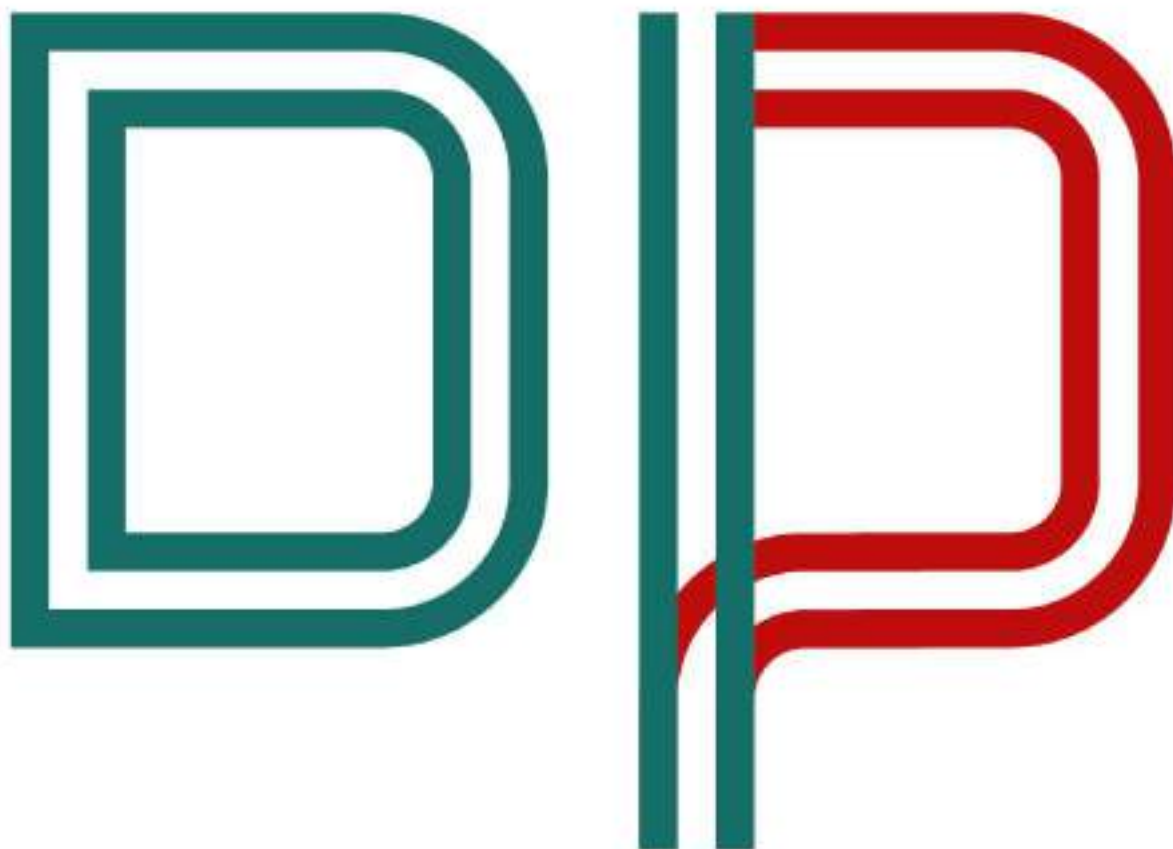




Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
**Consiglio Circoscrizionale
Sardagna**

19 gennaio 2022

Preso atto del

- Piano Provinciale di gestione dei rifiuti – Stralcio per la gestione dei rifiuti speciali – Focus discariche, p. 186 -203, Capitolo 5 “*Discarica Sardegna – Comune di Trento – Territorio Val d’Adige (ex Comprensorio C5 Valle dell’Adige)*”;
- Delibera del Consiglio Comunale n. 149 del 10.12.2020 “Osservazioni del Comune di Trento sulla proposta di Piano Provinciale di gestione dei rifiuti – Stralcio rifiuti speciali con focus sui rifiuti inerti”;
- Delibera della Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento n. 2295, avente ad oggetto “Art. 65 T.U.L.P. in materia di tutela dell'ambiente dagli inquinamenti – Piano provinciale di gestione dei rifiuti 7 febbraio 2021;
- Di tutti i precedenti atti in materia del Consiglio Circostrizionale di Sardegna (in particolare la delibera n. 25 del 07.11.2013, la delibera n. 1 del 11.02.2019 e la delibera n. 3 del 21.04.21)

Il Consiglio Circostrizionale di Sardegna prende atto, inoltre, del progetto denominato “Circonvallazione ferroviaria di Trento” e del Dibattito Pubblico che si va a concludere il 19 gennaio p.v. e per il quale vuole depositare la delibera in parola fra i Quaderni di detto Dibattito Pubblico al fine di replicare la richiesta di coinvolgimento qualora vi fosse la possibilità di nuovi conferimenti di materiale presso il sito della ex cava Italcementi.

§§§§§§

A fini della completezza dell’argomento, si riportano alcuni degli stralci più salienti di quanto pubblicato sul sito <https://www.dpcirconvallazioneferroviariatrento.it>, nel quale si possono trovare tutto i dettagli.

Ragioni dell’opera

Lungo il corridoio del Brennero transita circa il 40% delle merci che attraversano le Alpi e ciò comporta, oltre ai benefici per l’economia e l’occupazione, anche inevitabili disagi in termini ambientali e sociali. In questo quadro, l’obiettivo del progetto è quello di favorire modalità di trasporto meno inquinanti, tendendo ad un progressivo passaggio dal trasporto delle merci su gomma a quello su rotaia. Inoltre, la circonvallazione ferroviaria della città è parte di un progetto integrato che comprende altri importanti interventi infrastrutturali programmati in collaborazione con la Provincia Autonoma e il Comune di Trento: il progetto “Nordus”, che prevede il raddoppio della linea Trento – Malè fino al nuovo ospedale; l’interramento della linea ferroviaria esistente nel tratto del centro urbano e della stazione di Trento; la riqualificazione urbana della città interessata dall’attuale ferrovia e il miglioramento del servizio di trasporto pubblico.

Cenni storici

- Nel 2007 RFI e PAT stipulano una convenzione per elaborare una nuova soluzione progettuale, che sviluppa l’Alternativa Parietale in sinistra Adige presentata da PAT nel 2003, che venne completata nel 2008 e approvata dalla Giunta della Provincia Autonoma di Trento. La nuova versione del Progetto Preliminare viene quindi inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) nel 2009 per avviare l’iter approvativo nazionale.
- Ad aprile 2018 Comune di Trento, PAT e RFI sottoscrivono un Protocollo di Intesa a seguito del quale viene avviata un’ulteriore analisi del Progetto Integrato che considera la Circonvallazione di Trento come parte integrante degli interventi di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all’interno della città di Trento (interramento stazione Trento e linea ferroviaria nel tratto urbano, Progetto Nordus).

