



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

ALLEGATO 2

Restituzioni sintetiche
incontri tecnici

3 FEBBRAIO 2022

Incontro tecnico con i Comuni e Circoscrizioni interessati dall'opera

Restituzione sintetica

Lunedì **6 dicembre**, dalle 15 alle 17, si è tenuto il primo incontro tecnico del Dibattito Pubblico con i Comuni e le Circoscrizioni interessate dall'opera, che hanno potuto partecipare in presenza presso Palazzo Geremia. Hanno partecipato il Sindaco e la Vicesindaca del comune di Besenello, ed i/le rappresentanti delle Circoscrizioni di Trento Gardolo, Mattarello, Villazzano, Oltrefersina, Centro storico e S.Giuseppe S.Chiera.

L'incontro è stato aperto dall'Assessore alla Transizione ecologica e mobilità del Comune di Trento **Ezio Facchin** per un saluto istituzionale, seguito dal coordinatore del Dibattito Pubblico, **Andrea Pillon**, che ha introdotto l'obiettivo della giornata, ovvero presentare il gruppo di lavoro, illustrare il calendario degli incontri e raccogliere osservazioni e suggerimenti.

Introduzione dei lavori

Presentazione del gruppo di lavoro

Il gruppo di lavoro che si occupa di coordinare il Dibattito Pubblico è Avventura Urbana, una società di consulenza specializzata in processi partecipativi, mediazione dei conflitti e dibattiti pubblici, individuata dal proponente tramite gara di evidenza pubblica.

Il coordinatore, Andrea Pillon, ha già seguito diversi dibattiti pubblici: quello della Gronda di Genova, il confronto pubblico sul Passante di Bologna, poi la Diga Foranea di Genova (il primo fatto con la legge sul Dibattito Pubblico DPCM n. 76 del 2018), e quello attuale, che è il primo fatto all'interno del PNRR.

Cos'è il dibattito pubblico

Il coordinatore ha spiegato che il dibattito pubblico è un percorso che prevede la raccolta di osservazioni e documenti da parte dei cittadini, e il suo compito è di organizzare il dibattito, far partecipare più persone possibile e raccogliere il maggior numero di osservazioni sul progetto. Ha chiarito che non è compito suo decidere se si fa l'opera, che rimane una scelta del proponente e degli enti territoriali; al contrario, il dibattito pubblico serve a raccogliere informazioni per aiutare il proponente a prendere una decisione più consapevole rispetto alle sensibilità dei territori.

Infine, ha specificato che sebbene si parli da anni di questo progetto, il dibattito pubblico si è aperto formalmente con la presentazione del progetto nell'ambito della conferenza stampa (Ndr, del 6 dicembre) e la pubblicazione del dossier di progetto sul sito del dibattito pubblico.

Ha poi presentato il calendario degli incontri, che si terranno in modalità ibrida. Ha spiegato che tutte le serate prevedono un intervento da parte di RFI sul tema della giornata e che durante l'evento si raccoglieranno le domande dal pubblico (sia esso collegato online o presente), che verranno accorpate per temi affinché, al termine delle presentazioni, possano essere poste ai proponenti dell'opera. Infine ci sarà spazio per prendere la parola.

Ha anticipato che il prossimo tavolo tecnico è stato fissato con la Rete dei Cittadini, affinché possa presentare l'alternativa "Destra Adige" e confrontarsi con RFI con maggior dettaglio rispetto a quanto sarà possibile fare durante l'incontro pubblico del 7 dicembre.

Infine, ha illustrato il sito del dibattito pubblico, dove verranno pubblicate le restituzioni dei singoli incontri e i quaderni degli attori che potranno essere inviati dai cittadini. Ha chiarito che per questo dibattito pubblico la relazione finale del coordinatore entrerà nella Conferenza dei Servizi, che rappresenterà essa stessa il dossier conclusivo del proponente dell'opera.

Come si inserisce il dibattito nell'iter autorizzativo generale

L'ing. Romeo ha ringraziato i presenti e ha chiarito che si tratta di un momento importante da affrontare in maniera costruttiva. Il dibattito pubblico è uno strumento partecipativo importante che dà la possibilità di spiegare al meglio le caratteristiche del progetto, ed è dinamico, ovvero può subire modifiche in base ai suggerimenti che arrivano dal territorio. Ha specificato che il dialogo con la città è già stato avviato ed è già stato possibile intercettare alcune criticità (ad esempio sul tema delle sorgenti o delle espropriazioni) alle quali si sta già iniziando a fornire risposta (sono già stati avviati i contatti con gli espropriandi). Tuttavia, se dovessero emergere altri punti meritevoli di un approfondimento, ha confermato che RFI sarà disponibile al dialogo, che potrà proseguire anche in seguito al dibattito pubblico, attraverso l'infopoint e l'apertura dei cantieri e l'accessibilità ai dati di monitoraggio dei cantieri.

Infine, ha evidenziato che si tratta un procedimento complesso, che ha visto partire più iter contemporaneamente, oltre a quello del dibattito pubblico: quello tecnico del consiglio superiore dei lavori pubblici, la Valutazione d'Impatto Ambientale, la verifica preventiva dell'interesse archeologico. Tutte queste verifiche confluiranno in Conferenza dei Servizi e troveranno sintesi in una proposta di determinazione conclusiva che sarà adottata dal comitato speciale di consiglio dei lavori pubblici. Ha concluso dicendo che si tratta di un processo che rende compattati i tempi ma non sacrifica nulla in termini di partecipazione dei cittadini.

Temi emersi dal confronto

Accessibilità del materiale di progetto

Alcuni/e Presidenti di Circoscrizione presenti in sala hanno segnalato che il materiale relativo al progetto, depositato al Trento Lab, non è facilmente accessibile perché la sede è aperta solo poche ore al giorno. Hanno proposto quindi che venga messo a disposizione dei cittadini depositandolo presso la segreteria del Comune. Inoltre, alcuni hanno chiesto di poter avere accesso al progetto di tutta la linea prevista.

Il Comune di Trento ha risposto che gli orari per consultare il materiale sono stati estesi, specificando che è comunque necessario chiamare per prenotarsi, a causa delle restrizioni anti-covid.

Il coordinatore Pillon ha aggiunto che è possibile inserire queste informazioni sul sito del dibattito pubblico per favorire maggiore informazione (Ndr aggiunta a posteriori: la documentazione è stata pubblicata anche sul sito del dibattito pubblico) e ha specificato che comunque gli incontri tecnici con gli espropriandi hanno anche l'obiettivo di presentare tale documentazione. Inoltre, ha aggiunto l'Ing. Romeo, da parte di RFI c'è grande disponibilità a illustrare progetto non solo nel fitto calendario di incontri previsti da Dibattito Pubblico, ma anche in eventuali incontri aggiuntivi, qualora si rendessero necessari.

La Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

Alcuni dei presenti hanno sottolineato che la Valutazione di Impatto Ambientale partirà contestualmente al Dibattito Pubblico e hanno chiesto se sarà comunque possibile presentare le proprie osservazioni anche in quella sede.

L'Ing. Romeo ha risposto che la sede corretta per inviare le osservazioni nell'ambito della VIA è il Ministero, e ha specificato che comunque tutto ciò che emergerà dal dibattito pubblico confluirà all'interno della Conferenza dei Servizi, e dunque nella VIA. Il Coordinatore Pillon ha spiegato, infatti, che tutto ciò che emerge durante gli incontri verrà riportato nella relazione finale, alla quale verranno allegati anche i quaderni degli attori, che verrà consegnata alla Conferenza dei Servizi e di cui il Comune dovrà necessariamente tenere conto. Se un cittadino o una cittadina volesse fare un ulteriore approfondimento o volesse cambiare le proprie riflessioni rispetto a quanto emergerà nel corso del dibattito, potrà comunque inviare le proprie osservazioni al Ministero.

Richieste di incontri aggiuntivi

- Il Sindaco e la Vicesindaca del Comune di Besenello, presenti in sala, hanno richiesto di organizzare un incontro anche sugli **impatti del progetto sul Comune di Besenello**, dato che il progetto di fattibilità tecnico-economica prevede l'occupazione di una porzione importante del suo territorio. È stato ricordato, infatti, che la galleria passerà a ridosso di

una zona residenziale, e che le sorgenti che interessano Mattarello alimentano anche gli acquedotti di Besenello. Benché sul piano istituzionale ci siano dei canali di comunicazione aperti, i rappresentanti del Comune hanno sottolineato che è importante agire anche sul piano comunitario e lavorare sul consenso sociale coinvolgendo la cittadinanza. Anche per questo, sarà importante strutturare l'incontro prevedendo una prima sessione illustrativa per fornire sufficienti informazioni ai cittadini che non conoscono necessariamente il progetto dal punto di vista tecnico.

- Inoltre, il Presidente della Circoscrizione di Mattarello, d'accordo con i rappresentanti di Besenello, ha richiesto di aggiungere un **incontro tecnico dedicato unicamente alle associazioni di categoria agricole**, che sono preoccupate per gli effetti collaterali dell'opera, anche dal punto di vista occupazionale. Il coordinatore del dibattito ha accolto entrambe le richieste e ha chiesto se possibile di ricevere una proposta di soggetti da coinvolgere per l'incontro con le categorie agricole.

È stato concordato quindi di inserire un incontro pubblico dedicato a Besenello all'interno del programma del Dibattito Pubblico, che si terrà il 20 dicembre dalle 20.30 alle 22.30; e un incontro tecnico dedicato alle categorie agricole che si terrà il 20 dicembre dalle 15 alle 18.

Infine, alcuni/e Presidenti di Circoscrizione hanno chiesto al coordinatore come è possibile rispondere alla richiesta dei cittadini di fare degli **incontri a livello circoscrizionale**. Il coordinatore ha spiegato che siccome i tempi del Dibattito Pubblico non permettono di svolgere un incontro per circoscrizione, è stato deciso di dividere il territorio di Trento in 3 tratti (centro, nord e sud). Tuttavia, ha invitato i/le presidenti di circoscrizione - qualora lo ritengano necessario- ad organizzare comunque degli incontri a livello locale e a consegnare un resoconto sotto forma di "Quaderno degli attori" affinché i risultati possano essere integrati nella relazione finale del Dibattito Pubblico. Ad esempio, la Circoscrizione di Gardolo ha in programma un incontro per il 9 dicembre, che si svolgerà in aggiunta rispetto all'incontro previsto dal Dibattito Pubblico del 14 dicembre.

Modifiche e proposte relative al programma degli incontri

Diversi/e Presidenti di Circoscrizione presenti hanno avanzato alcune richieste di modifica di sala o orario per gli incontri pubblici che si terranno presso il proprio territorio, al fine di venire incontro il più possibile alle esigenze dei propri cittadini/e. Il coordinatore del dibattito pubblico, d'accordo con i rappresentanti istituzionali ed il proponente dell'opera, ha ringraziato per le indicazioni e ha integrato il programma degli incontri con le modifiche richieste:

- 13.12.21 **(20.30/22.30)** – Palazzo Regionale: Il progetto e gli impatti Trento Centro;
- 14.12.21 **(20.30/22.30)** – Teatro di Gardolo: Il progetto e gli impatti Trento Nord;

- 15.12.21 (17.00/19.30) – **Sala Polivalente Alberto Perini:** Il progetto e gli impatti Trento Sud.

In secondo luogo, alcuni/e Presidenti di Circoscrizione hanno chiesto se fosse possibile ricevere del materiale informativo sulle date degli incontri da diffondere presso la cittadinanza, in modo da garantire una buona partecipazione nonostante i tempi molto stretti. Inoltre, alcuni/e hanno suggerito di prevedere all'interno del programma di ciascun incontro pubblico, una prima parte illustrativa per fornire informazioni utili sull'opera ai cittadini.

Proposte per gli incontri specialistici

Alcuni/e Presidenti di Circoscrizione hanno espresso preoccupazione per il fatto che i tempi siano troppo stretti, con moltissimo materiale da affrontare, e che quindi possa risultare difficoltoso dare ascolto a tutti i cittadini e le cittadine unicamente attraverso gli incontri pubblici previsti nel programma. Per questo hanno proposto di utilizzare anche le vacanze di Natale per sfruttare tutti i giorni disponibili per il dibattito. Il coordinatore e l'ing. Romeo hanno risposto che era possibile valutare di aggiungere ulteriori incontri nel periodo natalizio se fosse stato necessario e hanno ricordato che a in ogni caso a gennaio si sarebbero tenuti degli incontri specialistici su temi da individuare.

