



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Renata Attolini
Sinistra Italiana del Trentino

30 dicembre 2021

Circonvallazione ferroviaria merci di Trento

Quali ragioni per costruirla?

È sicuro scavare una galleria sotto una frana?

È sicuro scavare in terreni inquinati?

Indice

Presentazione	3
Posizioni di Sinistra Italiana	4
Intervento di Renata Attolini all'incontro del 7 dicembre 2021	4
Interrogazione parlamentare di Nicola Fratoianni	5
Intervento di Renata Attolini per l'incontro del 21 dicembre 2021	7
Quali ragioni per costruirla?	9
È sicuro scavare una galleria sotto una frana?	10
Intervento di Renata Attolini all'incontro del 13 dicembre 2021	10
Richieste di chiarimenti sui documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica	12
È sicuro scavare in terreni inquinati?	13

Presentazione

Sinistra Italiana del Trentino chiede, da tempo, di analizzare il progetto di circonvallazione merci da realizzare all'interno della città di Trento sotto molteplici aspetti:

- le previsioni di traffico merci, che devono essere accurate ed aggiornate
- l'azzeramento delle possibilità di peggiorare la deformazione gravitazionale profonda di versante della Marzola
- il pericolo di scavo, deposito di materiale e passaggio in terreni gravemente inquinati
- una ricucitura tra zona orientale ed occidentale che valga per tutti i quartieri della città
- l'inserimento efficace del percorso della circonvallazione di Trento con ciò che la precederà a nord e la continuerà a sud

Su questi aspetti sono state presentate diverse richieste di chiarimenti sia a livello locale che nazionale.

Posizioni di Sinistra Italiana

Intervento di Renata Attolini all'incontro del 7 dicembre 2021

Sono Renata Attolini, segretaria di Sinistra Italiana del Trentino. Mi presento con "qualifica" perché sui punti che consideriamo critici abbiamo interessato il nostro deputato alla Camera, Nicola Fratoianni.

Capisco che RFI abbia tutto l'interesse a convincerci della bontà del suo progetto, ma questo non giustifica il fatto che ci si presenti, esaltandola, la visione aulica di una città trasformata, senza minimamente affrontare le criticità di un progetto, a mio parere, piuttosto brutto.

Per questo fremo, come ha notato il dottor Pillon, durante l'intervento della dottoressa Antonias, che parlando di sostenibilità:

non ha parlato della fragilità della montagna che si va a scavare interessata da una paleofrana

non ha fatto il minimo accenno ai tempi e alle modalità di bonifica di uno dei primi siti di interesse nazionale, fermo da quasi cinquant'anni per incapacità di affrontare quel tipo di inquinamento

non ha considerato le problematiche idrologiche

non ha affrontato lo scavo in centro città e la previsione di affondare solo a dieci metri, una profondità che non salvaguarda abbastanza cittadine e cittadini da vibrazioni e rumori.

Siamo tutti concordi sulla bontà del passaggio da gomma a rotaia, ma non possiamo ignorare che per realizzarlo bisogna agire anche sulle condizioni del trasporto su gomma.

Non ci interessa essere i primi, ci interessa se proprio la si deve fare, che si progetti un'opera fatta bene, nel rispetto del territorio. Aggiungiamo il fatto che questa circonvallazione anziché compattare la città la dividerà a metà, tra una parte abitata da cittadini di serie A e un'altra di serie B

Rispetto agli espropri mi sembra ridicolo e crudele al tempo chiedere alla gente di andarsene entro fine 2022, dal momento che non esiste ancora un progetto esecutivo e le stesse conferenze dei servizi potrebbero fermare questo progetto che è solo quello di fattibilità tecnica ed economica e potrebbe essere bocciato.

Infine non mi sento affatto orgogliosa del fatto che si spenda una montagna di soldi per una piccolissima tratta di un corridoio di là da venire in un'Italia dove i problemi della rete ferroviaria sono ben noti.

