrizione (Cantiere di armamento a Roncafort, Cantiere Base in via Paris e Cantiere Operativo in zona interporto).

Dai medesimi elaborati si evince che la movimentazione di materiali e delle maestranze sia in entrata che in uscita sarà fatta in maniera quasi esclusiva tramite trasporto su gomma; questo ovviamente è motivo di preoccupazione soprattutto per i cantieri di armamento e base che avranno come unica via di accesso carrabile quella rappresentata da via Caneppele, che già attualmente risulta fortemente trafficata.

Su questo aspetto si chiede se possa essere previsto che parte della movimentazione sia spostata da gomma a rotaia essendo l'area direttamente comunicante con la linea ferroviaria Verona-Brennero.

Dall'analisi delle previsioni di progetto si apprende che le lavorazioni di scavo avranno un arco di lavoro di 24 ore al giorno per sette giorni alla settimana, ma anche le lavorazioni di preparazione e di contorno saranno eseguite con turnazione di lavoro, quindi ragionevolmente oltre le classiche otto ore giornaliere, in merito a questo si chiede se siano previste anche lavorazioni in orari notturni e se si quali precauzioni si intendano prendere per evitare eccessivi disagi agli abitanti della zona interessata.

Per quanto riguarda invece l'ambito relativo alla situazione dopo la fine del cantiere con la messa a regime della ferrovia, risulta chiaro che il forte aumento sia in numero che in dimensione dei convogli comporterà un drastico peggioramento della qualità di vita dei residenti nella nostra circostrizione, in particolare nelle aree di influenza della ferrovia stessa.

Si ritiene che la proposta di installare barriere antirumore di dimensioni importanti non possa essere una soluzione ottimale in quanto creerebbero oltre alla divisione fisica dei quartieri anche una divisione visiva che andrebbe a peggiorare sostanzialmente il paesaggio attuale.

Riprendendo quanto già comunicato e sottolineato con delibera del Consiglio circostrizionale del 16 settembre scorso si ritiene che al fine di ovviare alle problematiche appena esposte sia necessario prevedere che il percorso interrato venga prolungato **fino all'interno dello scalo** situato a nord di Roncafort in modo da prevedere una quota dei binari in uscita che permetta di mantenere i convogli in trincea e rispettando le pendenze un completo interrimento proseguendo a sud.

Pur comprendendo lo sforzo economico che questo intervento comporta deve essere considerato prioritario e inserito in maniera strutturale nel progetto.

Tale intervento, oltre a dare dignità ad un quartiere che ospita importanti servizi interportuali e intermodali, sarebbe in continuità con la visione dell'amministrazione comunale di voler eliminare la cesura della città e permettere una migliore permeabilità del territorio in direzione est-ovest.

Un ultimo aspetto che si ritiene importante è quello di chiedere un'attento controllo delle operazioni che si andranno ad eseguire sull'area EX-SLOI, anche se tale area non ricade strettamente nel nostro territorio è direttamente a ridosso e fonte di preoccupazione anche per noi, tutto questo al fine di garantire le corrette procedure di bonifica.

Si conclude con una suggestione, visto che si sta operando sulle aree Ex Sloi e Carbochimica si chiede di valutare la possibilità, visti gli attori in campo, di intervenire su tutta l'area per risolvere una situazione atavica e restituire alla città un suo importante pezzo.

## **IL BYPASS FERROVIARIO DEVE AFFRONTARE E RISOLVERE I PROBLEMI LEGATI AL TRANSITO DEI TRENI SUL TERRITORIO DELLA CIRCOSCRIZIONE DI GARDOLO, INTERVENENDO DA SUBITO ALMENO FINO ALLO SCALO FERROVIARIO DI RONCAFORT**

Fin dalle prime anticipazioni del progetto inerente la “Circonvallazione Ferroviaria di Trento” presentate dal Comune, è stata portata all’attenzione degli attori coinvolti la problematica relativa alle previsioni progettuali relative al tratto più a nord del sotto lotto 3.a. Quello, per capirci, che definisce le opere dallo sbocco nord della galleria naturale all’altezza dell’ex scalo Filzi e che prosegue – nella versione originaria del progetto presentato – fino al ricongiungimento con l’attuale linea “storica” poco più a nord della rotatoria di Nassiria.