A questo proposito, alcuni dei presenti hanno suggerito di prendere in considerazione **il tema del traffico** durante la cantierizzazione, che si aggiungerebbe a quello già esistente. In particolare, la Circoscrizione di Gardolo ha proposto di concentrarsi sull'individuazione di soluzioni per mitigare i rumori dei passaggi del camion e per la percorribilità da est a ovest.

Domande puntuali sul progetto

Oltre a fornire i propri suggerimenti sullo svolgimento del dibattito, alcuni/e Presidenti di Circoscrizione hanno colto l'occasione per chiedere dei chiarimenti su alcuni aspetti del progetto.

- 1) Perché si stanno svolgendo dei sondaggi in questo momento, se il progetto è già stato elaborato sulla base dei dati precedenti? Come si terranno in considerazione eventuali criticità che potrebbero emergere dai nuovi sondaggi?*

L'ing. Romeo ha spiegato che i sondaggi fatti in precedenza e il materiale di servizio geologico provinciale erano sufficienti a consolidare il modello geomorfologico. Le integrazioni che si stanno facendo adesso servono perché bisognerà andare in gara con un progetto di fattibilità tecnico-economica arricchito con un dimensionamento puntuale, ovvero con dati più precisi. Quindi si tratta di approfondimenti che attengono a fasi successive e ogni informazione che dovesse emergere verrà utilizzata ai fini del progetto.

- 2) *Sembra che la stima fatta sui danni che potrebbero subire gli edifici sia sbagliata. È possibile avere chiarimenti sull'elaborato progettuale dedicato a questo aspetto?*

L'ing. Romeo ha risposto che se ci sono dei dubbi sulle schede degli edifici, è possibile verificarlo con i progettisti.

- 3) *Siccome si tratta di un progetto integrato, chi vincerà la gara si occuperà sia della progettazione che della realizzazione dell'opera. Come verrà quindi definito l'importo, considerando che i prezzi sono aumentati di molto?*

L'ing. Romeo ha risposto che ci sarà un computo metrico istitutivo, ma che l'importo rimane comunque di 930 milioni di euro.

INCONTRO TECNICO

Le alternative di tracciato

Restituzione sintetica

Introduzione

Lunedì 13 dicembre 2021, dalle ore 9.30 alle 12.30, si è tenuto il **secondo incontro tecnico** all'interno del Dibattito Pubblico sulla Circonvallazione Ferroviaria di Trento, che aveva l'obiettivo di facilitare il confronto tra il proponente dell'opera, le istituzioni e i portatori di interesse sulle alternative di tracciato. L'incontro si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza presso Palazzo Geremia a Trento.

L'incontro, a cui hanno partecipato 19 persone, si è aperto con l'intervento dell'Ingegnere Paolo Zadra, portavoce della "Rete dei Cittadini" di Trento, che ha introdotto i relatori rappresentanti della Rete dei Cittadini presenti in sala che hanno illustrato, secondo la scaletta che segue, il progetto "Destra Adige".

Inquadramento del Lotto 3 del "Quadruplicamento della Ferrovia Fortezza – Verona". Iter storico dello sviluppo progettuale e criticità di fondo – Emiliano Voltolini – Esperto di mobilità

La percezione dell'opera sul territorio provinciale. Storia. Caratteristiche e contenuti della progettazione. Analisi, definizione e sviluppo delle soluzioni progettuali – Mario Perghem Gelmi - Responsabile del team di progetto, esperto di idrogeologia

Analisi delle criticità rilevate nelle diverse soluzioni progettuali. Documentazione prodotta in seno alla Circoscrizione Centro Storico Piedicastello – Claudio Geat – Presidente della Circoscrizione Centro Storico Piedicastello

Elementi qualificanti – Paolo Zadra

Si rende disponibile la presentazione dei relatori della Rete dei Cittadini dell'alternativa "Destra Adige" al seguente link https://dpcirconvallazioneferroviariatrento.it/wp-content/uploads/2021/12/13_12_2021_ReteCittadiniTrento_AlternativaDestraAdige_DP.pdf.

Considerazioni dei proponenti dell'opera

Al termine delle presentazioni, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha dato la parola ai referenti di RFI e Italferr che hanno espresso le proprie considerazioni rispetto alle soluzioni presentate dalla Rete dei Cittadini.

L'Ingegnere Giuseppe Romeo di RFI ha ringraziato per le presentazioni e si è detto consapevole della complessità del progetto e dei margini di miglioramento di alcuni suoi aspetti. Successivamente si è concentrato sulla necessità dell'opera, inquadrandola anche nel contesto europeo caratterizzato dall'evoluzione dei flussi di traffico che interesserà il corridoio nei prossimi anni, e sulle opportunità che essa costituisce per la città di Trento.

L'Ingegnere ha poi spiegato in che modo si è scelto di sviluppare il progetto per l'area di Trento, sottolineando che, considerate le risorse disponibili per i vari lotti componenti il corridoio, la scelta è stata dettata dai livelli di maturazione dei vari progetti. In tal senso – ha continuato – il progetto su Trento ha visto un'accelerazione importante a seguito del dialogo avvenuto in seno all'Osservatorio del Corridoio del Brennero dove nacque la suddivisione del Lotto 3 in due circonvallazioni separate per Trento e Rovereto. Ha spiegato che RFI aveva proposto tra il 2015 e il 2016 un progetto che bypassava entrambe le città, poi diviso in due lotti separati.

Un'altra considerazione ha riguardato Trento Nord e le possibili soluzioni per le criticità emerse nel corso del dibattito, dove l'Ing. Romeo ha spiegato che nel progetto di "Sinistra Adige", insieme alla Provincia e al Comune, si è tenuto conto della posizione strategica di Roncafort e pertanto il bypass dovrà essere compatibile con l'utilizzo dello scalo. Inoltre, ha affermato che, avviando un percorso per trovare possibili soluzioni anche per il potenziamento della linea ferroviaria tra Bolzano e Trento, il tema di Trento Nord potrà essere ripreso e si potranno fare nuove proposte.

Per quanto riguarda la proposta della Rete dei Cittadini, l'Ing. Romeo ha sottolineato che sarà necessario fare ulteriori riflessioni in quanto permangono alcuni dubbi riguardanti, per esempio, l'attacco a Roncafort sul piano altimetrico. Inoltre, la valutazione e approfondimento della soluzione dovrà avere come presupposto una base di caratteristiche funzionali analoghe dal punto di vista ferroviario per confrontare le alternative, che al momento non sono disponibili soprattutto dal punto di vista trasportistico.

Durante l'incontro è stato fatto anche un approfondimento sulle tematiche idrogeologiche affrontate nel progetto di RFI. Infine, l'intervento di Cristina Mazzocchi di Italferr, ha evidenziato che molte delle domande pervenute troveranno una migliore esplicitazione nelle serate dedicate, in particolar modo i temi delle sorgenti e delle falde acquifere e dei siti inquinati.

In conclusione, l'Ing. Romeo ha sottolineato che le proposte e le criticità manifestate dai cittadini rappresentano un motivo di forte responsabilità per RFI che si fa carico delle preoccupazioni emerse.

Temi emersi dal confronto

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha poi dato la parola ai presenti in sala aprendo una sessione di dibattito durante la quale sono stati evidenziati alcuni temi principali che vengono riportati di seguito.

Comparazione dei progetti “Destra Adige” e “Sinistra Adige”

Un rappresentante della Rete dei Cittadini oltre ad aver specificato la consapevolezza dell'esistenza di problemi idrogeologici sia sulla destra che sulla sinistra Adige, ha criticato l'intervento dell'Ingegnere Romeo dichiarando che – secondo lui – non è possibile comparare, nella valutazione delle due alternative di tracciato, il tema dell'efficienza del servizio trasportistico dell'innesto Roncafort e quello dell'impatto a lungo termine dell'opera, a suo parere, sulla qualità della vita della comunità di Trento e del derivante deprezzamento economico di tutto il territorio.

Ing. Giuseppe Romeo di RFI in risposta all'intervento del cittadino ha specificato quanto detto precedentemente, spiegando che è necessario avere caratteristiche funzionali e trasportistiche analoghe per poter confrontare le due alternative. Infine, ha concluso affermando che permangono alcuni dubbi sul tema delle pendenze e della possibilità di sportarsi da Roncafort verso la destra dell'Adige.

Valutazione ingegneristica del progetto “Destra Adige”

Alcuni rappresentanti della Rete dei Cittadini hanno evidenziato che, nonostante il progetto “Destra Adige” non si sia potuto sviluppare con lo stesso livello di approfondimento di quello di Italferr e che di conseguenza non sussistano caratteristiche analoghe per poter fare un confronto tra le due alternative, sarebbe utile un approfondimento e una valutazione della proposta dal punto di vista ingegneristico. Inoltre, hanno affermato che la Rete dei Cittadini sarebbe aperta anche a ricevere delle critiche alla proposta presentata, specificando che il loro obiettivo non è quello di creare una sospensione strumentale della procedura, ma quello di confrontarsi su soluzioni e alternative che possano diventare esecutive.

In risposta al tema sollevato è intervenuto l'Ing. Romeo dicendo che il confronto con la Rete dei Cittadini non si esaurisce durante l'incontro, ma che verrà ripreso provando a guardare più da vicino l'idea progettuale presentata. Tuttavia, ha specificato che non c'è la possibilità di produrre un nuovo progetto e nemmeno pensare di creare già dei punti critici nell'esercizio del progetto. Infine, senza approfondire tutte le questioni che questa alternativa in Destra Adige comporterebbero, in tema di costi e tempi di realizzazione, in aggiunta a tutta un'altra serie di altre questioni che andrebbero

analizzate, ha sottolineato che il concetto della funzionalità ferroviaria è di primaria importanza dato il livello di capacità che è necessario garantire.

Al termine dell'incontro l'ing. Gelmi e l'ing. Romeo hanno discusso brevemente sui principi della comparazione dei costi del progetto.

Conclusioni

L'incontro si è concluso con un ultimo intervento del Coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon che ha risposto ad alcune domande poste dai presenti in sala riguardanti principalmente lo svolgimento dei prossimi incontri previsti dal dibattito.

Incontro tecnico con i cittadini dell'area Trento Centro

Restituzione sintetica

Martedì **14 dicembre**, dalle 9.30 alle 12.30, si è tenuto il tavolo tecnico del Dibattito Pubblico con i cittadini direttamente impattati dell'area Trento Centro, che hanno potuto partecipare in presenza presso palazzo Geremia. Hanno partecipato in presenza 10 cittadini, 1 rappresentante di ACI Trento, rappresentanti di RFI e rappresentanti istituzionali. Hanno partecipato online rappresentanti di Italferr.

Il dott. Pillon ha presentato l'incontro della giornata, rimarcando la differenza tra gli incontri pubblici e gli incontri dei tavoli tecnici, pensati per permettere alla cittadinanza direttamente impattata dall'opera di avere un momento di confronto diretto con RFI e i rappresentanti istituzionali. In seguito, sono stati fatti degli interventi introduttivi ed è poi stato lasciato spazio alla cittadinanza convenuta di porre domande, fare considerazioni e richieste ed esprimere considerazioni.

Il metodo

L'incontro è stato organizzato perché venissero presentate osservazioni, criticità e perché venissero poste domande. Durante l'incontro sono stati trattati temi puntuali relativi alle situazioni specifiche di ciascun cittadino/a, supportati dalla cartografia di progetti Italferr a cui rappresentanti di RFI e di Italferr hanno dato risposta. Tutte le osservazioni sono state annotate e, ove possibile, è stata data risposta nel corso dell'incontro. Si riportano di seguito i temi generali affrontati.

Introduzione

L'incontro è stato aperto dagli interventi dell'ing. **Damiano Beschin** di RFI, dell'Assessore alla Transizione ecologica e mobilità del Comune di Trento **Ezio Facchin** e dall'ing. **Claudio Bortolotti**, figura di supporto del Comune alle persone *espropriande*.

L'ing. Beschin ha sottolineato l'importanza del Dibattito Pubblico per raccogliere e registrare le osservazioni dei cittadini e per affrontare le problematiche per tempo, anche alla luce delle strette tempistiche imposte dalla normativa. Ha inoltre ricordato che le persone direttamente impattate dall'opera possono portare la loro prospettiva attraverso il procedimento avviato il 3 dicembre, che dà la possibilità alle persone direttamente coinvolte dall'esproprio di presentare osservazioni al progetto. Ha infine spiegato in che modo presentare le osservazioni.

In seguito, l'Assessore Facchin ha sottolineato che, quanto emerge dagli incontri del Dibattito Pubblico, è una generale preoccupazione sull'entità dell'impatto dell'opera e sul valore dell'indennizzo per gli immobili. Ha ricordato che le stime dovranno tenere conto del prezzo che le case avranno al momento dell'esproprio da parte di Italferr. Ha rimarcato la difficoltà di trovare soluzioni alternative per chi è soggetto all'esproprio, che la normativa non prevede indennizzi per gli affittuari e che si chiederà alla politica di proporre delle soluzioni.