Interrogazione parlamentare di Nicola Fratoianni

ATTO CAMERA INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/10817

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 18

Seduta di annuncio: 604 del 26/11/2021

Firmatari

Primo firmatario: FRATOIANNI NICOLA

Gruppo: LIBERI E UGUALI

Data firma: 25/11/2021

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
- MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI
delegato in data 25/11/2021

Stato iter: IN CORSO

Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-10817

presentato da

FRATOIANNI Nicola

testo di

Venerdì 26 novembre 2021, seduta n. 604

FRATOIANNI. — Al Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, al Ministro della transizione ecologica. — Per sapere – premesso che:

in data 12 ottobre 2021 Rfi (Rete ferroviaria italiana) ha inviato alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) della circonvallazione ferroviaria di Trento, terzo lotto funzionale della Tav/Tac del Brennero;

nei confronti di quest'opera si sono espressi associazioni, gruppi di cittadini e tre circoscrizioni che hanno evidenziato aspetti critici e chiesto modifiche sostanziali al progetto;

la stessa Corte dei conti europea ha espresso perplessità sull'opera e sulla sua efficacia, perché i tre Stati membri (Italia, Austria e Germania) non hanno avviato appropriate e coordinate politiche economiche ed ambientali e non è stata fatta alcuna analisi dei costi/benefici di ogni singola tratta;

il progetto di fattibilità tecnica ed economica presentato prevede la realizzazione sotto monte Marzola di una galleria di circa 10,8 chilometri e due trincee di accesso per ulteriori 2,5 chilometri complessivi. L'accesso nord, all'ex scalo Filzi, sarà realizzato a poche centinaia di metri dal Castello del Buonconsiglio e dal centro storico cittadino, in un'area densamente popolata ed antropizzata;

il cantiere sarà lungo 20 chilometri, causerà espropri per 51 ettari di territorio, comprendente trenta aree agricole primarie attualmente coltivate, e la demolizione di interi edifici attualmente abitati. Graverà sulla città con un ritmo di 600 viaggi giornalieri di Tir per il trasporto del materiale scavato in discarica e per il rifornimento al cantiere di materiale di costruzione;

è previsto che la nuova circonvallazione transiti nelle aree inquinate di Trento Nord (Sin Sloi e Carbochimica), ferme da decenni per la mancanza di soluzioni sicure per la loro bonifica e nel progetto non si ravvisa ad avviso degli interroganti, la necessaria attenzione né per la protezione dei lavoratori che in quelle aree opereranno e dei cittadini che abitano in zona, né nei confronti di un'appropriate modalità di scavo e conferimento in discariche speciali del materiale, inquinato da piombo tetraetile e da idrocarburi;

sulle aree inquinate saranno depositati i materiali di scavo del tratto nord della galleria, più di un milione di metri cubi, sopra un «capping» assolutamente insufficiente di 30 centimetri;

nel PFTE non sono inserite le modalità di disinquinamento delle aree interessate al transito della circonvallazione, né delle rogge con cui questa interferirà, sulle quali è in corso un primo lotto di bonifica del Sin;

RFI ha presentato analisi idrogeologiche che appaiono insufficienti (solo 3 carotaggi) per valutare la situazione della montagna sotto cui è prevista la realizzazione delle due gallerie e dei cunicoli di sicurezza e collegamento;

i tempi necessari alla realizzazione della circonvallazione di Trento potrebbero non rispettare il limite di fine lavori del giugno 2026, come previsto per le opere inserite nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) con la conseguenza che la realizzazione di quest'opera possa sfiorare i tempi previsti mettendo a rischio il finanziamento;

i costi dell'opera sembrano nettamente sottostimati se paragonati alla spesa affrontata per la galleria del Brennero:

- se sia a conoscenza delle grandi criticità evidenziate in relazione al Pfte proposto da Rfi per la circonvallazione Ac/Av di Trento;
- quali iniziative di competenza intenda adottare in relazione a quella che l'interrogante giudica una pericolosa minimizzazione che Rfi opera nel Pfte in merito alle problematiche ambientali e sanitarie connesse alla bonifica del Sin Sloi e Carbochimica a Trento;
- se non si intendano verificare costi e benefici dell'opera in questione prima di avviare un intervento tanto marginale rispetto all'economia dell'intera tratta quanto di pesantissimo impatto sulla città di Trento;
- se non intenda valutare la possibilità di adottare le iniziative di competenza affinché Rfi proceda alla revisione del progetto, ad avviso dell'interrogante, suscettibile di danni, ritardi e aumenti dei costi tali da rendere dubbio il finanziamento, elaborando soluzioni alternative più attente ai problemi idro-geologici e ambientali.

