



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**RELAZIONE
CONCLUSIVA**

3 FEBBRAIO 2022

Indice

PREMESSA	4
Il dibattito pubblico in numeri	7
DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	8
IL DIBATTITO PUBBLICO	13
Considerazioni generali	13
Le attività svolte	15
La progettazione del dibattito pubblico	15
Lo svolgimento del dibattito pubblico	17
L'informazione e comunicazione al pubblico	21
SINTESI DEI TEMI EMERSI	26
Utilità dell'opera e le politiche per l'inter-modalità	27
I tempi della decisione e le procedure autorizzative	28
Le alternative di tracciato	29
La tratta Trento - Malè	30
Il transito delle merci	30
Il tema degli espropri	31
Il progetto integrato	31
I possibili impatti e le proposte migliorative	32
Le criticità nel contesto urbano (Trento Nord)	32
Consumo di suolo e interferenze con i terreni agricoli	34
Possibili interferenze con le risorse idriche	35
Rischio frane	36
Gli impatti paesaggistici/storici/architettonici	37
Biotopi e aree naturali	37
I cantieri e l'esecuzione dei lavori	37
Gli aspetti legati alla gestione dei cantieri	37
Rumori e vibrazioni	38
Qualità dell'aria	39
Piano di utilizzo dei materiali di scavo	40
La proposta della Giunta del Comune di Trento	40
CREDITI	42

ALLEGATI

Restituzioni sintetiche incontri pubblici

Restituzioni sintetiche incontri tecnici

Domande e risposte del proponente dell'opera

Quaderni degli attori

Premessa



Il dibattito pubblico sulla Circonvallazione ferroviaria di Trento rappresenta la prima applicazione in Italia su un'opera inserita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il dibattito pubblico, come prevede la legge, è stato indetto dal proponente dell'opera, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che ha provveduto ad elaborare il Dossier di progetto e a collaborare attivamente a tutte le fasi del dibattito.

Il dibattito è stato coordinato da Andrea Pillon (Avventura Urbana Srl), selezionato dal proponente dell'opera attraverso una gara di evidenza pubblica. Si è svolto secondo i tempi prescritti dalla normativa inerente le opere inserite nel PNRR (DL 31 maggio 2021, n. 77, art. 46), che prevede la riduzione a 45 giorni dei tempi di svolgimento del confronto, e dimezza inoltre i tempi per tutte le attività inerenti la preparazione e la conclusione del dibattito stesso.

Il percorso è stato progettato nel mese di novembre 2021, e si è aperto, come prevede la legge, con la presentazione del Dossier di progetto, il 6 dicembre 2021. Si è chiuso il 3 febbraio 2022, con la presentazione della Relazione conclusiva da parte del Coordinatore del dibattito pubblico.

La presente Relazione conclusiva è stata contestualmente inviata alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e, tramite il proponente dell'opera, alla Conferenza dei Servizi (di cui all'art. 44, comma 4, del decreto-legge n. 77/2021) per la valutazione degli esiti e delle osservazioni raccolte.

In merito al Dossier conclusivo del proponente, che il Dpcm 76/20018 indica debba essere presentato entro e non oltre 60 giorni dalla Relazione conclusiva del dibattito pubblico, occorre evidenziare, in ragione del sopra citato procedimento abbreviato per le opere inserite nel PNRR, che tale documento sarà invece sostituito dagli esiti della conferenza dei servizi: "i risultati della Conferenza dei Servizi (...) fungono da Dossier conclusivo da parte del proponente dell'opera e devono essere trasmessi con urgenza, e, comunque non oltre trenta giorni, alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico. I predetti risultati della Conferenza dei Servizi sono pubblicati dalla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e dalle amministrazioni interessate, ognuno sui propri siti internet. Nell'espressione della sua volontà la Conferenza dei Servizi deve indicare le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno indotto a non accogliere eventuali proposte."¹

In merito alle attività svolte segue una sintesi del dibattito, che ha previsto 1 conferenza stampa di lancio del processo e 6 incontri pubblici:

- 6 dicembre 2021
Conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico;
- 7 dicembre 2021
Presentazione delle ragioni dell'opera e l'evoluzione delle alternative di progetto;
- 13 dicembre 2021
il progetto e gli impatti - Trento centro;
- 14 dicembre 2021
il progetto e gli impatti - Trento nord;

¹ Si veda il documento redatto dalla Commissione nazionale per il dibattito pubblico dal titolo "Raccomandazione n.2 - Linee guida sul procedimento abbreviato per le opere di cui all'allegato n. 4, per le quali è obbligatorio il dibattito pubblico". https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/basic/2021-09/Raccomandazione_n_2_del_06_09_2021.pdf

- 15 dicembre 2021
il progetto e gli impatti – Trento sud;
- 20 dicembre 2021
Il progetto e gli impatti per il Comune di Besenello;
- 21 dicembre 2021
il Progetto integrato.

Parallelamente agli incontri pubblici, sono stati organizzati 11 incontri tecnici che hanno coinvolto le istituzioni, gli enti, le rappresentanze degli interessi sul territorio, le associazioni ambientaliste, i comitati e i singoli cittadini:

- 6 dicembre 2021
incontro Circostrizioni e comuni interessati;
- 13 dicembre 2021
incontro tecnico sulle alternative di tracciato (sponda destra Adige);
- 14 dicembre 2021
incontro tecnico cittadini impattati Trento centro;
- 15 dicembre 2021
incontro tecnico cittadini impattati Trento nord;
- 16 dicembre 2021
incontro tecnico cittadini impattati Trento sud;
- 20 dicembre 2021
incontro tecnico con associazioni di categoria agricole;
- 21 dicembre 2021
incontro tecnico con le categorie economiche e sociali;
- 17/18 gennaio 2022
4 incontri tecnici residenti impattati da “rumore e vibrazioni”.

Inoltre, il coordinatore ha partecipato alle discussioni sull’opera tenutesi nella seduta del Consiglio Comunale di Trento dell’11 gennaio 2022 e nella Conferenza di informazione organizzata dalla Provincia autonoma di Trento del 14 gennaio 2022, fornendo aggiornamenti sull’andamento del dibattito pubblico.

Il dibattito pubblico in numeri



17
Incontri

6

Incontri pubblici

11

Incontri tecnici



1
2
8

Conferenza stampa

Punti stampa

Comunicati stampa



53
Quaderni
degli attori



29 Post

7.017 Visualizzazioni

5.949 Persone raggiunte

818 Interazioni



3.568
Utenti unici sito web



819

Visualizzazioni
video incontri



125
Articoli stampa



1.133

Download file



1008
Partecipanti

390

Partecipanti in presenza

618

Partecipanti online



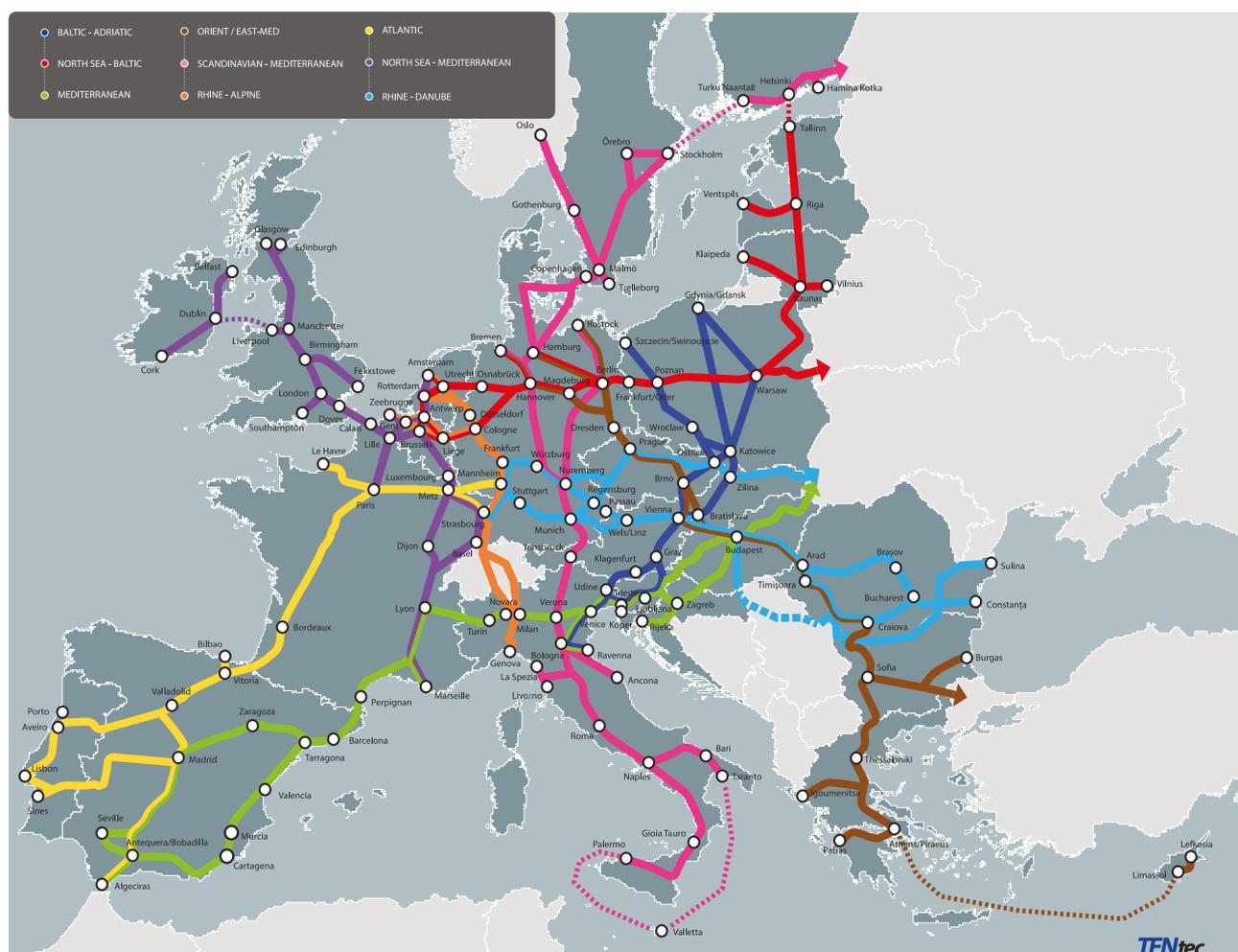
18.160

Totale pagine
visitate sito web

Descrizione sintetica dell'opera



L'intervento oggetto del dibattito pubblico 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**. Il progetto, ricadendo interamente nel territorio italiano, è anche previsto negli strumenti di programmazione e pianificazione nazionale e locale.

La Circonvallazione ferroviaria di Trento e il relativo Progetto integrato, prevedono tre fasi realizzative:

- Lotto 3A, che è l'oggetto del dibattito pubblico, 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;

- Lotto B, che prevede i lavori di interrimento della linea storica e della stazione di Trento;
- Lotto C che prevede il completamento della configurazione di progetto.

Il tracciato della Circonvallazione di Trento ha origine in località Acquaviva, poco dopo il cavalcaferrovia della SS12, nel comune di Trento. Il tracciato si sviluppa in corrispondenza della sede ferroviaria attuale per circa 400 m per poi proseguire in galleria in corrispondenza della sua intersezione con via Nazionale.



L’imbocco della galleria sud avviene in corrispondenza di via Nazionale, attraverso una galleria artificiale realizzata all’aperto in cemento armato, da cui avrà inizio la nuova galleria naturale ferroviaria, la galleria Trento.

A sud, la linea storica viene tralata verso l’Adige per consentire l’inserimento della nuova coppia di binari della Circonvallazione. La variante si sviluppa per circa 1.500 m in affiancamento alla sede attuale.

La parte centrale del tracciato si sviluppa totalmente in galleria. Questa opera civile, la più importante prevista dal progetto, avrà una lunghezza totale di 10,77 km circa. Per ridurre i tempi di esecuzione, lo scavo verrà realizzato utilizzando quattro TBM (Tunnel Boring Machine) che lavoreranno in contemporanea.

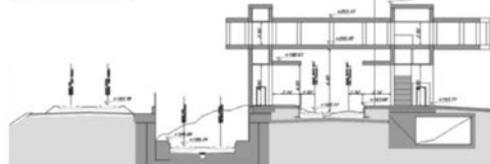
Al termine della galleria naturale, il tracciato riemerge in superficie per mezzo della galleria artificiale in zona Scalo Filzi. Quest’ultima è attraversata in testa dal nuovo tratto del canale Malvasia, da via del Brennero e dalla nuova sede del canale Lavisotto.

In questo tratto, è prevista la realizzazione di una galleria artificiale che sottopassa il cavalcaferrovia di via Nassiryia. La quota dei binari si mantiene ad una profondità di circa 10 m dal piano campagna, fino a quando la linea sottopassa il cavalcaferrovia esistente; da qui procede in ascesa costante per 850 m circa, dove diventa complanare con la linea storica e la Trento Malè.

SEZIONE B-B



SEZIONE C-C



PROSPETTO FABBRICATO VIAGGIATORI FRONTE STRADA



BANCHINE



PROSPETTO FABBRICATO VIAGGIATORI FRONTE TRINCEA



Rendering nuova stazione “Trento Nord Zona Commerciale”

La fase prima fase realizzativa prevede anche la dismissione del tratto di ferrovia esistente della linea Trento-Malè nella zona dello scalo Filzi, fino in prossimità dell'attuale fermata di Trento Nord Zona Commerciale, dove è prevista la realizzazione della nuova stazione.

Il canale Lavisotto, nel tratto oggetto di intervento, corre parallelo alla sede ferroviaria, mantenendo la sede esistente fino alla fermata Trento Nord, per poi essere deviato, in modo da risolvere le interferenze con le opere previste dal progetto. Per quanto riguarda la variazione della linea storica, invece, tra lo scalo Filzi e la SS12, il progetto prevede la creazione di uno spazio utile all'inserimento della nuova coppia di binari

Il dibattito pubblico



Considerazioni generali

Prima del dibattito pubblico

Il dibattito pubblico si è inserito all'interno di un confronto pubblico sull'opera che è iniziato qualche mese prima dell'apertura ufficiale del dibattito stesso, ossia da quando l'intervento è stato inserito tra le opere finanziate dal PNRR (luglio - agosto 2021). La presentazione dell'opera ha sollevato da subito l'attenzione della cittadinanza che, tra le altre iniziative, si è concretizzata nella formulazione di quesiti sull'utilità dell'opera e sui suoi possibili impatti (quesiti presentati all'interno del dibattito pubblico dal Gruppo 11 Domande)². Questo confronto, che di fatto ha anticipato l'avvio del dibattito pubblico, ha interessato il Consiglio Comunale di Trento che, in due sedute (20 ottobre e 25 novembre 2021), ha ripreso la discussione sull'opera e affrontato i quesiti posti dai cittadini e dalle associazioni della Città.

Il dibattito pubblico ha raccolto, attraverso specifici quaderni, la documentazione prodotta sia dal Gruppo 11 domande che dal Consiglio Comunale, che seppur precedenti l'avvio del dibattito, si allegano e fanno parte integrante della presente relazione.

Considerazioni generali sul dibattito pubblico

Il dibattito pubblico, come spesso accade, ha ricevuto apprezzamenti e critiche. Se da un lato, si registrano commenti positivi sul dibattito, per aver consentito di presentare e discutere approfonditamente l'opera e raccogliere osservazioni e proposte migliorative del progetto, dall'altra si registrano osservazioni critiche³, che la presente relazione prende seriamente in considerazione.

In primo luogo, il dibattito pubblico viene considerato da alcuni tardivo, in quanto avviato quando la decisione di realizzare l'opera sarebbe già stata assunta. In questo caso ad essere criticata è la mancanza nel dibattito di una discussione sull'opzione zero (lo scenario in cui non si realizza alcuna circonvallazione) e sulle alternative di tracciato. Come accennato in premessa, il presente dibattito rappresenta il primo caso in Italia di confronto su un'opera inserita nel PNRR. Questo ha comportato il fatto che ad essere presentato e discusso fosse il Progetto di Fattibilità Tecnico Economico (PFTE) dell'opera, che contiene scelte localizzative e caratteristiche tecniche e funzionali, che per la stessa natura del documento, sono in parte già definite.

Aprire il dibattito sul progetto di fattibilità è comunque una possibilità regolata dalla legge, essendo prevista dalla stessa normativa che ha istituito il dibattito pubblico e ne ha descritto le modalità di attuazione⁴. Soprattutto, questa scelta non impedisce di discutere, come di fatto è avvenuto, dell'utilità dell'opera e delle possibili alternative (sia quelle previste in passato dal proponente dell'opera che quelle emerse nel corso del dibattito pubblico).