- Il progetto della Circonvallazione di Trento, inserito nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – Next Generation Italia come intervento prioritario di interesse nazionale, approda alla fase di dibattito pubblico. Il dibattito si inserisce quindi in un percorso di confronto sul progetto quasi ventennale, come prima tappa che riguarda il coinvolgimento della cittadinanza. Oltre al dibattito pubblico, sono previste, poi, ulteriori fasi partecipative durante la Conferenza dei Servizi e la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Tracciato (cit. p.6 della Relazione di sostenibilità)

La Circonvallazione di Trento ha origine in località Roncafort, nei pressi dell'interporto di Trento, procedendo in stretto affiancamento alla linea storica per circa 2,5 km, per poi portarsi in prossimità della sede dell'ex Scalo Filzi, da cui ha origine la Galleria Trento, che termina presso la località Acquaviva, dell'estesa di circa 12 km a doppia canna. Obiettivo dell'intervento è la realizzazione di una ulteriore fase del quadruplicamento della linea Fortezza-Verona in vista dello sviluppo del traffico merci connesso alla realizzazione del nuovo valico del Brennero. Inoltre, l'opera effettua lo shunt del centro abitato di Trento.

§§§§§§

Il Consiglio Circostrizionale di Sardegna valuta importante l'opera per cambiare in meglio il volto della propria città e per renderla più vivibile, più spaziosa, meno congestionata, più a misura d'uomo.

Il Consiglio invita a prendere in considerazione le osservazioni proposte dalle Circostrizioni direttamente interessate ai lavori, affinché l'opera si armonizzi il più possibile con le realtà nelle quali si inserisce.

Dal canto nostro, facciamo presente l'esistenza nel Comune Castale di Sardegna, del sito di ex discarica, riferito alla vecchia cava dello stabilimento Italcementi, perché permane ancora l'esigenza della riqualificazione della zona. Come già ribadito nelle precedenti delibere circostrizionali sul tema e nel corso dei decenni, si rende ora quanto mai necessaria, dal momento che uno dei capisaldi del Piano Nazionale di ripresa e resilienza è proprio "la rivoluzione verde e la transizione ecologica " in tutte le sue sfaccettature e molteplici declinazioni.

Riportiamo quanto già scritto nella nostra delibera n. 3 del 21 aprile 2021, laddove si ribadiva la necessità della *"cucitura della ferita aperta, la sicurezza, la salubrità e la restituzione della bellezza naturale del territorio"*. Nel vasto ambito della transizione ecologica e di quello imponente della Circonvallazione ferroviaria, questo potrebbe apparire come un dettaglio insignificante. Ma tale non è per chi vi risiede, che chi lo frequenta per turismo, per l'affaccio sulla città capoluogo di provincia, per l'ecosistema in generale.

In conclusione, ribadiamo la volontà di restituire dignità al paese con la messa in sicurezza del sito e la relativa riqualificazione, auspicando il più ampio ventaglio possibile di opportunità e nel dialogo costante con la proprietà e gli enti pubblici preposti, consci che la transizione ecologica passa anche da qui, che non vi è cambiamento senza mutazione della sostanza e del profilo, nel pieno rispetto delle leggi tempo per tempo vigenti.

ritenuta la proposta di interrogazione meritevole di essere approvata e quindi fatta propria dal Consiglio;

rilevato che, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario circoscrizionale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico - amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

– il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive variazioni;

– lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;

– il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;

– la deliberazione del Consiglio comunale 29.12.2020 n. 175, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2021-2023;

– il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione consiliare 11.03.2015 n. 41 e modificato con deliberazione consiliare 29.07.2020 n. 120;

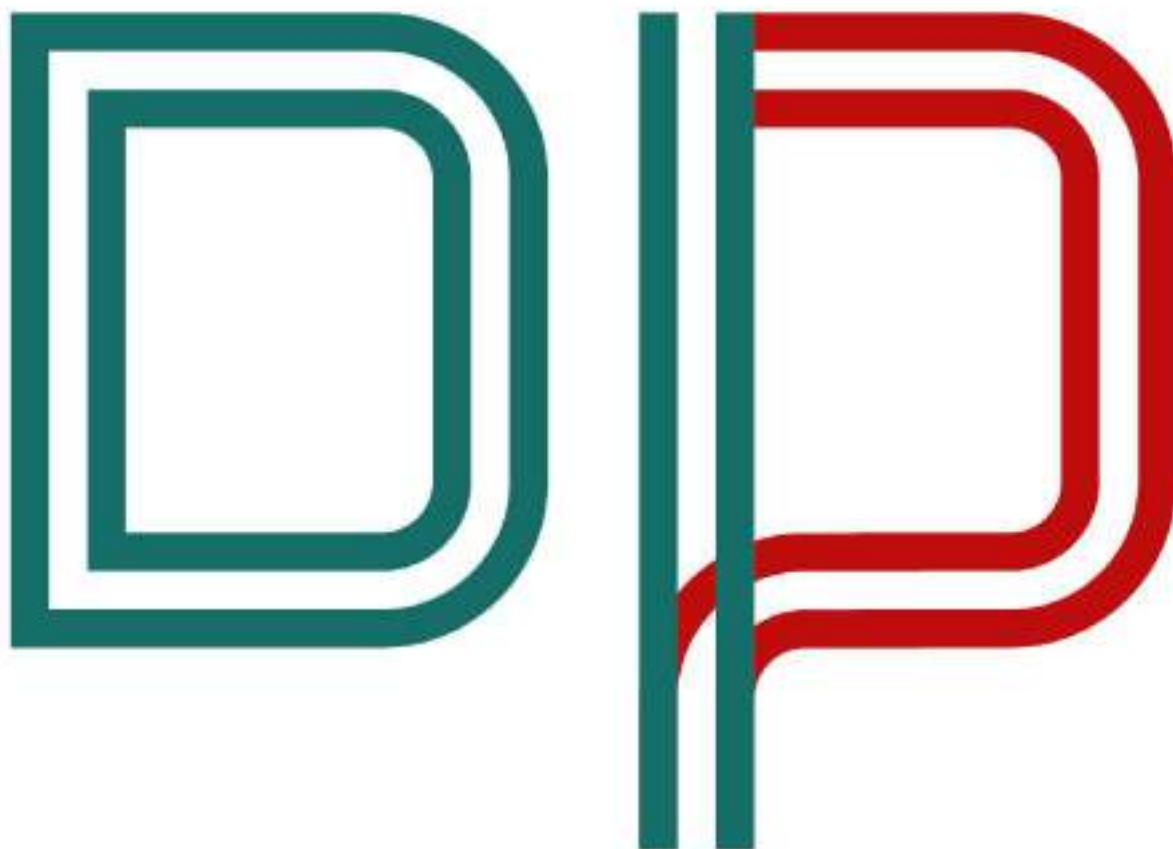
constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tale risultato il Consiglio Circoscrizionale

D e l i b e r a

per quanto espresso in premessa, di interrogare il Sindaco e la Giunta Comunale, ai sensi dell'art. 27 comma 2, lett. e) del Regolamento del decentramento, per avere la garanzia:

- delle comunicazioni al Consiglio circoscrizionale di Sardagna di ogni sviluppo in merito alla trattazione della tematica in essere;
- della richiesta da parte del Comune agli uffici competenti della Provincia Autonoma di Trento di un approfondimento della Carta di Sintesi della Pericolosità dal punto di vista della stabilità geologica ed idrica del sito e della sua comunicazione a codesto Consiglio;
- se, nell'ambito dei vari livelli della progettazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, si sia identificato il sito di Sardagna come idoneo ai conferimenti di parte del materiale di risulta delle lavorazioni di scavo ed in quale tipologia e misura; se, nell'ambito dei futuri lavori, l'Amministrazione Comunale intenda eventualmente avvallare e/o incentivare i conferimenti nel sito di Sardagna; quali potranno essere, eventualmente, le modalità di trasporto e conferimento dei materiali; quali controlli sui materiali conferiti saranno eventualmente messi in esercizio a garanzia e tutela della salute dei residenti di Sardagna; come l'Amministrazione Comunale intenda coinvolgere nel processo la Circoscrizione di Sardagna, se interessata dal nuovo conferimento;
- come l'Amministrazione Comunale intenda adoperarsi per l'effettivo ripristino del sito qualora quest'ultimo non fosse interessato dal nuovo conferimento di materiale a seguito dei lavori;
- se i lavori del potenziamento della ferrovia comporteranno un aumento del fabbisogno di energia e, di conseguenza, un aumento delle linee elettriche ad alta tensione esistenti. In caso di risposta affermativa, si chiede la valutazione dello studio di fattibilità dell'interramento delle linee soggette ad aumento se insistenti sul tracciato attuale oppure lo spostamento delle stesse dalla zona a monte l'abitato di Sardagna, trovandovi una collocazione paesaggisticamente meno impattante.



