

TRENTO
PALAZZO DELLA REGIONE

INQUINAMENTO DELLE AREE DI TRENTO NORD

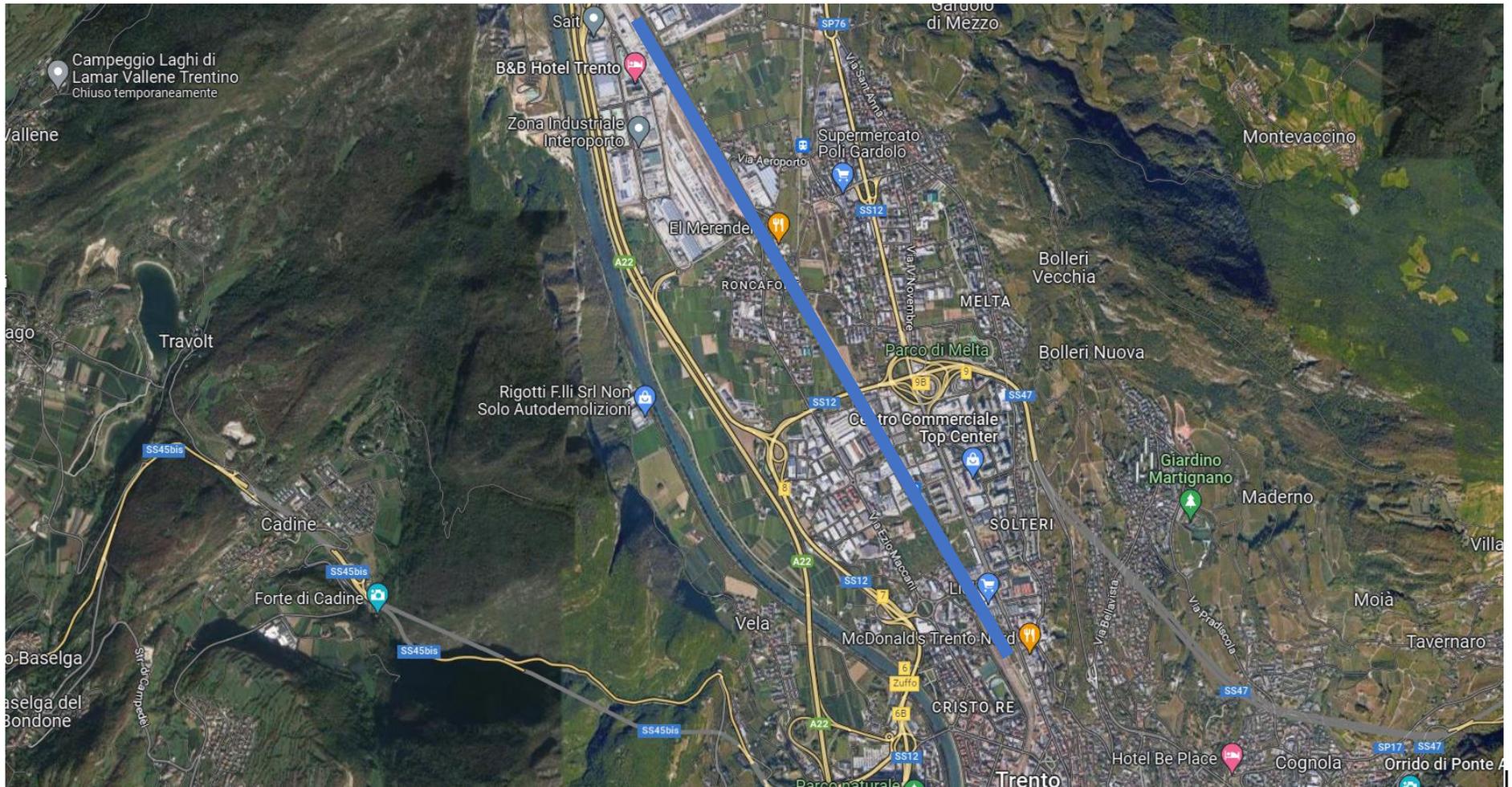
17 FEBBRAIO 2024

1. PREMESSA

La circonvallazione ferroviaria di Trento permetterà di separare i flussi di traffico merci da quello viaggiatori (regionali e media-lunga percorrenza), by-passando l'area urbana di Trento. La nuova linea avrà origine a Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, per connettersi alla linea esistente in località Acquaviva dopo circa 14 km



Figura 10 – Tracciato della circonvallazione di Trento



Il tratto all'interno della città è di circa 2,5 km, delineando così una mezza circonvallazione.

La nostra circoscrizione, in una delibera n. 55 di agosto 2021, quindi ben prima della presentazione del progetto, ha chiarito immediatamente la propria posizione, come segue:

1. esigere che la valutazione comparativa della soluzione destra Adige (sotto il Bondone, da Ischia Podetti fino a Mori), prospettata da RFI già nel 2003, venga inclusa nello studio di fattibilità tecnica economica del bypass merci, con valutazione costi benefici in rapporto alla soluzione progettuale attualmente proposta;

2. in alternativa sia adottata la soluzione “parietale”, che almeno contemplava la completa circonvallazione della città;

3. proseguire l'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino almeno al quartiere di Canova, per rendere realmente completo il bypass della città e non penalizzare grandemente una parte significativa di cittadini, che vedranno peggiorate notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni, a fine lavori, quasi fossero cittadini di serie “B”

- omissis -

*7. qualora non possano essere forniti elementi chiarificatori riguardo alle problematiche sopra esposte, ad oggi completamente assenti, il Comune esprima parere negativo al progetto di circonvallazione ferroviaria, **in attesa di un’ipotesi progettuale “seria”.***

La risposta che ci è giunta dall'Amministrazione comunale è stata la seguente, a dimostrazione dell'assoluta indisponibilità a discutere delle scelte progettuali:

Risposta al punto 1, per estratto. L'ipotesi di tracciato in destra Adige è già stata adeguatamente valutata nel dettagliato percorso di valutazione ambientale del 2003. Eccetera eccetera.

È da osservare che nel 2003 sono stati confrontati tra loro due tracciati che non sono neanche lontanamente parenti dei tracciati proposti nel 2021.

Risposta al punto 7, per estratto.

Pur in assenza di un progetto conclusivo, l'amministrazione comunale non ritiene poco seria la progettazione finora condotta da R.F.I., anzi.

Riguardo alla serietà del progetto, si sottolinea come esso sia stato stralciato dal PNRR, a dimostrazione, così almeno sembra ad un primo esame, della presenza di varie carenze progettuali, soprattutto nella tempistica, ma non solo, carenze che mal si conciliano con una cosiddetta “serietà” progettuale.