Infine, l'ing. Bortolotti ha evidenziato che bisogna ricordare la differenza tra i proprietari coinvolti direttamente dalla demolizione delle abitazioni che subiranno un danno permanente e chi verrà danneggiato temporaneamente, solo in fase di cantiere. Ha affermato che l'obiettivo del Comune è quello di trovare soluzioni compatibili con i bisogni reali delle persone, in collaborazione con Italferr, e che pertanto sarà fondamentale che i proprietari siano determinati e risoluti nelle loro richieste.

Temi emersi dal confronto

Occupazioni temporanee

Una cittadina ha sottolineato che, una volta restituiti, alcuni dei terreni sottoposti a occupazione temporanea avranno un valore inferiore rispetto a quello precedente perché saranno soggetti a servitù e non più edificabili. I rappresentanti del Comune hanno risposto sottolineando l'importanza di presentare osservazioni che evidenzino il problema e spingano a trovare soluzioni cooperative con RFI e le istituzioni competenti, per esempio chiedendo un indennizzo anche per quei terreni il cui valore diminuirà in seguito alla realizzazione del progetto.

Esproprio

Alcune cittadine hanno chiesto in che modo verrà fatta la stima della casa e che margine ha il Comune per dare supporto ai cittadini. Una cittadina ha contestato la cifra prevista da Italferr per gli indennizzi, che corrisponde allo 0,5% del totale del costo dell'opera. RFI ha risposto spiegando l'iter attraverso il quale verrà fatta la stima degli immobili, a partire dai sopralluoghi fino all'accordo tra il proprietario e Italferr. Ha chiarito che tutto ciò avverrà con il supporto del Comune. RFI ha anche chiarito che l'importo relativo agli espropri nel progetto è puramente indicativo, in quanto senza sopralluoghi non è possibile avere una stima vera e propria dei terreni e degli immobili. Ha aggiunto che nelle stime verranno considerati tutti gli elementi presenti sul terreno.

Supporto agli espropriati

Diverse cittadine hanno chiesto se è previsto un supporto per la ricerca di una nuova casa, e in particolare, hanno sottolineato che è necessario pensare di dare un supporto a chi, come le persone anziane, può incontrare maggiori difficoltà o bisogni particolari, come quello di rimanere nella zona in cui hanno una rete sociale attiva. Inoltre, è stato sottolineato che non tutti potranno permettersi un mutuo. RFI ha risposto ringraziando per gli spunti e sottolineando l'importanza di affrontare i

problemi portati, in particolare rispetto alla necessità di offrire supporto a chi avrà difficoltà a trovare un'alternativa sia in affitto che di proprietà.

Spese accessorie e garanzie

È stato chiesto da diverse persone se è previsto un supporto pecuniario per le spese accessorie come, per esempio, gli atti notarili, le imposte pagate o le spese di trasloco. RFI ha risposto che è prevista la copertura delle spese accessorie. Anche per quanto riguarda le spese notarili, ha spiegato che sarebbero state a carico dell'azienda. Una cittadina ha poi chiesto che venisse emessa una fideiussione bancaria a garanzia dei proprietari. L'ass. Facchin ha dichiarato che il Comune si farà promotore per la costituzione di un fondo di rotazione per gli espropriati, allo stesso tempo ha sottolineato che non è possibile dare risposte prima di avere un quadro completo delle persone che sono colpite da questo intervento e della portata dell'impatto. RFI ha risposto che non sarebbe stata corrisposta una fideiussione bancaria, ma che sono previste misure a tutela degli espropriati e per andare incontro alle loro esigenze, fino a corrispondere loro la cifra pattuita per l'acquisto della casa.

Affittuari

Diverse cittadine hanno chiesto di tutelare gli affittuari, che non vengono protetti dalla legge. In particolare, è stato chiesto se RFI prevede di corrispondere un indennizzo anche agli affittuari ed è stato suggerito che il Comune si prenda la responsabilità di offrire loro un supporto.

Iter e partecipazione

Una cittadina ha chiesto delucidazioni in merito alla procedura avviata per raccogliere le osservazioni e al supporto ai cittadini previsto per presentarle. I rappresentanti di RFI hanno ricordato che è possibile vedere il progetto in dettaglio e chiedere informazioni presso il Trento Lab. Hanno aggiunto che per presentare le osservazioni è importante appoggiarsi all'ing. Bortolotti e anche ai rappresentanti RFI. Hanno inoltre fatto l'esempio di un elemento di progetto che è stato modificato proprio in seguito al confronto con la cittadinanza. Una cittadina ha chiesto chiarimenti sulla procedura e sulle ragioni per le quali il progetto potrebbe non andare in porto. Il rappresentante di RFI ha spiegato le diverse procedure che sono state aperte per legge in seguito alla presentazione del progetto e che sarà l'esito di questi iter a determinare la realizzazione dello stesso.

Sicurezza

Una cittadina ha sollevato la preoccupazione rispetto alle modifiche alle rogge, per la presenza della roggia Malvasia lungo uno dei tratti del cantiere. La progettista di Italferr ha risposto rappresentando che la realizzazione delle modifiche alle rogge sarà di breve durata e che le opere progettuali sono state concordate con gli uffici competenti (Consorzio Trentino di Bonifica e Bacini Montani).

Incontro tecnico con i cittadini dell'area Trento Nord

Restituzione sintetica

Mercoledì **15 dicembre**, dalle 9.30 alle 12.30, si è tenuto il tavolo tecnico del Dibattito Pubblico con i cittadini direttamente impattati dell'area Trento Nord, che hanno potuto partecipare in presenza presso palazzo Geremia. Hanno partecipato in presenza 15 cittadini, rappresentanti di RFI e rappresentanti istituzionali. Hanno partecipato online rappresentanti di Italferr.

Il dott. Pillon ha presentato l'incontro della giornata, rimarcando la differenza tra gli incontri pubblici e gli incontri dei tavoli tecnici e spiegando il funzionamento dell'incontro. In seguito, sono stati fatti degli interventi introduttivi ed è stato poi lasciato spazio alla cittadinanza convenuta per porre domande, fare considerazioni e richieste ed esprimere considerazioni.

Il metodo

L'incontro è stato organizzato perché venissero presentate osservazioni, criticità e perché venissero poste domande. Durante l'incontro sono stati trattati temi puntuali relativi alle situazioni specifiche di ciascun cittadino/a, supportati dalla cartografia di progetto a cui rappresentanti di Italferr hanno dato risposta. Tutte le osservazioni sono state annotate e, ove possibile, è stata data risposta nel corso dell'incontro. Si riportano di seguito i temi generali affrontati.

Introduzione

L'incontro è stato aperto dagli interventi dell'ing. Damiano Beschin di RFI e dell'ing. **Claudio Bortolotti**, figura di supporto del Comune alle persone *espropriande*.

L'ing. Beschin ha sottolineato l'importanza del Dibattito Pubblico per raccogliere e registrare le osservazioni dei cittadini e per affrontare le problematiche per tempo, anche alla luce delle strette tempistiche imposte dalla normativa. Ha sottolineato che il tentativo primario degli incontri è quello di dare risposte e trovare soluzioni, dando un quadro informativo del progetto attraverso gli incontri pubblici serali.

Infine, l'ing. Bortolotti ha evidenziato che nell'area di Trento Nord ci sono sia residenti che proprietari di casa che verranno soggetti a espropri e a diverse occupazioni temporanee e che è necessario trovare soluzioni concertate.

Temi emersi dal confronto

Cantierizzazione e accessibilità

Alcuni cittadini hanno sottolineato la difficoltà di accessibilità per mezzi grossi e articolati alla loro attività a causa di occupazioni temporanee di terreni per la demolizione di edifici. RFI ha risposto che le occupazioni temporanee per demolizione non dureranno l'intero periodo di realizzazione dell'opera. Ha aggiunto che l'accessibilità è una questione che verrà analizzata caso per caso in dettaglio. Alcuni cittadini hanno evidenziato difficoltà di accessibilità a residenze e attività dovuta ai cantieri, alla loro impostazione e alla viabilità provvisoria. RFI ha spiegato come funzioneranno i cantieri, che le tavole di cantiere possono essere ancora ottimizzate per far fronte alle necessità. RFI ha aggiunto che, per valutare soluzioni specifiche, si apriranno tavoli di confronto tra il cittadino, i tecnici Italferr e RFI per trovare insieme la soluzione migliore. Italferr ha aggiunto che il piano di cantierizzazione viene calato sulle singole realtà, valutando soprattutto gli accessi alle attività.

Protocollo di gestione dei cantieri e monitoraggio

Alcuni cittadini hanno sollevato preoccupazione rispetto alla gestione dei cantieri. L'assessore Facchin ha sottolineato l'importanza di redigere un protocollo per la gestione dei cantieri tra RFI, Italferr e il Comune in modo che venga definito come gestire e organizzare i cantieri. Inoltre, ha aggiunto che il Comune vuole istituire un *Osservatorio ambiente e sicurezza* che riceverà dati dall'appaltatore e dal committente per monitorare che le attività vengano svolte correttamente. RFI ha accolto la sollecitazione del Comune a stilare un protocollo dei cantieri da formalizzare, ma ha anche affermato che mutuerà buone pratiche adottate in altri contesti. Ha aggiunto che per quanto riguarda l'Osservatorio, andrà messo in dialogo con l'Osservatorio istituito dalla Provincia di Bolzano per il Tunnel di Base del Brennero.

Interferenze di progetto

Un cittadino ha sottolineato che in un edificio che verrà demolito si trova la cabina elettrica che serve tutta la zona. RFI ha assicurato che il progetto di ricollocazione della cabina è gestione direttamente dall'ente gestore come risoluzione di interferenza.

Tempistiche

Un cittadino ha chiesto le tempistiche degli espropri e delle occupazioni temporanee. Un altro cittadino ha affermato che sarebbe meglio stabilire un programma di dettaglio con il Comune, piuttosto che procedere all'acquisizione immediata di tutte le aree. RFI ha spiegato che i procedimenti verranno avviati a inizio 2023, quando verranno acquisite le aree per darle all'appaltatore. Tuttavia, ha aggiunto che i tempi verranno stabiliti anche in base alle esigenze specifiche e che a partire da quelle sarà possibile tarare il cronoprogramma. Un cittadino ha chiesto di sapere le tempistiche con cui può essere accolta la richiesta di modifica di un deposito di

stoccaggio temporaneo, sottolineando la volontà di collaborare con RFI per trovare le soluzioni più adatte. RFI ha assicurato il cittadino che partirà un confronto anche con Italferr sul tema.

Galleria artificiale

Un cittadino, riprendendo un intervento di un incontro pubblico della sera prima, ha proposto che il materiale risultante dallo scavo della galleria venisse usato per interrare la ferrovia fino all'interporto e realizzare una collina. RFI ha risposto che questo suggerimento verrà preso in carico e analizzato. Ha anche chiarito che, per quanto riguarda i siti di stoccaggio a Trento nord, il materiale verrà depositato per pochi giorni e che l'area di cantiere è temporanea per permettere la caratterizzazione dei materiali provenienti dagli scavi prima del conferimento a deposito definitivo.

Modifiche al cantiere nell'area di stoccaggio 01

Un cittadino, rappresentante di una società, ha chiesto lo spostamento di un'area di stoccaggio di cento metri a causa di un progetto economico e residenziale in corso, avendo già ottenuto parziale disponibilità dei proprietari allo spostamento. Ha aggiunto che il progetto potrebbe interagire con quello di RFI attraverso diversi elementi. L'ing. Bortolotti ha risposto che è importante che la soluzione sia equivalente per le ferrovie e che ci sia il consenso dei proprietari a Nord. L'assessore Facchin ha spiegato che, qualora la proposta venisse accettata da RFI, è necessario formalizzare un accordo con il committente e il proponente; che è necessario valutare l'opera da un punto di vista urbanistico e che il progetto può diventare un arricchimento architettonico e ambientale. RFI ha aggiunto che è necessario che le due soluzioni siano comparabili e che bisogna valutare l'impatto della modifica dal punto di vista del profilo autorizzativo, del cronoprogramma della realizzazione del progetto e del percorso critico dell'opera.