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Consiglio Comunale di Trento

19 gennaio 2022



COMUNE DI TRENTO

**Il Presidente
del Consiglio comunale**

Comune di Trento - S001.02



Numero di protocollo associato al documento come
metadato (DPCAA 3.12.2013, art. 20).
Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo

Prot: 0010684

Data: 14/01/2022 Fasc 2 3.6/2021/35

Gentile

**Coordinatore del dibattito pubblico per
la circonvallazione ferroviaria di Trento**

**Oggetto: Discussione sulla circonvallazione ferroviaria di Trento in Consiglio
comunale. Trasmissione di documentazione utile.**

Gentile dott. Pilon,

come da accordi intercorsi, rappresento che il Consiglio comunale di Trento ha avuto
modo di discutere approfonditamente dell'opera in questione nel corso delle adunanze
consiliari del 20 ottobre e del 25 novembre 2021.

Trasmetto copia delle trascrizioni stenografiche di tali riunioni, avvertendo inoltre che le
relative registrazioni audio-video sono disponibili in streaming on-demand ai seguenti
link.

- adunanza del 20 ottobre 2021: www.video.istituzioni.tn.it/tutti/video/2028
- adunanza del 25 novembre 2021: www.video.istituzioni.tn.it/tutti/video/2060

Sono inoltre allegati alla presente nota.

- un documento contenente i quesiti posti dai Consiglieri comunali in vista della
citata adunanza del 20 ottobre e le relative risposte;
- le deliberazioni adottate dal Consiglio comunale sull'argomento nell'adunanza
del 25 novembre 2021.



Colgo l'occasione per ringraziarla cordialmente e per confermarle il sostegno del Consiglio comunale per il miglior esito del suo lavoro.

Cordiali saluti.



Il Presidente del Consiglio comunale

- Paolo Piccoli -

Allegati:

- **Resoconto stenografico dell'adunanza consiliare del 20 ottobre 2021**
- **Resoconto stenografico dell'adunanza consiliare del 25 novembre 2021**
- **Raccolta di domande e risposte sull'opera, strumentali al dibattito consiliare del 20.10.2021**
- **Deliberazione del Consiglio comunale 25.11.2021, n. 166**
- **Deliberazione del Consiglio comunale 25.11.2021, n. 167**
- **Deliberazione del Consiglio comunale 25.11.2021, n. 168**

La Segreteria generale:	Il Capoufficio:	Redatto da:
dott.ssa L. Moresco	dott. G. Moser	A. Peverada

CONSIGLIO COMUNALE

DI

TRENTO

RESOCONTO

dell'adunanza del 20 ottobre 2021

PRESIDENTE:

Possiamo iniziare la seduta. Bene, iniziamo la seduta con il ricordo di Piergiacomo Maestranzi, padre del nostro Consigliere Dario, che ieri sul giornale ne ha ricordato i valori perché è stato un uomo che ha dato alla comunità e si è impegnato nel mondo dello sport, è stato Presidente del Panathlon, ha trasmesso ai figli l'etica del lavoro e anche la generosità e l'altruismo, e noi a Dario mandiamo un abbraccio partecipe. Saluto e ringrazio l'ingegner Paola Firmi che è Commissaria Straordinaria del potenziamento della linea da Fortezza a Verona, che è collegata e poi vedremo; l'ingegner Giuseppe Romeo che è responsabile della Direzione investimenti area Nord-Est di rete Ferroviaria Italiana, che ringrazio di essere qui, l'ingegner Raffaele De Col, Dirigente Generale del Dipartimento Protezione Civile della Provincia in sostituzione del Presidente Fugatti, che era stato invitato; il Sindaco, l'Assessore Facchin, chi ci ascolta da casa e anche i NO-TAV che ci ascoltano da Via Belenzani. A loro consiglio però di cambiare il simbolo del Comitato Ferrovia Vivibile perché il treno è un treno a carbone, quindi con la sostenibilità non è proprio il massimo. La seduta è una seduta informativa, come sapete, ed è stata preceduta da una seduta dei Capigruppo che ha determinato l'ordine dei lavori: sono state presentate 41 domande, che poi verranno lette dai rappresentanti delle Forze politiche; la scaletta di oggi è così prevista: prima avremo un saluto della ingegner Firmi che ci parlerà dello stato del programma appunto lungo il corridoio del Brennero da Fortezza a Verona; poi l'ingegner De Col ci parlerà delle ragioni che hanno portato ad accantonare il progetto sulla Destra Adige; l'ingegner Romeo ci illustrerà l'iter autorizzativo legato al quadro normativo, le tempistiche e il dibattito pubblico, e poi l'Assessore Facchin in conclusione farà delle considerazioni sulle attività del Comune utili alla condivisione del progetto e al progetto integrato, che adesso si collega. Poi avremo la lettura delle domande da parte delle forze politiche, avremo le risposte da parte dei nostri ospiti, e direi che abbiamo preparato a proposito delle domande una tabella raggruppando le domande, perché chiaramente ci sono state domande presentate da più Gruppi politici, e questa tabella può essere utile non solo per questa sera ma, ove non ci fossero per ragioni tecniche risposte a tutte le domande, sarà utilizzata – l'ho già consegnata all'ingegner Romeo – per la fase del dibattito pubblico, dove naturalmente tutto sarà messo sul tavolo secondo la procedura prevista dalle norme. Se ci sarà tempo, dopo le risposte dei nostri ospiti, dopo la lettura delle domande, sarà possibile fare richiesta di ulteriori chiarimenti.

In ogni caso, dalle domande formulate da tutti i Gruppi politici, si evince un dato comune cioè che il progetto della circonvallazione ferroviaria va contestualizzato nel progetto integrato della mobilità, che ha come obiettivi ulteriori per quanto riguarda la città di Trento il Nordus, la tramvia Spini – Centro Città, l'interramento ed il recupero delle aree urbane che si avrebbe a seguito dell'interramento, e quindi un progetto che è destinato nel lungo termine – nel medio e nel lungo termine – a cambiare in meglio moltissimo il volto della città, ed è un progetto che è di importanza pari, se vogliamo, allo spostamento dell'Adige molti anni fa, nell'altro secolo, o – in termini minori, questo, ma importantissimo – alla riqualificazione di tutto il centro storico che vede il centro storico così com'è ora, ed è un progetto che l'Assemblea comunale in rappresentanza della città, da quello che è emerso nei primi ragionamenti fatti tra noi, intende accompagnare come una grande opportunità, ma anche con tutte le garanzie necessarie per le persone che verranno interessate da questa grandissima opera, e che avranno anche disagi e quindi bisogna minimizzare tutto questo, e per il tessuto urbano che va salvaguardato nel modo migliore possibile. Con questa considerazione auguro a tutti noi buon lavoro, e darei la parola all'ingegner Paola Firmi. Se mi stabilite il collegamento? Sì, prima, chiedo scusa, la Segretaria Generale mi richiama all'ordine – e fa benissimo – è necessario fare l'appello, prego.