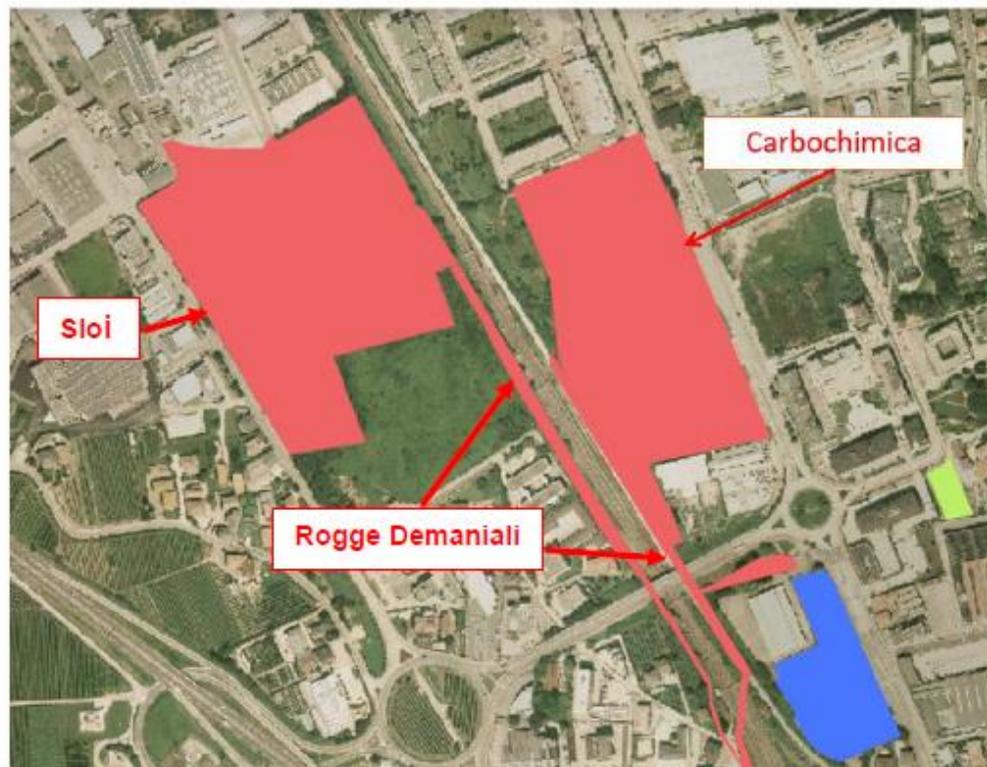
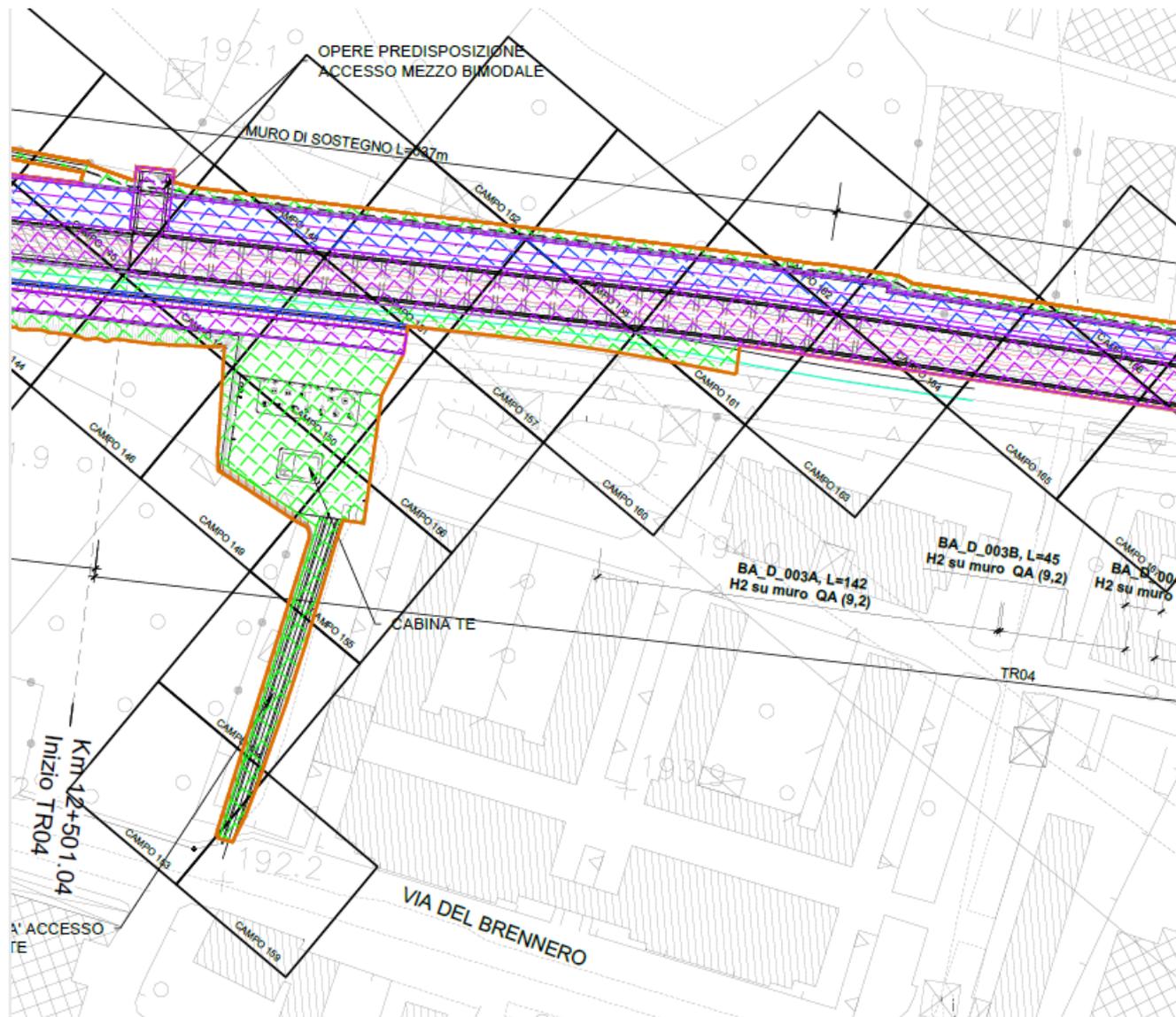
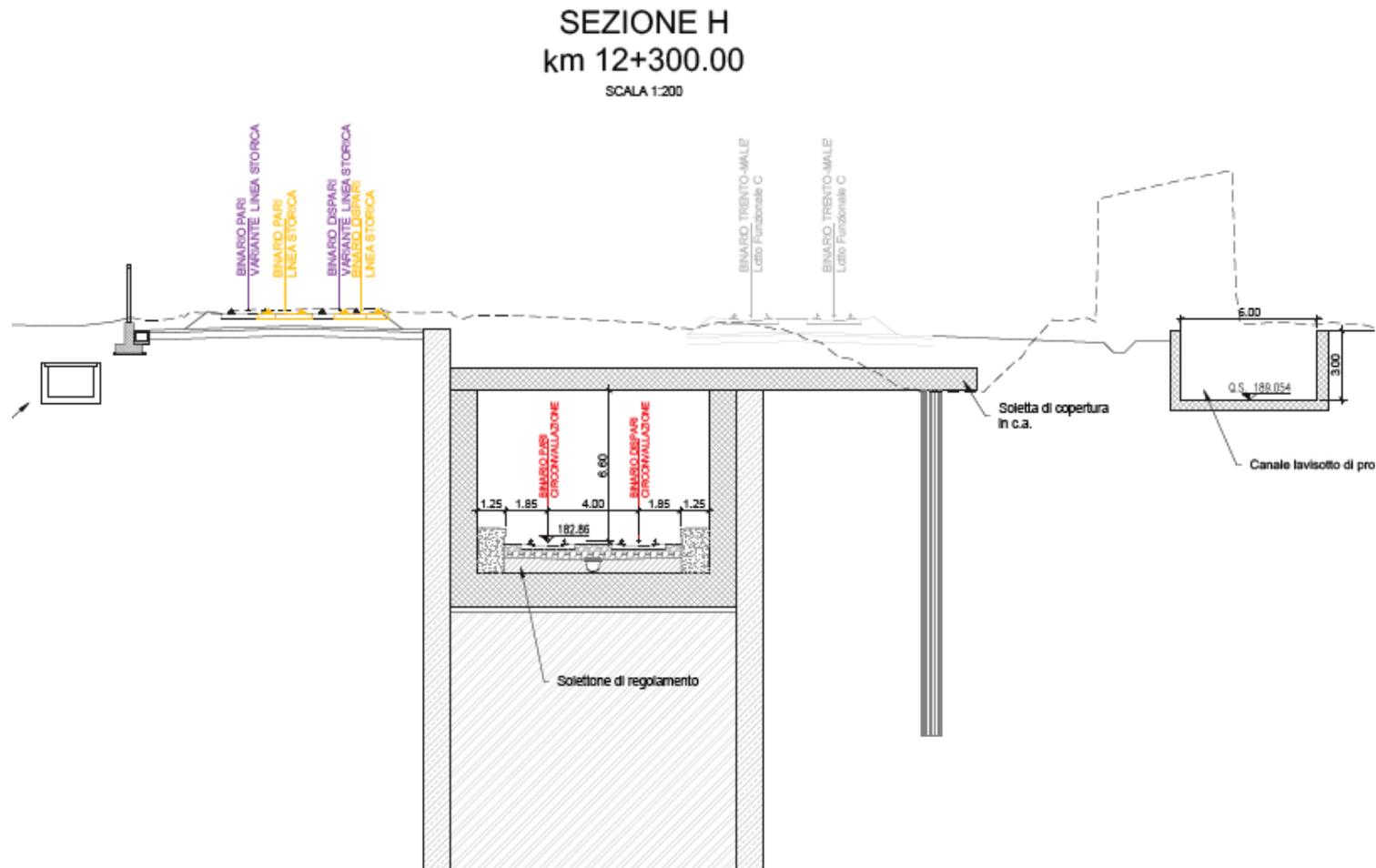