Altro elemento che preme sottolineare riguarda il compito del dibattito pubblico, che non è quello di decidere "se e come" fare l'opera (onere che spetta al proponente dell'opera e alle istituzioni nazionali e locali), bensì

2 Si veda il Quaderno del Gruppo 11 domande.

3 Si vedano i quaderni di Clara Lunardelli, Norma Dallago, Manuela Guidolin, Renata di Palma, Comitato Mobilità Sostenibile Trentina, Lorenza Erlicher, Renata Attolini (Sinistra Italiana del Trentino), Giannadrea Laino, Mario Perghem Gelmi, Claudio Geat (Presidente Circonscrizione Centro Storico), Alessandro Zanasi.

4 La norma che ha istituito il dibattito pubblico è l'art. 22 del D.lgs 50/2016, mentre il decreto che ne descrive l'attuazione è il DPCM 76/2018, che all'Art 1 recita: "i progetti di fattibilità, ovvero i documenti di fattibilità delle alternative progettuali delle opere, di cui all'Allegato 1, che costituiscono parte integrante del presente decreto, sono sottoposti, nei casi individuati dal presente decreto, a dibattito pubblico."

di presentare il progetto e raccogliere critiche, osservazioni e proposte che possano aiutare il proponente a valutare l'opportunità dell'opera e a migliorare il progetto. Il dibattito, su questi punti, ha raggiunto il proprio obiettivo: prova ne sono le numerosissime osservazioni, critiche e proposte che sono state raccolte nel corso del dibattito stesso, che riguardano, tra le altre cose, anche l'opzione zero e le possibili soluzioni alternative.

Altro elemento di critica riguarda i tempi eccessivamente stretti del dibattito. Su questo punto non si può che essere d'accordo con quanti hanno avanzato questa critica, soprattutto se si considera che nei 45 giorni naturali e consecutivi di svolgimento del dibattito erano comprese anche le festività natalizie. Il dibattito pubblico ha cercato di porre rimedio a questa criticità proponendo un calendario molto fitto di eventi e di incontri, che ha costretto il proponente, le istituzioni, il team di lavoro e i cittadini ad uno sforzo organizzativo di gran lunga superiore alla norma (che ha provocato qualche piccola conseguenza in termini di efficienza tecnica) e un lavoro intenso, di cui occorre essere riconoscenti. Si può comunque affermare che, nonostante i tempi stretti, le discussioni svolte (6 incontri pubblici, 11 incontri tecnici) e le osservazioni ricevute (53 Quaderni degli attori) hanno consentito una discussione approfondita sull'opera e sui suoi impatti, ma soprattutto hanno fatto emergere proposte alternative e opzioni migliorative del progetto.

Altro elemento di critica, evidenziato da alcuni, riguarda le modalità di gestione degli incontri pubblici. Ad essere criticati sono le modalità di gestione delle domande dal pubblico, i tempi dedicati alla discussione e agli interventi dei cittadini, le presentazioni giudicate troppo tecniche e alcuni problemi tecnici relativi ai dispositivi audio-video utilizzati nel corso degli incontri. Per quanto riguarda il primo punto si è scelto di raccogliere le domande dal pubblico e di aggregarle per temi omogenei. Questo metodo, già sperimentato in passato, è stato scelto perché consente di affrontare molti temi nel corso di un singolo incontro e di rispondere ad un numero di domande molto superiore rispetto a quanto sarebbe stato possibile se si fosse scelto di raccogliere e rispondere ai singoli quesiti via via proposti. Il metodo, accettato dalla maggioranza del pubblico, ha consentito di raccogliere oltre 200 domande nel corso dei sei incontri pubblici.

Per quanto riguarda invece i tempi dedicati alla gestione degli incontri (organizzati in forma mista: in parte in presenza e in parte on line) si è optato di suddividere le varie serate in tre sessioni di durata analoga: circa un'ora di presentazioni del progetto, un'ora di domande e risposte dal pubblico e infine un'ora di interventi. Pertanto, occorre evidenziare che i 2/3 del tempo a disposizione sono stati dedicati all'interazione tra il pubblico e il proponente. Bisogna riconoscere che, in un caso (l'incontro presso la Circostrizione di Gardolo), si sono verificati dei problemi tecnici che hanno reso difficoltosa la partecipazione in presenza, mentre non vi sono state criticità per i partecipanti che hanno scelto di seguire l'incontro in modalità on line.

Per quanto riguarda le presentazioni illustrate dai progettisti dell'opera, queste sono state giudicate da alcuni troppo tecniche e specialistiche, da altri adeguate allo scopo. Trovare il registro comunicativo appropriato non è semplice perché è necessario contemperare diverse esigenze e sensibilità. Le osservazioni raccolte e le discussioni avute mostrano comunque, che anche a fronte di alcune difficoltà, le informazioni ricevute hanno comunque consentito ai partecipanti di intervenire attivamente nel dibattito pubblico.

Inoltre, si segnala l'osservazione del Presidente della Circostrizione del Centro Storico che richiede la riapertura del dibattito pubblico perché, a suo avviso, non sarebbero stati informati adeguatamente i cittadini interessati dai possibili impatti derivanti dallo spostamento, previsto dal progetto, dei canali Lavisotto e Malvasia. Per quanto riguarda le informazioni fornite durante il dibattito pubblico si segnala, al contrario, che il progetto relativo allo spostamento dei due canali è stato presentato nel corso sia dell'incontro pubblico sia dell'incontro tecnico dedicati a Trento nord (rispettivamente il 14 e il 15 dicembre 2021). Le possibili interferenze del progetto sulle aree interessate dallo spostamento dei due canali saranno comunque valutate nel dettaglio, come sostenuto dal proponente dell'opera, anche nelle successive fasi di progettazione.

In conclusione si può affermare che il dibattito pubblico ha rappresentato una reale arena deliberativa dove gli attori coinvolti hanno preso atto delle criticità e delle preoccupazioni che via via emergevano modificando le loro posizioni (prova ne sono le diverse integrazioni ai Quaderni degli attori pervenute al dibattito pubblico) e soprattutto sono emerse, da parte dei cittadini, dalle organizzazioni e dalle istituzioni, proposte migliorative che affrontano e, in alcuni casi potrebbero, risolvere le criticità evidenziate.

Le attività svolte

La progettazione del dibattito pubblico

Ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.76 del 2018, RFI ha comunicato, in data 12 ottobre 2021, l'intenzione di avviare la procedura di dibattito pubblico per la realizzazione della Circonvallazione ferroviaria di Trento.

Il 15 ottobre 2021 l'Ufficio di Presidenza della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (CNDP) ha verificato la documentazione ricevuta e ha successivamente comunicato l'avvio della procedura del dibattito pubblico.

Il 15 novembre è stato nominato il Coordinatore del Dibattito pubblico, che nei 15 giorni successivi ha provveduto ad elaborare e consegnare il progetto di dibattito pubblico.

Il dibattito pubblico si è aperto il 6 dicembre con la conferenza stampa di lancio del processo e la presentazione del Dossier di progetto.

Il dibattito ha avuto una durata, come prevede la legge per le opere ricomprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di 45 giorni naturali e consecutivi.

Il percorso si è concluso il 19 gennaio 2022, termine ultimo per la presentazione delle osservazioni (Quaderni degli attori).

Il coordinatore è stato supportato da una struttura tecnica operativa, composta da: Gianluca Giansante (Comin&Partners); Iolanda Romano (Avventura Urbana); Alberto Cena (Avventura Urbana); Roberto Zucchetti (Docente presso il Dipartimento di Scienze Sociali e Politiche dell'Università Bocconi); Marco Sisti (Esperto delle valutazioni di Impatto delle politiche pubbliche).

Come stabilito dalla norma, il dibattito pubblico ha previsto una serie di azioni e strumenti per la comunicazione e l'informazione al e dal pubblico, attraverso: il sito web; l'interazione diretta con il pubblico (attraverso la mail e il numero telefonico dedicato); la collaborazione e il rapporto continuativo con i media locali, le campagne di informazione attraverso i principali social network, gli strumenti di comunicazione tradizionali.

Le indagini preliminari

Nel mese di novembre 2021 è stata condotta una fase di ascolto che ha coinvolto i referenti della Provincia autonoma di Trento, del Comune di Trento, il Commissario Straordinario di Governo per il potenziamento della Linea Fortezza Verona e il proponente dell'opera (RFI). L'indagine, che è stata condotta tramite colloqui online e in presenza, aveva l'obiettivo di raccogliere informazioni utili per definire un progetto di dibattito pubblico capace di raccogliere e rispondere alle esigenze dei diversi attori coinvolti, pur in un arco temporale estremamente ridotto come previsto dal procedimento abbreviato per le opere inserite nel PNRR.

Il dibattito su due livelli di interazione

Il Coordinatore del dibattito pubblico ha definito un processo organizzato su due livelli di interazione, strettamente interconnessi tra loro:

- da un lato gli incontri con un pubblico vasto, attraverso l'organizzazione di momenti di confronto pubblico di presentazione dell'opera e di approfondimento tecnico dei temi progettuali più rilevanti;
- dall'altra il confronto con i principali attori locali direttamente e indirettamente coinvolti nel progetto, attraverso dei tavoli tecnici dedicati.

Per avviare il dibattito pubblico è stata organizzata una conferenza stampa di lancio, che si è tenuta il 6 dicembre 2021, a cui è seguito, nel pomeriggio, un primo incontro tecnico con i presidenti di circoscrizione e i sindaci dei comuni coinvolti. Nel corso di questo incontro, si sono raccolte le esigenze dei territori, e sulla base di queste sono state apportate una serie di modifiche al programma degli incontri:

- l'orario degli incontri pubblici di Trento centro e Trento nord è stato spostato alla sera;
- è stata cambiata la sala dell'incontro a Trento sud;

- sono stati aggiunti un incontro pubblico nel Comune di Besenello e un incontro tecnico con le associazioni di categoria agricole.

Agli incontri pubblici e tecnici hanno partecipato, in qualità di relatori, i proponenti e i progettisti dell'opera e i referenti politici e tecnici della Provincia autonoma di Trento e del Comune di Trento.

L'organizzazione e la gestione dell'interazione con il pubblico più ampio

Per gestire il primo livello di interazione si è scelto di procedere con l'organizzazione di sei incontri pubblici aperti a tutti - cittadini, esperti e stampa. Gli incontri pubblici, che inizialmente avevano una durata prevista di 2,5 ore, sono stati prolungati per permettere a tutte le persone che lo desideravano di esprimersi (raggiungendo una durata media di circa 3 ore, tranne in un caso in cui per la disponibilità della sala si è dovuto concludere l'incontro entro le 2,5 ore). Il primo e l'ultimo incontro, che trattavano temi generali, si sono tenuti presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia), mentre gli altri quattro, di carattere territoriale, si sono svolti nelle sedi locali concordate con le circoscrizioni e i comuni interessati al fine di favorire la partecipazione dei cittadini interessati.

Il format definito per gli incontri, organizzati seguendo le misure restrittive anti-Covid, è stato suddiviso in tre parti, per rispondere alle diverse esigenze degli attori coinvolti: un'ora circa di presentazioni tecniche; un'ora circa di domande e risposte; e un'ora (spesso abbondante) di interventi dal pubblico.

Nel corso degli incontri, a causa dell'alto numero dei partecipanti, e al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail per chi partecipava online, e tramite modulo cartaceo per chi era in sala, con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire al Coordinatore di sottoporre agli esperti le domande in forma aggregata per temi, così da poter trattare il più alto numero di questioni in diretta. Inoltre, per coloro che erano in presenza è stato possibile fare interventi e domande dal vivo.

Quando il tempo non è stato sufficiente per trattare tutti gli argomenti, si è scelto di dare precedenza, nelle risposte in diretta, alle domande riguardanti il tema oggetto dell'incontro; pertanto, le domande che riguardavano temi già affrontati in incontri precedenti, o che sarebbero state poi affrontate in incontri successivi, sono state rimandate. Infine, per le domande pervenute al termine degli incontri, quando ormai era stata chiusa la sessione di domande e risposte e si era passati agli interventi dal pubblico, si è deciso che queste avrebbero potuto ottenere risposta scritta in una fase successiva.

Per rispondere a tutti i quesiti tecnici in maniera organica, RFI e Italferr hanno elaborato un documento unico di risposte (suddivise per cluster tematici) a tutte le domande pervenute nel corso del dibattito pubblico: quelle trattate in diretta, quelle rimandate, quelle rimaste inevase, e anche tutte quelle pervenute via mail al di fuori degli incontri. Le domande sul dibattito pubblico rivolte al Coordinatore, siano esse state trattate in diretta o no, trovano risposta nel precedente capitolo "Considerazioni generali" della presente Relazione.

Oltre alla partecipazione diretta agli incontri sono state predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico, in forma scritta, via e-mail, e attraverso contributi scritti detti Quaderni degli attori.

Gli incontri tecnici

Per gestire il secondo livello di interazione, si è scelto di organizzare dei tavoli tecnici, con attori rappresentativi di interessi locali rilevanti in relazione al progetto della circonvallazione e cittadini direttamente impattati dall'opera.

Gli obiettivi dei tavoli tecnici sono stati diversi: coinvolgere all'interno del processo decisionale le circoscrizioni del Comune di Trento e i comuni limitrofi interessati dal progetto; raccogliere informazioni e interloquire con i soggetti e le organizzazioni che propongono alternative di tracciato; incontrare cittadini impattati e raccogliere criticità, osservazioni e proposte migliorative; incontrare le forze economiche e sociali del territorio e raccogliere suggerimenti e proposte migliorative sul progetto.

Rispetto agli incontri inizialmente previsti, è emersa nel corso del dibattito l'esigenza di organizzare ulteriori 4 incontri tecnici dedicati ai temi del rumore e delle vibrazioni.

Lo svolgimento del dibattito pubblico

Nel corso del dibattito pubblico sono stati organizzati: 1 conferenza stampa, 6 incontri pubblici e 11 tavoli tecnici. Tutti gli incontri sono stati gestiti in maniera ibrida, con il pubblico in parte in presenza e in parte on line.

L'incontro di lancio

Il dibattito pubblico si è aperto il 6 dicembre 2021 con una conferenza stampa che si è svolta con alcuni relatori in presenza e altri online, presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia). I cittadini hanno potuto collegarsi alla piattaforma o seguire lo streaming in diretta sulla pagina Facebook e sul canale YouTube dedicato. All'incontro, moderato da Lelio Alfonso di Comin and Partners, sono intervenuti nel seguente ordine: il Sindaco di Trento Franco Ianeselli, il Presidente della Provincia autonoma di Trento Maurizio Fugatti, il Commissario Straordinario per il potenziamento della linea Fortezza – Verona Paola Firmi, il Responsabile della Direzione Investimenti Area Nordest di RFI Giuseppe Romeo, e il Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon. Hanno chiuso i lavori il Viceministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Teresa Bellanova e la Presidente della Commissione Nazionale del Dibattito Pubblico Caterina Cittadino.

- La conferenza stampa aveva l'obiettivo di:
- presentare il dossier di progetto (dal quale prende avvio il dibattito pubblico);
- illustrare finalità, obiettivi, modalità organizzative e partecipative del dibattito pubblico;
- illustrare gli strumenti di comunicazione.

Al termine degli interventi, i giornalisti presenti in sala hanno potuto porre le proprie domande ai relatori. È possibile vedere il video dell'incontro sulla pagina Facebook, sul canale YouTube del dibattito pubblico e sul sito www.dpcirconvallazioneferroviariatrento.it.

Gli incontri pubblici

Gli incontri pubblici si sono svolti tra il 7 e il 21 dicembre 2021, sia online che in presenza. Gli incontri sono stati gestiti per stimolare il confronto informato su tutti gli aspetti progettuali, anche i più tecnici, suscitando osservazioni o proposte. A questo scopo si sono svolti **due incontri informativi** il 7 e il 21 dicembre, riguardanti l'impostazione del progetto, i temi di area vasta e il Progetto integrato. Successivamente, il 13, il 14, il 15 e il 20 dicembre, si sono tenuti i **quattro incontri territoriali** dedicati a presentare il progetto, le opportunità e gli impatti che insistono su quattro specifiche aree, ovvero le aree nord (Filzi-Roncafort), centro, sud (Mattarello) della città di Trento e il Comune di Besenello.

Il **primo incontro del dibattito pubblico** “la presentazione delle ragioni dell’opera e l’evoluzione delle alternative di progetto” si è tenuto martedì 7 dicembre 2021 ed era previsto dalle 17:00 alle 19:30, ma si è protratto fino alle 20, presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia). Durante l’incontro sono stati presentati l’inquadramento dell’opera nel contesto nazionale ed internazionale; l’evoluzione delle alternative di tracciato; il tracciato e gli aspetti ambientali; l’alternativa sponda destra Adige. Hanno partecipato all’incontro 91 persone di cui 20 in presenza e 71 collegati online. Sono intervenuti nel corso della serata: Ezio Facchin, Comune di Trento, Assessore Ambiente e Mobilità; Paola Firmi, Commissario per il potenziamento della linea Fortezza – Verona; Giuseppe Romeo e Damiano Beschin, RFI – Direzione investimenti Area Nord Est; Cristina Mazzocchi e Nicoletta Antonias – Italferr; Martina Margoni e Paolo Zadra – Rete dei Cittadini di Trento. Sono state ricevute 39 domande di cui 28 hanno trovato risposta in diretta e 7 sono state trattate in altri incontri. Le restanti 4 hanno ottenuto risposta scritta. Inoltre, ci sono stati 7 interventi dal pubblico in sala.