(4-10817)

Intervento di Renata Attolini per l'incontro del 21 dicembre 2021

(non esposto per mancanza di tempo)

Espongo sinteticamente alcuni RILIEVI necessari anche se riprendono temi già affrontati:

A_ SULL'OPERA

- parliamo di una misera parte di un corridoio scandivano mediterraneo che sarà ben lungi dall'essere realizzato e concluso per almeno un paio di decenni; una tratta che parte dal nulla e finisce nel nulla, senza alcuna indicazione di un ipotetico tracciato a nord come a sud;
- per questa piccola tratta si prevede un costo esorbitante rispetto a quelle che sarebbero le esigenze anche più immediate della rete ferroviaria italiana, per le quali i soldi potrebbero essere impiegati. E parliamo di un costo comunque sottostimato rispetto a quello che sarà il conto finale dell'opera, come dimostra l'esperienza del tunnel del Brennero;
- a parziale giustificazione di un'opera discussa e discutibile si porta la splendida suggestione di una città liberata dai treni, con un trasporto pubblico di qualità e una urbanizzazione interessante. Si tratta certo di un quadro attraente, chi non vorrebbe una città di questo tipo, ma che già pone i primi interrogativi sull'effettiva possibilità di realizzare un progetto per il quale non esiste finanziamento e sul possibile utilizzo delle aree liberate, che rimarranno di proprietà di Ferrovie e che comunque potrebbero essere oggetto di speculazioni edilizie. Sarà possibile utilizzarle liberamente per un progetto urbanistico del Comune. Ci sono forse accordi di cui non siamo a conoscenza?

B_ SUI PERICOLI

- abbiamo relazionato abbondantemente sulla pericolosità della deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola, e della successione stratigrafica del sottosuolo della Valle dell'Adige, molto complesso ed eterogeneo tanto da poter, se non trattato adeguatamente, mettere a rischio le falde acquifere, dei cui rischi altri hanno parlato in modo documentato. L'ipotesi di progetto è stata fatta senza fornire focus allegati di dettaglio su questi argomenti;
- più e più volte si è affrontato il discorso della bonifica del sito di interesse nazionale Sloi Carbochimica. Ricordo che esiste una sentenza del TAR del 20 novembre 2013 contro il Comune di Trento, che subordina l'edificabilità delle aree ricomprese nel sito alla completa bonifica del suolo e che non consente sub-ambiti di lottizzazione e quindi piani di attuazione diversificati per le varie aree. Poiché sono passati 8 anni, ma nulla si è mosso. Riesce quindi quanto meno sospetto che un recente DL consenta a RFI di muoversi in modo difforme da una sentenza del TAR.

C_ SUL DIBATTITO PUBBLICO

- il dibattito è partito tardi, senza coinvolgere né gli abitanti né le loro associazioni e circoscrizioni nell'ipotesi progettuale che è stata definita senza confronto alcuno
- negli incontri, tardivi, i temi specifici di ogni zona di città di cui si discuteva sono stati inseriti, spesso di striscio, in mezzo ad approfondite relazioni su questioni tecniche;
- le relazioni sono state condotte con un linguaggio estremamente tecnico. Fare sfoggio della propria conoscenza tecnica non è operazione utile se non è accompagnata da competenze comunicative che ti fanno cambiare registro comunicativo a seconda della platea che hai davanti;
- a domande specifiche e profonde non sono state date risposte altrettanto approfondite, spesso si è risposto in modo distratto, quasi con sufficienza. Questo modo di operare non è giustificato nemmeno davanti a domande ripetute, perché le preoccupazioni di chi abita una città che sarà sconvolta sono legittime e degne di rispetto sempre e comunque;

- lo spazio lasciato ai partecipanti è stato di volta in volta ridotto, mentre si allungavano le relazioni, quasi a coprire la mancanza di volontà di entrare nel vero dettaglio interessante che non era certo la costruzione o il funzionamento della talpa;
- tacciamo poi sulle difficoltà di collegamento di volta in volta peggiori.