Il Consiglio Comunale si è riunito alle 18:17, fatto l'appello nominale, si ha il seguente risultato:

Sono presenti i Consiglieri:

1. PICCOLI PAOLO
2. IANESELLI FRANCO
3. BAGGIA MONICA
4. BOSETTI STEFANO
5. BOZZARELLI ELISABETTA
6. BRIDI VITTORIO
7. BRUGNARA MICHELE
8. CARLI MARCELLO
9. CASONATO GIULIA

10. CHILÀ FILOMENA
11. DEMATTÈ DANIELE
12. FERNANDEZ ANDREAS
13. FILIPPIN GIUSEPPE
14. FILOSI LUCA
15. FIORI FRANCESCA
16. FRACHETTI PIERGIORGIO
17. FRANZOIA MARIACHIARA
18. GILMOZZI ITALO
19. GIULIANI BRUNA
20. GUASTAMACCHIA FABRIZIO
21. LENZI WALTER
22. MASCHIO ANDREA
23. MAULE CHIARA
24. MERLER ANDREA
25. PANETTA SALVATORE
26. PEDROTTI ALBERTO
27. RAFFAELLI ANNA
28. SALTORI ALESSANDRO
29. SERRA NICOLA
30. TOMASI RENATO
31. UEZ TIZIANO
32. URBANI GIUSEPPE
33. ZANETTI CRISTIAN
34. ZANETTI SILVIA
35. ZAPPINI FEDERICO

Sono assenti i Consiglieri:

1. ANGELI ELEONORA
2. DAL RI ALESSANDRO
3. MAESTRANZI DARIO
4. ROBOL ANDREA
5. STANCHINA ROBERTO

È presente l'Assessore esterno FACCHIN EZIO.

Constatato che il numero degli intervenuti (35) è sufficiente per la legalità dell'adunanza (ai sensi dell'articolo 31, comma 6, dello Statuto comunale) il Presidente dichiara aperta l'adunanza.

Entrano successivamente, in corso di adunanza, i Consiglieri ROBOL Andrea, ANGELI Eleonora e DAL RI Alessandro.

Il Segretario prende atto che i consiglieri "non votanti", quali appaiono nelle operazioni di voto, poiché presenti in Aula, devono essere considerati alla stregua di chi vota "astensione" ai sensi dell'articolo 81 del regolamento interno del Consiglio comunale.

Altresì il segretario fa presente che le movimentazioni in entrata e in uscita dei consiglieri durante l'adunanza sono riportate in un distinto fascicolo, conservato agli atti, quale risultato di segnature dovute alla gestione del software "tabellone elettronico".

-Ordine del giorno-

DISCUSSIONE RIGUARDANTE LA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA INTEGRATA DI PROSPETTATA REALIZZAZIONE.
--

PRESIDENTE:

Vi comunico che, non solo la seduta è in streaming come di consueto, verrà poi posta in podcast sul sito del Comune, domani alle 15:00 sarà trasmessa su Trentino TV e sabato alle ore 20:00 sull'emittente TNN.

DISCUSSIONE RIGUARDANTE LA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA INTEGRATA DI PROSPETTATA REALIZZAZIONE.
PRESIDENTE:

Ingegnera Firmi, buonasera, grazie di essere con noi. Prego. Non riusciamo a sentire, chiedo scusa. Abbiamo noi un problema, abbia pazienza un momento che lo risolviamo. Solo un momento, perché dobbiamo trasferire l'audio alle casse del Consiglio. Provi, per cortesia.

INGEGNERA FIRMI (Commissario Straordinario potenziamento linea Fortezza – Verona):

Sì, buonasera, mi sentite?

PRESIDENTE:

Perfetto, grazie molte.

INGEGNERA FIRMI (Commissario Straordinario potenziamento linea Fortezza – Verona):

Grazie a lei. Dunque, buonasera a tutti, io sono Paola Firmi, come è stato anticipato, sono stata nominata di recente Commissario per gli interventi di potenziamento sui dotti prioritari del corridoio Fortezza – Verona e ancor più recentemente della variante cosiddetta di Val di Riga e il PRG di Bressanone. Dunque, io innanzitutto ringrazio per questo invito, che mi dà modo di conoscervi e di presentarmi, con l'augurio che le attività che ci aspettano ci vedranno partecipare insieme ad altri eventi di condivisione. Come è stato detto poco fa, questo intervento di cui parliamo questa sera, cioè la circonvallazione di Trento, si inserisce in un contesto più generale, non solo a livello diciamo di territorio comunale, ma anche all'interno dell'intero territorio nazionale. Come sapete, tutto il potenziamento della Fortezza – Verona è stato inserito tra i pochi progetti considerati prioritari per il Paese, e in virtù di questo è stato anche prevista per questi interventi una serie di interventi normativi che ci daranno la possibilità di accelerare per quanto possibile la realizzazione del potenziamento di questo asse che quindi, come vi dicevo, è stato riconosciuto come un asse prioritario del Paese. Come sapete, fa parte da anni dei corridoi di interoperabilità europei, quindi è una parte essenziale di quella che sarà la rete europea, e in particolare la rete cosiddetta "core", la rete centrale. Quindi questo per dire che l'intervento di cui parliamo effettivamente costituisce, è nel cuore pulsante di uno degli assi che vengono considerati a livello nazionale come assi principali, assi fondamentali per il trasporto nazionale e internazionale.

Questo corridoio che, come sapete, si sposa con l'intervento di realizzazione del tunnel di base del Brennero, è formato da 7 lotti funzionali di cui 4 prioritari e diciamo i 4 prioritari sono tutti in fase di lavorazione, a partire... diciamo, andando da nord verso sud, a partire dalla Fortezza – Ponte Gardena che è un intervento interamente finanziato per circa 1 miliardo e mezzo di euro, lo scorso giugno sono state consegnate le prestazioni per lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte dell'appaltatore che è risultato vincitore in una gara che ha consentito appunto l'affidamento sia della progettazione esecutiva che dei lavori di realizzazione, ed è previsto l'avvio dei cantieri entro l'estate del 2022 con anticipazione di alcune opere propedeutiche. Scendendo verso sud, poi abbiamo l'altro lotto prioritario che è la circonvallazione di Bolzano per la quale... diciamo che ha l'obiettivo di realizzare uno shunt dell'abitato di Bolzano per il transito dei treni merci e per il quale sono state individuate recentemente le risorse per poter riprendere e aggiornare nel progetto preliminare che risale al 2003, in modo tale da poter arrivare in breve tempo ad avere un progetto di fattibilità tecnico – economica e quindi da sottoporre poi ad un iter autorizzativo. Il tracciato della circonvallazione di Bolzano si sviluppa tra le località di Prato Isarco e Bronzolo, è interamente in galleria per un'estesa di circa 10 km, con ulteriori 4 km circa di interconnessioni. Poi ci sono le circonvallazioni di Trento e Rovereto, sempre scendendo verso sud, come sapete la circonvallazione di Trento è stata finanziata, sarà finanziata con il PNRR ed è in fase di avvio l'iter autorizzativo. La circonvallazione di Trento, di cui poi si parlerà più nel dettaglio, si associa alla circonvallazione di Rovereto per la quale sono state individuate delle alternative di tracciato, su cui si dovrebbero poi andare a concentrare gli approfondimenti per la revisione del progetto di fattibilità tecnico-economica sviluppato già tra il 2015 e il 2016. Quindi, diciamo, anche per la

circonvallazione di Rovereto stiamo portando avanti delle analisi preliminari finalizzate alla definizione di un progetto di fattibilità tecnico-economica.