Il **secondo incontro del dibattito pubblico** ha presentato il progetto concentrandosi sul “progetto e gli impatti di Trento centro”. L’incontro si è tenuto lunedì 13 dicembre 2021 ed era previsto dalle 20:30 alle 22:30, ma si è protratto fino alle 23:30, presso il Palazzo della Regione nel Comune di Trento dove sono stati presentati i temi relativi al tracciato e gli interventi infrastrutturali; gli aspetti geologici e idrogeologici; la descrizione e le modalità di scavo della galleria Trento; le occupazioni e i criteri di stima degli indennizzi; l’accompagnamento agli espropri. Hanno partecipato 188 persone di cui 66 in presenza e 122 collegati online. Sono intervenuti nel corso della serata: Franco Ianeselli, Sindaco del Comune di Trento; Giuseppe Romeo e Damiano Beschin, RFI – Direzione investimenti Area Nord Est; Martina Chiara Morandi – Italferr; Alessandra Sciotti – Italferr; Claudio Bortolotti, figura di riferimento per gli espropri nominata dal Comune di Trento. Sono state ricevute 56 domande di cui 35 hanno trovato risposta in diretta e 11 sono state trattate in altri incontri. Le restanti 10

hanno ottenuto risposta scritta. Inoltre, ci sono stati 8 interventi dal pubblico in sala.

Il terzo incontro del dibattito pubblico ha presentato il progetto concentrandosi sul “progetto e gli impatti, Trento nord”. L’incontro si è tenuto al Teatro di Gardolo martedì 14 dicembre 2021 ed era previsto dalle 20:30 alle 22:30, ma per una serie di problemi tecnici, è cominciato alle 21:00 e si è concluso alle 00:20. Durante l’incontro sono stati presentati i temi relativi al tracciato e gli interventi infrastrutturali, il cantiere e la realizzazione dell’opera; gli aspetti ambientali; le occupazioni e i criteri di stima degli indennizzi. Hanno partecipato 205 persone di cui 60 in presenza e 145 collegati online. Sono intervenuti nel corso della serata: Franco Ianeselli, Sindaco del Comune di Trento; Giuseppe Romeo e Damiano Beschin, RFI – Direzione investimenti Area Nord Est; Paola di Gennaro, Stefano Maccari, Federico Fantini, Sara Padulosi, Gloria Dajelli, Claudio Moccagatta – Italferr. Sono state ricevute 62 domande di cui 34 hanno trovato risposta in diretta e 7 sono state trattate in altri incontri. Le restanti 21 hanno ottenuto risposta scritta. Inoltre, ci sono stati 7 interventi dal pubblico in sala.

Il quarto incontro del dibattito pubblico ha presentato il progetto concentrandosi sul “progetto e gli impatti, Trento Sud”. L’incontro si è tenuto mercoledì 15 dicembre 2021 dalle 17:00 alle 19:30 presso la sala polivalente Alberto Perini a Mattarello, dove sono stati presentati i temi relativi al tracciato e gli interventi infrastrutturali; il cantiere e la realizzazione dell’opera; gli aspetti ambientali e i sistemi di monitoraggio; le occupazioni e i criteri di stima degli indennizzi e l’accompagnamento agli espropri. Hanno partecipato 158 persone di cui 56 in presenza e 102 collegati online. Sono intervenuti nel corso della serata: Maurizio Fugatti, Presidente Provincia autonoma Trento; Franco Ianeselli, Sindaco di Trento; Giuseppe Romeo e Damiano Beschin, RFI – Direzione investimenti Area Nord Est; Paola di Gennaro, Stefano Maccari, Federico Fantini, Alessandra Sciotti, Gloria Dajelli – Italferr; Claudio Bortolotti figura di riferimento per gli espropri nominata dal Comune di Trento. Sono state ricevute 40 domande di cui 16 hanno trovato risposta in diretta e 13 sono state trattate in altri incontri. Le restanti 11 hanno ottenuto risposta scritta. Inoltre, ci sono stati 8 interventi dal pubblico in sala.

Il quinto incontro del dibattito pubblico ha presentato il progetto concentrandosi sul “progetto e gli impatti nel Comune di Besenello”. L’incontro si è tenuto lunedì 20 dicembre 2021 ed era previsto dalle 20:30 alle 22:30, ma si è protratto fino alle 23:05, nella sede anziani del Comune di Besenello, dove sono stati presentati i temi relativi al tracciato e gli interventi infrastrutturali; il cantiere e la realizzazione dell’opera; gli aspetti ambientali e i sistemi di monitoraggio; le occupazioni e i criteri di stima degli indennizzi. Hanno partecipato 121 persone di cui 45 in presenza e 76 collegati online. Sono intervenuti nel corso della serata: Cristian Comperini, Sindaco di Besenello; Monica Baggia Comune di Trento, Ass.ra Pianificazione; Giuseppe Romeo e Damiano Beschin, RFI – Direzione investimenti Area Nord Est; Rosanna Del Maschio, Paola Di Gennaro, Stefano Maccari, Federico Fantini, Gloria Dajelli – Italferr. Sono state ricevute 13 domande di cui 9 hanno trovato risposta in diretta e 1 è stata trattata in un altro incontro. Le restanti 3 hanno ottenuto risposta scritta. Inoltre ci sono stati 12 interventi dal pubblico in sala.

Il sesto incontro del dibattito pubblico ha presentato il “il progetto integrato” si è tenuto martedì 21 dicembre 2021 ed era previsto dalle 17:00 alle 19:30, ma si è protratto fino alle 20:30, presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia), dove sono stati presentati i contenuti e le prospettive di sviluppo urbano contenute del Metaprogetto elaborato dal Comune di Trento, dalla Provincia autonoma di Trento e da RFI. Hanno partecipato 77 persone di cui 34 in presenza e 43 collegati online. Sono intervenuti nel corso della serata: Franco Ianeselli, Sindaco di Trento; Paola Firmi Commissario di Governo per il potenziamento della linea Fortezza Verona; Umberto Lebruto FS - Sistemi Urbani; Raffaele De Col – Provincia autonoma di Trento; Giuliano Stelzer - Comune di Trento; Marco Giovinazzi- Ordine Provinciale degli Architetti; Francesco Misdaris- Ordine Provinciale degli Ingegneri; Andrea Pugliese – Legambiente Trento; Antonio Armani-Fondazione Negrelli. Sono state ricevute 12 domande di cui 10 hanno trovato risposta in diretta. Le restanti 2 hanno ottenuto risposta scritta. Inoltre, ci sono stati 7 interventi dal pubblico in sala.

In sintesi nel corso degli incontri sono state ricevute 222 domande, di cui 173 hanno ricevuto risposta durante gli incontri e 49 hanno avuto risposta scritta.

Sono 89 i soggetti che hanno posto domande: 48 i soggetti che hanno posto 1 domanda, 13 hanno posto 2 domande, 12 hanno posto 3 domande, 11 hanno posto tra le 4 e le 7 domande e 5 hanno posto più di 7 domande.

Gli interventi dal pubblico sono stati 49 e 36 i soggetti che sono intervenuti durante gli incontri: sono 29 i soggetti che sono intervenuti 1 volta, 2 i soggetti che sono intervenuti 2 volte, 4 i soggetti intervenuti 3 volte e 1 che è intervenuto 4 volte.

In totale hanno partecipato agli incontri pubblici 840 persone, di cui 281 in presenza e 559 online. Inoltre, i video dei diversi incontri hanno ottenuto complessivamente ulteriori 819 visualizzazioni.

Gli incontri dei tavoli tecnici

Parallelamente agli incontri pubblici, sono stati organizzati 11 incontri tecnici che hanno coinvolto le istituzioni, gli enti, le rappresentanze degli interessi, le associazioni ambientaliste, i comitati e i singoli cittadini.

Gli incontri sono stati condotti dal coordinatore del dibattito pubblico. Tutti gli incontri si sono svolti con un primo giro di interventi introduttivi del Comune, di RFI e di Italferr, a seconda del tema trattato, e, successivamente, i partecipanti hanno avuto spazio per porre domande, esprimere preoccupazioni e considerazioni che hanno trovato risposta e commento da parte dei rappresentanti di Italferr e RFI.

Il **primo incontro tecnico** con i comuni e le circoscrizioni interessati si è svolto lunedì 6 dicembre 2021 dalle ore 15:00 alle ore 17:00 presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia). Hanno partecipato 8 persone in presenza, tra cui il Sindaco e la Vicesindaca del comune di Besenello, ed i/le rappresentanti delle Circoscrizioni di Trento Gardolo, Mattarello, Villazzano, Oltrefersina, Centro storico, S. Giuseppe e S. Chiara. Hanno preso parte all'incontro anche i rappresentanti del Comune di Trento e della Provincia autonoma di Trento.

Il **secondo incontro tecnico** sulle alternative di tracciato si è svolto lunedì 13 dicembre 2021 dalle ore 9:30 alle ore 12:30 presso Palazzo Geremia. Hanno partecipato 15 persone in presenza e 3 online, tra cittadini e rappresentanti della Rete dei cittadini di Trento, la circoscrizione Centro Storico, il Comune di Trento, la Provincia Autonoma di Trento, il Comune di Besenello.

Il **terzo incontro tecnico** con i cittadini direttamente impattati dell'area Trento centro si è svolto martedì 14 dicembre 2021 dalle 9:30 alle ore 12:30 presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia). Hanno partecipato, 10 persone in presenza, tra cittadini direttamente impattati dall'opera e rappresentanti di ACI.

Il **quarto incontro tecnico** con i cittadini direttamente impattati dell'area Trento nord si è svolto mercoledì 15 dicembre 2021 dalle 9:30 alle ore 12:30 presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia). Hanno partecipato 15 persone in presenza residenti nell'area di Trento nord.

Il **quinto incontro tecnico** con i cittadini direttamente impattati dell'area Trento Sud si è svolto giovedì 16 dicembre 2021 dalle 9:30 alle ore 12:30 presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia). Hanno partecipato 15 persone in presenza residenti nell'area di Trento Sud e il Presidente della circoscrizione di Mattarello.

Il **sesto incontro tecnico** con le categorie agricole si è svolto lunedì 20 dicembre 2021 dalle 15:00 alle ore 18:00 presso Palazzo Geremia. Hanno partecipato 12 persone in presenza e 6 online tra cittadini interessati e rappresentanti di Cia Agricoltori Italiani-Trentino, Coldiretti Trento, Confagricoltura Trentino, Consorzio Trentino di Bonifica, Comune di Besenello, Comune di Aldeno, Cantina Sociale di Aldeno, Società Frutticoltori di Trento, Circoscrizione di Mattarello.

Il **settimo incontro tecnico** con le categorie economiche e sociali si è svolto in due occasioni: martedì 22 dicembre 2021 dalle 9:30 alle 12:30 presso la sede del Comune di Trento (Palazzo Geremia) e il 14 gennaio dalle 15:30 alle 17:30 (in modalità on line). Al primo dei due incontri hanno partecipato, 8 persone in presenza e 13 online e al secondo hanno partecipato 5 persone online. Hanno preso parte all'incontro rappresentanti di Confindustria, Associazione Albergatori, Confesercenti Trentino, Italia Nostra, Mountain Wilderness, Sindacato di Base Multicategoriale Trento, FILLEA-CGIL Trentino, UIL Trentino, ANCE Trento, CGIL Trentino, Associazione Artigiani, Ordine degli Ingegneri, Legambiente, Comitato No Tav, CISL Trentino, Università di Trento, Ordine Degli Architetti, Ordine dei Geologi, UIL Trentino.

Gli ultimi **quattro incontri tecnici** sulle vibrazioni in fase di realizzazione ed esercizio dell'opera con i cittadini della città di Trento residenti in aree limitrofe alla galleria naturale si sono svolti lunedì 17 gennaio e martedì 18 gennaio dalle 10:30 alle 12:00 e dalle 16:00 alle 18:30. Nel corso dei quattro incontri hanno partecipato 58 cittadini potenzialmente impattati, 26 in presenza e 32 online.

Al termine di ciascun incontro è stata redatta una restituzione sintetica, aggregando per temi le osservazioni, le domande e le preoccupazioni emerse per un totale di 8 restituzioni, **pubblicati sul sito web del dibattito** (gli incontri con le categorie economiche e sociali e quelli sulle vibrazioni sono stati restituiti in un unico report).

In totale hanno partecipato agli incontri tecnici 168 persone, di cui 109 in presenza e 59 online.

I Quaderni degli attori

I cittadini e le organizzazioni che lo desideravano hanno potuto formulare osservazioni e proposte da pubblicare sul sito del progetto come “Quaderni degli attori”. Complessivamente sono stati ricevuti 53 contributi (riportati in ordine cronologico di invio):

1. Quaderno di Ornella Gervasi;
2. Quaderno di Andrea Pugliese;
3. Quaderno di Michela Bonafini;
4. Quaderno di Vincenzo Cali;
5. Quaderno di Italia Nostra;
6. Quaderno di Clara Lunardelli;
7. Quaderno di Gianna Frizzera (Presidente della Circoscrizione di Gardolo);
8. Quaderno di Walter Lenzi;
9. Quaderno Giorgio Tamanini;
10. Quaderno di Norma Dallago;
11. Quaderno di Sergio Posenato (Partito Repubblicano Italiano – Trentino);
12. Quaderno di Andrea Ferrari (Consigliere della circoscrizione di Mattarello e membro della rete dei Cittadini di Trento);
13. Quaderno di Isabella Corbolini;
14. Quaderno di Maurizio Foti;
15. Quaderno di Alessandra Mosna;
16. Quaderno di Manuela Guidolin;
17. Quaderno Tullio Parisi;
18. Quaderno di Federico Cazzanelli;
19. Quaderno Jacopo Zannini (Circoscrizione Centro Storico);
20. Quaderno di Renata Palma;
21. Quaderno di Coldiretti Trento;
22. Quaderno del Comitato Mobilità Sostenibile Trento;
23. Quaderno Renata Attolini (Sinistra Italiana del trentino);
24. Quaderno di Lorenza Erlicher (Gruppo 11 domande);
25. Quaderno di Michela Postinghel, Alberto Postinghel, Rita Mittempergher;
26. Quaderno di Barbara Calliari;
27. Quaderno Stefano Tamanini (Cittadino di Mattarello);
28. Quaderno di Marco Chistè;
29. Quaderno di Giorgio Pedrotti;
30. Quaderno di Claudio Geat e Michele Brugnara;
31. Quaderno di Claudio Geat (Presidente Circoscrizione Centro Storico);
32. Quaderno del Consiglio Circoscrizionale di Gardolo;
33. Quaderno di Marino Cofler;
34. Quaderno di Goffredo Cofler;

35. Quaderno dei Cittadini di Besenello;
36. Quaderno di Alessandro Zanasi;
37. Quaderno Elio Bonfanti;
38. Quaderno del Gruppo “Nodiscaricasardagna”;
39. Quaderno di Giannandrea Laino;
40. Roberta Guidolin (Mattarello Attiva);
41. Quaderno del Gruppo 11 domande;
42. Quaderno di Maurizio Francescon;
43. Quaderno di Filippo Tomasi (Cittadino di Gardolo);
44. Quaderno Paolo Bernardi;
45. Quaderno del Comune di Besenello;
46. Quaderno Mario Peghem Gelmi;
47. Quaderno della Circostrizione di Mattarello;
48. Quaderno di Piero Tedesco, Claudio Geat, Giuseppe Tomasi, Michele Bonafini;
49. Quaderno delle Rete dei Cittadini di Trento;
50. Quaderno del consiglio Circostrizionale di Sardagna;
51. Quaderno con materiale acquisito a seguito del Consiglio Comunale di Trento dell’11 gennaio 2022;
52. Quaderno con materiale presentato dalla Giunta Comunale di Trento nella seduta del Consiglio Comunale dell’11 gennaio 2022;
53. Quaderno di Idea srl

Le osservazioni, le critiche e le proposte contenute nei quaderni vengono sinteticamente riportate nei paragrafi successivi.

L’informazione e comunicazione al pubblico

Il ruolo della comunicazione strategica all’interno del processo di partecipazione. Il dibattito pubblico per la nuova Circonvallazione ferroviaria di Trento è stato accompagnato, in ogni suo passaggio a partire dalla conferenza stampa del 6 dicembre 2021, da un’attività puntuale di comunicazione integrata, portata avanti con il contributo della società Comin & Partners, che ha così fornito supporto allo sforzo organizzativo di Avventura Urbana e del Coordinatore Andrea Pillon.

