

Ordine del giorno sul bypass ferroviario di Trento

La CGIL del Trentino fa proprie le criticità emerse dal dibattito pubblico e dagli approfondimenti che si sono svolti in merito alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, prima applicazione in Italia su un'opera inserita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Tale intervento è parte del più ampio progetto di quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona, uno delle opere individuate dall'Unione Europea come necessarie per la realizzazione del corridoio Scandinavia – Mediterraneo della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network). L'opera si colloca sull'asse Innsbruck – Verona, e costituisce un potenziamento della linea di accesso alla Galleria di Base del Brennero.

La capacità dell'opera di trasferire il trasporto merci dalla “gomma al ferro” è obiettivo sicuramente ritenuto valido, ma si evidenziano critiche, osservazioni e proposte per migliorare il progetto e risolvere le criticità evidenziate.

Per Cgil è importante inoltre che l'opera sia primo step di un più ampio progetto di rigenerazione urbana della città di Trento con l'interramento della linea ferroviaria storica, la valorizzazione del fiume e la restituzione alla comunità di nuovi spazi urbani di qualità.

In merito alla prima fase di realizzazione del progetto, che prevede la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, la variante della Linea Storica Verona – Brennero nel tratto di attraversamento della città e la realizzazione della nuova stazione Trento Nord della linea ferroviaria Trento Malè si evidenziano nel dibattito pubblico diverse posizioni.

L'assemblea generale, alla luce del dibattito sorto a partire dal congresso provinciale e proseguito nei mesi successivi, prende atto delle varie considerazioni emerse sul progetto di realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento e individua come centrali le seguenti questioni.

Il tracciato

Il nuovo tracciato ferroviario a doppio binario destinato alle merci che inizierà a sud di Canova, si abbasserà progressivamente fino a circa 10 metri sotto il livello del piano campagna in corrispondenza dello Scalo Filzi, poi proseguirà in galleria per 11 km fino a Mattarello dove tornerà all'aperto in corrispondenza di Villa Bortolazzi, rileva delle criticità. La parte nord della città, Interporto, Roncafort, Canova, San Martino, al termine dei lavori attuali, verranno ancora attraversate da treni merci che portano merci pericolose, più lunghi e più rumorosi, in quanto verrà innalzata la velocità di transito da 70 km/h a 100 km/h. Inoltre, la preoccupazione è che il passaggio dei treni merci a ridosso del tessuto urbano determini un incremento del rumore e delle vibrazioni e un forte impatto visivo delle barriere antirumore. L'area di Trento nord, già fortemente impattata perché tagliata nel mezzo da due binari della ferrovia del Brennero e da quello della Trento – Malè, verrebbe ulteriormente sacrificata a causa della ulteriore separazione tra i quartieri attraversati dalla nuova infrastruttura o dalle stesse barriere antirumore o eventuali gallerie artificiali che rischiano di peggiorare l'attuale suddivisione fra le zone ad est e la zona ad ovest dei binari. Il progetto è scarsamente integrato dal punto di vista urbanistico. Per questo motivo è urgente la necessità di elaborare un piano urbanistico in grado di cogliere al meglio l'opportunità data dalla riconnessione dei due sistemi urbani cresciuti sugli assi di via Brennero e via Maccani, dalla realizzazione della futura linea forte del trasporto pubblico collettivo e della riqualificazione degli svincoli della tangenziale. Occorre un intervento in grado di favorire le connessioni tra i servizi e la residenza, tra un quartiere e l'abitato adiacente, risolvere le disuguaglianze fra centro e periferia.

Per ridurre gli impatti, la CGIL del Trentino sostiene la proposta che l'opera possa essere migliorata attraverso il prolungamento dell'interramento dei binari verso nord almeno sino all'attuale scalo ferroviario a nord dell'abitato di Roncafort e il completamento della rete ferroviaria delle valli trentine facente capo a Trento. Altra proposta migliorativa riguarda la possibilità di incrementare la

permeabilità delle aree attraversate dalla ferrovia, integrando il progetto della circonvallazione con la realizzazione di sottopassi/sovrappassi ciclopedonali tra i quartieri posti ad ovest e ad est della linea ferroviaria.

A fronte delle preoccupazioni relative all'enorme consumo di acqua nella realizzazione dell'opera e per il pericolo di perdere per sempre numerose falde acquifere soprattutto nella zona di Mattarello e per la tenuta idrogeologica della zona della Marzola, va predisposto un sistema di verifica, preventivo rispetto l'avvio dei cantieri e di analisi continua anche durante gli scavi, dei consumi di acqua e delle condizioni delle falde acquifere interessate dagli scavi.

