



Dibattito Pubblico  
**CIRCONVALLAZIONE  
FERROVIARIA TRENTO**

---

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Stefano Tamanini**  
Cittadino di Mattarello

5 gennaio 2022

Alla cortese attenzione del coordinatore del Dibattito pubblico, Dottor Pillon.

**Si continua a dire che l'opera è strategica, che è richiesta dall'Europa! Ma allora, se così è, credo che l'Europa troverà i fondi per finanziare questo mega progetto, facente parte del corridoio Scandinavo-Mediterraneo, al di là dei fondi del PNRR, al di là del fatto che i lavori vengano svolti in 5 o 20 anni! Allora la prima domanda è, PERCHÉ TUTTA QUESTA FRETTA di approvare un progetto ricco, anzi colmo di criticità (abbattimento di case abitate, SLOI e CARBOCHIMICA, sorgenti a rischio, terreni agricoli pregiati, paleofrana della Marzola)???**

**Perché non spendere del tempo, e non solo denaro, per studiare seriamente delle alternative meno impattanti e che vadano realmente incontro ai territori ed alla popolazione?**

**Una mega opera dovrebbe essere fatta se questa va a migliorare la qualità della vita di tutti non a migliorarla ad alcuni schiacciando e disinteressandosi di altri!**

Vorrei ora segnalare alcune criticità al di là di quelle che già ben sono state espresse in altri momenti.

-Come viene detto nel Dossier di progetto l'obiettivo dell'opera è far incrementare la capacità del corridoio e canalizzare i flussi con il massimo beneficio per il territorio, quindi per agevolare lo sviluppo del traffico ferroviario che favorirà le modalità di trasporto meno inquinanti liberando la rete autostradale (passaggio del trasporto merci da gomma a rotaia).

**Per fare ciò e permettere l'equilibrato sfruttamento delle potenzialità offerte dal sistema quadruplicato, l'intero asse deve essere omogeneo sia come capacità che per prestazioni!**

-Sempre nel Dossier di progetto al capitolo IMPATTI si dice:

- il rischio di venute d'acqua è stimato generalmente molto basso e medio in tratte limitate, pericolosità fluviale media e torrentizia residua media ed elevata in zona Mattarello
- in relazione alle emissioni inquinanti NO<sub>2</sub> è stato previsto un piano di monitoraggio e controllo per verificare l'effettivo superamento dei livelli stimati così da poter prontamente prevedere eventuali misure/interventi mitigativi

-Nel capitolo VIABILITÀ IMPIEGATE DAI CANTIERI viene scritto che la realizzazione del progetto porterà un aumento del traffico particolarmente sull'A22 e SS12, che da Acquaviva al casello Trento sud o SS12 ci saranno 200 veicoli al giorno X2 in entrata e 70 veicoli al giorno X2 in uscita (per la zona nord numeri poco superiori) e che la distanza media dai cantieri al casello autostradale o SS sarà di circa 6/7 km.

#### DOMANDE

- Visto che per Rovereto è stata bocciata l'opzione del tracciato sotto lo Zugna e che quindi a sud di Trento (e lo stesso vale a nord) non c'è ancora un progetto di come quest'opera sarà, non credete che si stiano spendendo soldi per un'opera incompleta?
- Se tutto andrà bene il primo treno percorrerà questo tracciato solo nel 2032, cioè tra 10 anni! E se andrà male? Passerà, non passerà, passerà su strutture già vecchie?

- E' stato calcolato il continuo aumento del prezzo delle materie prime o si sforeranno i costi presunti e si dovrà andare a prendere altro denaro chissà dove (magari tagliando ancora su sanità e scuola)?
- Guardando il tracciato della galleria e confrontandolo con la carta di sintesi di pericolosità della PAT si può notare che il percorso passa in zone che vengono valutate come media pericolosità, ma nelle vicinanze ce ne sono anche ad alta pericolosità e ne interseca alcune da approfondire e quindi non ancora valutate e studiate adeguatamente. Chi si prende la responsabilità di eventuali danni/disastri nello scavare sotto tali zone?
- Nello studio è stato valutato che negli ultimi 4 anni Rio Stanghet e Rio Scanupia a causa della Tempesta Vaia e di periodi di forti piogge hanno scaricato a valle in zona Grezzi (dove ci sarebbe l'ingresso sud del tunnel) una grandissima quantità di fango, acqua e detriti?
- Guardando la cartina "limitazioni per installazioni di sonde geotermiche a circuito chiuso" della PAT, approvata per la salvaguardia qualitativa e quantitativa delle acque sotterranee, risulta che il tracciato in zona Mattarello passi a circa 200 metri in linea d'aria da aree di rispetto idrogeologico per presenza di sorgenti, pozzi o acque superficiali (zona Le Basse e Bellavista/Sant'Andrea) e intersechi una piccola zona di frana superficiale (sotto strada dei Forti) ed altre due sono nelle vicinanze. Se in tali zone non si può forare per delle sonde come può passare un tunnel doppia canna sotto o nelle vicinanze? Chi garantisce che i lavori di scavo non andranno ad intaccare il loro equilibrio? Ed eventualmente chi paga i danni?
- Avendo tempi stretti per terminare l'opera, e quindi dubito verranno fermati i camion, quali sarebbero le misure/interventi mitigativi che verrebbero messi in atto in caso di superamento dei livelli di emissioni?
- Dove andranno i circa 1000 camion al giorno visto che nel dossier si parla solamente dei 6/7 km per arrivare all'A22 o SS12? Da un documento di ITALFERR (in cui si parla di siti di approvvigionamento, smaltimento e betonaggio) vengono elencate cave molto lontane dalla zona di scavo esempio Canal San Bovo a 95km, Grezzana (VR) ad 82km, Scurelle e Villagnedo a 41km, più altre sia vicine che lontane. Queste distanze vanno moltiplicate per 2 calcolando il viaggio di rientro. E' stato valutato l'impatto delle emissioni prodotte da questi camion sia nelle zone di scavo che nelle tratte di trasporto? Esiste una valutazione sul degrado stradale (sia per lo sporco lasciato che per il degrado/danneggiamento dello stesso) che ci sarà con tutto questo traffico di mezzi pesanti? Chi pagherà l'eventuale sistemazione stradale?

Ultima considerazione; il Regolamento UE 2021/241 -che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, stabilisce gli obiettivi del dispositivo, il suo finanziamento e le regole di erogazione di tale finanziamento- richiede una valutazione DNSH "non arrecare un danno significativo" all'ambiente. Per fare questa valutazione sono stati individuati 6 criteri per determinare come ogni attività

economica contribuisca in modo sostanziale alla tutela dell'ecosistema, senza arrecare danno a nessun degli obiettivi ambientali. Tali criteri sono:

- Mitigazione dei cambiamenti climatici,
- Adattamento ai cambiamenti climatici,
- Uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine,
- Transizione verso un'economia circolare,
- Prevenzione e riduzione dell'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo,
- Protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi.

**Ora leggendo il Dossier di progetto si vede che dei sei criteri di valutazione 3 risultano sostenere al 100% l'obiettivo mentre gli altri 3 richiedono una valutazione di fondo per raggiungere l'obiettivo.**

**Quando si pensa di fare queste valutazioni? A lavori avviati quando ormai potrebbe essere tardi?**

**Come fa ad essere finanziato un progetto che risponde positivamente a solo metà dei criteri richiesti???**

Augurandovi buon lavoro

Stefano Tamanini cittadino di Mattarello