La specifica questione è stata affrontata in alcune delibere della Circoscrizione Centro storico - Piedicastello e della nostra Circoscrizione. Con toni, motivazioni ed accenti diversi, richiedevano sostanzialmente:

- interventi di mitigazione delle vibrazioni, dell’inquinamento acustico ed ambientale causati dal passaggio dei treni;
- lo studio di soluzioni in grado di favorire la ricucitura del territorio e la penetrazione est-ovest dello stesso;
- massima attenzione nell’esecuzione delle opere nel tratto che attraversa le aree inquinate del S.I.N. ex Sloi-Carbochimica;
- il prolungamento verso nord ben oltre il limite previsto dal sotto lotto 3.a di dette opere, proseguendo con il raddoppio dei binari (quadruplicamento) fino al nuovo scalo Filzi di Roncafort, “invadendo” la zona di competenza del lotto 5.

Nel corso dell’assemblea indetta dalla Circoscrizione di Gardolo del giorno 9 dicembre 2021, è stato reso pubblico il risultato della valutazione fatta da RFI relativamente alla richiesta di prolungamento dell’interramento verso nord oltre il punto previsto nel progetto. Tale prolungamento è stato ritenuto possibile per una lunghezza massima di 150/200 metri, che sposterebbe la rimessa in quota dei binari in corrispondenza del viadotto della tangenziale. Tale allungamento, comunque ritenuto utile e necessario, non risulta però soddisfacente per il territorio di Gardolo che in questa ipotesi risulta completamente escluso da qualsiasi tipo di intervento che – non si sa come e quando - non siano le classiche barriere antirumore.

Durante la serata prevista dalla procedura di dibattito pubblico tenutasi il giorno 14 dicembre 2021 presso il teatro “Gigi Cona” di Gardolo che si proponeva di approfondire gli interventi e le opere previste dal progetto nella zona nord della città, è stata presentata un’ipotesi di realizzazione di una galleria artificiale completamente fuori terra, con ricopertura della stessa, per realizzare una collina al posto delle ipotizzate barriere antirumore.

Analizzata la proposta, che sembra essere ben accolta da Enti e Committente, sulla base delle informazioni oggi disponibili, si rilevano le seguenti criticità:

- per quanto suggestiva, è **una soluzione parziale** il cui rapporto costi/benefici è tutto da verificare. Se sul versante di Canova si può immaginare di ridisegnare i piani attuativi delle aree C3 prevedendo di acquisire con la perequazione i terreni adiacenti alla ferrovia (dove va a finire però l’idea di riqualificazione di quel quartiere attraverso l’utilizzo di queste aree?), altrettanto non si può dire sul versante di Roncafort dove si dovrà procedere con esproprio. Senza tener conto che su una parte di questi terreni il progetto di Bypass prevede la collocazione del “cantiere base”. Queste brevi considerazioni disegnano **orizzonti temporali non compatibili con i fondi del P.N.R.R.** e quindi ci chiediamo quando e con che soldi potrà essere finanziata l’opera;

- il posizionamento della “collina” tra Canova e Roncafort, per una lunghezza di circa 400/450 metri, insiste inevitabilmente sulla parte di tragitto dove gli edifici risultano più lontani dalla linea ferroviaria stessa e quindi **dove i problemi di vibrazione, rumore, ecc. sono minori**. D'altra parte, se posizionata nei tratti più stretti, la collina diventerebbe un muro abbellito con delle terre armate più alto, ma molto simile a quello che oggi separa l'abitato di Roncafort dai binari dello scalo ferroviario;
- l'altezza complessiva della collina risulterebbe pari a circa 11/12 m dal piano di campagna attuale. Per capirne l'impatto si può **confrontare con l'altezza del sovrappasso ferroviario** che rimane l'unico collegamento utilizzabile dai veicoli per raggiungere da nord-est Roncafort. Se cittadini e Circoscrizione di sono **battuti per anni per avere un sottopasso ciclo-pedonale**, ci sarà pur stato un motivo. Semplice: salire e scendere a piedi, in bicicletta, in carrozzella, ecc. lungo il percorso del sovrappasso era ed è impresa non alla portata di tutti.
- Ricucitura: al fine di evitare fraintendimenti dobbiamo intenderci sul significato che vogliamo attribuire a questa parola. **Per noi ricucire vuol dire favorire le connessioni: tra i servizi e la residenza, tra un quartiere e l'abitato adiacente, risolvere le disuguaglianze fra centralità e marginalità incrementando i servizi e distribuendo i benefici**. Troviamo poco di tutto ciò nell'idea di collina artificiale. Considerato che, rimanendo il manufatto di proprietà di RFI, sulla sommità ed ai lati della collina non si potrà costruire, non rimane spazio che per un'area verde attrezzata con dei percorsi ciclo-pedonali e forse, come ventilato, per una destinazione agricola. **Quello che manca ai quartieri di Canova e Roncafort è davvero un nuovo parco sopraelevato dove poter correre, pedalare, fare sport, e coltivare la vite?**
- crediamo infine che un intervento di tale portata, che risolve indubbiamente per un piccolo tratto del percorso ferroviario il problema del rumore, debba essere inquadrato dentro un processo di trasformazione urbana che ponga le sue fondamenta sulla condivisione e sulla partecipazione sociale. **Quello che si aspetta la cittadinanza è che, superati gli inevitabili disagi che dovrà sopportare, si possa riscontrare una situazione migliore di quella esistente.**