Uno degli obiettivi essenziali di un processo di dibattito pubblico è infatti quello di comunicare al più ampio pubblico possibile di soggetti interessati direttamente e indirettamente alla realizzazione dell’opera di cui si sta discutendo, in primis la cittadinanza stessa della città. Un passaggio indispensabile per favorire il corretto funzionamento del percorso di confronto intrapreso da Rete Ferroviaria Italiana in collaborazione con tutte le istituzioni locali.

Le attività di comunicazione e informazione rispetto ai diversi passaggi del dibattito pubblico sono state in primo luogo funzionali all’obiettivo di garantire la più ampia visibilità e conoscenza possibile del percorso in tutte le sue fasi, in linea con la necessità della consultazione pubblica di raccogliere le voci e i pareri di una platea estesa di soggetti e cittadini, con una attenzione particolare a quelli che risultano direttamente coinvolti nella realizzazione dell’opera.

In secondo luogo, in virtù del ruolo innovativo di questo dibattito pubblico su scala nazionale, essendo il primo a svolgersi con il procedimento abbreviato dedicato alle opere comprese nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, obiettivo cardine dell’attività di comunicazione è stato quello di accompagnare il processo di ascolto con il supporto di una costante e tempestiva attività di comunicazione. Questo allo scopo di compensare la ristrettezza dei tempi imposti dal procedimento con un rafforzamento delle informazioni

disponibili agli organi di stampa, al fine moltiplicare i canali di comunicazione con cittadini e stakeholder, fornendo i dati e le informazioni essenziali sia sulle caratteristiche progettuali dell'opera, con la produzione di sintesi rispetto a quanto divulgato durante gli incontri, sia sullo strumento stesso del dibattito pubblico, su cui è necessario un continuo sforzo di divulgazione nei confronti dell'opinione pubblica.

Con questi obiettivi, sono stati messi in campo diversi strumenti di comunicazione, online e offline, volti a favorire un'ampia e corretta partecipazione agli incontri pubblici programmati, così come alle altre forme di consultazione previste, e ad offrire una corretta informazione sullo svolgersi dello stesso dibattito pubblico.

Media Relations

È stata intrapresa in primis una strategia media comprensiva, volta a garantire la più ampia copertura possibile delle notizie sul dibattito pubblico, e coinvolgendo testate nazionali, locali e di settore, cartacee, online e radiotelevisive, con il fine di potenziare la pubblicità degli incontri e raggiungere il più possibile l'opinione pubblica "silente".

Conferenza stampa di lancio. È stata organizzata per la giornata del 6 dicembre una conferenza stampa di "lancio" del dibattito pubblico, volta a creare un primo momento di confronto approfondito tra gli enti proponenti dell'opera e una platea ampia ed eterogenea di testate e giornalisti presenti. La conferenza stampa è stata impreziosita dalla presenza delle principali istituzioni coinvolte nel progetto, invitate a prendere parte al suo momento di presentazione anche per assicurarne, mediaticamente, una loro piena partecipazione ed endorsement. Si contano in particolare la presenza del Viceministro alle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili Teresa Bellanova e della Presidente della Commissione Nazionale di Dibattito Pubblico Caterina Cittadino.

L'ufficio stampa è stato attivo prima, durante e al termine della conferenza stampa per garantire la presenza dei giornalisti sia a Palazzo Geremia a Trento, sia da remoto, attraverso una videoconferenza Zoom, e per assicurare un corretto e regolare flusso di informazioni e dati a loro diretto. A supporto del lavoro dei giornalisti e del loro sforzo di divulgazione verso l'opinione pubblica, è stata predisposta una cartella stampa con tutte le informazioni sul programma del dibattito pubblico, sul metodo seguito, e le sintesi dei dossier di progetto.

I comunicati stampa. Ognuno dei momenti rilevanti del dibattito pubblico, a partire dallo svolgimento degli incontri pubblici, è stato accompagnato dalla redazione e diramazione di comunicati e note stampa ad hoc, con l'obiettivo di informare i media con regolarità su quanto accaduto durante gli incontri, sulla partecipazione registrata e sui contenuti presentati al loro interno. La diffusione dei comunicati è stata utile per fornire alle testate contenuti utili ripubblicati in forma diversa su più canali, così come dettagli sui diversi momenti di confronto. Sono stati diramati i seguenti 8 comunicati:

- Conferenza stampa di lancio, 6 dicembre 2021
- Primo incontro pubblico, 7 dicembre 2021
- Incontro territoriale di Trento centro, 14 dicembre 2021
- Incontro territoriale di Trento nord, 15 dicembre 2021
- Incontro territoriale di Trento sud, 16 dicembre 2021
- Chiusura degli incontri pubblici, 21 dicembre 2021
- Relazione del Coordinatore in Consiglio Comunale, 11 gennaio 2021
- Chiusura dei termini per i Quaderni degli Attori, 20 gennaio 2021

I punti stampa. In occasione delle serie di incontri tecnici, non aperti al pubblico né ai media ma rivolti a platee selezionate di attori locali, che hanno avuto la possibilità di confrontarsi su temi specifici con il proponente dell'opera presentando proposte e criticità in una occasione più riservata, è stato scelto lo strumento del "punto stampa", ovvero di un breve momento di confronto con i giornalisti - esclusivamente di testate locali - alla presenza fissa del Coordinatore Andrea Pillon e dell'Ing. Romeo di RFI, a cui si sono aggiunti il 13 dicembre l'Ing. Paolo Zadra, esponente della Rete dei Cittadini, e il 16 dicembre Ezio Facchin, Assessore alla transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni del Comune di Trento, Claudio Bortolotti, mediatore per gli espropri nominati dal Comune di Trento, e Alessandro Nicolli, Presidente della Circostruzione Mattarello.

Le interviste. Il rapporto con i media è stato inoltre orientato a favorire occasioni di incontro specifico con testate e media selezionati, attraverso l'organizzazione di due interviste del Coordinatore del Dibattito Pubblico Andrea Pillon:

- la prima, uscita su L'Adige mercoledì 15 dicembre, dal titolo "Qui per migliorare i progetti", finalizzata a garantire un racconto approfondito degli obiettivi e delle modalità del dibattito pubblico, così come del ruolo del Coordinatore;
- la seconda, uscita sul Corriere del Trentino venerdì 14 gennaio, dal titolo "Bypass, il confronto con i cittadini ha spinto a migliorare il progetto", volta a fare un bilancio verso la conclusione dei tempi del dibattito avvenuta il 19 gennaio.

Monitoraggio stampa. I rapporti con i media sono stati, infine, accompagnati da un'attività costante di monitoraggio degli articoli, dei servizi, e di tutte le uscite relative al dibattito pubblico, un'attività indispensabile per verificare il corretto passaggio delle informazioni e prevenire situazioni critiche, intervenendo direttamente con i giornalisti e le testate interessate fornendo chiarimenti e precisazioni laddove necessario.

Qualità del dibattito e posizione assunta sui media. Il Dibattito Pubblico è servito, anche attraverso un vivo confronto sui media tradizionali, dai giornali alle Tv, e sui social media, di tutte le parti in causa interessate al progetto della Circonvallazione ferroviaria di Trento, a mettere in luce le posizioni contrastanti, emerse negli incontri dedicati, sui media e sui social media di tutte le parti in causa interessate dall'opera.

Sui media, una comunicazione di tipo istituzionale. La posizione tenuta sui media da parte del Coordinatore del Dibattito Pubblico e dal suo staff è stata quella di rispettare tutte le posizioni sull'opera, non intervenendo nel merito, ma limitandosi a comunicare il funzionamento del Dibattito Pubblico e a rispondere ad eventuali critiche sul metodo, così come sullo svolgimento dei momenti di confronto, sempre attraverso gli strumenti sopraindicati dei comunicati stampa e delle interviste, oppure – come descritto di seguito – attraverso l'utilizzo della pagina Facebook dedicata. Le testate che più si sono occupate del Dibattito Pubblico e del suo svolgimento sono state i maggiori quotidiani locali, ovvero L'Adige e il Corriere del Trentino.

I dati - Principali KPI Media:

- Numero di giornalisti partecipanti alla conferenza: 21 (4 giornalisti nazionali)
- Uscite media online e offline sulla conferenza stampa: 23 (9 uscite nazionali)
- Uscite media totali sugli incontri di dibattito pubblico: 102 (4 uscite nazionali)
- Numero di comunicati stampa diramati: 8

Comunicazione digitale

Oltre ai rapporti con i media, le attività di comunicazione hanno incluso una presenza attiva sui social media, con la creazione di una piattaforma ad hoc per l'intermediazione con i cittadini - il sito internet dedicato - e i soggetti interessati al dibattito pubblico.

La pagina Facebook. In concomitanza con il lancio del dibattito pubblico del 6 dicembre scorso, è stata creata la pagina Facebook "Circonvallazione Ferroviaria di Trento - Dibattito Pubblico", un presidio online utile da un lato per permettere ai cittadini di interagire, anche sui social media, con lo staff del Coordinatore del dibattito pubblico, facilitando la comunicazione in entrata, dall'altro a favorirne l'engagement, pubblicizzando gli incontri e segnalando i link di partecipazione agli stessi, aumentando il raggio e l'efficacia della comunicazione in uscita.

I contenuti condivisi. La pagina Facebook è stata attiva con contenuti divulgativi e informativi sul dibattito pubblico, sulle caratteristiche del progetto della circonvallazione ferroviaria, sul calendario di incontri in programma. Per ognuno degli incontri di dibattito pubblico, attraverso la pagina Facebook sono stati infatti condivisi contenuti per annunciare gli appuntamenti in programma e gallery fotografiche accompagnate da una sintesi di quanto emerso dai confronti con i cittadini e le realtà interessate.

L'utilizzo di una social media policy. Il canale online ha quindi assolto la funzione di "vetrina" informativa del dibattito pubblico e di piattaforma per un ulteriore monitoraggio del sentiment attorno a esso, con la conseguente moderazione delle osservazioni grazie alla predisposizione di una social media policy ad hoc per la gestione dei commenti, a cui si è risposto invitando utenti e cittadini a partecipare al dibattito pubblico attraverso la consultazione del sito web dedicato e l'invio di Quaderni degli Attori.

Il chiarimento sulle critiche allo svolgimento. La pagina Facebook è stata utilizzata anche come piattaforma per fornire spiegazioni a chi ha rivolto critiche puntuali alle modalità di svolgimento del dibattito pubblico. In particolare, il 20 dicembre 2021, è stata pubblicata sulla pagina Facebook una risposta alla cittadina Clara

Lunardelli, esponente del comitato Mattarello Attiva, in cui sono state date spiegazioni precise rispetto al format degli incontri pubblici e alla gestione delle domande rivolte dai cittadini ai proponenti dell'opera e alle altre istituzioni intervenute.

Principali KPI:

- Post pubblicati sulla pagina Facebook: 29
- Visualizzazioni dei post: 7.017
- Persone raggiunte dai post: 5.949
- Interazioni con i post della pagina: 818

Monitoraggio avanzato della Rete. L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto, inoltre, un monitoraggio costante delle conversazioni e degli spazi di discussione online, declinato anche mediante una reportistica quotidiana. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema.

Attraverso un sistema di monitoraggio avanzato sono state monitorate le seguenti parole chiave associate alla keyword Trento: Circonvallazione, Interramento, Bypass ferroviario. Dal 6 dicembre 2021, data in cui si è tenuta la conferenza stampa di presentazione del dibattito pubblico, al 19 gennaio 2022, il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare 1.26K contenuti totali (cifra che include il numero di post che menzionano le keyword di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da 32 diverse fonti online. Tra queste, le principali sono: Facebook (83,76% dei contenuti), Twitter (7,64%) e Blog (5,25%).

Le testate più attive sulla Rete. Esaminando i contenuti condivisi tra il 6 dicembre 2021 e il 19 gennaio 2022, si rileva che l'account che ha generato maggiore engagement sul tema è quello di "L'Adige - Quotidiano indipendente del Trentino Alto Adige". Prendendo in esame i primi dieci contenuti per tasso di interazione, quattro sono stati condivisi proprio sulla pagina Facebook del quotidiano.

Le pagine più critiche. Particolarmente attive anche le pagine "Comitato NO TAV Trento" e "Comitato San Martino-Buonconsiglio", che hanno condiviso quotidianamente aggiornamenti sul dibattito pubblico riportando, con tono particolarmente critico, le posizioni dei cittadini e delle realtà contrarie alla realizzazione dell'opera.

Il sentiment, in maggioranza negativo. Prendendo in esame i contenuti diffusi online nel corso del Dibattito Pubblico si è registrata una prevalenza del sentiment negativo (44,2%). Questo è dovuto da un lato all'intensa attività svolta dai comitati e delle forze contrarie all'opera, dall'altro all'elevata presenza di commenti degli utenti ai numerosi post di testate come TGR Rai Trentino, Il Dolomiti o L'Adige. Il sentiment positivo (35,45%) ha riguardato in particolare i post condivisi da istituzioni come il Sindaco di Trento, il Comune di Trento e la Provincia. Il sentiment neutro (20,35%) è riconducibile principalmente all'elevata presenza di contenuti provenienti dalle fonti News e Blog.

Sintesi dei temi emersi



Si riporta, nei paragrafi successivi, una breve sintesi dei principali temi emersi nel corso del dibattito pubblico. Nella prima parte sono descritti i temi di carattere generale che interessano l'opera nel suo complesso, mentre successivamente, vengono brevemente descritti i temi puntali che interessano particolari porzioni di territorio e le diverse fasi progettuali e/o realizzative.

I temi sono tratti principalmente dalle osservazioni pervenute del corso del dibattito pubblico (Quaderni degli attori) e dalle sintesi degli incontri pubblici e tecnici tenutisi nel corso del dibattito stesso.

Le sintesi degli incontri e i Quaderni degli attori sono allegate alla presente relazione e ne costituiscono parte integrante.

Utilità dell'opera e le politiche per l'inter-modalità

Un elemento più volte richiamato nel corso del dibattito pubblico è quello che riguarda le previsioni di traffico merci e la capacità dell'opera di trasferire il trasporto merci da gomma a rotaia.

Le previsioni dell'incremento del trasferimento merci sono giudicate da alcuni sovrastimate⁵, mentre si considera la capacità dell'opera di trasferire il trasporto merci dalla "gomma al ferro" come un obiettivo che potrebbe essere raggiunto anche attraverso politiche mirate di gestione dei trasporti.

In particolare, si sottolinea, in diversi contributi, che il trasferimento modale, obiettivo generalmente riconosciuto come valido, possa essere raggiunto attraverso l'utilizzo più efficiente della linea storica e l'introduzione di politiche in grado di risolvere il cosiddetto problema del "traffico deviato"⁶. Le soluzioni proposte fanno riferimento alla necessità di scoraggiare i transiti pesanti lungo l'asse del Brennero attraverso, ad esempio: un incremento dei pedaggi autostradali sulla A22, l'eliminazione dei sussidi per il trasporto merci su gomma e il contingentamento dei passaggi.⁷

Sempre per quanto riguarda l'utilità dell'opera è stata più volte sollevata la necessità di inserire l'intervento all'interno del più ampio contesto infrastrutturale che interessi le tratte a sud e nord di Trento.⁸

5 Si veda il Quaderno di Legambiente Trento quando si afferma che "le previsioni di traffico pe entrambi gli scenari: in quello di riferimento si prevede che al 2032 sull'asse del Brennero vengano trasportate 64,1 milioni di tonnellate annue di merci via strada e 64,4 via ferrovia (sommando le diverse modalità) per un totale di 118,6 milioni di tonnellate annue. Tale valore appare assolutamente irrealistico e sarebbe veramente preoccupante se venisse realizzato". Si veda inoltre il Quaderno del Comitato per la Mobilità Sostenibile Trentina in particolare quando afferma che "il numero di treni merci di gran lunga superiore a quello necessario per trasportare, attraverso i tunnel del Brennero, 47,1 milioni di tonnellate di merci/annui, tenendo in del traffico deviato che costituirebbe il 30% del traffico di 67,3 MT/annui ipotizzato". Su questo punto si veda anche il Quaderno del Comune di Besenello quando afferma che "non siamo stati in grado di reperire documentazione ed analisi preliminare atta a stabilire se sia indispensabile realizzare quest'opera nelle dimensioni in cui si va configurando l'impresa".

6 Si veda il Quaderno di Lorenza Erlicher quando, in relazione al completamento dell'intera tratta prevista per il 2032 chiede "perché deve essere demandato a tempi così lontani un problema di tale portata sia per la vivibilità e la salute di noi cittadini delle valli dell'Adige che per la situazione climatica mondiale, quando si può intervenire fin da subito sia usando le capacità residue della ferrovia storica sia intervenendo finalmente sul riconosciuto e annoso problema del traffico deviato"

7 Si vedano i Quaderni di Andrea Puglisi (Legambiente Trento), Michela Bonafini, Renata Attolini (Sinistra Italiana Trentina), Marino Cofler.