Come già detto noi non siamo contrari all'opera a prescindere, ma questo progetto ci sembra talmente lacunoso, che ipotizziamo che probabilmente sarà fermato da richieste di integrazioni e modifiche da qualcuno degli enti che parteciperà alla conferenza dei servizi.

Noi ci aspettiamo un bel progetto, che davvero unisca la città dall'estremo nord all'estremo sud, che tenga conto in maniera seria e approfondita dei tanti pericoli elencati in più interventi, che eviti accomodamenti per rimanere nei tempi concessi dall'utilizzo dei fondi del PNRR.

L'assessore, il Sindaco, la Giunta hanno il dovere, per rispetto nei confronti della città e di chi la abita, di chiedere a RFI di approfondire, soppesare ed eventualmente scartare i rischi connessi alle tante criticità segnalate.

Quali ragioni per costruirla?

Sinistra Italiana del Trentino chiede studi più approfonditi sulle previsioni di traffico merci e sui meccanismi che saranno messi in atto per ottenere il trasferimento del trasporto merci dai tir ai treni. È veramente inaccettabile che in tutto il dibattito non siano mai state presentate le opzioni per il proseguimento del corridoio merci a sud verso Rovereto e a nord verso la Provincia di Bolzano.

DOMANDA 1

Nel TGR Leonardo di mercoledì 8 dicembre 2021 si presenta una invenzione della Fondazione Bruno Kessler sulla costruzione di motori ad idrogeno che entreranno in esercizio sulla ferrovia della Valsugana entro due anni. Nello stesso servizio si annuncia la produzione di motori ad idrogeno per il trasporto su strada.

Considerando che i motori ad idrogeno non producono agenti inquinanti che affliggono l'aria della val d'Adige, considerando la velocità di innovazione tecnologica del parco automezzi per l'autotrasporto, si chiede di aggiornare le previsioni di traffico considerando che la velocità di rinnovo degli automezzi sarà maggiore della velocità di realizzazione del raddoppio Verona-Monaco (entrata in esercizio non prima del 2032 anno previsto per l'esercizio del tunnel del Brennero) e che renderà superfluo, non attraente il trasporto merci su ferro.

DOMANDA 2

La Commissaria dell'opera ha affermato che la ferrovia dovrà essere raddoppiata da Verona a Monaco destinando la nuova linea al traffico merci (linea alta capacità).

- 2.1 Esiste la previsione di come prosegue la nuova linea a sud di Trento verso Rovereto?
- 2.2 Esiste la previsione di come prosegue la nuova linea a nord di Trento verso Lavis?
- 2.3 Esiste la previsione di come prosegue la nuova linea a nord di Trento verso la piana Rotaliana?
- 2.4 Esiste almeno un tracciato indicativo?
- 2.5 In quale documento è reperibile questo tracciato?

È sicuro scavare una galleria sotto una frana?

Sinistra Italiana del Trentino vuole studi più approfonditi della stratificazione geologica dei terreni circostanti il tracciato della galleria per eliminare ogni ragionevole dubbio sulla possibile connessione tra lo scavo della galleria e la "frana profonda" (termine tecnico "Deformazione Gravitativa Profonda di Versante, DGPV) e inoltre tra le vibrazioni prodotte dall'uso della galleria e la "frana profonda".

Le domande sono state presentate da Renata Attolini nell'incontro svoltosi il 13 dicembre 2021 nella sede della Regione Trentino-Alto Adige oltre a richieste di approfondimenti su due documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.

Intervento di Renata Attolini all'incontro del 13 dicembre 2021

Nella parte della relazione di RFI che tratta appunto gli aspetti geologici ("IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A" a pagina 33 di 51), si parla di DGVP, ossia deformazione gravitativa profonda di versante.

Si tratta di movimenti molto lenti su vaste aree, tali da coinvolgere interi versanti, e ad oggi gli interventi di stabilizzazione non si possono considerare efficaci, proprio per la vastità del territorio coinvolta dal movimento.

In Trentino ne abbiamo diversi esempi, alcuni già noti a tutti, come quella a Prezzo, sopra Pieve di Bono, e quella sul versante a monte dell'abitato di Levico nei pressi di Vetriolo. Sebbene entrambe fossero classificate dalla Carta di Sintesi della Pericolosità di Trento - in grado H2, ossia con pericolosità bassa, in entrambi i casi si sono verificati disagi e dissesti.