Da un punto di vista tecnico non entriamo nel merito delle opere e delle tecniche ingegneristiche, ma facciamo alcune riflessioni:

- l'ingegno umano ci ha permesso di realizzare un collegamento ferroviario sotto la Manica e destiniamo non pochi fondi per la ricerca di acqua su Marte. Pensiamo sia possibile trovare una soluzione efficace ed elegante anche per il tratto di percorso ferroviario che parte dal viadotto della tangenziale (a sud) e l'entrata del nuovo scalo ferroviario (a nord);
- i rappresentanti di RFI in risposta ai dubbi sollevati in merito ai tempi stretti per la realizzazione dei lavori, hanno sempre detto che le opere devono essere sfidanti. Riteniamo che una collina di terreno di almeno 11 metri non sia la risposta adeguata a questa sfida. Sembra più la soluzione, servita su un piatto d'argento, per lo smaltimento del materiale di scavo;
- ci preoccupa la volontà di proseguire con l'attuale progetto, posticipando ad altro intervento il raddoppio dei binari sul territorio della nostra Circoscrizione, che – ricordiamo – fa ancora parte del Comune di Trento. L'ultima conferma, rispetto a questo intendimento, è arrivata dal Sindaco di Trento nella sua risposta alle apprensioni relative ai possibili futuri abbattimenti lungo via Martino Aichner e Bepi Todesca. Se si mantengono i due lotti staccati, con esecuzione delle opere sicuramente in tempi diversi, si deve tener presente che tutte le proposte emerse sinora, comprese quelle contenute nel Metaprogetto elaborato dagli uffici tecnici comunali, dovranno slittare nel tempo fino al completamento del raddoppio dei binari ferroviari e di quelli della Trento-Malè previsto dal progetto Nordus;

Tutto ciò premesso, il Consiglio Circostrizionale chiede al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale, di **farsi parte attiva nei confronti di RFI e di subordinare il proprio parere favorevole al progetto di Bypass ferroviario**

1 – al **prolungamento dell'intervento di raddoppio dei binari (quadruplicamento) almeno fino al nuovo scalo ferroviario di Roncafort**, superando di fatto la problematica degli incroci e delle soste dei convogli in tratti in pendenza. Spostando a nord il rientro sulla attuale linea storica, incroci e soste potranno avvenire in tutta sicurezza all'interno dello scalo ferroviario;

2 – alla previsione, **qualora risulti tecnicamente impossibile interrare completamente il tracciato ferroviario**, di inserire i binari in trincea ad una quota di almeno 3/4 metri sotto il livello del suolo, in modo tale da contenere una eventuale copertura o barriera entro un'altezza massima di 5/6 metri fuori terra. Ciò renderebbe possibile prolungare l'intervento (trincea + copertura artificiale) fin oltre l'abitato di Roncafort, anche nei tratti dove le case sono più vicine ai binari. Appare evidente che contestualmente o in tempi successivi l'intervento dovrebbe prevedere il trinceramento non solo per i nuovi binari, ma anche per la linea storica.

Si chiede inoltre al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale:

3 – di appoggiare e sostenere con la PAT, in collaborazione e sinergia con RFI per i tratti dove i binari corrono paralleli tra loro, una **simile soluzione anche per il raddoppio dei binari della linea Trento-Malè**, nella prospettiva di realizzazione del progetto Nordus.