Infine l'ingresso al nodo di Verona: lo scorso maggio è stato sottoscritto un documento con la Regione Veneto, la provincia di Verona e tutti i Comuni interessati per il consolidamento degli input relativi all'aggiornamento e alla progettazione del progetto di fattibilità tecnico-economica che è attualmente in corso, sarà completato in autunno, e la tratta è una tratta particolarmente importante perché evidentemente ci permetterà di realizzare l'ingresso appunto dei treni merci attraverso il nodo di Verona e per poi terminalizzarli negli impianti dedicati. Ecco, diciamo questo che vi ho fatto è un rapido, sintetico inquadramento di tutti i lavori che sono in corso per quanto riguarda i lotti prioritari; a questi ovviamente si associano altri interventi che saranno realizzati su questo asse, come dicevo, anche la variante di Val di Riga e il PRG di Bressanone, e anche altri interventi di miglioramento della ferrovia in esercizio, attraverso dei miglioramenti, diciamo dei potenziamenti tecnologici che sono in corso di progettazione e realizzazione e che si concluderanno con l'attivazione a fine 2023/inizio 2024 della rTMS che è il sistema di controllo marcia treno europeo che costituisce appunto uno degli altri poi progetti sempre di punta dell'Europa, nella realizzazione della rete ferroviaria europea.

Dunque, io non vi vorrei trattenere oltre, tengo però a sottolineare il fatto che stiamo vivendo un periodo storico particolare per diciamo questo asse, per la Verona – Brennero, ed è credo un momento... non vorrei dire irripetibile ma sicuramente si sono verificate una serie di circostanze che possono effettivamente dare una... rappresentare una chiave di volta per uno sviluppo di questo asse di comunicazione, di tutto ciò che poi è connesso allo sviluppo del sistema ferroviario, direi unico, direi unico, e quindi siamo tutti chiamati – me per prima – a fare il possibile per poter realizzare, per poter dare attuazione a tutti gli strumenti che ci vengono messi a disposizione, ovviamente nel pieno rispetto di tutte le esigenze di sostenibilità, dello sviluppo dell'asse e del territorio che lo accoglie. Vi ringrazio ancora per l'attenzione e, come dicevo all'inizio, spero che questo sia solo l'inizio di una proficua collaborazione che ci vedrà insieme nei prossimi mesi e nei prossimi anni, auguro a tutti un buon proseguimento dei lavori della seduta odierna.

PRESIDENTE:

Grazie ingegner Firmi per l'illustrazione che ci ha fatto dello stato dei lavori, e penso che avremo modo poi di rivederci e di risentirci nel corso dello svolgimento del progetto, grazie molte.

Adesso darei la parola all'ingegner De Col, dicendo ai Consiglieri che la tabella di cui ho parlato prima e che ho consegnato anche all'ingegner Romeo ve la distribuiamo in modo tale che abbiate, come dire, anche voi il riassunto del lavoro che è stato fatto e ringrazio molto gli uffici tecnici per il lavoro che hanno fatto. Prego, ingegner De Col.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Buonasera Presidente, grazie per l'invito, grazie signor Sindaco, grazie Assessori, un saluto a tutto il Consiglio e a chi ci ascolta in video collegamento.

Dunque, noi con l'ingegner Romeo e il Commissario Ingegnere Firmi, che saluto, abbiamo pensato di fare una suddivisione di compiti, quindi a me tocca un po' l'incarico di fare l'exkursus storico di come siamo arrivati a questa situazione. Quindi io farò insieme alla mia collaboratrice, l'ingegner Laura Pretto che è qui a fianco a me a destra, che poi spiegherà il progetto, poi io re-interverrò, poi abbiamo l'ingegner Romeo che invece interverrà sul progetto in senso stretto, quindi alla maggior parte delle domande che lei Presidente spiegava. Quando... quello che vi presento parte dal 2003, l'ingegner Firmi prima citava il tunnel del Brennero, allora bisogna un po' configurare la situazione storica: il 2003 era un anno in cui si cominciava a strutturare la società che oggi sta scavando e realizzando il tunnel del Brennero; di conseguenza, nel 2003 non parlavamo di corridoio TEN-T ma in realtà parlavamo di corridoio Berlino – Palermo, quindi siamo in una situazione che poi ha avuto un'evoluzione molto molto avanzata, anche nella struttura delle reti europee, allora questo era uno dei corridoi prioritari per la movimentazione delle merci e delle persone. Quando quindi si è strutturata la società tunnel di base del Brennero, le comunità hanno chiesto di avere contestualmente un quadro di insieme che durava già da qualche anno nella comunità di azione del Brennero, a cui partecipano Comuni, Camere di Commercio, quindi c'è un contesto di coinvolgimento storico. Arriva una proposta nel 2003 da parte di RFI che prevede la realizzazione di un tracciato in prosecuzione alla realizzazione del tunnel del Brennero; questo quadruplicamento ferroviario, il lotto quindi che per il Trentino si chiama "lotto 3", allora si chiamava solo "Circonvallazione di Trento", è stato sottoposto nel 2003 ad una valutazione di impatto