Le deformazioni gravitative profonde di versante in provincia sono circa una quarantina, quasi tutte classificate in H1 (pericolosità trascurabile) e H2 (pericolosità bassa) tranne alcune classificate H2 e H3 (pericolosità media). Parliamo di un'area a sud di Condino, una a Brentonico, una in Val di Rabbi e quella appunto che interessa noi, ossia il versante ovest della Marzola.

Leggendo le "Disposizioni tecniche per la predisposizione della Carta di Sintesi della Pericolosità", del quale posso se necessario fornire i riferimenti,

• **(l.p. 15/2015, l.p. 5/2008) Nuovo testo coordinato con le modifiche** approvato con delib. G.P. n. 1078 del 19 luglio 2019" (Cap. 3.2.3) -

Le deformazioni gravitative profonde di versante in H2 e H3 vengono classificate come: ATTIVE a VELOCITÀ COSTANTE, definita veloce nel caso di H3 e lenta nel caso di H2.

Quindi sulla Marzola ci sono settori con velocità costante veloce e altri con velocità costante lenta.

Bene, sempre secondo la Carta di Sintesi della Pericolosità, ne consegue che le pericolosità per la Marzola sono queste: una piccola fascia lungo il bordo di valle della montagna in P2, una grande parte in P3 e un nucleo centrale in P4 (Rifugio Bindesi). Dove P sta per pericolosità.

Il P4 è il valore più alto in pericolosità e, per gli interventi edilizi e infrastrutturali, richiede uno studio di compatibilità, mentre per il P2 e P3 basta una relazione di compatibilità. Si tratta comunque di documenti che vanno oltre la documentazione progettuale (compresa la relazione geologica e geotecnica) richiesta dalle Norme Tecniche per le Costruzioni 2018 e dal Codice Appalti.

Per la Carta di Sintesi della Pericolosità (redatta dalla P.A.T.) la deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola non appare quindi un evento/ fenomeno trascurabile.

È importante evidenziare che su quella deformazione è stata costruita parte della città di Trento, Villazzano (Grotta e San Rocco) in particolare.

Qualsiasi cambiamento nelle sue modalità di evoluzione (la velocità in particolare) potrebbero portare a delle evidenze sulla superficie topografica (come è successo a Prezzo e Brentonico con lesioni agli edifici). È altresì importante sapere che la deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola non è corredata da studi provinciali o comunali, ma nemmeno accademici, con modelli geologici, geomorfologici e soprattutto idrogeologici di dettaglio.

Le domande:

- **anche se il tunnel molto probabilmente non andrà a scavare direttamente il sottosuolo interessato dalla deformazione gravitativa i lavori di realizzazione della galleria potrebbero influire sulla stessa che si trova a quote più superficiali rispetto allo scavo?**
- **Lo scavo potrebbe modificare l'assetto idrogeologico del versante della Marzola? Se sì, si sa come potrebbe cambiare il movimento della deformazione gravitativa? Avrà un possibile effetto stabilizzante oppure potrà addirittura innescare una accelerazione nei movimenti del corpo di frana "in costante movimento a settori lenti e a settori veloci" (per dirlo come la Carta di Sintesi della pericolosità)?**

Ci sembra inoltre che scarsa considerazione ci sia stata anche in riferimento al sottosuolo della Valle dell'Adige, per nulla omogeneo e invece molto complesso perché mostra una spiccata e significativa eterogeneità nel tipo di sedimento di detriti di zona in zona, (ghiaia, strati di ghiaie e sabbie o lenti di sabbie, livelli di terreni coesivi fini, strati ghiaia alternati a livelli sabbioso-limosi con argilla, ecc). Tale successione stratigrafica va ovviamente a complicare l'assetto idrogeologico del sottosuolo, con riguardo alle falde acquifere.

È stato fatto un focus approfondito su questa questione?

Le risposte a queste domande avrebbero dovuto essere date nel PFTE con allegati dedicati e puntuali, fondamentali per il rispetto e la trasparenza della progettazione nei confronti dei cittadini del Comune di Trento.