Il punto di esodo e soccorso

Alcuni cittadini hanno avanzato la richiesta di modificare lo spostamento del canale Lavisotto e di spostare la cabina elettrica. I cittadini hanno aggiunto che la cabina e lo spostamento del canale fanno perdere integrità al lotto. I tecnici di Italferr hanno spiegato che lo spostamento del canale è necessario perché tutta l'area sarà interessata dal futuro punto di esodo e soccorso. Hanno assicurato che verrà comunque fatto un approfondimento tecnico e hanno spiegato che tutta questa area verrà effettivamente espropriata in un momento successivo, quando sarà realizzato l'interramento della linea storica. RFI ha anche aggiunto che questa parte del progetto sarà approfondita alla luce di queste considerazioni. L'ing. Bortolotti ha sottolineato che, date le considerazioni emerse, è necessario valutare una ottimizzazione degli espropri dell'area.

Confronto e partecipazione

Un cittadino ha chiesto in che modo è possibile depositare le osservazioni. Il dott. Pillon ha risposto che è possibile mandarle attraverso il sito. A seguito di richieste di modifica del progetto, i rappresentanti di RFI hanno sottolineato che durante i tavoli tecnici viene presa nota delle richieste

e delle problematiche, ma che è molto importante che i cittadini mandino le osservazioni come tutela per loro stessi. È stato inoltre spiegato l'iter avviato il 3 dicembre con la pubblicizzazione del progetto ai fini della pubblica utilità. RFI ha anche spiegato che, al di là del Dibattito Pubblico, l'incontro con le comunità locali è una pratica radicata nel *modus operandi* di RFI.

Metaprogetto

Diversi cittadini hanno portato l'attenzione sulla presenza di diversi progetti che possono essere messi in dialogo con il progetto della circonvallazione ferroviaria nell'area Nord e hanno chiesto che si attivasse un confronto con RFI per riuscire a trovare le soluzioni migliori. L'Assessore Facchin ha sottolineato a più riprese l'importanza della permeabilità est-ovest, ma anche di realizzare una serie di interventi che possano integrare i diversi progetti attivi per valorizzare la città. RFI ha aggiunto che è sicuramente da valutare l'ottimizzazione del progetto laddove possibile, per poterlo maggiormente mettere in dialogo con gli altri progetti sul territorio.

Incontro tecnico con i residenti dell'area Trento Sud

Restituzione sintetica

Mercoledì **16 dicembre**, dalle 9.30 alle 12.30, si è tenuto il tavolo tecnico del Dibattito Pubblico con i cittadini direttamente impattati dall'opera nell'area di Trento Sud, che hanno potuto partecipare in presenza presso palazzo Geremia. Hanno partecipato in presenza 15 cittadini e rappresentanti della circoscrizione di Mattarello.

L'incontro è stato aperto dall'Assessore alla Transizione ecologica e mobilità del Comune di Trento **Ezio Facchin** per un saluto istituzionale. L'assessore ha spiegato che il Comune vuole concentrare le occupazioni temporanee nell'area di Acquaviva e che vuole acquisire come posizione ufficiale del Comune le osservazioni che verranno fatte dai cittadini e che rientrano in questa logica, per portarle in sede di conferenza dei servizi. Successivamente sono intervenuti i cittadini, i quali hanno posto domande, portato osservazioni e rilevato criticità del progetto rispetto alle loro proprietà.

Il metodo

L'incontro è stato organizzato perché venissero presentate osservazioni, criticità e perché venissero poste domande. Durante l'incontro sono stati trattati temi puntuali relativi alle situazioni specifiche di ciascun cittadino/a, supportati dalla cartografia di progetto a cui rappresentanti di Italferr e RFI hanno dato risposta. Tutte le osservazioni sono state annotate e, ove possibile, è stata data risposta nel corso dell'incontro. Si riportano di seguito i temi generali affrontati.

Temi emersi dal confronto

Interlocuzione

Alcuni cittadini hanno chiesto che venisse specificato con chi devono interloquire i proprietari di terreni e abitazioni con cui il progetto interferisce. Inoltre è stato chiesto in che modo quanto detto durante l'incontro sarebbe stato recepito, verificato e valutato. È stato chiarito dal proponente che sono diverse le modalità con cui i cittadini e rappresentanti di RFI e Italferr interagiranno. In primo luogo, gli incontri tecnici, uno dei quali è riportato nella presente restituzione, sono il primo spazio in cui è possibile presentare problematiche e criticità connesse all'opera. In secondo luogo, è stato ricordato che i tecnici di Italferr andranno sul territorio per conferire direttamente con i cittadini e visitare insieme le proprietà oggetto di occupazione. Inoltre, è stato spiegato che le osservazioni e

le criticità verranno valutate puntualmente per identificare eventuali modifiche al progetto della cantierizzazione.

Esproprio e occupazione temporanea

Alcuni cittadini hanno chiesto a quanto ammonteranno gli indennizzi per l'esproprio e per l'occupazione temporanea. È stato spiegato l'iter che verrà seguito da Italferr e si è specificato che le attività verranno seguite da una figura terza a garanzia del privato, messa a disposizione dal Comune, che aiuterà le persone a formulare le osservazioni. Italferr ha inoltre specificato in che modo vengono calcolati gli indennizzi per l'esproprio e per l'occupazione temporanea. Ha anche sottolineato che per l'esproprio e per l'occupazione temporanea verranno corrisposti anche i soprasuoli, ovvero tutto quanto è presente sul suolo, come per esempio gli impianti di irrigazione. Italferr ha sottolineato che i valori degli indennizzi, tanto per l'occupazione temporanea quanto per l'esproprio, seguono i valori di mercato. Per quanto riguarda l'occupazione temporanea, i cittadini hanno chiesto se e in che modo verrà valutato il tempo necessario alla riconversione del suolo, come nel caso del biologico, a seguito della restituzione del terreno. Italferr ha spiegato si prevede di restituire le porzioni di territorio nelle condizioni precedenti, attraverso interventi e analisi per garantire la fertilità del suolo. Ha inoltre specificato che nel caso delle zone agricole verranno pagati anche i corrispettivi di una cultura che dovesse essere interrotta a seguito dell'occupazione.

Reliquato, concessione d'uso e correzione delle mappe

Alcuni cittadini hanno segnalato che a seguito di un esproprio alcuni di loro rimarrebbero con una parte residuale di territorio con cui difficilmente potrebbero proseguire le attività agricole e altri vedrebbero interrotta la continuità di suolo. Italferr ha chiarito che sono possibili due soluzioni, il reliquato e la concessione di uso, a seconda dei casi. Italferr ha inoltre chiarito che per altri casi specifici è possibile rivedere i confini segnalati nella mappa di progetto per garantire razionalità di progetto e correggere eventuali incongruenze.

Servitù

Alcuni cittadini hanno chiesto in cosa consistessero le servitù, in particolare quelle relative ai terreni in prossimità della galleria naturale. Italferr ha spiegato che il vincolo di servitù si esplicita in alcune limitazioni all'utilizzo del suolo, ad esempio a non effettuare scavi o attività che potrebbero inficiare la sicurezza e durabilità della galleria sottostante e che anche le servitù sono soggette a indennizzo. È stato inoltre specificato che la servitù non pone vincoli rispetto alla normale continuazione dell'attività agricola.

Interferenze del progetto e modifiche

È stato chiesto in che modo verrà gestita l'interferenza del progetto con le tubazioni e i sottoservizi in genere. Italferr ha spiegato che verranno chieste modifiche ai sottoservizi interessati direttamente al gestore del sottoservizio. Un cittadino ha sollevato delle preoccupazioni rispetto alla presenza di un muro idraulico nel progetto chiedendo che miglioramenti è possibile fare rispetto all'impatto della deviazione della statale nel corso della realizzazione dell'opera. Italferr ha spiegato che non c'è un muro idraulico, ma che viene riprofilata la strada e ripristinato l'accesso alla proprietà, sottolineando che è possibile ottimizzare il tutto in modo da rientrare nel sedime occupato e che possono essere fatte delle correzioni sulle basi delle osservazioni che perverranno. È stato anche chiesto se è necessario la modifica della statale sia effettivamente necessaria. Italferr ha chiarito che sarà necessario in quanto, dovendo lavorare in corrispondenza della strada esistente, ma volendone garantire la continuità di utilizzo, è necessario realizzare una deviazione provvisoria. Quando verrà ripristinato il sedime definitivo, la strada dovrà essere realizzata seguendo le norme del codice stradale aggiornato.

Accessibilità

Una cittadina ha sollevato preoccupazioni circa la presenza massiccia di mezzi di trasporto e operatori in punti che impediscono o impattano significativamente lo svolgimento delle normali attività economiche e domestiche, come per esempio il parcheggio di mezzi di trasporto in proprietà privata o su strade, impedendo il normale traffico o l'accesso alle abitazioni. È stato anche fatto presente che in alcuni punti del progetto le occupazioni temporanee bloccherebbero l'accesso alle attività. Italferr ha risposto che la logistica di cantiere garantirà l'operatività e l'accessibilità alle proprietà per fare in modo che le normali attività economiche e domestiche si possano svolgere. In particolare, è stato spiegato che si farà una valutazione caso per caso per garantire l'accessibilità. Alcuni cittadini hanno inoltre sollevato preoccupazione circa la presenza cospicua di forze dell'ordine, sottolineando che è necessario prevedere un sistema che tuteli i cantieri da eventuali atti di sabotaggio senza un dispiegamento esagerato di forze. Una cittadina ha anche sottolineato che non ci sono stati avvisi preventivi dell'installazione del cantiere per il sondaggio svolto. Italferr ha chiarito che il cantiere del sondaggio era piccolo e pertanto andava protetto, ma che una volta attivato il cantiere vero e proprio, l'organizzazione logistica potrà permettere di organizzare in modo più efficace la sorveglianza dei cantieri, qualora fosse ancora necessaria. Si precisa che la protezione dei cantieri è materia di esclusiva competenza degli organi che gestiscono l'ordine pubblico.

Sicurezza e monitoraggio

Alcuni cittadini hanno sollevato preoccupazioni circa la stabilità del terreno a fronte degli scavi che verranno fatti per la galleria naturale. Italferr ha illustrato il funzionamento della fresa, specificando

la capacità di avanzare in materiale sia roccioso che sciolto. È stato anche sottolineato che il funzionamento della fresa è tale da garantire che non ci siano cedimenti di terreno o permeazioni di acqua e che non ci siano ripercussioni in superficie. È stato sottolineato che la stabilità del suolo è un elemento di importanza rilevante perché garantisce la sicurezza delle maestranze che lavoreranno nel cantiere sotterraneo. Sono state sollevate delle domande relative ai risultati del sondaggio e delle trivellazioni per i problemi legati alle interferenze della falda. Italferr ha chiarito che al momento le analisi dei nuovi sondaggi sono ancora in corso, ma ha sottolineato che le tecniche dello scavo sono volte a garantire che non ci sia drenaggio di acqua, e che sarà comunque fatto un monitoraggio ante, in corso e post operam per controllare le variazioni, dovessero essercene, ed intraprendere le giuste azioni risolutive.

Tutela del paesaggio

I cittadini hanno sollevato delle perplessità rispetto all'impatto paesaggistico delle eventuali barriere acustiche atte a contrastare l'inquinamento acustico stesso e più in generale alla configurazione del paesaggio una volta completata l'opera. Italferr ha specificato che i Ministeri competenti stanno seguendo il progetto e forniranno eventuali indicazioni volte a tutelare il paesaggio e i beni culturali. Italferr ha inoltre spiegato che, la realizzazione dell'opera ferroviaria è accompagnata anche da opere di inserimento ambientale. Sono state fatte, inoltre, delle valutazioni di dettaglio in termini di durate delle occupazioni temporanee, evidenziando che sarà possibile rivedere l'impronta delle occupazioni confrontandosi in dettaglio con i singoli proprietari.

Incontro tecnico con le categorie agricole

Restituzione sintetica

Lunedì **20 dicembre**, dalle 15:00 alle 18:00, si è tenuto il tavolo tecnico del Dibattito Pubblico con le categorie agricole direttamente impattate dall'opera, che hanno potuto partecipare in presenza e online presso palazzo Geremia. Hanno partecipato 18 persone, di cui 12 in presenza e 6 online, tra rappresentanti di categorie agricole e rappresentanti istituzionali. Hanno partecipato anche rappresentanti di RFI e rappresentanti di Italferr, in presenza e online.

Il dott. Pillon ha presentato l'incontro della giornata, rimarcando la differenza tra gli incontri pubblici e gli incontri dei tavoli tecnici e spiegando il funzionamento dell'incontro. In seguito, sono stati fatti degli interventi introduttivi ed è stato poi lasciato spazio ai rappresentanti delle associazioni per porre domande, portare richieste ed esprimere considerazioni.