Figura 6 – Subaree SIN di Trento



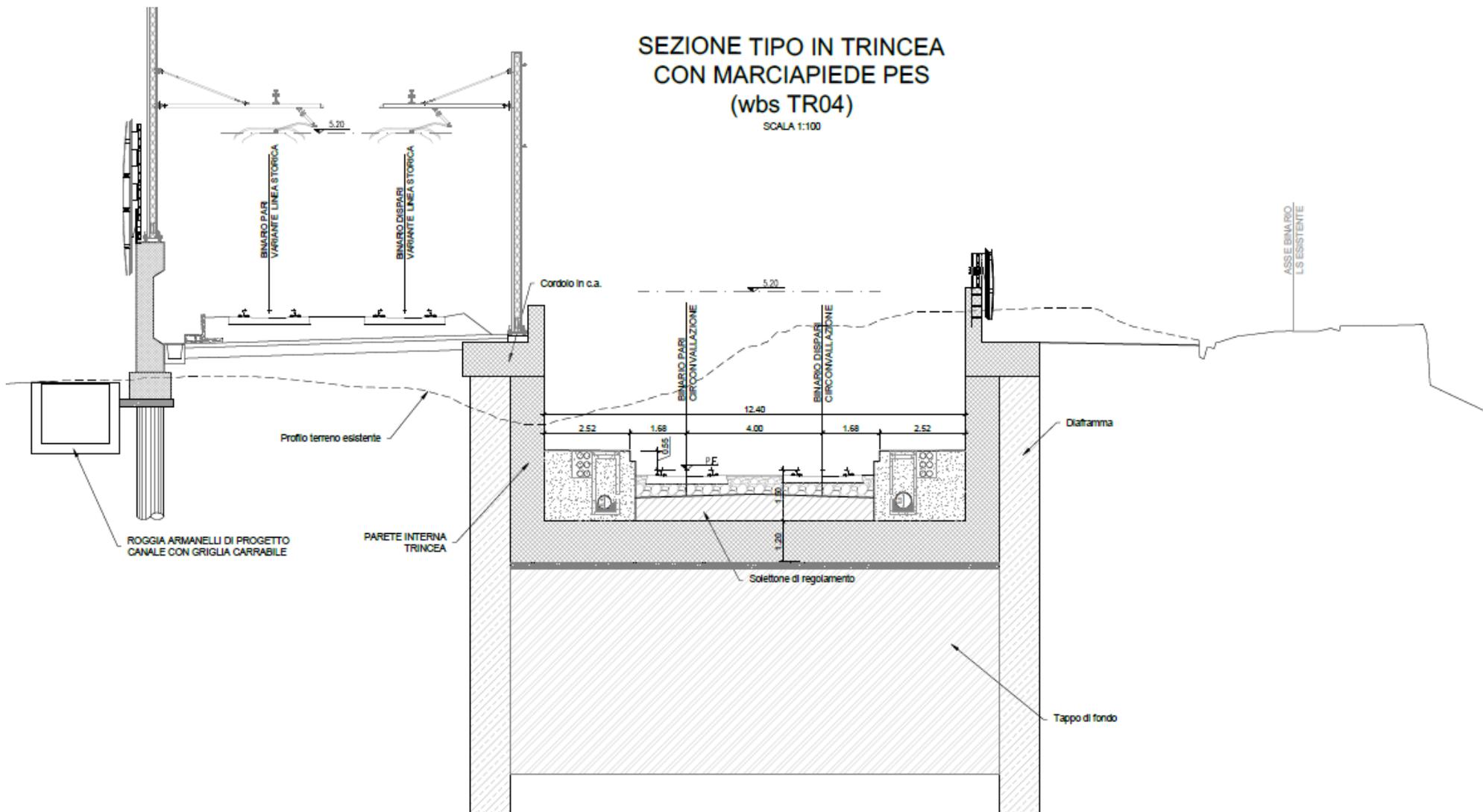
Are S.I.N. oggetto di esproprio (oltre un ettaro) o occupazione temporanea.