8 Si veda il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana Trentina), in particolare quando afferma che l'opera in progetto riguarda una misera parte di un corridoio scandinavo mediterraneo (...) una tratta che parte dal nulla e finisce nel nulla, senza alcuna indicazione di un ipotetico tracciato a nord come a sud". Sullo stesso argomento si vedano i quaderni della Circostrizione di Mattarello, Stefano Tamanini. Sempre sul tema del completamento dell'opera si segnala il Quaderno di Claudio Geat che segnala come "l'ipotesi di bypassare Rovereto con un percorso di fondovalle (...) è rilevante per la

Nel corso del dibattito si è registrata anche una posizione che sostiene che i dati contenuti nella Relazione Tecnica di esercizio siano sovradimensionati, anche in relazione al fatto “che non sia stato ancora approvato il Piano della Mobilità Sostenibile della PaT e non sia stato ancora pianificato il riequilibrio gomma – rotaia nel corridoio Scandinavo – Mediterraneo”.⁹ Sempre sul tema delle previsioni di traffico merci si chiedono “studi più approfonditi (...) e sui meccanismi messi in atto per ottenere il trasferimento del trasporto merci dai tir ai treni”.¹⁰

Accanto alle critiche verso l'utilità dell'opera si registrano anche posizioni che affermano che “non realizzare il by pass significherebbe condannare definitivamente la città a essere attraversata dal passaggio di quelle merci che tutti – teoricamente – vorrebbero spostare dalla gomma al ferro, con una frequenza e velocità incompatibili con la vita dei cittadini”.¹¹

I tempi della decisione e le procedure autorizzative

I tempi per la realizzazione dell'opera, imposti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, rappresentano per alcuni un elemento critico, che indurrebbe gli amministratori e i tecnici a prendere decisioni giudicate affrettate e che impedirebbero di valutare adeguatamente soluzioni migliorative ed alternative.¹² Ad inasprire la polemica sui tempi della decisione e realizzazione dell'opera, è il riferimento, citato da alcuni partecipanti, alla *clausola di riservatezza* contenuta nella convenzione sottoscritta tra RFI e gli enti territoriali che avrebbe impedito “la diffusione delle informazioni e il coinvolgimento serio dei territori interessati lungo l'asta dell'Adige”.¹³ Su quest'ultimo punto il proponente dell'opera e le amministrazioni coinvolte hanno più volte sostenuto che la clausola di riservatezza ha riguardato specifici aspetti tecnici dell'opera e non il progetto nel suo complesso, che invece sarebbe stato presentato nei mesi precedenti l'avvio del dibattito pubblico.

Altro elemento sollevato riguarda la durata dei cantieri e la necessità di rispettare i tempi stringenti di realizzazione dettati dal PNRR. I termini per la realizzazione della Circonvallazione di Trento (2026) sono considerati da alcuni poco realistici e, nonostante le rassicurazioni del proponente, si suggerisce “uno spostamento della *deadline* almeno al 2028, (che) permetterebbe di allargare le tempistiche e aumentare il dibattito sull'opera (...) anche poter discutere maggiormente le criticità dell'attuale progetto (...) qualora la *deadline* non potesse essere spostata sarebbe più saggio dirottare i finanziamenti su dei progetti attuabili (...) come la totale bonifica dell'area ex Sloi/Carbochimica e di chiedere altri finanziamenti europei per la Circonvallazione che rimane un'opera importante”.¹⁴

conseguenza che tutti i treni merci rimarranno sull'attuale linea per un lungo tratto, impedendo di così di migliorare offerta di treni passeggeri del servizio regionale e interregionale”. Si veda anche il Quaderno di Lorenza Erlicher.

9 Si veda il Quaderno del Comitato per la Mobilità Sostenibile Trentino.

10 Si veda il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana Trentina).

11 Si veda il Quaderno di Italia Nostra.

12 Si veda il Quaderno di Michela Bonafini dove si propone di “fare un passo indietro e provare a trovare la soluzione migliore in termini di valutazione di impatto ambientale e sociale”; “chiediamo di avere più tempo (almeno sei mesi) per poter discutere seriamente su un'opera così grande da stravolgere l'intero assetto della Città”. Si veda inoltre il Quaderno di Giorgio Pedrotti, quando afferma che “la semplificazione degli iter burocratici non significhi l'azzeramento di responsabili approfondimenti nel proporre soluzioni il cui progetto preliminare ha già fatto emergere tanti aspetti critici non ancora approfonditi e non facilmente risolvibili” e i quaderni di Stefano Tamanini, Alessandro Zanasi, Roberta Guidolin Comune di Besenello, Lorenza Erlicher, Rete dei Cittadini di Trento.

13 Si veda anche il Quaderno di Gianna Frizzera (Presidente della Circonscrizione di Gardolo) quando afferma che “a progetto svelato, dovrebbe decadere l'eventuale clausola di riservatezza sui contenuti dei vari protocolli fra PaT, Come ed RFI e credo sia di interesse pubblico conoscerne nel dettaglio i contenuti”. Si veda inoltre il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana trentina) quando si afferma che “non siamo contrari all'opera a prescindere (...) noi ci aspettiamo un bel progetto, che davvero unisca la città dall'estremo nord all'estremo sud, che tenga conto in maniera approfondita dei tanti pericoli elencati in più interventi, che eviti accomodamenti per rimanere nei tempi concessi dall'utilizzo dei fondi del PNRR”. Si veda inoltre il Quaderno di Mario Peghem Gelmi.

14 Si vedano i quaderni di Jacopo Zanini (Circonscrizione Centro Storico) e di Lorenza Erlicher. Sull'utilizzo alternativo delle risorse del PNRR si segnala anche il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana del Trentino) quando afferma che: “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”. Si veda anche il Quaderno di Filippo Tomasi e Giorgio Pedrotti.

I dubbi sul rispetto dei tempi di realizzazione dell'opera riguardano anche l'appalto dei lavori e le possibili riserve che la ditta appaltatrice potrebbe avanzare a seguito dell'aggiudicazione della gara.¹⁵

Altra preoccupazione riguarda le procedure autorizzative adottate per la realizzazione dell'opera. Si contesta che il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica "sia stato elaborato in difformità a quanto previsto delle *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratto pubblici di lavori del PNRR e del PNC* (Art. 48, comma 7, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, convertito nella legge 29 luglio 2021, n. 108)".¹⁶

Inoltre, per quanto riguarda la valutazione dell'opera dal punto di vista ambientale, alcuni partecipanti segnalano che i requisiti individuati dal PNRR per la finanziabilità delle opere, ossia che non rechino un danno significativo all'ambiente (DNSH - Do Not Significant Harm) siano solo in parte rispettati. Su questo punto si sottolinea infatti che "dei sei criteri di valutazione, 3 risultano sostenere al 100% l'obiettivo mentre gli altri tre richiedono una valutazione di fondo per raggiungere l'obiettivo".¹⁷

Inoltre, si segnalano alcune considerazioni critiche che riguardano gli elaborati del Progetto di Fattibilità Tecnico Economico (PFTE) dell'opera ed in particolare: la Relazione su ambiente (Relazione generale); Relazione descrittiva opere civili; Relazione di sostenibilità ambientale; Relazione tecnica generale; Relazione del Responsabile del procedimento e con un affondo dettagliato sulle aree inquinate di Trento nord.¹⁸

Infine, si segnala una critica generalizzata sull'utilizzo dei fondi del PNRR e sui costi che dovranno sostenere le future generazioni per la restituzione del debito.¹⁹

Le alternative di tracciato

Accanto a posizioni che contestano l'utilità dell'opera, nel corso del dibattito pubblico è stata presentata un'ipotesi di tracciato alterativo, che prevede il passaggio dell'opera sulla sponda destra del fiume Adige.

Secondo i proponenti, l'alternativa di tracciato consentirebbe di risolvere alcune criticità del progetto sottoposto a dibattito pubblico come le seguenti: il nuovo tracciato non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino a Roncafort; non richiede la demolizione di edifici nel quartiere San Martino; non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord e con le rogge inquinate; non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento; non sottrae terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la Valle dell'Adige; non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana; abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio; migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose; consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie; consente di realizzare i cantieri di scavo in zone distanti dall'abitato; favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo; prefigura una vera riqualificazione della parte nord di Trento; consente un interrimento più esteso della linea storica verso Nord; consente il potenziamento della ferrovia Trento-Malè, senza alcuna interruzione e spostamento (anche temporaneo) del capolinea a nord (a Gardolo o a Lavis); aumenta la capacità della linea storica per i servizi tra Trento e Calliano; presenta assoluta compatibilità con gli interventi come il "Nordus"; permette la realizzazione anticipata del Trasporto Rapido di

15 Si veda il Quaderno di Giorgio Pedrotti quando si esorta "RFI a valutare se sia il caso di appaltare i lavori di tale grande opera, sapendo già che verranno sospesi dopo breve tempo dal loro inizio perché la grossa impresa in grado di eseguire questo tipo di lavori e che si aggiudicherà l'asta avrà sicuramente predisposto, con il proprio attrezzato ufficio legale, una valanga di corpose riserve che allungheranno inevitabilmente i tempi realizzativi, faranno lievitare i costi finali ma che, soprattutto, prolungheranno il periodo dei conseguenti disagi alla città".

16 Si veda il Quaderno del Comitato Mobilità Sostenibile Trentino, in particolar quando si afferma che "manca infatti completamente un quadro delle esigenze del territorio interessato, dei legami internazionali, non sono state neppure valutate le alternative progettuali, come previste dal Codice degli Appalti e dalle già citate Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili e Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, accompagnate dalle assolutamente necessarie analisi Costi/Benefici (ACB). In futuro tali macroscopiche difformità, potrebbero dare ampio spazio a fondati ricorsi amministrativi da parte dei cittadini interessati". Su questi punti si veda anche il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento.

17 Si veda il Quaderno Stefano Tamanini.

18 Per il dettaglio delle osservazioni si veda il Quaderno di Elio Bonfanti.

19 Si veda il Quaderno di Sergio Posenato, Partito repubblicano Italiano - Trentino.

Massa (tram); migliora la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento.²⁰

La possibilità di indagare questa alternativa porta alcuni a sostenere che “debba essere fermato l’iter approvativo dell’attuale progetto della circonvallazione” sino a quando non sarà effettuata una dettagliata comparazione tra le diverse ipotesi di progetto,²¹ ed altri a chiedere una sospensione delle procedure autorizzative dell’opera di 6 mesi/1 anno per analizzare a fondo l’alternativa presentata dalla Rete dei Cittadini.²²

La proposta alternativa è stata presentata e discussa in diversi incontri del dibattito pubblico ed è stata oggetto di approfondimento all’interno della Conferenza di informazione organizzata dal Consiglio della Provincia autonoma di Trento del 14 gennaio 2022. Nel corso di questi incontri il proponente dell’opera ha più volte messo in evidenza le criticità della proposta presentata. Per la presentazione esaustiva della proposta si rimanda al Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento.

Altra proposta riguarda infine la possibilità di non realizzare la circonvallazione ferroviaria (“né a destra né a sinistra dell’Adige”), ma di prevedere un potenziamento della linea esistente, a cui affiancare la coppia di binari necessari al trasporto merci, e la riqualificazione della stazione di Trento.²³

La tratta Trento – Malè

Alcune preoccupazioni sono state sollevate rispetto all’ipotesi di progetto di interrompere, nel corso dei lavori, la tratta ferroviaria Trento Malè.²⁴ Nel corso del dibattito il tema è stato più volte affrontato ed è stato oggetto anche di proposte migliorative che prevedono “l’interruzione della ferrovia (...) per circa un anno, con attestazione del capolinea a Lavis. Tale ipotesi, certamente pesante per l’utenza diretta a Trento, comporta comunque un notevole miglioramento progettuale e riduce grandemente una criticità estremamente importante”²⁵ (su questo punto si vedano anche le proposte avanzate dal Comune di Trento e riportate nei paragrafi successivi).

Il transito delle merci

Altro tema sollevato riguarda la sicurezza nella gestione dei transiti delle merci, soprattutto per quelle pericolose. Come segnalato da alcuni quaderni, sia i trasporti su gomma che su ferrovia sono ricompresi nel Piano di protezione civile del Comune di Trento che specifica come il traffico merci costituisca una potenziale fonte di rischio soggetta a specifici piani di emergenza, come quello presentato da RFI per la stazione di Trento.²⁶ Nonostante la presenza di strumenti di controllo e sicurezza, il tema del transito delle merci, soprattutto pericolose, desta comunque preoccupazione da parte di alcuni partecipanti al dibattito pubblico.²⁷ Su questi punti si veda la proposta del Comune di Trento che riduce il transito dei treni merci nell’area di Trento nord.

20 Si vedano i quaderni della Rete dei Cittadini di Trento, di Andrea Puglisi (Legambiente Trento), Isabella Corbolini, Maurizio Foti, Federico Cazzanelli, Circostrizione di Mattarello, Paolo Bernardi, Claudio Geat (Presidente della Circostrizione Centro Storico).

21 Si veda il Quaderno di Andrea Puglisi (Legambiente Trento). Su questi temi si veda anche il Quaderno di Mario Perghem Gelmi quando afferma che “esiste una contrarietà a priori a considerare qualsiasi alternativa come la destra Adige o altre che ci potrebbero essere”.

22 Si veda il Quaderno di Maurizio Foti.

23 Si veda il Quaderno di Sergio Posenato – Partito repubblicano Italiano – Trentino.

24 Si veda il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento.

25 Si veda Quaderno della Circostrizione di Mattarello, di Claudio Geat (Presidente della Circostrizione Centro storico) e il Quaderno contenente i materiali presentati dalla Giunta Comunale di Trento durante il consiglio comunale dell’11.01.2022.

26 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari e della Circostrizione di Mattarello.

27 Si veda il Quaderno di Maurizio Francescon, quando afferma “pur in presenza di evidenti rischi che si sono già concretizzati anche sulla linea del Brennero, con questo progetto si propone di nuovo un percorso ferroviario per trasporto merci in città”. Si veda inoltre il Quaderno di Claudio Geat (Presidente della Circostrizione Centro) quando consiglia che le merci pericolose siano allontanate dal Centro abitato. Si veda inoltre il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento.

Il tema degli espropri

Alcune preoccupazioni sono emerse rispetto alle attività avviate dal proponente per la gestione degli espropri. In particolare alcuni partecipanti al dibattito pubblico hanno evidenziato come non sia stato “opportuno anticipare le procedure finalizzate agli espropri temporanei e permanenti e alla trivellazioni, prima della redazione del progetto definitivo, come previsto dal Codice degli appalti”.²⁸ Su questo punto il proponente ha più volte risposto che l’anticipazione delle attività legate agli espropri è stata avviata per consentire ai soggetti interessati di avere più tempo a disposizione per presentare eventuali osservazioni e conoscere nel dettaglio le procedure espropriative e gli indennizzi previsti. Il tema degli espropri e delle occupazioni temporanee è stato affrontato nel corso del dibattito pubblico in specifici incontri tecnici che hanno favorito il dialogo e il confronto tra i possibili impattati e il proponente dell’opera.²⁹ Per completezza è necessario sottolineare che parallelamente al dibattito pubblico si è svolta e conclusa la procedura formale di raccolta delle osservazioni da parte degli espropriandi prevista per legge.

Il progetto integrato

Il progetto integrato predisposto dal Comune di Trento, dalla Provincia autonoma di Trento e da RFI è nel suo complesso condiviso.³⁰ Qualche dubbio è stato invece sollevato per quanto riguarda la sua reale fattibilità, soprattutto per quanto riguarda le risorse necessarie alla sua realizzazione.³¹ Altra osservazione critica riguarda le aree che dovrebbero essere liberate dall’interramento della linea storica che, secondo alcuni, non dovrebbero essere considerate tra i benefici dell’infrastruttura in quanto interesserebbero esclusivamente la parte di territorio non interessata dal sedime ferroviario interrato.³²

Inoltre, essendo il progetto integrato strettamente correlato alla realizzazione del progetto infrastrutturale, la domanda che emerge dal dibattito pubblico è volta a comprendere se quest’ultimo potrebbe essere realizzato anche con un diverso tracciato della circonvallazione ferroviaria.³³

Inoltre, la richiesta che emerge dal dibattito pubblico, rivolta prevalentemente al Comune e alla Provincia autonoma di Trento, è che sia avviato “(...) un processo di elaborazione progettuale in grado di definire un obiettivo urbanistico riconoscibile e all’altezza di un’occasione che non è retorico definire storica”³⁴; serve, in altre parole, “una definizione del futuro assetto urbano che garantisca il netto prevalere dei benefici sugli inevitabili disagi”.³⁵

Il progetto integrato è stato inoltre oggetto di diverse osservazioni e proposte migliorative. Su questi temi si segnala il Quaderno di Marco Chisté che propone una serie di riflessioni e proposte di intervento che riguardano sinteticamente: l’interramento del tratto urbano della ferrovia storica; il progetto Nordus; l’interramento della stazione ferroviaria di Trento; la stazione ferroviaria Trento nord – zona commerciale; le tratte di accesso nord e la proposta per la realizzazione della “collina di Roncafort”.³⁶

28 Si vedano i quaderni del Comitato Mobilità Sostenibile Trentino, di Renata Attolini (Sinistra Italiana del Trentino): di Giannandrea Laino.