Il metodo

L'incontro è stato organizzato perché venissero presentate osservazioni, criticità e poste domande. Durante l'incontro si sono espresse le associazioni di categoria in rappresentanza dei proprietari e affittuari agricoli e sono stati trattati temi puntuali relativi alle situazioni di alcune aree specifiche. Nel corso dell'incontro sono emerse preoccupazioni generali o considerazioni e sono state fornite risposte dai rappresentanti di RFI e Italferr, ove possibile. Tutte le osservazioni sono state annotate. Si riportano di seguito i temi generali affrontati.

Introduzione

L'incontro è stato aperto dagli interventi Assessore alla Transizione ecologica e mobilità del Comune di Trento **Ezio Facchin**, dall'ing. **Damiano Beschin**, di RFI e del dott. **Claudio Moccagatta**, che segue gli espropri per Italferr.

L'Assessore Facchin ha evidenziato che è importante che quanto viene detto durante gli incontri sia poi trasformato in richieste puntuali che possono essere mandate come osservazioni. L'Assessore ha anche affermato che l'impegno del Comune è di ridurre al minimo le occupazioni provvisorie e di chiedere a RFI di ottimizzare il piano di occupazione: a questo scopo sono necessari diversi incontri e tavoli per trovare la soluzione più idonea.

L'ing. Beschin ha sottolineato che gli incontri dei tavoli tecnici sono molto importanti perché permettono di individuare criticità e capire quali situazioni è necessario approfondire in dettaglio.

Infine, il dott. Moccagatta ha illustrato le tempistiche che Italferr e RFI hanno ritenuto consone per dare modo ai proprietari dei terreni e degli immobili che verranno espropriati o occupati temporaneamente di organizzarsi e secondo quali criteri alcuni sono stati contattati prima di altri, rassicurando però che il contatto avverrà con tutti i proprietari. Ha poi illustrato la procedura che porterà all'offerta dell'indennità di espropriazione o di occupazione temporanea, ricordando che la procedura è regolata dal testo unico delle espropriazioni, che rappresenta la normativa di riferimento e di cui ha spiegato gli elementi più importanti e le recenti modifiche, che prevedono che il valore dell'indennità sia valutata rispetto al valore di mercato. Ha spiegato che la condizione del proprietario è differente da quella degli affittuari agricoli, per i quali sono previste forme di indennizzo specifiche che tutelano anche chi ha stipulato un contratto recentemente. Ha aggiunto che il soprasuolo impone una ulteriore forma di indennizzo: dunque, verranno valutati i soprasuoli secondo criteri stabiliti per legge e che comprendono anche i frutti pendenti. Ha affermato che la volontà è quella di raggiungere anticipatamente accordi e che il tema dei frutti pendenti verrà valutato a seconda dei casi. Ha aggiunto che è anche possibile attivare la procedura classica di occupazione d'urgenza, di cui ha spiegato gli estremi, il funzionamento e in che modo Italferr e RFI si comporterebbero. Ha spiegato anche che, una volta individuati i limiti dell'occupazione, si segue un iter di cui ha illustrato le tappe principali, i documenti che vengono redatti e la metodologia di corresponsione dell'indennità a tutela dei proprietari. Ha concluso dicendo che il momento di presa visione del progetto da parte dei proprietari è molto importante perché vengono segnalate le criticità del progetto in termini di occupazioni, il che aiuta i progettisti a migliorarlo ed efficientarlo.

Temi emersi dal confronto

Sicurezza e falde acquifere

Alcuni rappresentanti si sono detti preoccupati che la rete irrigua e le falde acquifere vengano compromesse dalle trivellazioni, ricordando anche che, nonostante tutti gli studi che possono essere fatti, cosa si trovi all'interno della montagna rimane comunque un'incognita. Hanno chiesto quindi che venissero date garanzie agli agricoltori rispetto alla tutela della rete idrica. È stato anche sottolineato da un rappresentante di un'associazione agricola che sarà necessario avere molta attenzione per le falde e metterle in sicurezza, soprattutto assicurandosi che non ci siano conseguenze durante e alla fine dell'opera. Un partecipante ha aggiunto che, rispetto alla compromissione delle falde, scavare una montagna è sempre pericoloso e che non possono essere date certezze. Ha aggiunto che è necessario che vengano fatti sondaggi ogni 500 metri di tratto, mentre RFI ne ha fatti solo tre. RFI ha rassicurato sul fatto che sono state prese in considerazione tutte le conoscenze geologiche e idrogeologiche attuali del territorio e che i sondaggi lasciano ipotizzare che non ci saranno impatti significativi. Tuttavia, ha spiegato che viene fatto un censimento e un monitoraggio ante operam, durante e post operam di tutte le componenti

ambientali significative, tra cui le acque sotterranee e superficiali. In particolare, ha spiegato che il censimento permette di monitorare le sorgenti per un periodo di tempo lungo. Infine, ha rassicurato sul fatto sono in corso di esecuzione altri venti sondaggi, rispettando quindi l'ipotesi suggerita di un sondaggio circa ogni 500 metri. È stata anche sottolineata l'importanza della falda acquifera a fronte del cambiamento climatico e quindi dell'accesso all'acqua potabile.

Cantiere

È stato chiesto dalla rappresentante del Comune di Besenello se l'appaltatore ha facoltà di cambiare l'allestimento del cantiere a propria discrezione e ha chiesto come si può sapere quali saranno le aree realmente interessate. RFI ha spiegato che l'appaltatore ha la possibilità di modificare il cantiere solamente per le aree che non sono inserite nella dichiarazione di pubblica utilità. Ha aggiunto che per il cantiere base che interessa Besenello, non inserito nella dichiarazione di pubblica utilità, l'appaltatore ha facoltà di rivederne la collocazione. In generale, per la gestione delle aree di cantiere c'è la possibilità di stipulare protocolli di accordo con Comune e Provincia per definire le modalità di gestione della cantierizzazione. La rappresentante di Besenello ha specificato che sarà necessario un protocollo per l'area CEMEA su cui insiste attualmente in cantiere base, in quanto a ridosso dell'area residenziale del Comune.

Reliquato e mitigazione degli impatti per occupazione temporanea ed esproprio

È stata portata attenzione sul fatto che il territorio ha numerose aziende molto piccole e che, pertanto, un esproprio che quantitativamente possa sembrare irrisorio, potrebbe compromettere seriamente l'attività di un'azienda agricola; è stato fatto notare, inoltre, che vi possono essere casi in cui i terreni diventeranno incoltivabili perché rimarranno isolati in seguito all'esproprio. È stato affermato che è necessario ridurre al minimo le occupazioni temporanee e rendere meno impattanti possibile le problematiche emerse. È stato chiesto se fosse possibile immaginare delle permuta per gli agricoltori che verranno impattati ma volessero proseguire la loro attività. Italferr ha spiegato che la procedura non prevede e non permette una permuta, ma che è possibile utilizzare l'istituzione del reliquato, ovvero la possibilità da parte del proponente del progetto di acquisire i terreni relitti dell'esproprio qualora questi non fossero più sfruttabili dal punto di vista economico. Ha anche sottolineato che è necessario che venga richiesta formalmente l'acquisizione come reliquato e ha illustrato i criteri secondo cui la proposta viene analizzata, ma ha specificato che avviene una valutazione caso per caso. RFI ha affermato che l'obiettivo è in linea con quello del Comune, ovvero di essere il meno impattante possibile sulle aziende che hanno una dimensione contenuta trovando soluzioni per ottimizzare il progetto. È stato anche portato il caso specifico di alcuni terreni che a Besenello sono individuati tra le occupazioni temporanee, ma che hanno subito in passato già due volte l'occupazione temporanea per altri progetti pubblici. Rispetto a questi terreni il Comune presenterà alternative per trovare aree differenti per il deposito temporaneo. RFI ha spiegato che quelle aree specifiche, verranno utilizzate solo in caso

in cui il deposito definitivo riscontri problematiche. Tuttavia, ha aggiunto che qualunque tipo di suggerimento è benvenuto.

Global Project e tutela del territorio agricolo

Più rappresentanti di associazioni agricole hanno sottolineato l'importanza di avere visione del progetto nella sua interezza e non solo della circonvallazione ferroviaria di Trento, e hanno chiesto che venisse presentata una bozza del progetto più ampio. Infatti, hanno aggiunto, per comprendere se un'opera è sostenibile da un punto di vista agricolo è necessario pensarla nel complesso. È stato ribadito a più riprese l'importanza di valutare il progetto nella sua interezza, in modo da andare a discapito del territorio il meno possibile. Alcuni hanno affermato di comprendere la necessità di agire velocemente per i finanziamenti legati al PNRR, ma hanno ricordato l'importanza di agire bene e prendendo in considerazione aspetti diversi. Un partecipante ha affermato che è importante sapere che il progetto più ampio prevedrà numerosi espropri e che quindi la superficie agricola della zona è destinata a ridursi grandemente. RFI ha spiegato che la circonvallazione di Trento fa effettivamente parte di un Global Project che verrà completato dal collegamento con Bolzano e con Rovereto, di cui esistono già bozze di progetto. Ha aggiunto che il Comune di Rovereto, in seguito alla presentazione del progetto, ha chiesto che venisse riconsiderato e venissero trovate alternative. Hanno anche affermato che si parla di uno scenario temporale oltre il 2032. È stato richiesto da diversi interventi che ci sia un'attenzione alla tutela del territorio agricolo ed è stato ribadito più volte che gli agricoltori sono d'accordo con lo sviluppo di una ferrovia che permetterà di ridurre il traffico su gomma e aumentare la qualità di vita dei cittadini, ma che questo tipo di interventi devono essere strutturati in modo sostenibile, trovando soluzioni e alternative che riescano a raccogliere i bisogni di tutta la cittadinanza. È stato anche ricordato che l'agricoltura è un settore produttivo importante e che pertanto va tutelato il più possibile anche da un punto di vista di produttività dei campi in opera. È stato aggiunto che gli interventi che vengono fatti devono considerare anche le limitazioni che gli agricoltori subiranno con le nuove normative. È stata ricordata la difficoltà di individuare nuovi terreni agricoli e il timore che vi è tra gli agricoltori non sapendo cosa sarà dello sviluppo del progetto a Nord e a Sud. A tal proposito, è emersa la preoccupazione che non venga realizzata l'opera nella sua interezza e hanno sottolineato che è necessario pensare gli interventi anche da un punto di vista di sostenibilità agricola, perché i territori agricoli una volta ceduti non sono più recuperabili.

Dibattito pubblico, avviso di pubblica utilità e conferenza dei servizi

Un partecipante ha contestato il fatto che RFI abbia deciso di procedere con le proposte di indennizzo, prima che il dibattito pubblico e la conferenza dei servizi siano terminate, fatto che, secondo il cittadino, testimonia che l'opera è già stata decisa. Ha aggiunto che RFI non ha proposto alternative, che invece dovrebbero essere presentate nell'ambito del dibattito pubblico. Il dott. Pillon ha spiegato che i dibattiti pubblici non sempre prevedono alternative e che dipende

dall'opera e dal contesto normativo in cui l'opera e il dibattito si inseriscono. RFI ha spiegato che c'è la possibilità che l'opera non venga realizzata, ma che ha ritenuto di avviare una serie di procedure, a tutela degli *espropriandi*, in modo che se effettivamente l'opera si farà, i problemi saranno stati affrontati e risolti per tempo. Ha aggiunto che è necessario ricordare che ci si muove nell'ambito del PNRR e che questa è la prima opera che viene realizzata con la nuova normativa, la quale impone tempistiche serrate. È stato chiesto anche se, date le strette tempistiche, ci sarebbe stato tempo di confrontarsi e apportare modifiche al progetto una volta trascorso il termine di presentazione delle osservazioni. RFI ha spiegato le tempistiche per presentare le osservazioni da avviso e ha ricordato che è possibile partecipare presentando osservazioni via dibattito pubblico i cui esiti confluiranno nella conferenza dei servizi. Ha poi specificato che l'acquisizione delle aree dovrebbe avvenire a gennaio del 2023 e che l'immissione in possesso del terreno dal privato verrà valutata caso per caso, e ricordando che rappresentanti di RFI sono a disposizione per dare supporto.

Incontro tecnico con le categorie economiche e sociali

Restituzione sintetica

Lunedì **21 dicembre 2021**, dalle 9:30 alle 12:30, si è tenuto il tavolo tecnico del Dibattito Pubblico con le categorie economiche e sociali della città di Trento, che hanno potuto partecipare in presenza presso palazzo Geremia e online. Hanno partecipato 21 persone, di cui 8 in presenza e 13 online, tra rappresentanti di categorie economiche e sociali e istituzionali. Venerdì **14 gennaio 2022**, dalle ore 15:30 alle ore 16:30, si è tenuto un secondo tavolo tecnico di recupero con le categorie economiche e sociali che non erano presenti al primo incontro. L'incontro si è svolto in modalità online con 5 tra rappresentanti di categorie economiche e sociali. In entrambi gli incontri, hanno partecipato anche rappresentanti di RFI e di Italferr, in presenza e/o online.