L'area di scavo è circa larga 15 metri e profonda una dozzina. I due muri laterali dello scavo si spingono fino a oltre 21 metri di profondità.

SEZIONE TIPO IN TRINCEA CON MARCIAPIEDE PES (wbs TR04)

SCALA 1:100



È della massima importanza effettuare le analisi del terreno all'interno dell'area ferroviaria, compresa tra i due sin ex Carbochimica ed ex Sloi, avendo accertato che nel 2003 l'area era inquinata, nel Lavisotto, contenendo certamente piombo organico.

Dalla presenza di inquinanti scaturisce la necessità di dover affrontare maggiori costi, per nulla evidenziati all'interno del progetto di fattibilità tecnico economica, sia per le modalità di scavo, sia per la necessità di conferire a discarica un imponente quantità di materiale. Per quanto riguarda le modalità di scavo, la eventuale presenza di piombo tetraetile, volatile a temperatura superiore ai 20° circa, nonché di altri inquinanti pericolosi, impone di eseguire le operazioni di scavo in atmosfera controllata, come viene dichiarato attualmente per la bonifica in corso delle rogge demaniali, dove sono stati scaricati gli inquinanti provenienti dai due stabilimenti industriali in questione. Nel caso dell'areale ferroviario ci troviamo però davanti ad uno scavo di dimensioni ben maggiori di quello in corso lungo le rogge demaniali sia per estensione, che per profondità, con grandi difficoltà nella realizzazione di un ambiente "sotto cupola protettiva", isolato dall'esterno e dove gli operai possono operare con maschere antigas. I macchinari da impiegare sono di ben altra natura e consistenza rispetto a quelli utilizzati per la bonifica delle rogge demaniali.

Oltre alle modalità di scavo, molto delicate.

2. LA RELAZIONE DELL'UNIVERSITA' DI TOR VERGATA

Obiettivi dello studio condotto nella circonvallazione di Trento Lotto 3A nel SIN di Trento

Su commissione di Italferr è stato condotto uno studio con le seguenti finalità:

- Valutare l'**esposizione incrementale** per i lavoratori e residenti legata alle attività di scavo di suolo contaminato (> CSR) o potenzialmente contaminato (> CSC)
- Valutare l'effettiva **necessità** di realizzare le attività di scavo come previsto da progetto in una **struttura di confinamento** per evitare la dispersione degli inquinanti all'esterno della zona di scavo
- Definire i **parametri da monitorare** per la valutazione approfondita dell'esposizione dei lavoratori **ai sensi del D.Lgs 81/08** (e per supporto nella scelta dei DPI da utilizzare da parte degli operatori coinvolti nell'attività di realizzazione dell'opera)
- Definire i **parametri da ricercare** nel piano di monitoraggio ambientale **ai sensi del D.Lgs 152/06** per verificare l'efficacia del sistema di filtraggio previsto da progetto per l'ambiente confinato.

Validazione del modello: confronto con monitoraggio effettuato durante pilota Armanelli

Il **14 settembre 2022** nella **Roggia Armanelli** è stato realizzato un **cantiere pilota** che è consistito nella realizzazione di uno scavo **2 x 1 m** raggiungendo una **profondità di circa 2 m** da p.c. fino ad interessare anche la zona satura. Le attività di cantiere sono durate complessivamente **8 ore** e lo scavo è stato ritombato al termine delle attività. Durante le attività di cantiere sono stati prelevati dei campioni di terreno per l'analisi dei contaminanti di interesse e sono stati effettuati dei monitoraggi in aria (polveri e vapori).

Concentrazioni rilevate in **aria** prima, durante e dopo il cantiere pilota

| Contaminanti | U.M. | Ante operam | Durante intervento | Post Operam |
|---------------------|-------------------|-------------|--------------------|-------------|
| | | 13/09/2022 | 14/09/2022 | 15/09/2022 |
| Mercurio Elementare | µg/m ³ | <LOQ | <LOQ | <LOQ |
| Piombo tetraetile | µg/m ³ | <LOQ | <LOQ | <LOQ |
| Piombo | ng/m ³ | 3,8 | 7,7 | 2,9 |
| PM10 | µg/m ³ | 22 | 24,6 | 17,3 |
| PM2.5 | µg/m ³ | 14,1 | 16,6 | 10,5 |

CRS nel suolo considerate per Cantiere Pilota Roggia Armanelli (campione M16bis(0-1.2 m)).

| Parametro | Unità di Misura | Concentrazione |
|-----------|-----------------|----------------|
| Piombo | mg/kg ss | 213,8 |

Prestazioni sistema di filtrazione osservato nel Cantiere Pilota Lavisotto

Il **22 Dicembre 2022** all'interno della tensostruttura realizzata nel Canale Lavisotto è stata effettuata una nuova sperimentazione per valutare le emissioni legate alle attività di cantiere mediante monitoraggio in aria all'interno e all'esterno della tensostruttura.

Concentrazioni rilevate in **aria** nel monitoraggio eseguito il 22/12/2022 all'interno e all'esterno della tensostruttura

| Contaminanti | U.M. | Concentrazioni misurate il 22/12/2022 <u>all'interno</u> della tensostruttura | Concentrazioni misurate il 22/12/2022 <u>all'esterno</u> della tensostruttura |
|--------------|-------------------|---|---|
| Acenaftene | µg/m ³ | 7,5 | 0,26 |
| Acenaftilene | µg/m ³ | 0,33 | 0,04 |
| Antracene | µg/m ³ | 0,05 | <0,00524 |
| Fenantrene | µg/m ³ | 1,17 | 0,07 |
| Fluorene | µg/m ³ | 1,57 | 0,09 |
| Naftalene | µg/m ³ | 261 | 4,2 |

(*) Vengono mostrati solo gli IPA volatili in quanto meno influenzati da altre fonti esterne (es. BTEX e Idrocarburi)