ambientale con una predisposizione di tracciati allora predisposti in via autonoma da un gruppo di progettazione che era presente sulla tratta da Verona fino a Innsbruck, era un GEIE. Questo parere è stato sottoposto all'iter di VIA della Provincia e quindi al Comitato Provinciale per l'Ambiente nel 2003, e con una successione di evoluzioni progettuali. In quell'occasione, quindi, il 10 giugno Italferr, a nome di Rete Ferroviaria Italiana, ha avviato la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale che prevedeva una soluzione di circonvallazione in destra orografica – dopo, come vi ho detto, l'ingegner Pretto entrerà nello specifico – e trattandosi di una infrastruttura di tipo strategico già riconosciuta da allora, perché ovviamente c'era dentro anche il tunnel del Brennero in questo lavoro, quindi c'era una fase anche di progress di approfondimenti del progetto; per quanto riguarda la tratta lotto 3, circonvallazione di Trento, il 10 di giugno, vediamo la tabella, è stata avviata il 10 giugno 2003 la procedura, la procedura che è stata una procedura di circa 2-3 mesi, che si è conclusa l'11 settembre, e ha previsto il coinvolgimento oltre che delle strutture tecniche dei vari enti interessati, i Comuni, i comprensori e la Provincia. Si è arrivati ad una delibera di Giunta provinciale che ha raccolto i pareri di tutti i Comuni interessati, si sono inviate le osservazioni al Ministero dell'Ambiente, ed infine è stata fatta una Conferenza dei Servizi che ha portato ad una sostanziale individuazione come di non sostenibilità con un parere di negatività verso la destra orografica, e dopo faremo questi passaggi tecnici che riportano in grandi linee, ma poi sono accertabili attraverso anche gli atti che metteremo a disposizione, la non sostenibilità della destra orografica soprattutto per come era stata progettata, ed era una soluzione che prevedeva 41 km di galleria quindi con problemi veramente importanti ma poi li specificheremo; e quindi in quell'occasione la Provincia, i Comuni e i comprensori, e quindi stiamo parlando dal confine con l'Alto Adige fino al confine con la provincia di Verona, espressero all'unanimità una predilezione per una soluzione da studiare in destra orografica, soluzione in destra orografica che si configurava anche all'interno di formazioni geologiche litotipiche diverse che determinavano proprio la bocciatura della destra orografica soprattutto nel tratto dalla Vallagarina fino al confine con l'Alto Adige. Stessi motivi, peraltro, che poi nelle fasi successive hanno portato alla bocciatura della soluzione della sinistra orografica da Trento verso Verona, per gli stessi motivi per cui è stata bocciata la destra orografica per il tratto dalla Vallagarina verso Bolzano.

Questo passaggio è un passaggio importante perché in realtà non si tratta di una soluzione che è stata bocciata, poi non rivista, dal 2003 in avanti sono stati fatti numerosi – poi li vedremo nella parte finale in cui riprenderò la parola dopo l'intervento dell'ingegner Pretto – sono stati fatti numerosi approfondimenti e soprattutto si è passati anche attraverso fasi di project review perché il passare da 41 km di gallerie a 12 km c'è anche un elemento di costo non indifferente che ha definito la sostenibilità dell'intervento, l'ha detto l'ingegner Firmi, lo ripeto: la sostenibilità ha portato ad un work in progress su questo corridoio identificando i nodi prioritari sui quali poi interverrà l'ingegner Romeo, ma la sostenibilità significa riuscire a risolvere i principali nodi che determinano un impatto territoriale ed un rallentamento sull'attivazione del corridoio del Brennero, che è un corridoio strategico che ormai è certo che tra il 2030 e il 2032 vedrà l'operatività del tunnel, su questo è certo, ve lo posso assicurare, l'ha detto l'ingegner Firmi. Di conseguenza, il nodo di Trento rappresenta insieme ai nodi che ha rappresentato l'ingegner Firmi, uno dei nodi principali per darne piena attuazione e funzionalità, e allo stesso tempo, come ha detto il Presidente del Consiglio, integrato in una ricaduta positiva sulla città di Trento col Nordus e anche l'interramento del Centro Città.

Io passerei un attimo la parola alla mia collaboratrice, in cui vi faremo vedere i tracciati, le problematiche che sono state affrontate nel 2003, e poi riprenderò un attimo la parola sulla parte conclusiva dell'iter. Prego, ingegnere.

INGEGNERE PRETTO LAURA:

Buonasera a tutti, anche da parte mia. Mi sentite bene?

PRESIDENTE:

Sì, sì. Se vuole, può togliere la mascherina.

INGEGNERE PRETTO LAURA:

Perfetto, allora io vi descrivo quelli che sono stati i tracciati valutati durante la Valutazione di Impatto Ambientale del 2003, partendo dal tracciato, cosiddetto "Tracciato RFI", tracciato in destra orografica. Lo sviluppo che interessava la provincia di Trento era di più di 41 km, di cui ben 32 in galleria. Lo sviluppo partiva dalla stazione di Mezzo Corona, iniziando la galleria più o meno

all'altezza di Lavis, per procedere per 32 km fino a Mori. Vedremo poi alcune slides dedicate alle principali opere d'arte, ve le spiegherò maggiormente nel dettaglio. Il progetto di RFI non prevedeva soluzioni alternative, che quindi la Provincia nel corso della VIA ha presentato in sinistra orografica, due soluzioni che, anche qui con l'aiuto di alcune mappe vi descriverò. Passiamo direttamente alla cartografia, che penso sia il modo più intuitivo per capire dove transitavano i tracciati: partiamo dalla zona nord, il confine settentrionale della provincia, in rosso vedete il tracciato della ferrovia del Brennero esistente, ci concentriamo ora sul tracciato in verde che rappresenta il tracciato in destra orografica. L'intervento proposto iniziava quindi all'altezza di Mezzo Corona per poi procedere parallelamente all'autostrada del Brennero, quando invece la ferrovia esistente fa una curva attraversando l'Adige. Concentriamoci quindi sulla parte a sinistra, poi la parte a destra dei tracciati delle alternative PAT le vediamo dopo. Il primo tratto, i primi 8 km dell'intervento proposto da RFI erano all'aperto, praticamente tutti tranne un piccolo tratto di galleria artificiale di 1 km nella zona di Nave San Rocco, un tracciato all'aperto che vedeva la necessità di attraversare l'Adige in due punti e di attraversare l'ansa dell'Adige praticamente con un viadotto di 2,5 km. Vediamo qui qualche zoom di quello che era il primo ponte, qua siamo all'altezza di Zambana nuova. Da un ponte all'altro, ripeto, era previsto un viadotto di 2,5 km per arrivare al secondo ponte; attraversato nuovamente l'Adige, prendeva avvio e c'era l'imbocco della galleria di 32 km, cosiddetta "galleria Paganella". Il tracciato poi prevedeva il bypass completo di tutta la città di Trento, Mattarello, di tutti gli abitati della Vallagarina. Vedete come il tracciato RFI bypassava tutti i centri urbani, fino ad arrivare all'altezza più o meno della zona industriale di Rovereto, dove terminava la galleria, vediamo qua uno zoom per farvi capire l'uscita della galleria, era necessario un ulteriore ponte sull'Adige e un viadotto di poco più di 300 metri per andare a sovrappassare l'autostrada del Brennero e poi ricongiungersi alla linea esistente, più o meno all'altezza della stazione di Mori.

Torno brevemente all'inizio della rappresentazione invece per concentrarci su quelle che sono le soluzioni in sinistra orografica proposte dalla Provincia di Trento, Vi accennavo già prima che il primo tracciato, i primi 11 km sono simili in entrambe le soluzioni, abbiamo un tracciato all'aperto molto più breve, di poco più di 3 km, che richiede comunque l'attraversamento sia dell'autostrada del Brennero che del fiume Adige. Il progetto prevedeva poi un'entrata in galleria, una galleria di poco più di 8 km tranne una piccola finestra all'altezza di San Michele; necessario un altro tratto all'aperto per superare il torrente Avisio, e poi le soluzioni prendevano due tracciati differenti, vedete in giallo la cosiddetta "soluzione parietale", la soluzione 2, in viola/rosa a seconda di come la vedete, è la soluzione 1, la cosiddetta "soluzione profonda". Differiscono sia... beh, chiaramente per il tracciato ma soprattutto per la lunghezza delle gallerie previste; la soluzione profonda prevede due gallerie, una di circa 8 km, un ulteriore tratto all'aperto per superare il torrente Fersina, e un'altra galleria di 22 km per andare a collegarsi poi con la linea esistente all'altezza di Caliano. La soluzione parietale prevede invece un'unica galleria – prevedeva – un'unica galleria di poco più di 18 km per andare ad interconnettersi con la linea esistente a sud di Mattarello.