In entrambe le giornate, il dott. Pillon ha presentato le associazioni presenti in sala o online e ha spiegato il funzionamento del tavolo tecnico. In seguito, sono stati fatti degli interventi introduttivi ed è stato dato spazio ai rappresentanti delle categorie per porre domande, fare considerazioni, portare richieste ed esprimere considerazioni.

Il metodo

Gli incontri sono stati organizzati perché venissero presentate osservazioni, criticità e poste domande. Durante gli incontri sono state portate le posizioni e le considerazioni delle categorie rappresentate, sono emerse preoccupazioni generali, considerazioni anche a favore dell'opera e sono state fornite risposte dai rappresentanti di RFI e Italferr, ove possibile. Tutte le osservazioni sono state annotate. Si riportano di seguito i temi generali affrontati e le posizioni delle associazioni di categoria e sindacati che si sono espressi sul progetto e sull'opera.

Introduzione

L'incontro è stato aperto dagli interventi dell'ing. **Damiano Beschin**, di RFI che ha presentato il progetto dell'opera e dell'ing. **Giuseppe Romeo**, di RFI.

L'ing. Beschin ha spiegato che l'incontro sarebbe stato destrutturato e ha poi presentato gli elementi principali dell'opera: la lunghezza, il punto di esodo e soccorso, la stazione

temporanea, il modo in cui sono costruite le gallerie e il nuovo sistema di alimentazione elettrica. Ha sottolineato l'importanza degli incontri tecnici per acquisire informazioni che permettono di ottimizzare il progetto.

L'ing. Romeo ha sottolineato che il rapporto con le categorie non si sarebbe esaurito in quella giornata, ma che sarebbero stati aperti altri momenti di confronto.

Temi emersi dal confronto

Lavoratori e sicurezza

È stata sottolineata dai rappresentanti sindacali l'importanza di avere la sicurezza dei lavoratori come obiettivo primario, il ruolo svolto dalla prevenzione e, pertanto, la necessità di un dialogo continuo tra il proponente, il progettista dell'opera e le organizzazioni sindacali. È stato inoltre suggerito che ci sia una figura terza di affiancamento nell'ambito della sicurezza non solo all'apertura dei cantieri, ma durante la disamina dei piani in modo che possa lavorare fianco a fianco con i coordinatori di sicurezza e portare attenzione su elementi che potrebbero dare adito a rischi per i lavoratori. L'assessore Facchin ha rimarcato che l'aspetto della sicurezza sul lavoro è al primo posto dal punto di vista del Comune e che è in corso di attivazione un osservatorio per l'ambiente e la sicurezza. È stato anche chiesto se c'è evidenza di ordigni inesplosi lungo la tratta di cantiere dal rappresentante di Uil. Italferr ha spiegato che già in fase preliminare non è stata esclusa la possibilità che in corrispondenza dello scavo ferroviario si trovino ordigni bellici inesplosi, in particolare visto che le ferrovie erano obiettivi di bombardamento in periodo bellico. Ha aggiunto che non è mai possibile escludere la presenza di ordigni fino a che non sia avvenuta la bonifica del genio e che questo è previsto in progetto sia in termini di onerosità che di operatività.

Sicurezza geologica

L'ordine dei geologi ha voluto dare un contributo tecnico. Ha sottolineato che la zona di Trento ha un assetto geologico complesso e ha spiegato le 3 tipologie di terreno che interagiscono con la città. Ha riconosciuto che il modello geologico prodotto da Italferr compreso nel Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica è buono. Ha evidenziato la necessità di fare due focus specifici, uno sul dissesto della zona di Marola e uno sulla Valle dell'Adige Nord.

Ha aggiunto che avere un modello geologico dettagliato è fondamentale per riuscire a fare un bel lavoro. Italferr ha risposto che gli approfondimenti suggeriti sono già in corso.

Impatto ambientale, studio di sostenibilità e costi-benefici

Cgil ha portato l'attenzione sulla questione dei trasporti e della logistica, in particolare rispetto allo sviluppo futuro degli interscambi commerciali e ha chiesto se ci sono valutazioni complessive delle logiche legate ai trasporti e delle opportunità che il bypass potrà portare. RFI ha prima di tutto sottolineato che il progetto è inserito nella cornice della politica UE dell'agenda 2030 e che il trasporto ferroviario è, ad oggi, la modalità di trasporto più sostenibile. Italferr ha spiegato le analisi condotte sul progetto in tema di costi/benefici e sostenibilità, prodotte proprio per evidenziare i benefici dell'opera stessa da un punto di vista socioeconomico e ambientale. Ha aggiunto che le valutazioni sono state sia qualitative che quantitative, tutte disponibili in dettaglio sul sito del dibattito pubblico. Inoltre, ha chiesto quanta CO2 produrrà il cantiere nel suo complesso, anche per lo spostamento dello smarino. Ha infine aggiunto che è necessario prendere in considerazione anche l'opzione zero, poter analizzare alternative. Italferr ha risposto spiegando che è stato fatto un approfondimento sui benefici ambientali legati alla riduzione dell'impronta climatica e, quindi, delle emissioni di CO2. Non solo, il progetto è stato valutato anche in termini di impronta climatica in fase di realizzazione. Ha sottolineato che i benefici ambientali del progetto sono anche legati alla riqualificazione ambientali di siti tramite il conferimento dei terreni scavati, e che Italferr lavora con una metodologia certificata che permette di guardare al cantiere nella sua interezza, non solo per quanto riguarda la sua operatività ma per tutto ciò ad esso collegato, come per esempio la gestione dei materiali di risulta dagli scavi. Ha condiviso i dati del calcolo di impronta ambientale del cantiere. Ha aggiunto che le opere verdi previste in progetto aiuteranno a compensare le emissioni di CO2 e che sono stati calcolati i benefici derivanti dallo shift modale. Il dott. Pillon ha affermato che verranno pubblicati sul sito i dati in modo che siano fruibili e leggibili.

Metaprogetto e urbanistica

L'ordine degli architetti ha dichiarato di osservare con interesse il progetto e di voler portare attenzione sulla necessità che questo sia un modo per ricucire la città, riconnettendo la parte est e ovest e insistendo sull'importanza della qualità urbana che può derivare da quest'opera se l'aspetto urbanistico è ben progettato. Inoltre, ha sottolineato che è necessario approfondire gli imbocchi delle gallerie e occuparsi degli aspetti nodali che sono fondamentali per la qualità urbana che ne deriverà, suggerendo anche che vengano usate tecniche paesaggistiche particolari. Italia Nostra ha suggerito che il tratto di linea storica venga completamente interrato fino alla Valsugana e ha rimarcato che è necessario capire la riorganizzazione urbanistica prima di riuscire ad avere un rendering. In particolare, ha sottolineato che la città è molto in ritardo su

questo fronte e che il rischio è di arrivare non pronti alla realizzazione dell'opera, perdendo l'opportunità di ricucire il rapporto del quartiere Albere con la città storica. Confindustria ha sottolineato l'importanza dell'opera e del metaprogetto del Comune che prevede un potenziamento di servizi a vantaggio di chi lavora nelle zone industriali, attualmente isolate, garantendo mezzi pubblici ad oggi non presenti. RFI ha aggiunto che il progetto della circonvallazione è integrato con un ulteriore progetto di ammodernamento e potenziamento dell'interporto di Roncafort. RFI ha anche spiegato che tutta la rete ferroviaria viene sviluppata in dialogo con il Comune e la Provincia in modo che ci sia integrazione tra tutte le opere e che ci sia continuità territoriale. Inoltre, ha ricordato che, in particolare, lo Scalo Filzi verrà riqualificato.

Pensare il futuro della città

È stata sottolineata dai rappresentanti di diverse categorie la necessità di avere un rendering per riuscire a immaginare come sarà la città dopo la realizzazione dell'opera. L'ordine degli architetti ha sottolineato che è necessario fare un lungo lavoro di progettazione, prima di avere un rendering. Diversi rappresentanti sono intervenuti per esprimersi su come arrivare ad avere una visione del futuro della città e quindi dell'assetto urbanistico. Confesercenti ha dichiarato di vedere due alternative: l'una, che ci pensino gli esperti e poi la presentino alla città; l'altra che si apra il processo alla cittadinanza. Ha comunque sottolineato che dalla visione del futuro della città e dal modo in cui viene comunicato dipendono lo sviluppo e gli investimenti imprenditoriali. È stato ricordato dai rappresentanti di altre categorie che per fare questo sono previsti i percorsi partecipativi e l'assessore Facchin ha anche rimarcato che al momento è necessario raccogliere idee per arrivare a una visione condivisa del futuro della città.

Comunicare alla cittadinanza

È stata sottolineata a più riprese nel corso dell'incontro l'importanza di riuscire a comunicare bene e con chiarezza i vantaggi e i miglioramenti che quest'opera porterà alla città, i dettagli di progetto, anche per evitare che si diffonda mala informazione circa il progetto, il suo impatto e le sue specificità.

Impatto dell'opera e dei cantieri sulle attività

Confesercenti ha riconosciuto l'importanza dell'opera, ma ha sollevato delle preoccupazioni circa le attività del terziario e gli uffici che verranno coinvolti dal progetto. In particolare, ha chiesto quali sono le attività che verranno impattate dall'opera, quali le soluzioni che sono state pensate, se il progetto è definitivo, se in futuro verranno coinvolte altre aziende e se è stato creato un confronto con queste realtà. Infine, ha chiesto in che modo sarebbero stati calcolati gli indennizzi. RFI ha

risposto che per quanto riguarda gli indennizzi non sono ancora quantificati per legati alla specificità di ogni attività e che è, quindi, necessario completare i sopralluoghi in corso prima di poter parlare di stime. Ha poi specificato che gli incontri sono pensati proprio per avere spunti di miglioramento del progetto e che non è previsto che altre attività oltre a quelle previste siano coinvolte dal progetto. Ha aggiunto che le attività interessate sono state contattate, che per quanto riguarda gli espropri si sta cercando di rendere il meno impattante possibile lo spostamento, mentre per quanto riguarda le attività che saranno sottoposte a occupazioni temporanee, hanno recepito le loro esigenze in dettaglio per andare incontro ai loro bisogni. L'associazione artigiani ha poi fatto una domanda specifica rispetto alla propria sede, antistante lo scalo Filzi e via Brennero, chiedendo delucidazioni circa la viabilità. RFI ha sottolineato che dopo una ricollocazione temporanea, via Brennero verrà riposizionata nella stessa sede garantendo la continuità in ogni fase Italferr, mostrando la planimetria, ha spiegato in dettaglio che tipo di modifiche verranno fatte alla viabilità dell'area. L'assessore Facchin ha aggiunto che il Comune sta ragionando su come riprofilare l'area di San Martino, anche per uno sviluppo da un punto di vista imprenditoriale. Infine, Italia Nostra ha proposto modifiche al progetto sull'interporto, tra cui l'interramento della ferrovia fino a Roncafort. Italferr ha spiegato che non è possibile l'interramento completo per ragioni tecniche. L'associazione albergatori ha chiesto invece se con l'apertura della stazione provvisoria, che è in una posizione decentrata, sarebbero state attivate corse sostitutive di autobus a garantire la continuità dei servizi. RFI ha risposto che sarebbero stati garantiti, ma ha anche spiegato in che momento dei lavori verrà aperta la stazione e che impatto avrà.

Il terziario

Italia Nostra ha messo in luce che vi è un problema di compromissione delle attività del terziario a Nord della città per come è pensato attualmente il progetto e ha detto di temere che il polo terziario possa essere danneggiato dal quadruplicamento in trincea. Ha aggiunto che, contrariamente a Bolzano che ha già pronto da anni il piano di sviluppo urbanistico, a lui sembra che Trento non abbia ancora chiaro in che modo la città si svilupperà in seguito alla realizzazione dell'opera. Ha quindi espresso delle preoccupazioni rispetto al fatto che la zona terziaria rischia di essere danneggiata dal quadruplicamento in trincea, e di essere offuscata dalla città di Bolzano, dove sta per nascere un polo terziario di rilevanza territoriale. Ha però aggiunto che a suo avviso è possibile ristrutturare il polo terziario recuperando suolo grazie all'interramento ferroviario e che non si può perdere questa possibilità. L'assessore Facchin ha dichiarato che il Comune e la Provincia hanno stanziato 1 milione di euro per il Nordus e per le linee guida dell'interramento. Ha spiegato inoltre che l'obiettivo è di approfondire gli

aspetti ingegneristici del progetto e individuare spazi e vincoli per poter sviluppare un sistema di superficie in stretta collaborazione tra Comune, ordini e associazioni.