Area Ex Carbochimica: esiti valutazione → Ipotizzando assenza ambiente confinato

| Valutazioni effettuate ipotizzando l'assenza dell'ambiente confinato | | | |
|--|---|--|--|
| Contaminante | Concentrazione Outdoor (mg/m ³) | VLEP (Lavoratori) (mg/m ³) | CR aria (Residenti) (mg/m ³) |
| Sostanze volatili e semi-volatili | | | |
| Mercurio elementare | 0.014 | 0.020 | 0.0010 |
| Benzene | 0.0014 | 3.25 | 0.0050 |
| Toluene | 0.00065 | 192.0 | 0.26 |
| Ettilbenzene | 0.0041 | 442.0 | 0.0073 |
| m-Xilene | 0.013 | 221.0 | 0.10 |
| o-Xilene | 0.00087 | 221.0 | 0.10 |
| p-Xilene | 0.013 | 221.0 | 0.10 |
| Xileni | 0.019 | 221.0 | 0.10 |
| 1,2,3-Trimetilbenzene | 0.00016 | 0.10 | 0.0063 |
| 1,2,4-Trimetilbenzene | 0.00015 | 0.10 | 0.0063 |
| 1,3,5-Trimetilbenzene | 8.66e-5 | 0.10 | 0.0063 |
| Fenolo | 0.046 | 8.00 | 0.21 |
| Acenaftefene | 14.7 | 0.10 | 0.0031 |
| Acenafilene | 0.87 | 0.10 | 0.0031 |
| Antracene | 2.20 | 0.10 | 0.0031 |
| Fenantrene | 7.62 | 0.10 | 0.0031 |
| Fluorene | 13.9 | 0.10 | 0.0031 |
| Naftalene | 50.2 | 50.0 | 0.010 |
| Diclorobenzene (1,4) | 0.0010 | 12.0 | 0.0017 |
| Dibenzofurano | 0.0015 | | 0.0036 |
| Idrocarburi C<10 (Aromatici C8-C10) | 0.28 | 50.0 | 0.026 |
| Idrocarburi C>10 (Aromatici C11-C12) | 0.95 | 50.0 | 0.026 |
| MtBE | 9.01e-7 | 184.0 | 3.13 |
| Sostanze associate al particolato | | | |
| PM ₁₀ | 29.4 | 10.0 | - |
| PM ₁₀ | 7.71 | - | 0.040 |
| PM ₄ | 2.21 | 3.00 | - |
| PM _{2.5} | 0.79 | - | 0.025 |
| Piombo | 0.0010 | 0.15 | 0.00050 |
| Benzo(a)antracene | 0.0057 | 0.10 | 0.00010 |
| Benzo(a)pirene | 0.0052 | 7.00e-5 | 1.00e-6 |
| Benzo(b)fluorantene | 0.0042 | 0.10 | 0.00010 |
| Benzo(e)pirene | 0.0043 | 0.10 | 0.00017 |
| Benzo(a,h)iperilene | 0.0026 | 0.10 | 0.0031 |
| Benzo(k)fluorantene | 0.0019 | 0.10 | 0.0010 |
| Crisene | 0.0071 | 0.10 | 0.010 |
| Dibenzo(a,e)pirene | 0.0018 | 0.10 | 0.0031 |
| Dibenzo(a,h)antracene | 0.00084 | 0.10 | 1.00e-5 |
| Dibenzo(a,h)pirene | 0.0020 | 0.10 | 2.30e-6 |
| Dibenzo(a,i)pirene | 0.0014 | 0.10 | 2.30e-6 |
| Dibenzo(a,l)pirene | 0.00056 | 0.10 | 2.30e-6 |
| Fluorantene | 0.013 | 0.10 | 0.0031 |
| Indenopirene | 0.0029 | 0.10 | 0.00010 |
| Pirene | 0.010 | 0.10 | 0.0031 |
| Perilene | 0.0011 | 0.10 | 0.0031 |

Simulazione teorica se si realizzasse l'opera senza la tensostruttura con il sistema di filtrazione vapori/polveri previsto da progetto (per identificare sostanze da monitorare per valutare prestazioni sistema di filtrazione)

Legenda

- in **rosso** C> VLEP
- in **giallo** C> 1/10 VLEP
- in **blu** C> CR aria
- in **verde** C< CR aria

Il modello evidenzia che se si realizzasse l'opera senza la tensostruttura (prevista da progetto) ci sarebbe un potenziale superamento dei valori limite:

- per lavoratori e residenti
- per polveri e vapori



Tensostruttura con sistema di filtrazione vapori/polveri necessaria

SLIDE 20

Lo studio modellistico è stato eseguito al fine di valutare le emissioni di vapori e polveri nel corso delle attività di scavo.

Le varie modellazioni sono state condotte ricorrendo a delle assunzioni maggiormente restrittive rispetto alla realtà tra le quali:

- utilizzo dei valori delle concentrazioni validati dagli enti, non considerando pertanto eventuali fenomeni di attenuazione nel tempo;
- assenza di attività di bagnatura del terreno durante le attività;
- assenza degli effetti di mitigazione legati all'impiego dei DPI da parte dei lavoratori

Al fine di verificare l'attendibilità del modello, sono state dapprima condotte delle simulazioni relativamente alle aree interessate dal cantiere pilota. I risultati delle modellazioni sono stati raffrontati con le misure rilevate in campo durante l'esecuzione delle attività, dimostrando come le stesse conducano a risultati più restrittivi rispetto alla realtà e confermando pertanto la bontà del modello applicato.

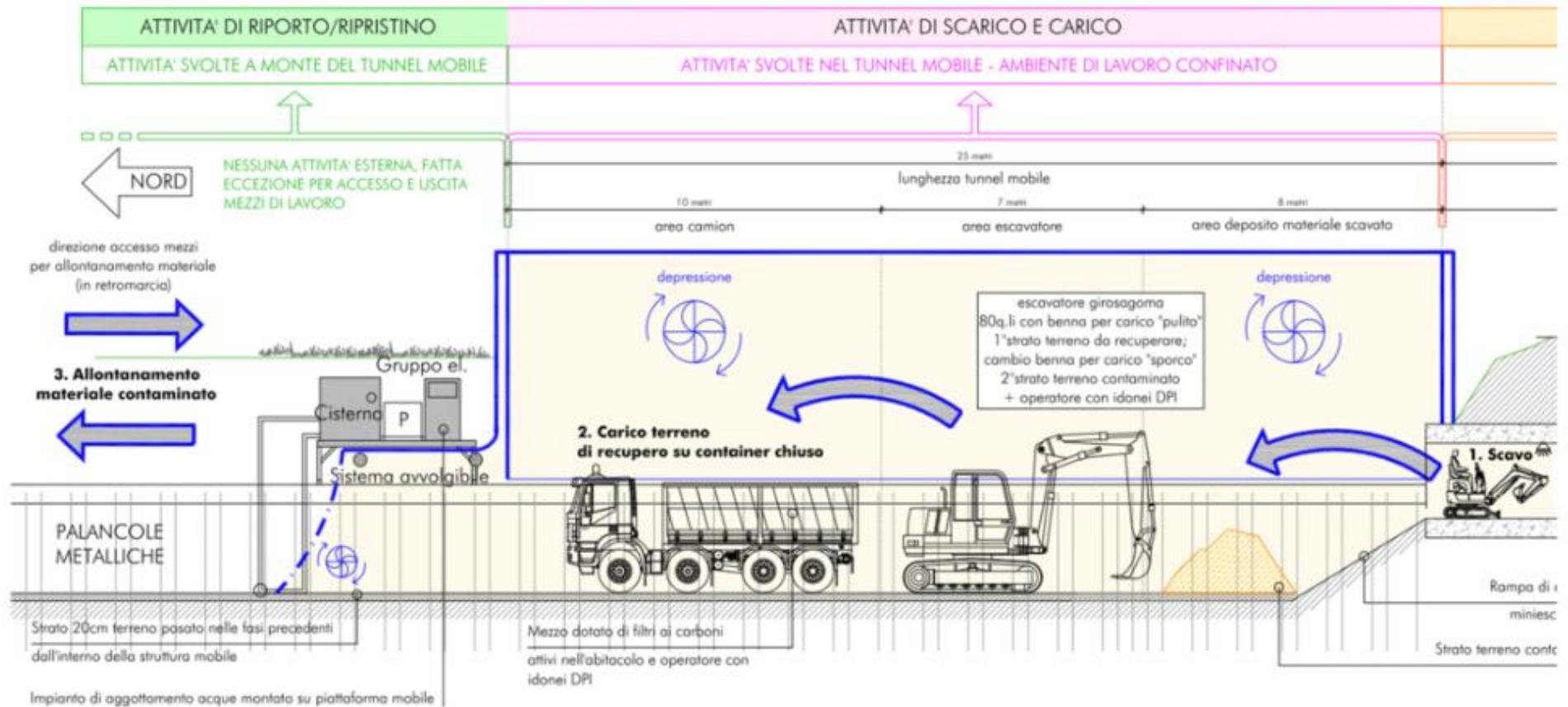
Successivamente, le simulazioni sono state estese alla dimensione delle aree interessate dalle attività di realizzazione delle opere, dalle quali è stato possibile ottenere conferma della necessità di impiego della struttura di confinamento, la quale permette di abbattere del 90-95% le emissioni verso l'esterno della struttura, escludendo possibili rischi per la popolazione. Ciò ha permesso di dimostrare la bontà dell'impostazione del progetto di realizzazione delle opere.

