



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle
CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Trento, 17 marzo 2016

Egregio Signor
Bruno Dorigatti
Presidente del Consiglio Provinciale
SEDE

Proposta di mozione n. **383**

Da tempo i residenti in molte zone della città di Trento lamentano crescenti disagi causati dalla linea ferroviaria e dall'evoluzione delle modalità di esercizio della stessa.

Nel corso degli ultimi anni si sono inutilmente succedute segnalazioni, proteste e atti politici.

Tra i tanti, il Consiglio comunale di Trento il 29 marzo 2012, con l'ordine del giorno n. 42, impegnava il Sindaco ad emanare un'ordinanza che limitasse la velocità dei treni lungo la tratta urbana nella fascia notturna.

Circa un anno prima invece (maggio 2011) il Consiglio provinciale aveva approvato la mozione 94/XIV con cui impegnava la Giunta a individuare *"in tempi rapidi (!) ... una congrua risposta tecnica al problema"*.

Tutto è naturalmente rimasto lettera morta, tranne per il quartiere fantasma delle Albere che, ancor prima di essere abitato, ha visto misteriosamente realizzare barriere antirumore che nessun residente aveva chiesto.

Le criticità denunciate negli altri quartieri di Trento sono molteplici: rumore e vibrazioni come conseguenza del transito a velocità elevata (in teoria dai 70 agli 80 km/h) di convogli merci ma anche rumore e inquinamento prodotti dallo stazionamento prolungato nei binari più vicini alle abitazioni dei treni diesel in servizio lungo la Valsugana.

I cittadini hanno finalmente visto riconosciuta la fondatezza delle loro segnalazioni grazie allo studio pubblicato da Appa. Tale documento (L. Mattevi, D. Segata (a cura di), *Valutazione dell'inquinamento acustico generato dall'esercizio dell'infrastruttura Ferrovia del Brennero*, dicembre 2015) certifica per i due punti verificati (ma non c'è ragione per non ritenere che la situazione sia simile se non più grave nelle altre zone) livelli di rumore intollerabili sia nelle ore diurne ma, in particolare, in quelle notturne.

I limiti specificamente previsti dalla normativa per il rumore generato dalle infrastrutture ferroviarie (D.P.R. 18 novembre 1998, n. 459) sono sistematicamente e pesantemente superati nell'indifferenza delle istituzioni.

A titolo di esempio, secondo la norma citata i valori limite assoluti per infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h sono pari a 70 dB(A) diurni (6-22) e 60 dB(A) notturni.



Gruppo consiliare MoVimento 5 Stelle

CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Dalla relazione Appa si scopre (ma i cittadini lo sapevano già) che nei punti di misurazione si va dai 75,2 ai 79,3 dB(A) nella fascia diurna e dai 76,7 agli 80,2 dB(A) tra le 22 e le 6. Considerata la particolare scala (logaritmica) utilizzata per la valutazione del rumore, i livelli sopportati dai residenti arrivano a superare di 100 volte il limite stabilito dalla legge.

Nello studio poco spazio viene dedicato alla questione dello stazionamento dei treni diesel in virtù del fatto che nei due punti di rilevazione *“la durata di siffatti eventi è variabile da qualche minuto a qualche decina di minuti”*. Gli effetti dello stazionamento sono comunque ben rilevati dal grafico di pagina 29 che chiarisce come dal punto di vista dell'inquinamento acustico il rumore generato dal treno fermo sia, almeno in termini di indicatore SEL (single event level) molto significativo.

Ci sono tuttavia zone (via F.lli Fontana e corso Buonarroto in particolare) dove da qualche tempo lo stazionamento dei convogli diesel arriva a raggiungere anche le 2 ore ininterrotte. Nelle ore notturne, tra le 3 e le 6, i treni vengono accesi e lasciati riscaldare fermi sui binari prospicienti le abitazioni, senza alcun riguardo per i residenti e nemmeno per l'inquinamento atmosferico. Una sentenza del Tribunale civile di Trento (n. 1048/2012), conseguenza dell'iniziativa di una singola famiglia, inibirebbe l'accensione di treni almeno nei primi 3 binari vicini alle abitazioni. La sentenza naturalmente produce effetti giuridici solo tra le parti ma, preso atto che la situazione dei ricorrenti è analoga a quella degli altri residenti, ci si aspetterebbe una forte presa di posizione da parte delle istituzioni preposte alla tutela della salute dei cittadini e della vivibilità urbana (Provincia autonoma, Comune di Trento e Apss).

Oltre al giudizio sotto il profilo economico dell'efficienza di modalità operative che consumano risorse costose (come personale e carburante) per tenere un treno immobile su un binario per ore, si considerino che esistono nelle immediate vicinanze spazi dove le stesse operazioni eliminerebbero i disagi almeno per quanto concerne il rumore. Basti pensare all'ampia zona oggi deserta dell'ex scalo Filzi, stretta tra i campi sportivi e via Brennero oppure allo spazio vicino all'attuale parcheggio ex SIT.

A ciò si aggiunga che molti dei treni in riscaldamento appartengono alla Provincia di Trento in virtù del contratto di servizio che le assegna una parte del chilometraggio della Valsugana e che quindi sono meno sostenibili le ragioni sempre addotte per giustificare la mancanza di iniziativa e di provvedimenti da parte di Comune di Trento e della Provincia autonoma, secondo le quali le responsabilità sono sempre e comunque da ricondurre a RFI o Trenitalia.

Ciò premesso, il Consiglio della Provincia autonoma di Trento impegna la Giunta provinciale a

- individuare entro 3 mesi (e se necessario predisporre) un'area da dedicare alle operazioni di riscaldamento notturno almeno per i treni diesel di proprietà provinciale;
- rispettare per i treni di proprietà provinciale le previsioni della sentenza citata con riguardo a tutti gli edifici che si affacciano sulla ferrovia;
- individuare con Trenitalia modalità operative per tutti i treni diesel che evitino l'accensione e lo stazionamento prolungato all'aperto di convogli diesel sotto le abitazioni.

Cons. prov. Filippo Degasperi