29 Tra i documenti ricevuti che indicano specifiche esigenze legate alla gestione dei cantieri si segnala il Quaderno di Idea Srl.

30 Si veda il Quaderno di Elio Bonfanti in particolare quando afferma che il progetto integrato “fa riferimento a opere di cui non esiste alcun progetto presentato per l’approvazione”.

31 Si veda il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana Trentina), Alessandro Zanasi, Elio Bonfanti.

32 Si veda il quaderno di Elio Bonfanti quando afferma che “è assolutamente arbitrario e scorretto inserire tra i benefici della circonvallazione il fatto che attraverso l’interramento della linea esistente si libererebbero 16 ettari di sedime ferroviario e si avrebbe un alleggerimento del 16,33% delle aree usate da tale destinazione”. Si veda anche il Quaderno di Mario Peghem Gelmi e di Claudio Geat quando sostiene che “non è stato studiato, ne tanto meno sottoscritto un Protocollo di intesa sul loro futuro utilizzo, come invece è stato fatto, per esempio, per l’interramento della linea ad alta velocità nella Città di Bologna”.

33 Si veda il Quaderno degli attori di Ornella Gervasi.

34 Si veda il Quaderno di Italia Nostra.

35 Si veda il Quaderno di Italia Nostra.

36 Si veda il Quaderno di Marco Chisté.

I possibili impatti e le proposte migliorative

Le criticità nel contesto urbano (Trento Nord)

Il progetto infrastrutturale non viene giudicato da alcuni come una vera circonvallazione della Città ma come un bypass che interessa solo una parte di essa.³⁷

L'area considerata più impattata è quella di Trento nord a causa della possibile ulteriore separazione tra i quartieri attraversati dalla nuova infrastruttura (“il progetto sacrifica ulteriormente la parte nord, già oggi tagliata nel mezzo da due binari della ferrovia del Brennero e da quello della Trento - Malè”³⁸).

Inoltre, “le barriere antirumore (previste) o eventuali gallerie artificiali rischiano di peggiorare l'attuale suddivisione fra le zone ad est e la zona ad ovest dei binari”.³⁹ Il progetto, in relazione a questa parte di città, viene giudicato scarsamente integrato dal punto di vista urbanistico e per alcuni “sbagliato (...), con ripercussioni negative anche sul mercato immobiliare”.⁴⁰

Quello che viene proposto è “l'urgente necessità di elaborare un piano urbanistico in grado di cogliere al meglio la straordinaria opportunità data dalla riconnessione dei due sistemi urbani cresciuti sugli assi di via Brennero e via Maccari, dalla realizzazione della futura *linea forte* del trasporto pubblico collettivo e della riqualificazione degli svincoli della tangenziale”⁴¹.

Per questa parte di Città si chiede 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 centralità e marginalità incrementando i servi e distribuendo i benefici”⁴².

Inoltre, a destare preoccupazione è il passaggio dei treni merci a ridosso del tessuto urbano, il possibile incremento del rumore e delle vibrazioni e il forte impatto visivo delle barriere antirumore.⁴³

Per ridurre gli impatti, alcuni partecipanti al dibattito pubblico chiedono che l'opera possa essere rivista e migliorata attraverso: il prolungamento dell'interramento “dei binari verso nord almeno sino all'attuale scalo ferroviario a nord dell'abitato di Roncafort e parallelo alla via Bepi Todesca”⁴⁴; “(...) la bonifica integrale dei terreni inquinati (...), il completamento della rete ferroviaria della valli trentine facente capo a Trento e la messa in sicurezza dal pericolo delle alluvioni”⁴⁵.

Altra proposta migliorativa riguarda la possibilità di realizzare una copertura dei fasci di binari in grado di

37 Si vedano i quaderni della Circostrizione di Mattarello, Michela Bonafini, Norma Dellago, Isabella Corbolini, Maurizio Foti, Alessandra Mosna, Renata Attolini (Sinistra Italiana del Trentino), Gianandrea Laino, Mario Peghem Gelmi, Paolo Bernardi, Claudio Geat (Presidente della Circostrizione Centro storico), di Roberta Erlicher, della Rete dei Cittadini di Trento.

38 Si veda il Quaderno di Italia Nostra, in particolare quando si afferma che “Il danno peggiore è di carattere infrastrutturale: il progetto di RFI non prevede (e difficilmente consente) collegamenti trasversali tra via del Brennero e Via Maccari, condannando definitivamente la parte nord di Trento a rimanere spaccata dalla ferrovia”.

39 Si veda il Quaderno di Gianna Frizzera.

40 Si vedano i quaderni di Ornella Gervasi e Italia Nostra.

41 Si vedano i Quaderni di Italia Nostra e della Circostrizione di Gardolo.

42 Si veda il Quaderno della Circostrizione di Gardolo.

43 Si veda il Quaderno della Circostrizione di Gardolo e della Circostrizione di Mattarello.

44 Si vedano i quaderni di Gianna Frizzera; di Italia Nostra, quando si afferma la necessità di prolungare “l'interramento della ferrovia (passeggeri e merci) sino alla tangenziale”; di Vincenzo Calì quando si afferma la necessità di “prolungamento dell'interramento della ferrovia sino alla zona dell'interporto”; del Consiglio Circostrizionale di Gardolo quando si afferma che è “necessario prevedere che il percorso interrato venga prolungato fino all'interno dello scalo situato a Nord di Roncafort in modo di prevedere una quota di binari in uscita che permetta di mantenere i convogli in trincea e rispettando le pendenze un completo interramento proseguendo verso Sud”; di Norma Dellago, di Claudio Geat (Presidente della Circostrizione Trento Centro Storico).

45 Si vedano i quaderni di Vincenzo Calì e Italia Nostra. Si veda inoltre il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento in particolare quando si afferma che “La stazione provvisoria interrata verrà realizzata dal Comune di Trento, a sua cura e spese, nella zona dell'ex scalo Filzi, area che nel 1966 fu allagata dall'esonazione del fiume Adige. Dopo di allora la Provincia ha realizzato numerose opere per migliorare la situazione ma sappiamo perfettamente che non abbiamo nessuna certezza che un evento del genere non possa ripetersi”.

“unire le due realtà abitative di Canova e Roncafort”⁴⁶. In particolare si propone di realizzare “una collina atta a coprire una galleria artificiale costruita a copertura dei sei binari previsti a seguito del futuro completamento del Lotto 5 Brozolo – Trento nord. La collina, a copertura della galleria artificiale, non avrebbe solo il compito di abbattere i rumori ma anche quello di “rendere possibile il collegamento leggero tra Canova e Roncafort”⁴⁷. Su questo tema si registra anche la posizione critica dei Consiglieri circoscrizionali di Gardolo quando affermano che “per quanto suggestiva, è una soluzione parziale il cui rapporto costi benefici è tutto da dimostrare”⁴⁸.

Inoltre, sempre per incrementare la permeabilità delle aree attraversate dalla ferrovia, si propone di integrare il progetto della circonvallazione con la “realizzazione sottopasso/sovrappasso ciclopedonale tra il Quartiere di Campo Trentino, limitrofo a via Ezio Maccani e gli altri quartieri a est della linea ferroviaria, disposti lungo via del Brennero”⁴⁹.

Altro punto che interessa l’area di Trento nord fa riferimento allo spostamento di “un lungo tratto della fossa del Lavisotto nonché di un breve tratto della fossa della Malvasia”⁵⁰ per i quali non sarebbero indicate nella documentazione di progetto “le fasce di rispetto idraulico per i nuovi alvei”⁵¹ che interesserebbero “in realtà numerosi fabbricati che si troveranno gravati da una servitù”⁵².

Infine, una preoccupazione è emersa rispetto alla possibile interferenza del tratto di linea in trincea in prossimità dello Scalo Filzi in quanto la profondità dei binari potrebbe “creare una barriera fisica perpendicolare al flusso di falda nord/sud (...) con conseguenze preoccupanti per quanto riguarda i movimenti delle acque nel sottosuolo”⁵³.

Le preoccupazioni sollevate sono state oggetto di approfondite discussioni all’interno dei tavoli tecnici (soprattutto per quanto riguarda il tema delle vibrazioni e del rumore) e oggetto di proposte migliorative, in parte contenute nel presente paragrafo e in quello dedicato alle proposte avanzate dal Comune di Trento.

Le aree da bonificare

Un altro tema di interesse e preoccupazione emerso nel corso del dibattito pubblico riguarda le aree ex Carbochimica ed ex Sloi, in parte attraversate dalla linea in progetto⁵⁴. Le preoccupazioni riguardano la necessità di intervenire “con un attento controllo delle operazioni che si andranno ad eseguire”⁵⁵, in relazione alla presenza di sostanze inquinanti estremamente pericolose⁵⁶. In particolare, si chiede quali saranno le “precauzioni da adottate nel corso dei lavori” per evitare eventuali contaminazioni, anche delle falde acquifere⁵⁷. Su questi

46 Si veda il quaderno di Walter Lenzi, che allega 70 firme a sostegno della proposta avanzata e di Norma Dellago

47 Si vedano i Quaderno di Walter Lenzi (con allegato mappa della proposta migliorativa) e il Quaderno di Filippo Tomasi. Si veda inoltre il Quaderno contenente i materiali presentati dalla Giunta Comunale di Trento nella seduta del Consiglio Comunale dell’11 gennaio 2022. della Giunta Comunale di Trento.

48 Si veda il Quaderno della Circoscrizione di Gardolo quando si afferma che “ se sul versante di Canova si può immaginare di ridisegnare i piani attuativi delle aree C3 prevedendo di acquisire con la perequazione i terreni adiacenti alla ferrovia (dove va a finire per l’idea di riqualificazione di quel quartiere attraverso l’utilizzo di questo aree?), altrettanto non si può dire sul versante di Roncafort dove si dovrà procedere con esproprio. Senza tener conto che su una parte di questi terreni il progetto di Bypass prevede la collocazione del “cantiere base”. Queste brevi considerazioni disegnano orizzonti temporali non compatibili con i fondi del P.N.R.R. e quindi ci chiediamo quando e con che soldi potrà essere finanziata l’opera”.

49 Si veda il Quaderno di Claudio Geat (Presidente della Circoscrizione Centro storico) e di Michele Brugnara (Consigliere Comunale).

50 Si veda il Quaderno di Claudio Geat (Presidente della Circoscrizione Centro storico).

51 Si veda il Quaderno di Claudio Geat (Presidente della Circoscrizione Centro storico).

52 Si veda il Quaderno di Claudio Geat (Presidente della Circoscrizione Centro storico) dove sostiene che la mancata convocazione dei possibili proprietari interferiti inficerebbe i risultati del dibattito pubblico.

53 Si veda il Quaderno della Rete dei Cittadini.

54 Si veda il Quaderno della Circoscrizione di Mattarello, di Paolo Bernardi, di Claudio Geat (Presidente della Circoscrizione Centro storico).

55 Si veda il Quaderno del Consiglio Circoscrizionale di Gardolo.

56 Si veda il Quaderno di Roberta Guidolin.

57 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari (Consigliere Circoscrizione Mattarello e membro della rete dei Cittadini) e di Giannadrea Laino quando afferma che “le falde acquifere, che costituiscono una sorta di estensione del Fiume Adige in tutto il fondovalle, sono protette da un sottile strato di argilla che impedisce ai veleni soprastanti di diffondersi nel

punti nel corso del dibattito pubblico il proponente dell'opera ha illustrato le modalità e gli interventi per operare in sicurezza nelle aree.

Infine, la richiesta che emerge dal dibattito pubblico è di procedere alla bonifica totale delle due aree senza limitarsi a risanare i tratti direttamente interessati dall'infrastruttura⁵⁸.

Consumo di suolo e interferenze con i terreni agricoli

Un tema molto sentito, in particolar modo per le aree di Trento sud, è quello relativo al consumo di suolo agricolo e ai conseguenti espropri e/o occupazioni temporanee⁵⁹. Nel corso del dibattito il tema è stato più volte affrontato in incontri pubblici e tecnici che hanno consentito il confronto tra il proponente dell'opera, le amministrazioni locali, le organizzazioni di categoria e i potenziali espropriati.

A preoccupare, oltre al consumo di suolo necessario alla realizzazione dell'opera, sono le misure previste per il ripristino delle aree di cantiere non interessate dalle strutture permanenti. Si registra infatti un certo scetticismo rispetto al fatto che il terreno, rimosso preventivamente dalle aree di cantiere, possa poi essere riutilizzato in modo efficace, "senza subire alterazioni e irrimediabili conseguenze"⁶⁰.

Altro elemento di preoccupazione riguarda le aree agricole interessate dalle occupazioni temporanee di cantiere⁶¹. Per ridurre i disagi e l'occupazione di suolo coltivato si chiede che queste aree possano essere riviste, per quanto riguarda la loro perimetrazione e localizzazione (utilizzando eventuali altre aree disponibili)⁶² o del tutto eliminate⁶³. Nel caso non fosse possibile rinunciare a queste aree, si chiede che la sottrazione di

sottosuolo ed inquinare le falde (...) tale protezione rischia seriamente di essere compromessa, durante la fase di cantiere, dagli scavi e dal deposito sui terreni di materiali estratto dalla galleria e, nella fase di esercizio della circolazione, dalle vibrazioni e dal peso dei 260 passaggi giornalieri di treni merci previsti". Si veda inoltre il Quaderno della Circostrizione di Mattarello quando si chiedono garanzie "affinchè l'acqua di Trento Nord a forte rischio contaminazione non defluisca in alcun caso (neppure in caso di esondazione straordinaria) a Mattarello".

58 Si vedano i quaderni di Ornella Gervasi, del Consiglio Circostrizionale di Gardolo, di Norma Dellago, Federico Cazzanelli, Giorgio Pedrotti. Si veda inoltre il Quaderno di Andreea Ferrari quando afferma che "una sentenza del Tar del 2013, ha bloccato una cordata di imprenditori che voleva edificare la zona, con la prescrizione che prima si deve bonificare la zona in maniera totale". Si veda inoltre il Quaderno di Maurizio Foti che, rispetto allo stesso argomento, cita la "Sentenza del Tar di Trento n. 382 del 20/01/2013 relativa all'obbligo di bonifica integrale e non parziale delle aree inquinate di Sloi e Carbochimica". Sullo stesso argomento si veda inoltre il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana trentina), Elio Bonfanti, Giannandrea Laino, Filippo Tomasi, Mario Perghem Gelmi, della Rete dei Cittadini di Trento.

59 Si veda il Quaderno della Circostrizione di Mattarello.

60 Si veda il Quaderno di Clara Lunardelli e il Quaderno di Coldiretti Trento quando si afferma che "la restituzione del terreno al termine del periodo di occupazione dovrà essere effettuata con particolare attenzione, riportando in superficie uno strato consistente di terreno vegetale, per consentire la ripresa immediata dell'attività agricola. Infatti, le superfici di cantiere sono, fino a grande profondità, costituite da terreni compatti e non coltivabili a seguito del ripetuto transito di mezzi pesanti e sarà necessaria: l'asportazione del terreno superficiale compattato; una profonda aratura del sottostante terreno per renderlo nuovamente permeabile e lavorabile; infine il riporto dello strato di terreno agricolo destinato alle coltivazioni".

61 Si veda il Quaderno di Coldiretti Trento quando si afferma che l'area nel Comune di Besenello "è la stessa oggetto di lavori per la costruzione del depuratore e dei relativi scavi per l'interramento delle tubazioni, con aziende agricole che hanno reimpiantato le viti meno di due anni fa (dopo un'occupazione durata circa 4 anni) e che si ritroverebbe occupati terreni con ulteriore perdita di reddito", inoltre, "con l'occupazione ci sono aziende che si troverebbero con superfici drasticamente ridotte e costrette all'abbandono dell'attività agricola". Su questi temi si veda inoltre il Quaderno di Michela e Alberto Postinghel e Rita Mittemperghen, proprietari di diverse particelle site nel territorio de Comuni di Besenello e Aldeno interessate da un'ipotesi di occupazione temporanea.

62 Si veda il Quaderno di Michela e Alberto Postinghel e Rita Mittemperghen quando propongono di valutare come aree alternative quelle "a ridosso del depuratore Trento Tre, ma non utilizzate per il medesimo, le altre aree di cava nella stessa zona; l'area San Vincenzo a Trento Sud, destinata ad ospitare le caserme e utilizzata solo in parte in questo periodo; oppure l'area che doveva ospitare il nuovo ospedale di Trento lungo la tangenziale a Trento Sud".