Inoltre, sulla base delle simulazioni molto conservative effettuate è possibile escludere all'interno della tensostruttura dei potenziali superamenti dei valori limite (VLEP) per i lavoratori per circa il 75/80% dei parametri riscontrati nei suoli.

Sulla base degli esiti delle simulazioni è stato definito il dataset analitico minimo per il piano di monitoraggio da eseguire ai sensi del D.Lgs 152/06 (piano di monitoraggio ambientale) e del D.Lgs 81/08 (valutazione approfondita del rischio).

3. L'ESPERIENZA DELLA BONIFICA DELLE ROGGE

Schemi operativi



Dimensioni dei mezzi incongruenti

Particolare attenzione è stata posta alla sicurezza. “La sequenza delle lavorazioni - spiega Mauro Groff, dirigente del servizio opere ambientali dell'Agenzia per le opere pubbliche - è rigorosamente vincolata da un protocollo di sicurezza rivolto in particolare agli operatori, che saranno protetti da adeguati dispositivi per la respirazione”. Inoltre sarà costruita una sorta di “capanna mobile” che delimiterà e sigillerà l’area degli scavi e delle lavorazioni. La struttura mobile sarà installata a cavallo dei canali e sarà dotata all’interno di filtri di aspirazione ed affinamento dell’aria per evitare fughe verso l’esterno. “In questo modo - continua Groff - sarà possibile lavorare in sicurezza il materiale del fondo. Il terriccio, caricato sui camion con container chiusi, sarà fatto uscire dal cantiere e inviato verso i centri di trattamento”.

Sempre in tema di sicurezza e difesa dell’ambiente, l’appalto e il progetto prevedono l’applicazione di specifici protocolli che prevedono la tracciabilità di ogni mezzo in uscita dal cantiere fino alla destinazione finale. L’Agenzia Provinciale per la protezione dell’Ambiente seguirà l’esecuzione dei lavori per i necessari controlli ambientali.

L’esperienza del cantiere delle rogge dimostra la enorme difficoltà ad operare nei modi previsti ed evidenza come vi siano stati troppo spesso carenze operative, rilasci di “odori”, inquinamenti delle acque e quindi, in modo palese, come le assicurazioni fornite prima dell’inizio lavori non siano state rispettate, pur con la “buona volontà” dei responsabili.

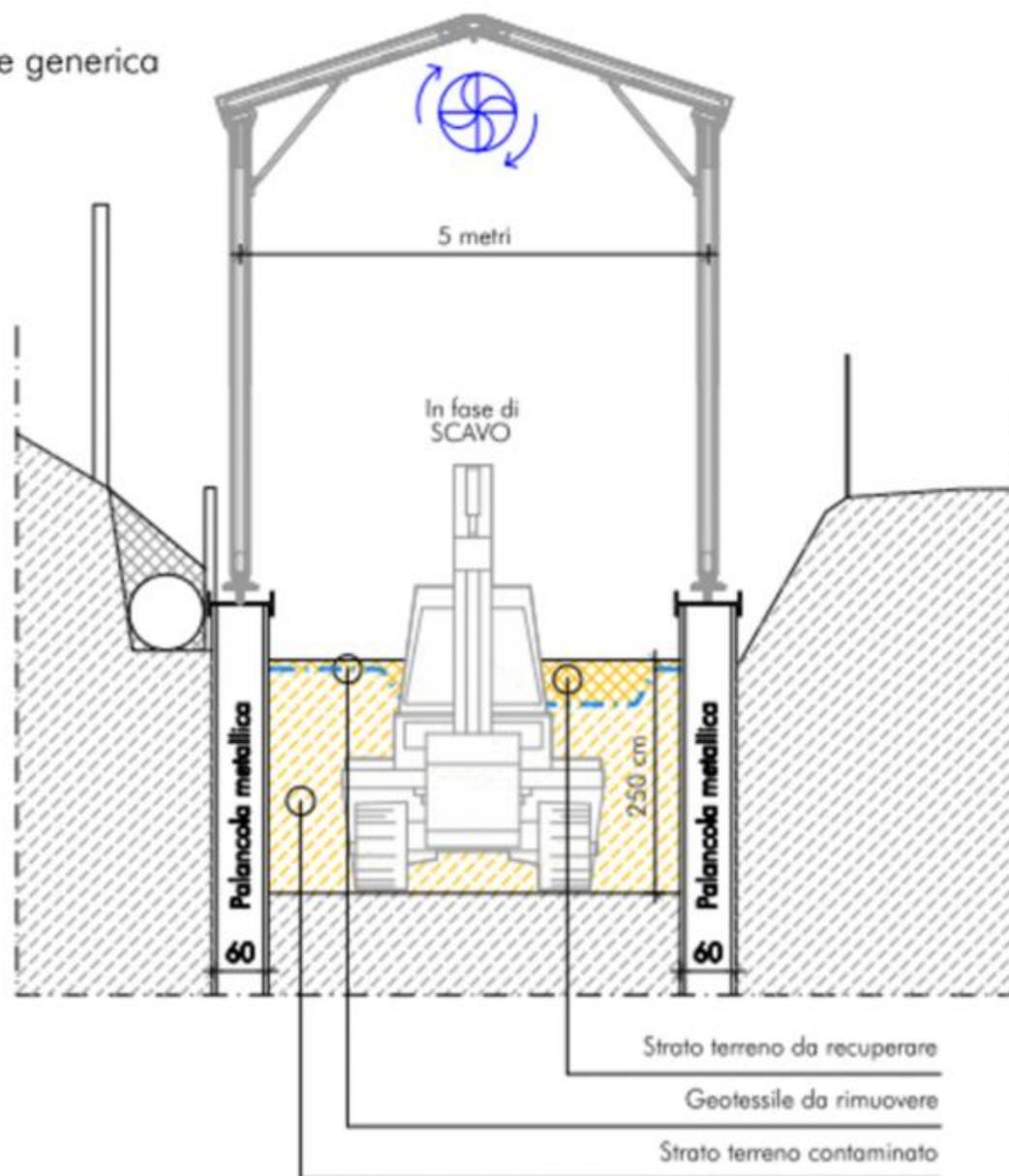
All’inizio cantiere mancava il portone, l’estrazione delle palancole e l’infissione avviene all’aperto, gli operatori non portano maschere per i gas, ecc.