Allora, dopo avervi descritto quali erano i tracciati dove passavano queste proposte progettuali, andiamo a vedere quali sono stati gli esiti della Valutazione di Impatto Ambientale, perché si è arrivati ad un parere negativo per la soluzione in destra Adige e perché un parere positivo per la "soluzione parietale", per la soluzione 2. Come sapete, la Valutazione di Impatto Ambientale analizza le componenti ambientali principali e il rapporto istruttorio fa sintesi di tutto quello che emerge nella discussione, nei pareri dei servizi provinciali, ma anche dei pareri dei Comuni e degli allora comprensori. Prendiamo proprio quindi il rapporto istruttorio, abbiamo anche preso alcuni passaggi dal punto di vista letterale per farvi vedere come erano poste le cosiddette "questioni ambientali rilevanti" che sono state riscontrate nella proposta in Destra Adige. Si è partiti subito con l'analisi delle problematiche di natura geologica e idrogeologica che sono sempre i primi temi che vengono affrontati quando si progetta un'opera in sotterraneo; il rapporto istruttorio evidenzia, leggo anche testualmente questi passaggi, "La presenza di importanti sistemi acquiferi che alimentano numerose sorgenti, molte delle quali utilizzate a scopo potabile. Vengono quindi evidenziate notevoli ripercussioni e rilevanti impatti negativi, sia a breve che a lungo termine, legati principalmente al depauperamento delle risorse idriche.". Cosa succede quando c'è un impatto sulle risorse idriche in un'opera in sotterraneo? Si progetta parallelamente delle misure di compensazione per capire se è possibile limitare gli effetti negativi, è stato fatto anche nel 2003 per la soluzione in Destra Adige ottenendo come valutazione delle possibili positive misure compensative nella tratta della Vallagarina, nella tratta meridionale, ma con maggiori problemi proprio nella tratta settentrionale e nella tratta dei dossi di Terlano, della zona dei laghi. Vi mostro

anche qui, giusto per farci aiutare da qualche... ancora dal tracciato, dove passava il tracciato in destra orografica e dove sono i laghi di Terlano e Lamar, il lago di Terlano era proprio considerato un punto critico, un punto su cui prestare attenzione e approfondire le valutazioni eventualmente.

Altra questione ambientale rilevante, evidenziata nel rapporto istruttorio, sono le intersezioni e l'impatto sulle acque superficiali. L'abbiamo visto mentre guardavamo e analizzavamo il tracciato, il tracciato in Destra Adige prevede diversi attraversamenti del fiume Adige con due ponti a distanza di 2,5 km uno dall'altro nell'area di Lavis, e un altro ponte all'altezza dell'uscita della galleria, all'altezza di Rovereto zona industriale, a nord di Mori. È stata chiaramente verificata anche la sicurezza idraulica, è stato valutato con un tempo di ritorno di 300 anni, se sia in grado di contenere il picco di piena, e questo ha dato risultati positivi, alcune criticità per quanto riguarda il primo dei ponti che si sarebbe andati a costruire, che presentava un franco arginale molto basso, quindi un punto di potenziale criticità, ma in una situazione di sicurezza idraulica piuttosto positiva. L'impatto sulle acque sotterranee: il primo tratto, se ricordate, i primi 8 km di tratto a cielo aperto interessa i depositi alluvionali del fiume Adige, e questo viene evidenziato nel rapporto istruttorio; per i tratti di opere in sotterraneo, anche qua viene evidenziata la possibile venuta di acqua, anche permanenti e decisamente significative. Qui ho ripreso solamente delle aree che interessano l'intorno del Comune di Trento, c'era tutto l'elenco anche ovviamente fino all'area di Rovereto; viene evidenziato un potenziale impatto sull'acquifero confinante tra il torrente Vela e il Rio Sargana, e nel caso di venute d'acqua sono state evidenziati effetti negativi su diverse sorgenti nella zona tra Trento e Sopramonte, situazione analoga nell'area tra Rio Gola e la Roggia del Bondone. Il rapporto istruttorio conclude presentando un quadro ancora più completo di quali sono i punti, quindi non solamente questi problemi idrogeologici legati alle acque superficiali sotterranee, ma trattando anche i temi paesaggistici, ponendo quindi attenzione al rilevante impatto paesaggistico del viadotto di 2,5 km ricompreso tra i due ponti sull'Adige, nella zona di Lavis. Il rapporto istruttorio metteva in evidenza anche la significativa occupazione del territorio nei primi 8 km di tratto a cielo aperto, occupando aree agricole pregiate di fondovalle, in un territorio tra l'altro già abbastanza provato da altre opere di infrastrutturazione significative, come l'autostrada. Il difficile inserimento delle opere in realtà riguarda principalmente l'area sud, se ricordate lo sbocco della galleria prevedeva un altro superamento del fiume Adige e poi un viadotto inserendosi nella zona dell'area industriale a nord di Rovereto, a nord di Mori, già particolarmente urbanizzata e infrastrutturata, quindi questo difficile inserimento riguarda la zona sud, suolo e geologia li abbiamo già citati; lo studio era accompagnato da una relazione di incidenza che analizzava anche l'impatto su Siti di Importanza Comunitaria, all'epoca si chiamavano solo "SIC", evidenziando alcuni impatti, sicuramente in fase di cantiere ma anche poi in fase di più a lungo termine.

Analogo... procedo? Sì. Analogo ragionamento e valutazione sono stati fatti per le alternative elaborate dalla Provincia, che erano accompagnate da un progetto di pre-fattibilità e da un primo studio ambientale. L'analisi, la valutazione evidenzia situazioni migliorative sicuramente nell'ambito del paesaggio, in quanto i viadotti e le interferenze sono minori, anche se evidenzia una potenziale criticità, una criticità anzi, nel tracciato 1, il cosiddetto "tracciato profondo" che in realtà interessa più l'area di Caliano, potenziale impatto paesaggistico nell'interconnessione con la linea storica Caliano. Anche per l'occupazione del territorio la situazione è fortemente migliorativa, il progetto prevede appena 3 km di tratto all'aperto all'inizio rispetto agli 8 che occupavano tutta la Piana Rotaliana, situazione migliorativa anche per quanto riguarda l'inserimento in aree fortemente urbanizzate. L'approfondimento sul tema idrogeologico è stato uno dei temi che ha fatto alla fine considerare meno impattante il tracciato 2 "parietale" rispetto al "profondo", che andava ad interferire in modo più significativo coi massicci della Marzola e della Vigolana che erano attraversati, mentre le criticità verificate col tracciato più parietale sono state considerate risolvibili in fase di progettazione esecutiva e di realizzazione, mettendo in evidenza la necessità di adottare misure di protezione per evitare il depauperamento della risorsa. Per quanto riguarda gli habitat naturali protetti, anche qui minore interferenza, è stata comunque messa in evidenza un'interferenza nel SIC di Nomi.