63 Si veda il Quaderno di Coldiretti Trento quando si afferma che "un'accurata e puntuale gestione sarà in grado di ridurre significativamente le aree che verranno occupate per lo stoccaggio provvisorio e la selezione del materiale di scavo (...) è necessario che la selezione venga condotta con grande celerità, allontanando subito dalle aree interessate il materiale che dovrà essere conferito a discarica ed anche quello che potrà essere collocato sul mercato, per quest'ultimo chiediamo venga accumulato all'interno di cave dismesse". Si veda inoltre il Quaderno dei cittadini di Besenello (firmato da 18 proprietari) in cui si chiede di "considerare ogni possibile opzione e di trovare una soluzione alternativa alla sottrazione di terreno agricolo da destinare a depositi dei volumi di scavo, al fine di salvaguardarlo in quanto risorsa ambientale non rinnovabile, se non in centinaia di anni".

suolo “possa essere ricompensata con altri terreni derivanti da altre aree dismesse (Banca della Terra)”⁶⁴, e che siano previste “consistenti fidejussioni per le ditte appaltatrici in modo da garantire a fine lavori la restituzione dei terreni alla loro originaria vocazione agricola”⁶⁵. Inoltre, si chiede un’attenzione particolare per far sì che le “esigenze di cantiere (possano) garantire nel corso dei lavori un’accessibilità ai fondi adeguata ed almeno equivalente a quella attuale”⁶⁶.

Il dibattito pubblico ha posto molta attenzione a questi temi attraverso l’organizzazione di incontri tecnici che hanno coinvolto i possibili espropriandi e le associazioni di categoria degli agricoltori. I confronti hanno consentito di entrare nel dettaglio dei singoli casi e di avviare le interlocuzioni necessarie per affrontare le criticità sollevate.

Possibili interferenze con le risorse idriche

Un altro tema particolarmente sentito è quello relativo alle possibili interferenze dell’opera con le risorse idriche superficiali e sotterranee (le segnalazioni principali, raccolte nel corso del dibattito pubblico, interessano le aree di Trento sud – Mattarello).

Perplessità sono emerse rispetto agli studi geologici e idrogeologici presentati durante gli incontri. In particolare, si segnala il Quaderno di Giorgio Tamanini che riporta critiche puntuali che riguardano la valutazione dei rischi effettuata dai progettisti dell’opera⁶⁷. La preoccupazione riguarda il fatto che il rischio possa essere stato sottostimato e che le stime non rappresentino la reale complessità idrogeologica dell’area⁶⁸. A destare preoccupazione è la possibile interferenza dell’opera con le sorgenti, in particolare quelle di Acquaviva, e la necessità di tutelarle “già emersa a più riprese anche in seno al Comitato tecnico scientifico dell’Osservatorio provinciale per lo sviluppo del corridoio del Brennero”⁶⁹.

Inoltre, sempre per quanto riguarda la possibile interferenza dell’opera con le acque sotterranee si domanda come questa sia compatibile con le limitazioni e i vincoli previsti dalla Provincia autonoma di Trento⁷⁰.

Infine, si segnala una ulteriore preoccupazione rispetto agli eventi meteorologici eccezionali che sembrano non essere stati adeguatamente considerati ed aggiornati nella documentazione di progetto⁷¹.

64 Si veda il Quaderno di Tullio Parisi (Coldiretti Trento) e il Quaderno di Coldiretti Trento quando si chiede di valutare “la possibilità di mettere a disposizione delle aziende compromesse dai lavori, di altri terreni agricoli in zone limitrofe, con analoghe caratteristiche a quelle di cui l’azienda disponeva prima dell’inizio dei lavori”.

65 Si veda il Quaderno di Coldiretti Trento e il Quaderno di Michela e Alberto Postinghel e Rita Mittemperghen

66 Si veda il Quaderno di Coldiretti Trento, quando si afferma inoltre che “la viabilità alternativa dovrà essere non solo assicurata, ma anche equivalente a quella attuale e comunque non peggiorativa, né come lunghezza del percorso, né come accessibilità ai mezzi agricoli. Ad esempio, una maggiore lunghezza di percorso comporterà maggiori oneri che dovranno essere certamente ristorati”.

67 Si vedano i quaderni di Giorgio Tamanini e Coldiretti Trento.

68 Per l’illustrazione dettagliata delle criticità segnalate si rimanda al Quaderno di Giorgio Tamanini. Su questo tema si veda anche il quaderno di Giannadrea Laino quando afferma che “temiamo che siano sottovalutati i rischi derivanti dall’attraversamento delle gallerie di ben 222 sorgenti all’interno dei Monti Calisio e Marzola, sotto la collina est della città”. Si vedano inoltre i quaderni di Roberta Guidolin, Maurizio Francescon, Circoscrizione di Mattarello, della Rete dei Cittadini di Trento.

69 Si veda il Quaderno del Comune di Besenello quando si chiede “un focus particolare riguardo i possibili effetti negativi e le interferenze dell’opera in esame rispetto all’acquifero carsico dell’Acquaviva”. Si veda anche il Quaderno di Marino Cofler quanto segnala la vicinanza delle sorgenti dell’Acquaviva di Besenello all’imbocco del tunnel della circonvallazione ferroviaria di Trento che potrebbero subire degli impatti negativi sino al rischio di prosciugamento”. Si veda anche il Quaderno di Mario Perghem Gelmi, della Rete dei Cittadini di Trento.

70 Si veda il Quaderno di Stefano Tamanini in particolare quando afferma che “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”.

71 Si veda il Quaderno di Maurizio Francescon.

Altre segnalazioni riguardano l'interferenza dell'opera, sia in fase realizzativa che di esercizio, sempre nell'area di Mattarello, con un tessuto idrico superficiale considerato fragile e al contempo pericoloso come dimostrerebbero i recenti eventi alluvionali che hanno interessato i rii Stanghet e Scanupia⁷² e con il Rio Stolzano "che scorre in profondità e potrebbe essere intercettato dall'opera"⁷³.

Altre segnalazioni, tratte dal Piano di Protezione Civile del Comune di Trento, mettono in guardia rispetto ai rischi idraulici del Fiume Adige⁷⁴, del canale dell'Adigetto⁷⁵ e del già citato Rio Stanghet⁷⁶.

Le possibili interferenze con i corpi idrici superficiali e sotterranei destano preoccupazioni anche per quanto riguarda le produzioni agricole, a causa di una possibile riduzione della disponibilità idrica attuale, con la richiesta "che sia RFI a farsi carico di conseguenti costi di monitoraggio, ma anche dei costi derivanti dalle nuove opere (nuovi pozzi, condotte idrauliche, ogni altra opera accessoria anche per pagamento di servitù di attraversamento, se necessarie) da approntare per ripristinare la disponibilità idrica ove questa venisse compromessa direttamente o indirettamente dalle opere di progetto"⁷⁷.

Infine, si chiede che siano ricompresi nei possibili indennizzi, derivanti dai possibili deprezzamenti dei fabbricati e dalle conseguenze di una riduzione delle portate idriche, "tutti coloro che lungo il tracciato subiranno dei danni" anche se non direttamente interessati dalla realizzazione dell'opera⁷⁸.

I temi geologici e idrogeologici legati alla realizzazione dell'opera sono stati affrontati nel corso del dibattito e nella Conferenza di informazione organizzata dal Consiglio della Provincia autonoma di Trento del 14.01.22.

Rischio frane

Altro tema discusso nel corso del dibattito pubblico e che il proponente ha affrontato in diversi incontri riguarda il passaggio dell'opera in aree caratterizzate da elementi franosi.

In particolare, sono state segnalate le criticità che potrebbero interessare⁷⁹:

- le aree comprese nel tratto Via dei Soltieri - via della Spalliera⁸⁰;
- le aree delle Cave di Ammonitico Rosso a nord del Castello del Buon Consiglio⁸¹;

72 Si vedano i quaderni della Circostrizione di Mattarello, di Clara Lunardelli, Andrea Ferrari, Manuela Guidolin, Giannadrea Laino, Roberta Guidolin.

73 Si veda il Quaderno della Circostrizione di Mattarello.

74 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari, in particolare quanto si afferma che "l'Adigetto rigurgita, con TR di 200 anni non viene interessata solo l'area che comprende il complesso delle Albere - Via Ghiaie ma anche, molto più a monte, i terreni posti lungo la fossa delle Bettine (Zona Cristo Re - Via Maccani) e le aree adiacenti alla fossa della Malvasia".

75 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari, in particolare quanto si afferma che "la piana posta in sinistra orografica lungo il fiume Adige, dall'aeroporto al Palù di Mattarello, compresa l'unghia dove si esaurisce il conoide del Rio Valsorda, è esondabile con tempi di ritorno (Tr) dai 100 ai 30 anni. Di conseguenza il rischio varia da medio (R2) per le aree agricole ad elevato sino a molto elevato (R3- R4) per quelle residenziali (es. Zona Ronchi e di Mattarello a valle dell'ex statale del Brennero) o per le vie di comunicazione di importanza strategica". Si veda anche il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento.

76 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari quanto si afferma che il Rio Stanghet "ha un bacino molto acclive predisposto alla possibilità di crolli dalle pareti rocciose ed a fenomeni d'erosione di alveo e di sponda che possono convogliare a valle un notevole trasporto solido (o vere e proprie colate di detrito, vedi evento ottobre 2018). Il bacino idrografico a monte e l'alveo a valle sono inseriti in zona ad elevata pericolosità geologica ma a rischio moderato, mentre lo sbocco che avviene in zona edificata (capannoni) è in zone a rischio elevato R3 (a rischio molto elevato R4 i due sottopassaggi sotto la ferrovia e la ex statale del Brennero)". Su questi temi si veda anche il Quaderno di Stefano Tamanini.

77 Si veda il Quaderno di Coldiretti Trento.

78 Si veda il Quaderno di Coldiretti Trento.

79 Su questi temi si veda anche il Quaderno di Stefano Tamanini.

80 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari in particolare quando si afferma che "la zona, dove sono presenti residenze, è posta a moderata pericolosità geologica e rischio elevato R3".

81 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari in particolare quando si afferma che si tratta di "un'area che si estende dagli ambiti di cava di Rosso Ammonitico fino alla sovrastante zona della Cervara: inseriti in area a pericolosità moderata e a rischio elevato (R3)".

- il movimento gravitativo del Monte Marzola⁸²;
- la franosità dei conoidi “detritico – alluvionali” posti tra Villazzano e S. Rocco⁸³;
- i dissesti franosi in Località San Rocco⁸⁴.

Gli impatti paesaggistici/storici/architettonici

Ulteriore elemento di preoccupazione, che interessa prevalentemente l'area di Mattarello, riguarda le possibili interferenze e gli impatti dell'opera sul patrimonio storico e culturale formato dal complesso paesaggistico e architettonico delle ville Bortolazzi e Gentilotti. L'importanza dei due siti e del complesso paesaggistico che rappresentano porta alcuni a chiedere “lo spostamento in altra area delle opere di prossima progettazione, comprensive non solo delle operazioni di cantierizzazione di vario tipo ma anche delle infrastrutture stesse, binari e ingresso del tunnel a doppia canna, quindi la non realizzazione a nord della Villa Bortolazzi ma a sud di essa o in destra Adige”⁸⁵. Altro elemento di preoccupazione riguarda le possibili interferenze (vibrazioni) che lo scavo della Galleria Trento e il successivo esercizio dell'opera potrebbero avere sul Castello del Buonconsiglio⁸⁶.

Biotopi e aree naturali

Si segnala inoltre l'attenzione verso le possibili interferenze dell'opera con la Riserva naturale dello Scanupia, il Bosco della Città e la Riserva del Casteller. Inoltre, ci si domanda quale “piano di tutela verrà messo in atto per proteggere gli Ibis eremita (*Geranicus eremita*), specie in via di estinzione (...) che ogni anno si fermano a Mattarello”⁸⁷.

I cantieri e l'esecuzione dei lavori

Gli aspetti legati alla gestione dei cantieri

Un aspetto critico, particolarmente sentito nelle aree di Trento sud, riguarda gli aspetti di sicurezza ed ordine pubblico legati alla realizzazione dell'infrastruttura. Si teme infatti che l'apertura dei cantieri possa portare ad una *militarizzazione* dell'area con conseguenti limitazioni di accesso alle proprietà e alle abitazioni⁸⁸. A fronte di tali possibili disagi ci si chiede quali forme di risarcimento siano previste per i residenti delle aree interessate dai futuri cantieri.

Sempre per quanto riguarda le aree di Trento sud a destare preoccupazione è l'utilizzo della stazione di Mattarello come “area di deposito delle attrezzature della nuova linea (...) che comporterà un lungo periodo di attività (al momento stimano in un anno) con forti impatti in termini di rumore in una zona centrale del

82 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari in particolare quando si afferma che in relazione al movimento gravitativo la parte alta del sobborgo di Villazzano (Salita dei molini, Villa Belfonte, la Grotta, Valdalcole) è inserita ad elevata pericolosità geologica e le parti abitate a rischio idrogeologico molto elevato R4; le parti sottostanti a pericolosità geologia moderata e le parti abitate a rischio geologico elevato R3”. Sullo stesso argomento si veda il Quaderno di Renata Attolini (Sinistra Italiana Trentina).

83 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari in particolare quando si afferma che “la zona è inserita a moderata pericolosità geologica, le schiere in zona a rischio geologico elevato”.

84 Si veda il Quaderno di Andrea Ferrari in particolare quando si afferma che la “superficie di scivolamento del movimento gravitativo profondo della Marzola rendono difficile l'interpretazione. Il movimento è comunque sotto studio e monitorato con inclinometri”. Su questi punti si veda anche il Quaderno di Roberta Guidolin.

85 Si veda il Quaderno di Barbara Calliari, Roberta Guidolin, Circoscrizione di Mattarello.

86 Si vedano i quaderni della Circoscrizione di Mattarello, Roberta Guidolin.

87 Si veda il Quaderno di Roberta Guidolin.

88 Si veda il Quaderno del Comune di Besenello.

paese”⁸⁹. Su questo punto si chiede “che vengano individuate fasce orarie lavorative esclusivamente diurne”⁹⁰.

Sempre per quanto riguarda le aree di Trento sud si segnalano le preoccupazioni relative alla localizzazione e gestione del campo base adibito ad ospitare le maestranze nella fase di esecuzione dei lavori. Il Comune di Besenello, nel riconoscere la scelta di collocare le strutture in un’area dismessa (ex Cemea), segnala alcune criticità per la vicinanza del campo base al tessuto abitato e propone una serie di interventi di “tutela e di sicurezza per salvaguardare la vivibilità per i residenti e le nuove e sopravvenute necessità”⁹¹.

Per quanto riguarda le aree di Trento nord le preoccupazioni raccolte riguardano l’incremento del traffico di mezzi pesanti dovuti alla presenza di numerosi cantieri (cantiere di armamento a Roncafort, cantiere base di via Paris, Cantiere operativo in zona interporto) che utilizzerebbero un’unica via di accesso (via Caneppele)⁹². Per ridurre la pressione sulla viabilità locale si chiede anche che la “movimentazione sia spostata da gomma a rotaia essendo l’area direttamente comunicante con la linea ferroviaria Verona – Brennero”⁹³.

Altra preoccupazione, segnalata per le aree di Trento nord, ma che può essere estesa all’insieme dei cantieri, riguarda le lavorazioni di scavo che “avranno un arco temporale di 24 ore al giorno per sette giorni alla settimana”⁹⁴. Un orario così prolungato desta preoccupazioni per gli impatti di eventuali lavorazioni in orario notturno e porta a chiedere “le precauzioni che si intendono adottare per evitare eccessivi disagi agli abitanti delle zone interessate”⁹⁵.

Inoltre, si segnala la preoccupazione rispetto al trattamento delle acque di risulta dalle lavorazioni e l’impossibilità di scaricarle nei corpi idrici superficiali (come ad esempio il canale Lavisotto e Malvasia)⁹⁶.

Infine, un altro elemento di preoccupazione riguarda le tecniche di scavo della galleria Trento, e in particolar modo le modalità con le quali le venute d’acqua vengono *chiuse* durante le perforazioni. A preoccupare sono i possibili “effetti idraulici di tali interventi”⁹⁷, e i possibili impatti sui corpi idrici e sul terreno derivanti dall’utilizzo dei materiali per *tamponare* le venute d’acqua (“resine poliuretaniche, cemento ed altre sostanze con additivi (...) classificati dal produttore stesso come sostanze tossiche per l’uomo e per l’ambiente”)⁹⁸.

Rumori e vibrazioni

Il tema delle vibrazioni e dei rumori, provocati sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, è stato più volte sollevato ed affrontato nel corso del dibattito pubblico. In particolare, sono stati organizzati specifici incontri tecnici dove il proponente ha potuto mostrare nel dettaglio gli effetti provocati dalle vibrazioni, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio dell’opera.