SEZ.C-C

Scala 1:100

ZONA 1, 2 e 3.1

FASE A - posizione generica



TRENTO NORD

Necessario, prima, completare il “portone” del capannone mobile di protezione dei lavoratori e della popolazione. La struttura è alta 5 metri e lunga 25

Monitoraggio continuo delle emissioni all’interno e all’esterno. Stesso schema di intervento quando sarà intercettata la fossa Armanelli con il piombo tetraetile

Rio Lavisotto, lavori per ora rinviati

L’asporto del materiale inquinato partirà la prossima settimana

Slitta di qualche giorno l’avvio concreto dello scavo lungo il rio Lavisotto. Il primo, vero intervento di bonifica, con l’asportazione del materiale inquinato prenderà corpo lunedì prossimo. L’avvio dell’operazione (primo lotto) di disinquinamento delle rogge demaniali di Trento nord era in programma ieri mattina. La falsa partenza ha una ragione tecnica: chi ha in mano il cantiere deve ancora completare il montaggio della “porta” del capannone che rende possibile l’esecuzione dei lavori in sicurezza. Una volta garantito l’isolamento della struttura, concepita a garanzia dei lavoratori coinvolti e della popolazione, sarà quindi possibile dare l’avvio regolare al cantiere che, nelle previsioni, opererà ad un ritmo di 4-5 camion al giorno di materiale inquinato asportato.

Chi opera sul rio Lavisotto.

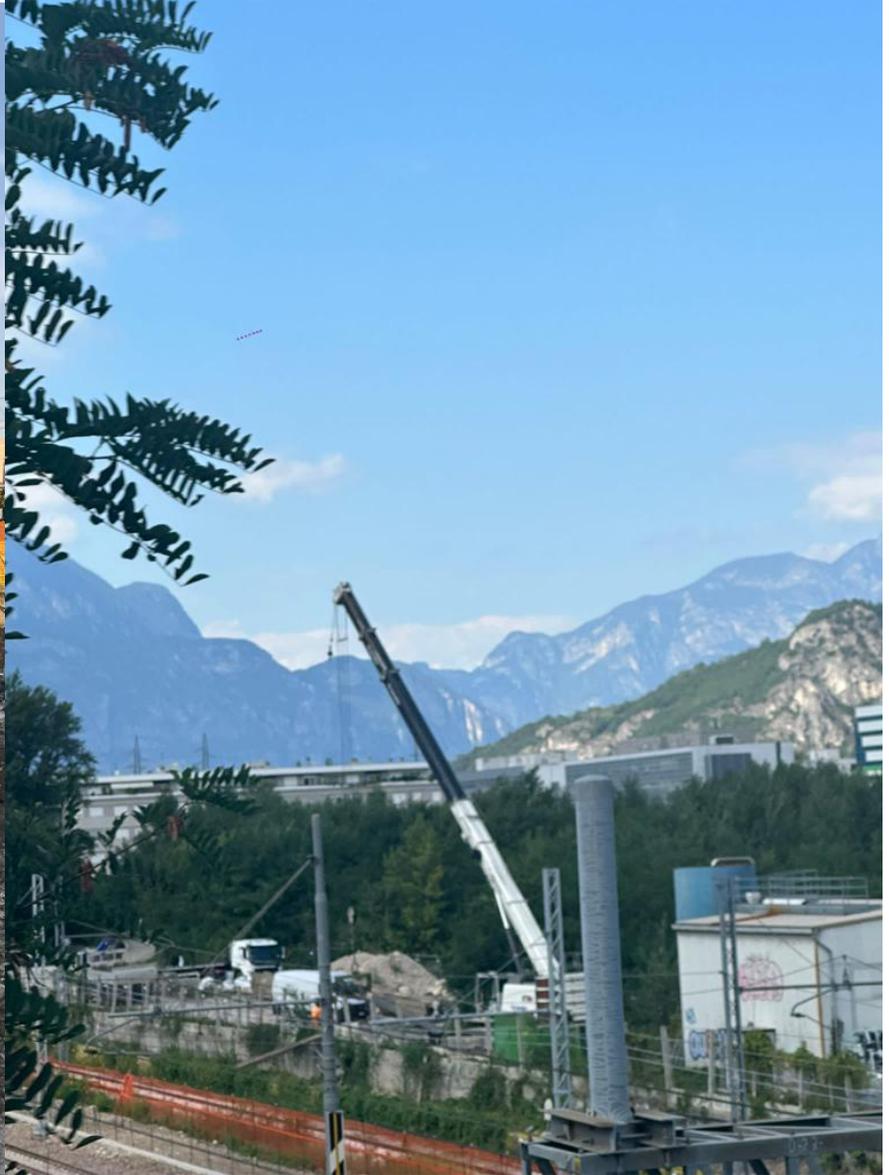
L’appalto del primo lotto di 1.200 metri di lunghezza, dall’ex Carbochimica a via Fratelli Fontana, vale 7,8 milioni di euro, più 312 mila euro di oneri per la sicurezza e un ulteriore milione e mezzo di incremento costi, con una variante necessaria che ha previsto la realizzazione di uno “zoccolo di cemento” (*jet grounding*) che agevola lo scavo e contiene le infiltrazio-



Il cantiere mobile allestito sul rio Lavisotto (fotografie di Daniele Panato)

28 ottobre 2022





Spesso chi è passato vicino al cantiere ha lamentato la presenza di forti “puzze”, viene detto che si tratta di naftalene, entro i limiti. Questo forte odore non potrebbe nascondere altri odori non percepibili, ma dannosi?

ottobre 2023

L'ALLARME

Venerdì e anche ieri tante segnalazioni a valle del cantiere e polemiche

Odore e macchie oleose sull'acqua

Odore nauseabondo, macchie oleose in superficie e qualcuno assicura di aver visto anche pesci morti trasportati dalla corrente. Quel che è successo venerdì pomeriggio dove il rio Lavisotto scorre accanto alle scuole Schmid e poi giù fino a via Fratelli Fontana si è ripetuto anche ieri e nuovamente sono intervenuti i vigili del fuoco e i tecnici dell'Appa per effettuare i prelievi e analizzare le sostanze trasportate dall'acqua.