Tempistiche della realizzazione dell'opera

L'organizzazione degli industriali di Trento ha chiesto quali saranno i tempi di realizzazione totali, dall'inizio alla fine e se il cronoprogramma delle attività è affidabile, ricordando che in alcune aree della città la realizzazione dell'opera avrà impatti sulla viabilità, in particolare in zone con criticità specifiche. RFI ha risposto spiegando che l'inizio è previsto per gennaio 2023 e la fine per giugno 2026, come definito dal PNRR. Un avvocato¹ ha posto attenzione sul fatto che, a suo avviso, i termini di realizzazione dell'opera a giugno 2026 non sono verosimili, che per questo si aspetta che bisognerà ridare parte dei fondi all'Unione Europea e che quindi l'amministrazione locale sarà vittima di danno erariale. Inoltre, si è detto preoccupato per la mancanza di dettagli nei progetti di RFI circa le bonifiche delle aree inquinate attraversate dalla circonvallazione, le quali a suo avviso allungherebbero di molto i tempi di realizzazione dell'opera. Ha ricordato infine che il progetto iniziale prevedeva un tempo di realizzazione molto più lungo.

¹ Il cittadino si è registrato all'incontro come rappresentante dell'"Ordine degli avvocati". Tuttavia successivamente ha specificato non parlare a nome dell'Ordine, ma a nome di un "gruppo di avvocati".

Incontro tecnico sulle vibrazioni

Restituzione sintetica

Lunedì **17 gennaio** e martedì **18 gennaio** dalle 10:30 alle 13:00 e dalle 16:00 alle 18:30 si sono tenuti quattro tavoli tecnici del Dibattito Pubblico con i cittadini della città di Trento residenti in aree limitrofe alla galleria naturale, per confrontarsi su preoccupazioni e dubbi circa le vibrazioni prodotte dalla realizzazione e dall'esercizio dell'opera. I cittadini hanno potuto partecipare in presenza presso Palazzo Geremia e online.

Nel corso dei quattro incontri, hanno partecipato complessivamente 26 persone in presenza e 32 persone online, per un totale di 58 cittadini. Hanno partecipato anche rappresentanti di RFI e di Italferr e rappresentanti del Comune.

Tre degli incontri sono stati condotti dal dott. Andrea Pillon e l'ultimo dalla dott.ssa Francesca Fazio, dello staff del coordinatore del dibattito pubblico. All'inizio di ciascun incontro, hanno spiegato il funzionamento dei tavoli tecnici e l'obiettivo degli incontri. In seguito, sono stati fatti degli interventi introduttivi da rappresentanti di RFI e Italferr ed è poi stato dato spazio ai residenti per porre domande, fare considerazioni, portare richieste ed esprimere preoccupazioni.

Il metodo

Gli incontri sono stati organizzati per fornire informazioni ai cittadini/e sul tema delle vibrazioni prodotte dall'infrastruttura in fase di realizzazione e di esercizio e per permettere loro di porre domande e confrontarsi direttamente con i proponenti dell'opera su aspetti puntuali. Si riportano di seguito le presentazioni iniziali dei proponenti dell'opera e i principali temi emersi dal confronto con i cittadini/e.

Presentazioni a cura del proponente

Gli incontri sono stati aperti dall'ing. **Damiano Beschin** di RFI, che ha introdotto l'oggetto degli incontri, e dell'arch. **Cristina Mazzocchi** e dell'ing. **Alfredo Corvaja** di Italferr, che hanno spiegato la metodologia di studio per le emissioni di vibrazioni in fase di esercizio dell'opera. A seguire, ha preso la parola l'ing. **Fausto Iannotta** di Italferr, che ha presentato lo studio di emissioni vibrazionali per la fase di realizzazione.

L'ing. **Beschin** ha spiegato che gli incontri sulle vibrazioni fanno parte degli incontri dei tavoli tecnici che focalizzano aspetti specifici, rispetto invece agli incontri aperti del Dibattito Pubblico. In particolare, ha chiarito che la decisione di attivare dei tavoli di confronto sulle vibrazioni è stata

presa per rispondere alle preoccupazioni emerse in fase di Dibattito Pubblico. Ha aggiunto che, in materia di vibrazioni, ci sono stati molti fraintendimenti che hanno generato preoccupazioni e che l'obiettivo degli incontri è quello di riprendere i temi già esposti nel corso degli incontri pubblici spiegando in modo ancora più semplice i contenuti dello studio vibrazionale e le valutazioni fatte dai progettisti.

L'arch. **Mazzocchi** ha spiegato che lo studio vibrazionale riguarda sia la fase di esercizio che la fase di realizzazione e ha rassicurato che è possibile fare domande a riguardo approfittando della presenza dei progettisti.

L'ing. **Corvaja** ha spiegato in dettaglio la metodologia dello studio vibrazionale condotto per verificare le emissioni vibrazionali in esercizio, gli strumenti utilizzati in fase di analisi e ha specificato qual è la normativa di riferimento. Ha chiarito che, facendo riferimento all'esperienza e all'ampia letteratura sul tema, è stata individuata come area di studio una fascia di 50 metri sovrapposta alla nuova linea e che su tutti i ricettori ricadenti in quest'area è stato condotto lo studio per valutare l'impatto vibrazionale. Ha sottolineato che per distanze superiori a 50 metri dalla sorgente non ha senso estendere lo studio. Ha aggiunto che non esiste una normativa di riferimento specifica per le vibrazioni e che ci si rifà alla norma UNI9614. Lo studio ha evidenziato che, oltre i 10 metri di raggio dalla sorgente di vibrazione, non si hanno valori che superano quanto indicato dalla norma. Andando ad analizzare, quindi, la distanza tra sorgente ed edificio più vicino, pari a 28 metri, risulta evidente che nessun edificio ricade nella fascia con valori apprezzabili. Ha spiegato che è stata comunque adottata una forma di mitigazione, ovvero l'apposizione di un materassino antivibrante sotto la piattaforma dei binari, che riduce le emissioni di vibrazione di 10-15 decibel e li porta molto al di sotto dei valori della norma UNI e quindi impercettibile, anche in considerazione delle cautele adottate nello studio. Basti pensare che con un valore di 71dB viene garantita la funzionalità di attività critiche quali sale operatorie o laboratori di meccanica di precisione. Nel nostro caso il valore post mitigazione risulterà di 60-65dB entro i 10 metri dalla sorgente. Ha specificato che l'utilizzo del decibel come unità di misura è frutto di una trasformazione logaritmica funzionale alla modellazione matematica, ma che non deve essere confuso con l'unità di misura del rumore. Infatti, in questo caso rappresentano l'accelerazione di propagazione della vibrazione e non il livello di intensità acustica.

L'ing. **Iannotta**, intervenuto in momenti diversi nel corso dei quattro incontri, ha illustrato l'impatto delle vibrazioni per la realizzazione dell'opera. L'ingegnere ha spiegato il metodo di scavo, le distanze tra le gallerie e tra le gallerie e gli edifici. Ha chiarito che le attività di scavo produrranno, sui ricettori impatti transitori, della durata di circa due giorni. Ha spiegato che la tecnologia usata, la fresa, scava la galleria per raschiamento, asportando il terreno e provocando un limitato impatto sull'ammasso, diversamente dagli scavi tradizionali che sono più impattanti. Ha aggiunto che, ai fini dello studio, per poter misurare la velocità di picco, risultata di molto inferiore ai limiti imposti dalla normativa, è stata presa ad esempio la realizzazione del Dublin Port Tunnel, progetto simile a quello

della galleria naturale per composizione geologica del terreno, per la distanza tra le gallerie e le case e con un raggio di scavo leggermente superiore. Ha concluso dicendo che lo studio ha confermato che la velocità di picco è minore di 1-1,5 m/s. Considerando un limite normativo di 5 m/ssi prevedere un impatto del cantiere di scavo della galleria molto basso dal punto di vista vibrazionale.

Temi emersi dal confronto

Garanzie

Nel corso di tutti gli incontri è emerso con forza il bisogno dei cittadini di avere garanzie rispetto ai propri immobili, sia per quanto riguarda le vibrazioni in esercizio che le potenziali conseguenze delle vibrazioni sulle strutture delle case. RFI ha risposto illustrando le diverse garanzie disponibili per la cittadinanza.

Garanzia dei testimoniali di stato

È stato chiesto da diversi cittadini chi avrebbe risposto di eventuali danni sugli immobili. RFI ha dichiarato che il responsabile dell'opera rimane RFI. Ha spiegato che l'appaltatore farà i testimoniali di stato, ovvero dei rilievi oggettivi stilati in contraddittorio con i residenti dei diversi ricettori, in modo da avere una fotografia dello stato degli edifici esistenti prima dell'avvio dell'opera e che potranno essere confrontati con lo stato degli edifici post operam. È stato chiesto da diversi cittadini se questi testimoniali verranno attivati automaticamente o se deve essere il cittadino ad attivarli, se è possibile fare richiesta di testimoniale per i ricettori fuori dai 50 metri o se, in quei casi, è necessario attivarsi in autonomia. Molti cittadini, infatti, hanno espresso preoccupazione per la sicurezza delle case oltre 50 metri di raggio. RFI ha risposto che sarà direttamente l'appaltatore, con la Direzione Lavori, ad attivare le procedure dei testimoniali di stato e che verranno attivate solo per i ricettori già individuati in via cautelativa dagli elaborati di progetto come illustrati. Si ribadisce, in ogni caso, che tutti gli edifici sono stati valutati non soggetti a vibrazioni. Alcuni cittadini hanno chiesto poi se ci sarà una figura terza ad accompagnarli nel contraddittorio, in quanto i cittadini non comprendono le cose tecniche. Qualcuno ha anche sollevato la perplessità che sia l'appaltatore a portare avanti i testimoniali di stato per il conflitto di interessi. RFI ha spiegato che, se il Comune mettesse a disposizione una figura terza tecnica, certamente sarebbe possibile averla e che, per quanto riguarda il potenziale conflitto di interessi, il testimoniale è una fotografia molto oggettiva dello stato dell'esistente che verrà controfirmato dalle parti. Infine, RFI ha dichiarato che è primariamente interesse dell'appaltatore avviare le procedure dei testimoniali di stato per poter poi dimostrare la bontà del lavoro svolto.

Garanzia del monitoraggio

Diversi cittadini hanno chiesto se verranno fatti studi approfonditi sullo stato degli edifici, se verrà condotto un monitoraggio e se verrà portato avanti solo in fase di realizzazione o anche

successivamente. RFI ha spiegato che verrà attivato un monitoraggio pre, durante e post-operam in modo che ci possano essere dati di riferimento per valutare alterazioni nei ricettori. Un cittadino ha chiesto in che modo sarà possibile accedere ai dati dei monitoraggi. RFI ha affermato che Provincia e Comune hanno previsto l'istituzione di un osservatorio ambientale di salute e sicurezza che analizzerà i dati. Qualora i dati non fossero nella norma, ha spiegato, RFI dovrà attuare le procedure per rientrare nei limiti. L'Assessore Facchin ha chiarito che l'osservatorio riceverà sistematicamente i dati di monitoraggio, valutando se sono o meno entro i parametri delle simulazioni. Italferr ha aggiunto che il piano di monitoraggio monitorerà tutte le componenti ambientali significative e verrà condiviso con tutti gli enti di controllo, come Arpa, Comuni e Provincia. Un cittadino ha anche chiesto che tipo di mitigazioni potrebbero essere messe in atto se ci si rendesse conto che i valori del monitoraggio superano quelli previsti. Italferr ha risposto che il monitoraggio serve a confermare le previsioni, che sono comunque confortanti. Ha aggiunto che il sistema di monitoraggio ha soglie inferiori ai limiti e quindi è possibile attivarsi prima di arrivare alla soglia massima.

Garanzia dell'avviso pubblico

In risposta ai cittadini che hanno chiesto assicurazioni circa la garanzia per quanto riguarda danni eventuali agli edifici, che per quanto riguarda la percezione delle vibrazioni, RFI ha spiegato che, alla fine dell'opera, è obbligata a pubblicare un avviso ai creditori, invitando chiunque abbia subito danni o sia stato impattato da effetti anomali, a presentare le proprie osservazioni entro i tempi previsti.