L'impatto dei cantieri a nord e a sud della città

Inoltre le preoccupazioni riguardano l'incremento del traffico di mezzi pesanti dovuti alla presenza di numerosi cantieri che utilizzerebbero un'unica via di accesso. Per ridurre la pressione sulla viabilità locale si chiede che la movimentazione sia spostata da gomma a rotaia essendo l'area direttamente comunicante con la linea ferroviaria Verona – Brennero. Sempre in merito ai cantieri, un'altra preoccupazione riguarda le lavorazioni di scavo che avranno un arco temporale di 24 ore al giorno per sette giorni alla settimana. Un orario così prolungato può provocare impatti per le lavorazioni in orario notturno e porta a chiedere l'innalzamento massimo di tutte le precauzioni che si intendono adottare per evitare eccessivi disagi agli abitanti delle zone interessate. In particolare si chiede che non ci si limiti al rispetto della norma, ma che siano attuati tutti gli accorgimenti possibili atti a proteggere gli abitanti del territorio dal rumore causato dal transito dei treni e dallo spostamento dell'aria con ampio margine di miglioramento rispetto al limite legale, al fine di non dover successivamente intervenire con ulteriori opere di mitigazione. Sia per quanto riguarda le criticità sopra nominate, sia riguardo al problema del passaggio di merci pericolose nel centro abitato, si propone di valutare la riduzione delle velocità dei convogli e l'adozione di un minor raggio di curvatura oltre che, come già detto, il proseguimento della galleria ferroviaria in direzione nord in modo da creare le condizioni future per il mantenimento dei treni merci in galleria in modo che i treni merci non diretti all'Interporto possano proseguire in direzione nord in galleria sotto la montagna, mentre gli altri possano transitare solo i treni merci diretti all'Interporto annullando sostanzialmente l'impatto sui territori a nord di Trento.

E' fondamentale inoltre che sia nel cantiere per la circonvallazione che nei futuri progetti di rigenerazione urbana si mettano in atto tutte le azioni necessarie per integrare nel miglior modo possibile nel contesto sociale del nostro territorio le lavoratrici e i lavoratori che, provenendo da tutto il Paese, saranno coinvolti nella realizzazione dell'opera. Azioni che si dovranno concretizzare anche nell'offerta di alloggi adeguati in termini di qualità e costi e massima garanzia di servizi, dalla viabilità ai collegamenti del trasporto pubblico, a partire dal più ampio contesto urbano che va da Lavis a Besenello.

I terreni inquinati di Sloi e Carbochimica

Considerato che ad oggi il progetto non prevede il prolungamento dell'opera in galleria, la CGIL del Trentino ritiene che il passaggio di una nuova infrastruttura ferroviaria a fianco di quella storica che lambisce i due Siti di interesse nazionale (SIN) di Sloi e Carbochimica, sia l'occasione irripetibile per definire tempi, modalità e progetto della bonifica totale delle due aree. Limitarsi a risanare i tratti direttamente interessati dall'infrastruttura, sarebbe un'opportunità mancata per recuperare definitivamente una porzione della città che ancora oggi soffre le conseguenze di inquinamenti portati avanti per decenni. A questo proposito, considerato che negli anni diverse progettualità che coinvolgevano anche i proprietari privati delle aree sono di fatto andate a vuoto, è tempo di provvedere all'esproprio delle stesse da parte di Comune e Provincia, facendo scontare ovviamente ai privati i potenziali costi di bonifica, per avviare celermente la messa in sicurezza definitiva delle aree e la loro bonifica integrale attraverso le migliori tecnologie e prassi scientifiche, a partire dalla fitodepurazione, anche procedendo per lotti. Questo obiettivo deve avere la priorità su ogni altra questione e la realizzazione del bypass deve essere l'occasione, a

partire dalle verifiche in corso sul sedime ferroviario, per rilanciare il tema del disinquinamento di tutta e due le aree che ormai da più di cinquantanni non hanno una seria prospettiva di riutilizzo in assenza di un progetto di bonifica.

La gestione degli inquinanti e la tutela della salute di cittadini e lavoratori

Sotto la linea storica, dove è previsto lo scavo della trincea, RFI nega la presenza di inquinanti provenienti dai siti ex SLOI e Carbochimica limitrofi e non sta procedendo ad una seria caratterizzazione dei terreni. Il percorso della ferrovia sul lato ovest corrisponde alla ex SLOI, inquinata da piombo organico e da mercurio, sul lato opposto corrisponde alla ex Carbochimica, inquinata da vari composti organici, essenzialmente idrocarburi, benzene e benzopirene.

L'art. 242-ter del Codice dell'Ambiente, introdotto con il decreto-legge n.76 del 2020, consente la realizzazione all'interno di siti oggetto di bonifica di alcuni interventi e opere quali, ad esempio, interventi di manutenzione ordinaria e straordinari di impianti e infrastrutture, realizzazione di opere lineari di pubblico interesse, realizzazione di impianti per la produzione di energia rinnovabile, a condizione che tali interventi ed opere siano realizzati senza pregiudicare né interferire con l'esecuzione e il completamento della bonifica.