Le analisi non hanno ancora fornito gli esiti ma è plausibile che le sostanze arrivino dal cantiere che a monte lungo il rio Lavisotto è installato da mesi per la bonifica del corso d'acqua. In questi giorni in realtà le attività di scavo non dovrebbero essere in corso ma può darsi che siano state effettuate delle prove o che comunque il materiale movimentato nelle scorse settimane abbia sporcato le acque in superficie.

Quel che è certo è che odore e macchie hanno creato allarme. Venerdì i genitori

dei bambini delle scuole Schmid e alcuni residenti hanno manifestato tutta la loro preoccupazione. Poi nei giorni successivi l'evento è stato ripreso anche da qualche politico alimentando quesiti e polemiche. Ieri pomeriggio in particolare **Daniele Demattè**, consigliere comunale di Fratelli d'Italia, ha messo in diretta su Facebook il suo sopralluogo e le immagini delle macchie scure lungo il corso d'acqua, spiegando di aver personalmente allertato i vigili del fuoco.

Sempre ieri filmati e immagini sono state utilizzate da **Andrea Maschio**, consigliere comunale e candidato alle provinciali nella coalizione che sostiene Sergio Divina, a corredo di un'interrogazione in cui chiede lumi sui monitoraggi di acqua e aria. Domenica anche la consigliera provinciale di FdI, **Katia Rossato**, aveva segnalato quanto successo e preso spunto dai problemi di bonifica del Lavisotto per tornare a chiedere un nuovo tracciato per il bypass.











Il Lavisotto e il cantiere per la bonifica

TERRENI INQUINATI

L'ingegnere scrive a consiglieri comunali e giunta: la missiva portata al pm

I timori di Maschio finiscono in procura

«Avremo zone bonificate con a monte zone inquinate che nel tempo inquineranno nuovamente le stesse. Come si possa permettere tutto ciò a me è sconosciuto». Con queste parole il consigliere comunale Andrea Maschio ha invitato i colleghi del civico consesso a fare qualcosa perché questo non avvenga. Anche perché - ipotizza - si corre il rischio che si verifichino reati ambientali. Lo ha fatto con una e-mail, che adesso è a sua volta finita in procura: a portarla, in via informale, il sindaco Franco Ianeselli. Perché - questo è il ragionamento - se nella mail si evidenzia il rischio di reati, è il pm il naturale destinatario.

Ma tocca andare con ordine, per capire. Maschio è, oltre che consigliere comunale, responsabile alla sicurezza del cantiere di bonifica

delle rogge demaniali. Lui scrive ora ai consiglieri perché, dice, il coinvolgimento della giunta non ha portato a alcun risultato.

Il tema che gli sta a cuore è noto: il cantiere si sta occupando della bonifica del Lavisotto, ed è ormai arrivato alla confluenza con la roggia Primaria intubata, che contiene catrame che si pensava fosse gelificato e quindi fermo. «Ebbene ciò che sta avvenendo e che si sta vendendo, dopo aver tolto la vegetazione e aver bonificato la sezione prevista della roggia e di un paio di metri della parte intubata - scrive Maschio - è tutt'altro che fermo, ma avanza a vista come un magma». È il problema che si è verificato nel luglio scorso, che ha investito per altro (come Maschio ricorda) anche l'area circostante: in sostanza

anche il terreno è intriso di quella che è definita "morchia catramosa". Ma il terreno è di proprietà comunale: da qui la lettera ai consiglieri, per spiegare il rischio concreto che, se la morchia catramosa si muove (e va verso sud) è possibile che finisca per sporcare i tratti di rogge che il cantiere di bonifica ha recuperato. «Essendo il Comune, proprietario di una di queste aree inquinate che potrebbero contaminare le aree bonificate, la mia paura è di essere a conoscenza di un potenziale reato ambientale senza aver fatto abbastanza». Ecco il perché della mail ai consiglieri, responsabili in quanto il Comune è proprietario e quindi, secondo Maschio, «in dovere di muoversi per scongiurare questi potenziali rischi».

A muoversi è stato intanto il sin-

daco, che ha preso la mail e, ieri, l'ha portata in procura, chiarendo al termine di un incontro informale con il procuratore capo Sandro Raimondi, provenienza della missiva e contenuto. «Si parla di potenziali reati, l'ho portata a chi di questo si occupa evidenziava ieri - da parte mia posso dire che il Comune ha firmato un'ordinanza sulla bonifica di quell'area. Ho chiesto anche ad Apop, che mi assicura che la barriera idraulica che verrà installata sulla roggia primaria bloccherà la morchia catramosa».

Insomma, anche il cantiere delle rogge, adesso, dopo i due terreni Sin dell'ex Carbochimica e dell'ex Sloi, finisce sotto l'occhio dell'ufficio inquirente, che valuterà se vi è effettivamente il rischio che si compiano reati ambientali e, in quel caso, chi ne è responsabile.

4. IL CANTIERE “GRANDE”



Cos'è un diaframma?

Quali sono le macchine per realizzare diaframmi?



MACCHINE PER LA REALIZZAZIONE DI DIAFRAMMI





Mattarello



5. CONSIDERAZIONI FINALI

Il cantiere delle rogge ha dimostrato che le prescrizioni stabilite prima dell'inizio dei lavori non sono o non possono essere rispettate, ed è un cantiere estremamente "piccolo" rispetto a quello della ferrovia.

Quale garanzia abbiamo che nel cantiere "grande" della ferrovia, le prescrizioni saranno rispettate? (con macchine operatrici molto più imponenti, con aree su cui si opera molto più grandi, con la necessità di un capannone enorme. Come sarà protetta la lente di separazione tra prima e seconda falda che sarà interessata dallo scavo? ecc.)

Evidentemente potrebbe non esserci nessuna garanzia! Infatti, non vengono rispettate neppure le "prescrizioni vincolanti" impartite in sede di approvazione del progetto di fattibilità, come ad esempio il mancato rispetto della prescrizione di studio e approfondimento dell'effetto barriera idraulica ai Solteri e l'individuazione di misure di compensazione, prescrizione che era da ottemperare prima dell'affidamento dei lavori e, in data odierna, non è stata ancora assolta.

Alla luce di questi fatti come è possibile fidarsi? Credere alle promesse?

Chi si fida di un venditore di auto che propone una macchina a 10.000 €, dice che va benissimo, quando con ogni evidenza ne vale 20.000? Si crede alla promessa o si sospetta una truffa?

Trento, febbraio 2024.