Garanzie dirette a privati

Qualche cittadino ha chiesto che venissero date garanzie per iscritto, fatte delle fidejussioni dirette ai privati o che venissero trovati altri sistemi che garantissero un impegno chiaro di RFI perché le aziende appaltatrici possono fallire e i tempi, anche di risarcimento, possono allungarsi. Un cittadino ha anche chiesto che si trovasse un accordo tale per cui se, in seguito alla realizzazione dell'opera, la casa fosse stata soggetta a vibrazioni RFI si sarebbe impegnata ad acquistarla al prezzo attuale dell'immobile. RFI ha spiegato che l'opera viene realizzata da un appaltatore per conto di RFI e che, quindi, il contratto e la fideiussione vengono stabilite tra RFI e l'appaltatore stesso, che non farà fidejussioni dirette ai privati. Un cittadino ha suggerito di impostare un protocollo per tutti i residenti al fine di chiarire fin dall'inizio le modalità di gestione di eventuali reclami e una cittadina ha chiesto se tutto quello che viene detto nel corso degli incontri poi resta per iscritto e viene firmato. RFI ha accolto il primo suggerimento e ha chiarito che quanto viene detto è parte del progetto, che è già messo per iscritto e firmato.

Prassi di segnalazione del danno

Un cittadino ha chiesto un esempio chiaro su chi potesse essere contattato in caso di evento estremo, come il non poter più entrare in casa e quindi di avere assicurazioni concrete. RFI ha affermato che un tipo di scenario del genere è da escludersi, ma che, in caso di danno grave,

interverrebbero l'appaltatore, RFI e anche il Comune. Diversi cittadini hanno chiesto che la procedura di segnalazione del danno sia chiara e "umana", poco burocratica e hanno spiegato che la preoccupazione grande è quella, qualora ci fosse un problema, di non riuscire a capire con chi poter parlare, di perdersi in labirinti burocratici e di essere lasciati soli. RFI ha rimarcato che in caso di danno si potrà fare direttamente riferimento alle figure messe a disposizione da RFI, Italferr e l'appaltatore, ovvero: il responsabile del procedimento di RFI, il direttore dei lavori di Italferr e il direttore tecnico dell'appaltatore. Queste ultime due figure saranno nominate una volta che l'opera sarà appaltata.

Servitù

Una cittadina ha chiesto se le case interessate dallo studio e in prossimità della galleria mantengono l'autonomia della gestione dell'immobile. RFI ha spiegato il concetto di servitù e ha specificato che nei casi presi in esame non ci sono edifici sottoposti a vincolo di servitù.

Scavo della galleria

Diversi cittadini e cittadine hanno espresso preoccupazione per lo scavo della galleria, in particolare per gli aspetti geologici e geomorfologici del terreno e di tenuta della roccia, e hanno chiesto se queste variabili sono state prese in considerazione. Un cittadino ha detto di ritenere che la fresa non potrà essere utilizzata dall'inizio degli scavi per mancanza di spazio. RFI ha spiegato che le frese non scaveranno sul fronte nudo, ma ci saranno opere di approccio che si integreranno con quanto viene discusso in sede di incontri. Italferr ha spiegato che verranno realizzate opere di sostegno e ha spiegato in dettaglio in che modo si procederà. Ha sottolineato che i progettisti hanno fatto un approfondimento geologico e geomorfologico, ha spiegato che la fresa potrà essere usata dal principio e in che modo garantisce la stabilità del terreno. Una cittadina ha chiesto inoltre se le gallerie verranno scavate in contemporanea e a che distanze saranno. Italferr ha spiegato che si procederà con lo scavo di una galleria alla volta e che la distanza di sicurezza tra le due frese sarà dell'ordine di 200 metri.

Approfondimenti preliminari e sondaggi integrativi

Diversi cittadini hanno chiesto che venissero fatti dei sondaggi integrativi e degli studi ulteriori in zone che destano preoccupazione perché instabili, anche a causa di interventi precedenti fatti senza gli accorgimenti necessari. RFI ha chiarito che verranno fatti dei sondaggi integrativi anche per rispondere alle richieste dei cittadini emerse in corso di Dibattito Pubblico e che è in corso una campagna di infittimento dei sondaggi. Italferr ha risposto che verrà fatto un rilievo di dettaglio del costone roccioso all'intorno dell'imbocco e che si adotteranno tutti i provvedimenti necessari a stabilizzare la roccia. RFI ha ricordato che il tipo di sondaggi che è stato fatto ad oggi è per un primo livello progettuale e che i modelli verranno affinati progressivamente. Una cittadina ha chiesto inoltre se è possibile avere i risultati dei sondaggi esplorativi fatti nel corso dei mesi precedenti. RFI

ha spiegato che i risultati dei sondaggi danno informazioni necessarie all'arricchimento del progetto in corso.

Approfondimenti vibrazionali sui singoli edifici

Diversi cittadini hanno chiesto che venissero eseguiti studi vibrazionali sui singoli edifici, in quanto la struttura delle case è molto variabile e quindi anche la percezione di vibrazioni e rumore. Italferr ha spiegato che non esistono programmi che permettano di fare un approfondimento sui singoli ricettori. Lo studio è stato condotto considerando i valori più critici in termini di terreno e materiale rotabile, per ottenere dei risultati cautelativi in termini di propagazione delle vibrazioni. I risultati ottenuti permettono di identificare come grandezza dimensionante la distanza tra la sorgente e i fabbricati, definendo la struttura delle case come parametro secondario ed influente. La distanza minima dei fabbricati dalla sorgente è risultata infatti almeno 3 volte superiore rispetto alla distanza a cui sono risultati valori paragonabili con i limiti della norma.

Il materassino antivibrante

Diversi cittadini hanno chiesto garanzie sulla durata nel tempo dell'efficacia del materassino che verrà posto sotto la piattaforma, in quanto soggetto a usura. RFI ha spiegato che il materassino è parte integrante dell'infrastruttura ferroviaria e viene quindi inserito nei cicli di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, che vengono eseguiti in modo da intervenire prima che qualsiasi componente deteriori le proprie caratteristiche.

Impatto sul centro abitato e merci pericolose

Alcune cittadine hanno chiesto perché si stesse progettando un'opera del genere dentro il centro abitato, che porta dei rischi concreti e hanno citato il caso di Viareggio. RFI ha risposto che il bypass merci è proprio volto a ridurre il traffico dei treni merci nel centro abitato. Ha anche aggiunto che le dinamiche che accompagnano il transito di merci pericolose è specifico per ciascun treno e che viene studiato in funzione delle merci che trasporta e del tragitto che deve fare. Alcune cittadine hanno espresso preoccupazione per l'impatto del cantiere sulla viabilità cittadina. RFI ha risposto che ci sarà un aumento sostenibile del traffico dei mezzi di cantiere sulle viabilità principali già identificate nel progetto. Le viabilità secondarie non saranno interessate da traffico dovuto ai mezzi di cantiere ma solo da mezzi comuni. RFI sta considerando la richiesta, che verrà formalizzata dal Comune in conferenza dei servizi, relativa alla realizzazione del cosiddetto camerone con le predisposizioni per il proseguimento in galleria verso Nord.

Cantiere

Una cittadina ha sollevato la preoccupazione che, in fase di cantiere, la sua casa avrebbe subito un impatto acustico non sopportabile, in quanto molto vicina al portale di imbocco del cantiere stesso. RFI ha spiegato che il progetto prevede la mitigazione dell'impatto non solo acustico e di vibrazioni,

ma di tutte le componenti ambientali significative. Tutto è stato simulato valutando anche misure mitigative provvisorie per garantire di confinare gli impatti delle lavorazioni all'interno del cantiere stesso.

Inquinamento acustico

Alcune cittadine hanno chiesto di avere rassicurazioni in merito all'impatto acustico. Una cittadina ha chiesto che non venisse usato come riferimento per i limiti il valore richiesto dalla norma, ma quello che effettivamente non produce impatto sulla vita delle persone. RFI ha spiegato che, a valle delle simulazioni, sono state previste misure mitigative, sia in termini di esercizio che di realizzazione. Ha aggiunto che, rispetto al rumore, ci sono norme molto stringenti a cui RFI deve attenersi. Italferr ha spiegato che, per quanto riguarda il rumore, i software hanno un alto grado di precisione che permette di individuare l'impatto acustico per ogni singolo ricettore. Ha anche spiegato che le nuove tecniche costruttive dell'infrastruttura e dei convogli permettono di raggiungere valori di impatto acustico molto bassi. Un cittadino ha chiesto cosa succede quando ci sono ricettori per cui il limite acustico è superato. Italferr ha chiarito che, per ogni ricettore, vengono messe in atto delle misure mitigative indirette esterne al ricettore, come le barriere acustiche, e che, nei casi in cui non si potessero mettere in opera le mitigazioni indirette, si interverrà direttamente sul ricettore.

La velocità dei treni

Alcuni cittadini hanno suggerito di ridurre la velocità dei treni per ridurre l'inquinamento acustico e l'impatto vibrazionale. RFI ha chiarito che, mentre le vibrazioni sono direttamente correlate alla velocità, il rumore invece è determinato anche da altre variabili. Ha anche chiarito che la velocità viene definita sulla base di modelli di esercizio in funzione dell'offerta. Alcuni cittadini hanno suggerito anche di ridurre il raggio di curvatura in modo da ridurre la velocità dei treni merci. RFI ha nuovamente spiegato che gli studi condotti non evidenziano impatti su ricettori.

Progetto

Un cittadino ha chiesto se, sulla circonvallazione, passeranno solo merci o anche passeggeri. RFI ha risposto spiegando che l'infrastruttura è per le merci. Ha aggiunto, tuttavia, che in vista dell'interramento della stazione verrà realizzata la stazione provvisoria presso lo scalo ex-Filzi, così che, quando verrà interrotta la linea storica attuale, ci sarà una bretella per il traffico passeggeri. Un cittadino ha anche fatto una considerazione circa l'impatto che l'intero progetto avrà in un momento in cui l'umanità sta cercando di ridurre il proprio impatto ambientale. L'assessore Facchin ha spiegato che quest'opera fa parte del corridoio Scandinavo - Mediterraneo che ha lo scopo permettere uno shift modale importante da gomma a rotaia a benefici dell'impatto ambientale del trasporto merci.

Tempistiche

È stato chiesto in quanto tempo verranno fatte le verifiche sulle case e sulla situazione della zona. RFI ha risposto che le attività inizieranno a gennaio 2023 e che quando si avrà un appaltatore che si occuperà di produrre la progettazione esecutiva, il progetto costruttivo di dettaglio e la realizzazione delle opere propedeutiche, partiranno anche i rilievi per i testimoniali di stato. Un cittadino ha chiesto se si verrà informati una volta che l'appaltatore verrà individuato. RFI ha risposto che la predisposizione del contratto potrà avvenire solo quando il progetto sarà approvato e che tutti saranno informati, Provincia, Comune e cittadini una volta aggiudicata l'opera.

Accessibilità informazioni

Diversi cittadini hanno sottolineato che le informazioni presentate non sono disponibili. RFI e Italferr hanno spiegato che la presentazione sulle vibrazioni è stata predisposta appositamente per gli incontri, ma che tutte le informazioni presentate derivano dal progetto pubblicato. Il dott. Pillon ha comunque confermato che tutto il materiale utilizzato sarà pubblicato sul sito del dibattito pubblico. Diversi cittadini hanno sottolineato l'importanza di confortare i cittadini e facilitare l'accesso alle informazioni, traducendo le informazioni tecniche.

Relazione RFI, Italferr e cittadini

Diversi cittadini hanno chiesto che venisse osservato il progetto dalla prospettiva dei cittadini e che la narrativa per cui i cittadini non vogliono "le cose nel loro cortile" venisse abbandonata. RFI ha spiegato che vuole garantire non solo la bontà dell'opera da un punto di vista progettuale, ma anche da un punto di vista di impatto sul territorio. Ha dichiarato che lo sforzo è stato quello di chiarire i dubbi e capire quali fossero le preoccupazioni, che tutte le osservazioni sono state annotate e prese in considerazione. Inoltre, tutte le proposte alternative vengono puntualmente verificate proprio perché il Dibattito è stato svolto con uno spirito costruttivo. Ha inoltre ricordato che ci sono due livelli di progetto legati agli iter autorizzativi e che verranno rilasciati pareri a cui RFI si adeguerà. Italferr ha aggiunto che l'approccio dei progettisti è volto ad evitare che ci siano ripercussioni sulla vita delle persone e che viene svolto con profondo rispetto. Rispetto a questo tema un cittadino ha citato il caso delle barriere antirumore per ridurre l'inquinamento acustico nel centro storico di Trento, i cui tempi per la realizzazione, oggi in corso, sono stati lunghi. RFI ha spiegato che, rispetto all'esempio portato, la circonvallazione ferroviaria in discussione è molto diversa in quanto le opere di mitigazione sono già previste dentro l'opera. Per quanto riguarda Trento centro invece, l'intervento fa parte del piano di risanamento acustico della rete esistente nazionale.