Lo spostamento della linea storica a ovest sul sito SLOI, con l'asportazione prevista di solo 1,5 metri di terreno e la non bonifica di quello sottostante, come può rispettare questa legge? Inoltre, le due zone inquinate sono separate da uno stretto corridoio lambito da rogge anch'esse inquinate e non esistono analisi corrispondenti alla composizione del terreno nella zona dei binari che pertanto viene considerato non inquinato. Ma è ragionevole ipotizzare che la falda superficiale, che passa in direzione nord-sud, quindi nella stessa direzione della ferrovia, sia anch'essa inquinata, e sia presente anche sotto i binari. In questo modo i lavori che si svolgeranno per lo scavo nella zona centrale e la posa dei nuovi binari renderanno molto più difficile l'intervento di bonifica sui materiali sottostanti. Per questo è urgente provvedere alla caratterizzazione ambientale dei terreni che deve essere eseguita anche con la supervisione di un organismo terzo per una lunghezza di 1.500 metri con carotaggi ogni 20 metri (quindi 75) e analisi ogni metro della carota fino alla profondità massima prevista dello scavo ossia 21 metri.

Lo scavo, che avrà profondità di 20 metri, penetrerà ben al di sotto della falda freatica superficiale e sconfinerà nella falda artesianica profonda, non ancora inquinata. Le preoccupazioni riguardano la necessità di intervenire con un attento controllo delle operazioni che si andranno ad eseguire in relazione alla presenza di sostanze inquinanti estremamente pericolose. In particolare, si chiede di definire le più alte precauzioni da adottate nel corso dei lavori per evitare eventuali contaminazioni, anche delle falde acquifere. Ma soprattutto, se le aree poste lungo e a fianco il tracciato ferroviario risultassero inquinate come lo sono le aree SIN di Carbochimica e SLOI, dovranno essere bonificate utilizzando le migliori e più sicure tecnologie e prassi scientifiche oggi conosciute affinché i lavori di realizzazione della circonvallazione comprensivi delle operazioni di movimento terra siano eseguiti non contemporaneamente, ma successivamente alla bonifica integrale del sedime interessato alla nuova infrastruttura.

Allo stesso tempo l'Apss dovrà predisporre un piano sanitario di prevenzione dei rischi derivanti dalle attività cantieristiche che riguardino la salute della cittadinanza di Trento.

Salute e sicurezza dei lavoratori

La tutela della salute e della sicurezza delle persone che abitano o lavorano a Trento e dei lavoratori impiegati nella realizzazione della circonvallazione sono prerequisite essenziali ed inderogabile alla realizzazione di qualunque opera pubblica e fanno parte del patrimonio di tutte le categorie della Cgil.

Per quanto riguarda la tutela dei lavoratori in relazione a salute e sicurezza esistono regole chiare contenute nei contratti e soprattutto nelle leggi. Vedi, ad esempio, il decreto 81/2008 che al capo 3° (art. 15.) prevede, tra le tante altre misure, quella specifica della "valutazione di tutti i rischi per la salute e sicurezza". Tali misure sono obblighi dettati al datore di lavoro che deve provvedere alla

valutazione di tutti i rischi con la conseguente elaborazione del documento previsto dall'articolo 28. Deve, inoltre, nominare il medico competente per l'effettuazione della sorveglianza sanitaria nei casi previsti dal citato decreto legislativo. Il compito di vigilanza e prevenzione, in provincia di Trento, è esercitato prevalentemente dall'*Unità Operativa Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro* dell'azienda sanitaria.

Sia negli incontri informali sia in quelli istituzionali, la CGIL attraverso la categoria delle costruzioni FILLEA, per una particolare attenzione alla tematica, ha chiesto la presenza costante nei cantieri della Circonvallazione ferroviaria di personale deputato alla prevenzione ed al controllo.

E' in discussione un tavolo di coordinamento che vede la partecipazione del Responsabile Unico dei Lavori, del direttore lavori, del coordinatore per l'esecuzione, RSPP, medico competente RLS ed eventuali consulenti esterni. Su quest'ultimo punto la CGIL tramite la FILLEA ha già avanzato la richiesta che tali figure possano essere indicate dalle OO.SS. (che comunque parteciperebbero già attraverso gli RLS).

In fase di contrattazione di cantiere, oltre a ribadire un controllo maggiore da parte degli enti istituzionali di controllo e prevenzione, verrà chiesta l'istituzione della figura del RLS di sito (una sorta di RLST) che consenta di accedere alle informazioni contenute nei documenti di valutazione dei rischi ed essere più puntuali nell'attività di "controllo".

Oltre ai protocolli relativi alla prevenzione per la salute e sicurezza, la partecipazione nella contrattazione di sito, le interlocuzioni anche informali rispetto alle problematiche legate alla salute dei lavoratori che saranno impegnati nella realizzazione dell'opera, la CGIL tramite la FILLEA partecipa direttamente alla cabina di regia prevista dal "*Procollo di Legalità*" stipulato presso il commissariato del Governo ed al "*Tavolo di monitoraggio dei flussi di manodopera*" dedicata al contrasto alle infiltrazioni di tipo malavitoso, al rispetto della sicurezza nei cantieri, al rispetto dei diritti dei lavoratori.

Trento, 25 luglio 2023