Riteniamo pertanto opportuno e doveroso, nel caso non lo avessero già fatto il Sindaco e la Giunta, chiedere che RFI elabori urgentemente un modello geologico di dettaglio aggiornato che comprenda sezioni, carta geologica, carta geomorfologica, carta idrogeologica, carta delle sorgenti e dell'idrografia superficiale, modello geologico della deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola e del sottosuolo della Valle dell'Adige dove transita il tracciato. Parliamo di documentazione di carattere generale richiesta dal documento per la redazione dei PFTE in seno ai PNRR, che manca però dei focus o allegati di dettaglio su Marzola e sottosuolo dell'Adige.

Questo è un atto dovuto, indispensabile per poter approfondire, soppesare ed eventualmente scartare i rischi connessi alla deformazione gravitativa profonda di versante della Marzola e alla complessità del sottosuolo della valle dell'Adige.

Richieste di chiarimenti sui documenti del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica

DOMANDA 1

Nel documento IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A nel paragrafo 4.2.3 (pagina 33 di 51) si afferma di aver rilevato “un possibile movimento diretto lungo il versante”: perché non sono stati approfonditi gli studi e i sondaggi per appurare la connessione tra gli scavi e la deformazione gravitativa profonda di versante (DPGV)?

DOMANDA 2

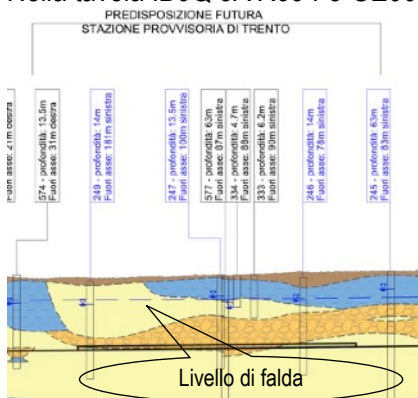
Nel documento IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A nel paragrafo 5 (pagina 49 di 51) si afferma che sono state trovate zone con velocità di spostamento tra 30 e 40 mm/anno: perché non si sono approfonditi gli studi sul loro movimento?

DOMANDA 3

Nel documento IB0Q 3A R69RH GE 00 05 001 A nel paragrafo 5 (pagina 49 di 51) si afferma che l'area al piede del deposito di frana attiva ha uno spostamento annuo seppur minimo (dai 4 ai 7 mm/anno lungo la LOS) si chiede di spiegare perché si esclude che l'incremento delle vibrazioni al piede della frana attiva non la possa attivare.

DOMANDA 4

Nella tavola IB0Q 3A R69 F5 GE0001 001 A, di cui si riporta uno stralcio in figura,



si mostra che i sondaggi su cui si basa l'analisi del sottosuolo si basano su pozzetti eseguiti lontani anche centinaia di metri dall'asse del tracciato e dalla futura stazione provvisoria. Perché non sono stati eseguiti sondaggi nella zona specifica della stazione visto che si dovrà attraversare la falda per permettere l'uscita dei passeggeri in superficie?

È sicuro scavare in terreni inquinati?

Sinistra Italiana del Trentino vuole studi più approfonditi sull'utilizzo di terreni inquinati dove far passare la ferrovia e dove depositare terre scavate o materiale necessario al cantiere e sui rapporti tra RFI e i proprietari delle aree inquinate relativamente alle responsabilità ambientali.

A tale scopo si presentano una serie di domande sulle procedure di trattamento dei terreni inquinati.

DOMANDA 1

Se, come indicato nella tavola IB0Q3AR69RGCA0000002B "Relazione generale" pagine 65 e 66, RFI-ITALFERR seguirà l'iter di bonifica come "soggetto interessato ma non cagionatore della contaminazione" ne sosterrà anche i costi?

1.1 RFI sosterrà i costi per la bonifica che eseguirà come "soggetto interessato ma non ragionatore della concentrazione"?

1.1 I costi che RFI sosterrà per la bonifica che eseguirà come "soggetto interessato ma non ragionatore della concentrazione", sono a totale carico del quadro economico dell'opera previsto dal PNRR oppure saranno fatturati ai proprietari delle aree?