Il tema è particolarmente sentito per le aree di Trento nord. In particolare, ad allarmare gli intervenuti sono le ripercussioni che le vibrazioni e i rumori potrebbero avere sulla salute dei cittadini, sulla stabilità e il valore

89 Si veda il Quaderno della Circoscrizione di Mattarello.

90 Si veda il Quaderno della Circoscrizione di Mattarello.

91 Si veda il Quaderno del Comune di Besenello e le proposte migliorative allegate: “il sistema fognario e acquedottistico della zona è attualmente inesistente nelle aree destinate al cantiere e sarà necessario prevederlo; la viabilità di accesso all’area dovrà tenere conto della necessità di uno svincolo dedicato con corsia di immissione sulla SS12 diversa dall’attuale; (...) nella zona non sono completati i marciapiedi per i pedoni che permettono il collegamento con l’area residenziale; manca una bretella interna all’area per collegarla in maniera autonoma alla SS12 dal momento che sarà impensabile l’utilizzo dei via della Postavecchia, come invece è ipotizzato all’interno dello studio di fattibilità; a Besenello l’attuale sede dei vigili del fuoco volontari è diventata inadeguata e gli spazi sono insufficienti (...) da tempo il comune ha richiesto alla Provincia il finanziamento per l’acquisto di una sede più idonea”.

92 Si veda il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento soprattutto per gli impatti sul traffico segnali sulla via Brennero.

93 Si veda il Quaderno del Consiglio Circostrizionale di Gardolo, di Giannandrea Laino.

94 Si veda il Quaderno del Consiglio Circostrizionale di Gardolo.

95 Si vedano i quaderni del Consiglio Circostrizionale di Gardolo, Maurizio Foti.

96 Si veda il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento in particolare quando riporta le prescrizioni contenute nella proposta di piano di tutela delle acque della Provincia autonoma di Trento.

97 Si veda il Quaderno di Giorgio Tamanini, in particolare quando si afferma “l’acqua tappata dove finisce e su cosa sposta la sua pressione, quante sorgenti/falde verranno prosciugate o modificate permanentemente a causa delle interferenze?”.

98 Si veda il Quaderno di Giorgio Tamanini.

degli immobili.

Nel primo caso a destare preoccupazione sono le possibili deroghe ai limiti di rumore citate nei documenti di progetto per particolari lavorazioni. All'incremento di rumore previsto nella fase di cantiere si aggiunge la preoccupazione legata all'organizzazione dei lavori che potrebbe prevedere attività su tre turni di lavoro, sette giorni su sette.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, nonostante la previsione di realizzare barriere antirumore, che dovrebbero garantire il rispetto dei limiti normativi (anche nelle ore notturne), resta il dubbio che possano essere chieste deroghe ai limiti normativi imposti per legge⁹⁹.

In sintesi, il possibile incremento degli impatti sonori preoccupa i cittadini in quanto "oltre a compromettere la qualità della vita e del riposo, il rumore rappresenta una delle principali cause di stress e può provocare seri danni alla salute"¹⁰⁰. Su questo punto si chiede, nonostante le rassicurazioni ricevute nel corso del dibattito pubblico da parte del proponente, "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"¹⁰¹.

Per quanto riguarda le vibrazioni, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, nonostante le rassicurazioni del proponente restano dei dubbi per quanto riguarda il monitoraggio dei possibili impatti e soprattutto per gli eventuali danni agli immobili¹⁰². Per rassicurare ulteriormente i cittadini interessati si propone di valutare la possibile riduzione delle velocità dei convogli e di prevedere la "formulazione di un protocollo di intesa (...) sottoscritto da RFI e da tutti i proprietari di unità immobiliari negli edifici ricettori" per verificare preventivamente lo stato degli immobili, stabilire le modalità degli eventuali risarcimenti, stabilire le modalità di calcolo di eventuali danni, garantire i risarcimenti in caso di inadempienza da parte delle ditte appaltatrici, indicare il limite di anni dall'entrata in esercizio dell'opera e la comparsa di eventuali danni, individuare le modalità per la segnalazione di eventuali superamenti dei limiti di rumore e le conseguenti mitigazioni¹⁰³.

Inoltre, il tema delle vibrazioni ha aperto la discussione sulle attività di manutenzione della linea, in particolare per la posa e la cura dei "materassini" posizionati sotto i binari per attenuare ulteriormente la propagazione delle vibrazioni. Nel corso degli incontri il proponente ha più volte rassicurato i partecipanti al dibattito pubblico garantendo adeguate manutenzioni alla linea tanto da garantire nel tempo la funzione dei materassini stessi¹⁰⁴.

Infine, gli impatti provocati dall'incremento del transito dei treni potrebbero portare, secondo alcuni partecipanti, ad una riduzione del valore degli immobili¹⁰⁵.

Qualità dell'aria

Altro tema sollevato riguarda le emissioni, in particolare di Co2, prodotte nel corso dell'esecuzione dei lavori¹⁰⁶. In particolare, è stato chiesto quale fosse il bilancio delle emissioni prodotte in fase di realizzazione

99 Si veda il Quaderno di Maurizio Foti.

100 Si veda il Quaderno di Maurizio Foti e Clara Lunardelli.

101 Si veda il Quaderno della Circoscrizione di Mattarello.

102 Si vedano i quaderni della Circoscrizione di Mattarello, di Maurizio Foti, Federico Cazzanelli, Mario Perghem Gelmi, Claudio Geat (Presidente della Circoscrizione Centro Storico) Si veda inoltre il Quaderno di Paolo Bernardi quando segnala "l'instabilità della collina che sovrasta la città" e riporta due eventi verificatisi nel febbraio 2008, in via Spalliera ("un masso di dimensioni gigantesche si stacca dalla parete di rocciosa e distrugge un'abitazione" e nel gennaio 2014, in via Malvasia ("smottamento di circa 10 metri cubi lambisce le abitazioni"). Si veda anche il Quaderno della Rete dei Cittadini di Trento.

103 Si veda il Quaderno di Giorgio Pedrotti. Su questi punti si veda anche il Quaderno di Claudio Geat (presidente della Circoscrizione Centro Storico) quando si chiede che "gli interventi di mitigazione vengano localizzati non solo in corrispondenza dei ricettori interessati dai livelli di vibrazione superiori ai limiti della norma UNI 9614, ma per l'intera tratta in comune di Trento".

104 Si veda il Quaderno della rete dei Cittadini di Trento.

105 Si veda il Quaderno di Maurizio Foti in particolare quando si afferma che "il valore di una casa a stretto contatto con la ferrovia può subire un deprezzamento che varia dal 20 al 25% rispetto ad un immobile situato nella stessa zona ma che non subisce gli effetti provocati dal rumore del treno".

106 Si veda il Quaderno di Stefano Tamanini e di Elio Bonfanti.

dell'opera e quando queste potranno essere compensate a seguito dell'entrata in esercizio della nuova linea. Su questo punto il proponente ha risposto nel corso degli incontri tecnici ed ha reso disponibile la Relazione di sostenibilità, contenete i dati richiesti, che è stata pubblicata sul sito del dibattito stesso.

Si segnala inoltre, il tema delle polveri prodotte in fase di cantiere con la richiesta che “siano adottate tutte le misure per l'abbattimento delle stesse e che sia predisposta un'analisi certificata preventiva dell'aria (...) e che successivamente tali analisi, a salvaguardia della salute pubblica, siano ripetute regolarmente durante tutto il tempo dei lavori per verificare se le misure adottate a tutela dei residenti siano sufficienti”¹⁰⁷.

Piano di utilizzo dei materiali di scavo

Nel corso del dibattito pubblico sono state più volte presentate le destinazioni finali dei materiali di scavo che interessano aree estranee alla provincia di Trento. Nonostante le informazioni fornite, si segnala la preoccupazione della Circostrizione di Sardagna e del “Gruppo Nodiscaricasardagna” affinché l'ex discarica di Sardagna non sia ricompresa tra i siti di destinazione finale delle terre e rocce da scavo¹⁰⁸.

La proposta della Giunta del Comune di Trento

Nel corso del Consiglio Comunale di Trento dell'11 gennaio 2022, la Giunta Comunale ha presentato una proposta integrativa rispetto al progetto proposto da RFI (proposta che anticipa il parere che il Comune intende presentare nella conferenza dei servizi).

La proposta viene presentata in coda alla presente Relazione in quanto contiene interventi migliorativi che rispondono in parte alle criticità e alle preoccupazioni emerse nel corso del dibattito pubblico.

La proposta, qui sintetizzata, prevede di:

- “derubricare l'occupazione temporanea di aree agricole a sud dello svincolo della tangenziale per concentrare le necessità nell'area della proprietà Acquaviva, disponibile ad una revisione della propria organizzazione aziendale e del proprio piano di produzione. In questo modo si garantisce la continuità della coltivazione degli altri fondi di cui era previsto il coinvolgimento;
- realizzare un sovrappasso alla linea storica in località Grezzi per dare accesso alle campagne poste tra la ferrovia e la tangenziale rinunciando al sottopasso attuale che rimarrebbe poco funzionale anche nella prospettiva di adeguarlo all'allargamento del sedime ferroviario;
- riposizionare il tracciato provvisorio della FTM tra la linea storica e la stazione provvisoria in modo da limitare alla sola fase di realizzazione della rampa merci (9-12 mesi) l'attestamento della FTM a Lavis, a differenza della prevista sospensione del servizio inserita nel PFTE a partire dall'inizio delle attività di cantiere fino alla realizzazione dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia;
- rimodellare l'area dell'ex Scalo Filzi in modo da garantire lo sviluppo dei collegamenti ciclopeditoni nord-sud ma anche la permeabilità est-ovest;
- prolungare la galleria artificiale della nuova linea merci per circa 150 metri, all'altezza del Magnete, per realizzare una fermata ferroviaria sia sulla Verona Brennero, sia sulla Trento Malè, con funzioni di collegamento est ovest e di raccordo con le piste ciclabili in direzione sud e nord
- la predisposizione, d'intesa con la Provincia autonoma di Trento, dei cameroni nella parte nord della galleria Trento, atti a permettere il proseguimento della galleria ferroviaria in direzione nord e creare le condizioni future per il mantenimento dei treni merci in galleria. In questo modo i treni merci non diretti all'Interporto proseguiranno in direzione nord in galleria sotto la montagna, mentre lungo il tracciato previsto dal progetto depositato transiteranno i soli treni merci diretti all'Interporto annullando sostanzialmente l'impatto sui territori a nord di Trento; in questa prospettiva infatti il numero di treni in transito sulla tratta a nord dell'ex Scalo Filzi sarà inferiore a quelli oggi transitanti anche nella prospettiva di apertura del tunnel di base del Brennero”¹⁰⁹.

107 Si veda il Quaderno della Circostrizione di Mattarello.

108 Si veda il Quaderno della Circostrizione di Sardagna e del Gruppo “Nodiscaricasardagna”.

109 Si veda il Quaderno contenente i materiali presentati dalla Giunta Comunale di Trento nella seduta del Consiglio

A fronte della proposta presentata dalla Giunta Comunale si segnala la richiesta di alcuni cittadini di “modificare il tracciato di ingresso settentrionale alla galleria” riducendone il raggio di curvatura. La richiesta deriva dal fatto che, a seguito del possibile proseguimento a nord della galleria, verrebbe realizzato un bypass della città che consentirebbe ai treni merci non destinati allo Scalo Filzi di perseguire il loro percorso senza interessare l’ambito urbano. Secondo gli estensori della proposta “destinare il ramale ferroviario interrato ai soli treni merci dedicati allo scarico merci per la Città di Trento e diretti allo scalo merci dell’interporto permette la riduzione della velocità di transito ed adozioni di minori raggi di curvatura”¹¹⁰. Questa proposta consentirebbe inoltre, sempre per gli estensori, di ridurre il numero di edifici da abbattere, oltre a ridurre il rischio geologico e il rumore e le vibrazioni per gli edifici vicino al cantiere.

Comunale dell’11 gennaio 2022.

¹¹⁰ Per il dettaglio della proposta si veda il Quaderno di Pietro Tedesco, Claudio Geat, Giuseppe Tomasi, Michele Bonafini. Si veda inoltre il Quaderno di Claudio Geat (Presidente della Circostrizione Centro storico).

Crediti

24
Partecipanti Chat Condividi schermo Registra Reazioni



Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito:

Teresa Bellanova - Viceministra delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

Caterina Cittadino - Presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico

GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

COORDINATORE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Andrea Pillon, Avventura Urbana srl

STRUTTURA TECNICA OPERATIVA

Alberto Cena, Avventura Urbana srl; **Gianluca Giansante**, Comin & Partners; **Iolanda Romano**, Avventura Urbana srl; **Marco Sisti**, Esperto valutazione di impatto politiche pubbliche; **Roberto Zucchetti**, Docente presso il Dipartimento di Scienze sociali e politiche dell'Università Bocconi.

Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri

Valeria Antrilli, Francesca Fazio, Carlotta Muston, Yago Pasqualotto, Gaia Volpe - Avventura Urbana srl

Comunicazione, sito web e gestione delle piattaforme digitali

Luca Ferracuti, Marco Rizzone, Alessandro Talarico - Avventura Urbana Srl

Attività di comunicazione strategica media e social media

Lelio Alfonso, Lorenzo Boni, Guido Canali, Nicolò Scarano - Comin & Partners

STRUTTURA COMMISSARIALE

Paola Firmi - Commissario Straordinario per il potenziamento della linea ferroviaria Fortezza Verona

IL PROPONENTE DELL'OPERA

Rete Ferroviaria Italiana

Giuseppe Romeo - Responsabile della Direzione Investimenti Area Nord Est

Damiano Beschini, Stefano Facchinelli - Direzione Investimenti Area Nord Est

Giacomo Pagone - Ufficio Stampa Veneto e Trentino

PROGETTISTI

Soggetto Tecnico Italferr S.p.A.

Area Gestione Progetti Nord

Daniele Scatagliani, **Rosanna Del Maschio**, **Antonietta Bologna**, **Cristina Mazzocchi** e **Mattia Biondani**.

Direzione Tecnica

Paola Di Gennaro e **Ivano Marchese** - Coordinamento di Sistema e PFTE;

Nicoletta Antonias e **Elena Giusy Caci** - Innovazione e Sostenibilità;

Claudio Moccagatta, **Paolo Segà** e **Michele Cutrone** - Espropri Nord;

Massimo Comedini, **Sara Padulosi**, **Gloria Dajelli**, **Martina Chiara Morandi**, **Flavia De Marinis**, **Stefano Rodani**, **Alfredo Corvaja** e **Pietro Barbina** - Architettura, Ambiente e Territorio;

Gallerie: **Alessandra Sciotti**;

Letizia Berardi e **Luca Cosciotti** - Opere Geotecniche;

Stefano Maccari e **Federico Fantini** - Cantierizzazione e interferenze sottoservizi;

Energia e Trazione Elettrica: **Marco Laurini**.

Soggetto Tecnico RFI S.p.A. - Direzione Strategia, Pianificazione e Sostenibilità per le Analisi Costi-Benefici:

Enrico Cieri, Mara Radicioni e Angelino Antonio.

Soggetto Tecnico RFI S.p.A. - Centro Studi e Progetti Innovativi per gli Studi del Traffico: Domenico Tersigni e Francesco Ragno.

FS – Sistemi Urbani

Umberto Lebruti, con il collegamento riguardante l'inaugurazione di una mostra in tema di Mobilità Sostenibile con un orizzonte temporale al 2050.

GLI ENTI TERRITORIALI

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito il Consiglio Provinciale, il Consiglio Comunale e le Circostrizioni di Trento.

Inoltre, si ringraziano le figure politiche e amministrative degli enti territoriali che hanno fornito il proprio supporto nel corso del dibattito pubblico

Provincia autonoma di Trento

Maurizio Fugatti- Presidente della Provincia autonoma di Trento

Raffaele De Col - Dirigente Dipartimento protezione civile, foreste e fauna e I.S. pianificazione forestale, montana e per la difesa del suolo

Mauro Zambotto - Dirigente Servizio Geologico

Massimo Negriolli - Direttore Ufficio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e TEN-T
Ufficio stampa della Giunta Provinciale

Comune di Trento

Franco Ianeselli - Sindaco di Trento

Ezio Facchin- Assessore alla transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni

Monica Baggia - Assessora con delega in materia di pianificazione territoriale ed edilizia privata Comune di Trento

Lorenzo Andreatta - Servizio gabinetto e pubbliche relazioni

Claudio Bortolotti - Figura di riferimento del Comune per gli espropri

Giuliano Stelzer - Dirigente in Staff nel servizio mobilità e rigenerazione urbana

Giuliano Franzoi - Dirigente del servizio mobilità e rigenerazione urbana

Chiara Tonelli - Servizio mobilità e rigenerazione urbana

Comune di Besenello

Cristian Comperini - Sindaco

Roberta Rosi - Vicesindaca

Si ringraziano le organizzazioni, le associazioni e tutti i cittadini e tutte le cittadine che hanno partecipato al dibattito pubblico.