DOMANDA 2

In base a cosa, come indicato nella tavola IB0Q3AR69RGCA0000002B "Relazione generale" pagine 65 e 66, RFI indica il riferimento alle Concentrazioni Soglia Contaminazione (CSC) di tipo B che sono più alte (quindi più inquinanti) delle soglie di tipo A?

DOMANDA 3

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B pagina 95 di 162 RFI afferma che lo scavo nelle aree inquinamento per lo spostamento del rio Lavisotto sarà fatto con particolari cautele e che le terre scavate saranno trattate come rifiuti speciali. Perché RFI non deve seguire le stesse procedure previste per i proprietari dell'area?

DOMANDA 4

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B pagina 98 di 162 si afferma che per non avere interferenza con l'eventuale futura bonifica si rileverà il rischio per i futuri fruitori dell'opera.

4.1 Chi è obbligato a rilevare un rischio per i futuri fruitori dell'area?

4.2 Chi dovrà proporre interventi di bonifica?

4.3 Chi dovrà pagare gli interventi di bonifica?

4.4 Quali strumenti e metodi saranno messi in campo durante l'esecuzione dei lavori per valutare il rischio per i futuri fruitori dell'opera?

4.5 Quale sarà il livello di rischio che farà scattare gli "interventi di bonifica"?

4.6 L'individuazione e la realizzazione di "interventi di bonifica" durante la realizzazione dell'opera porterà a sospensioni dei lavori?

4.7 Sono previste indagini o strumenti di controllo in itinere per verificare il livello di inquinamento anche del livello saturo o della parte capillare più superficiale della falda acquifera? Nel caso si riscontri Si lascia perdere o si prevede la bonifica?

DOMANDA 5

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B 99/162 si afferma che la bonifica delle rogge sarà terminata al momento di iniziare i lavori. Poiché i lavori di bonifica sono fermi, è necessario valutare questo aspetto. Come si comporterà RFI se i lavori di bonifica non saranno terminati?

DOMANDA 6

Nel documento IB0Q 3A R 69 RG SB 00 00 003 B pagina 102 e 103 si afferma che la costruzione del canale dove far scorrere il Lavisotto avrà un effetto positivo perché separa le acque del rio dall'inquinamento e non impedisce la bonifica delle altre terre.

6.1 Perché nel progetto di bonifica delle rogge non è stato seguito tale procedimento così semplice? In fondo si tratta della stessa terra; perché nella bonifica delle rogge si deve seguire un procedimento molto elaborato e nella bonifica delle terre per il Lavisotto (per la stessa terra) si dovrebbe seguire un procedimento molto più semplice?

6.2 Lo smaltimento della terra rimossa come rifiuto speciale sarà pagato con i fondi dell'opera o sarà addebitato ai proprietari che devono procedere alla bonifica del sito?

6.3 Chi e con che modalità sarà possibile bonificare quello che RFI lascia indietro? Sarà possibile intervenire con tecniche di bonifica invasive (se necessarie) in presenza di una linea ferroviaria di questa entità?

DOMANDA 7

Lo spostamento del rio Lavisotto dividerà in due la proprietà dell'ex Carbochimica.

7.1 La separazione di una proprietà e la difficoltà di accesso all'area tra la ferrovia e il nuovo corso del Lavisotto impedirà la bonifica successiva dei terreni per difficoltà di accesso?

7.2 Gli eventuali maggiori oneri di bonifica per difficoltà di accesso saranno addebitati a RFI da parte dei proprietari a rivalere sul progetto?

DOMANDA 8

Nella tavola IB0Q3AR69RGCA0000002B "Relazione generale" pagina 66, relativamente alla interferenza tra aree di cantiere e siti inquinati si afferma che si procederà alla copertura di dette aree con capping

8.1 Sono state condotte analisi di portanza dei terreni inquinati per valutare la loro capacità di non sprofondare sotto il peso del capping e di tutti i materiali che vi saranno depositati sopra?

8.2 Quali studi, analisi e previsioni fanno ritenere che uno spessore di 10 cm di sabbia sia sufficiente a trattenere il terreno inquinato?

DOMANDA 9

Nella tavola IB0Q3AR69P5CA0000002A sono indicati due sottopassi pedonali in due aree inquinate.

Si prevede di bonificarle o si prevede di permettere il passaggio delle persone nelle aree inquinate?