Concludendo questo passaggio, è stata fatta sicuramente un'analisi anche delle potenzialità, all'epoca si ragionava delle possibilità di collegare la nuova linea alla linea della Valsugana, e sicuramente – tema non da sottovalutare – le gallerie delle soluzioni sinistra Adige sono più corte, una prima galleria di 8 km che si somma ad una di 18, oppure 8+8+22; rispetto ad una lunga galleria di 32 km, è sicuramente migliorativo in termini costruttivi e in termini anche di sicurezza. La conclusione quindi del rapporto istruttorio è definire le alternative in sinistra orografica per tutte

queste ragioni migliorative, e considerare tra le due quella minormente impattante dal punto di vista ambientale l'alternativa 2, la "parietale".

Termino riportando anche, vi dico, il rapporto istruttorio non fa solo sintesi dei pareri dei Servizi competenti provinciali ma anche dei pareri dei Comuni, io ho riportato qui l'estratto del parere del Comune di Trento che ha fornito nel luglio del 2003, riferendosi alla soluzione in Destra Adige. Il Comune, con queste osservazioni, confermava l'essere favorevole al progetto in quanto occasione per garantire lo spostamento del traffico da gomma a rotaia, metteva in evidenza l'importanza che Trento rimanesse come fermata per i treni nazionali e internazionali di alta velocità, ma poneva come preoccupazione proprio l'attraversamento di un versante del territorio costituito da formazioni carbonatiche e carsiche vulnerabili che ospitano acquedotti utilizzati a fini idropotabili, quindi la tematica idrogeologica è stata chiaramente evidenziata nel parere del Comune sulla soluzione in Destra Adige.

Con questo, mi riallaccio a quanto diceva l'ingegner De Col, anche il Comitato provinciale per l'Ambiente ha confermato le valutazioni, ha dato il suo input alla Giunta per quanto riguarda una valutazione negativa rispetto alla compatibilità ambientale della Destra Adige, una valutazione positiva per le soluzioni in Sinistra Adige, richiedendo però... rappresentando la necessità di approfondire gli studi sulla Sinistra Adige con una Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, e quindi da qua si è andati avanti negli anni successivi nell'ottimizzare le soluzioni in Sinistra Adige, con tutta un'altra serie di soluzioni studiate.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Ecco, allora a questo punto, siamo al 2003, abbiamo un parere negativo di tutti i territori, rappresentato a Roma presso RFI, e dal 2003 al 2007... possiamo andare sulla successiva... vedevo che... scusate. Sostanzialmente, non si muove nulla perché ovviamente nel frattempo ci si concentra sul far partire l'intervento del tunnel del Brennero che regolarmente prende l'avvio nel frattempo. Il 2007 si configura come un momento in cui lo Stato chiede di ripartire attraverso la spinta dei territori e si fa un gruppo misto fra Provincia, Comune di Trento, Ministero e RFI in cui vengono studiate le soluzioni progettuali che sulla base del parere del 2003 portano a sviluppare i progetti. Quindi, tornando un attimo... mi torni sulla diapositiva che rappresenta il passaggio su Trento, quello che... questa qui; voglio evidenziare che sostanzialmente adesso, superando temi proprio tecnici e geologici, la differenza tra la linea verde, gialla e rossa, e quello che veniva chiesto dal Comune di Trento e da tutti i territori è che la soluzione di bypass non tagliasse il territorio dalla possibilità di utilizzare la nuova connessione europea, e si vede molto bene in questa soluzione che tutte le tre soluzioni – destra o sinistra – portavano l'attraversamento del territorio senza l'interconnessione con la stazione. Nel 2007 il progetto, che nasce, ripeto, congiuntamente in un Gruppo di Lavoro, vede come elemento importante quello di riuscire a riconnettere la città di Trento con questa soluzione. La soluzione verde, che è la soluzione in destra orografica, avrebbe comportato una necessità di fare una stazione in sotterraneo che da Vela o da quelle parti entrava sotto, senza entrare sui temi geologici, laghi di Lamar, le falde, l'alimentazione, che è davvero un tema molto delicato in quella zona ma veramente importante – sapete, per chi ha un po' di dimestichezza, quale sia la conseguenza dell'inquinamento dei laghi sull'alimentazione delle falde anche di Trento – e quindi il tema si è poi concentrato su queste soluzioni che vi presento rapidamente, e che hanno portato a soluzioni che progressivamente hanno portato all'avvicinamento della linea al Comune, alla città di Trento: partendo da Lavis e scendendo verso Trento, vedete questa soluzione, individuava la possibilità di uscire dalla montagna, e siamo molto vicini alla soluzione di cui parlerà l'ingegner Romeo, rientrando appunto su Scalo Filzi per dare riconnettività allo scalo di Roncafort, e quindi che Roncafort diventasse un elemento per il territorio di connessione con la linea del Brennero, che diversamente sulla soluzione che avevo fatto vedere prima sarebbe stata semplicemente attraversata senza nessuna possibilità di connessione, e vedete che però nel progetto era rimasta anche la possibilità di proseguire con i treni andando anche oltre; quindi allora, nel 2007, è stata introdotta col progetto 2009 la doppia possibilità di connessione su Trento, e queste soluzioni sono state presentate presso il Comune di Trento, presso tutti i Comuni, ma in particolare ci sono stati 6 incontri coi Consigli e le Circoscrizioni, sia sulle modalità di... quelle che vi sto descrivendo, sia le motivazioni che hanno portato a questa soluzione. Quindi la destra orografica è una soluzione di una storia che veniva da una linea che portava i treni merci da Verona a Innsbruck, ad una soluzione che ha visto l'arricchirsi del territorio di una infrastruttura europea, nel frattempo quindi si è passati da corridoio a TEN 1, che è stato proprio concettualmente cambiato come sistema di

interconnessione di territori europei e non più con un sistema solo di trasporto merci, ma di fornire al territorio la possibilità di un'interconnessione verso l'Europa e verso soprattutto le aree più sfortunate relativamente alle connessioni verso il nord Europa, e dal nord Europa verso le aree periferiche delle Nazioni europee, e quindi questo era diventato a quel punto il corridoio che oggi conosciamo. La soluzione, il progetto 2014 poi ha portato ad un'ulteriore valutazione, che ha portato a togliere la prosecuzione verso nord in questa fase, proprio per centrare e mirare agli investimenti attraverso una project review che consentisse di arrivare alla partenza, alla soluzione del nodo di Trento, e vedete che in questa diapositiva è riportato anche il nodo di Rovereto come risolto, nodo di Rovereto che poi è stato stralciato per gli stessi motivi per cui nel 2003 era stato dato il parere negativo sulla soluzione in destra orografica, cioè per l'interferenza con le acque sotterranee e i sistemi idrogeologici carsici presenti in modo molto presente tra Besenello e la Valle del Lino. Dopodiché, abbiamo fatto un protocollo di intesa e qui siamo arrivati a questo progetto e ad un inserimento ne, PNRR dell'intervento che oggi citiamo. Quindi, in conclusione, il progetto destra orografica è un progetto che non ha più avuto storia dal 2003 ad oggi, né in approfondimento perché non ha nessuna tipologia di connessione strategica, come vi ho spiegato, col valore del territorio interconnesso con la città, non ha più valore di interconnessione col sistema già esistente di Roncafort, e nello specifico non troverebbe la fattibilità dei territori che sono fuori da Trento, perché una delle cose più belle è quella di dire: "Fallo sul territorio degli altri", la destra orografica è un territorio che interessa tutta una serie di Comuni che, come vi abbiamo fatto vedere, sarebbero fortemente penalizzati nel sistema idrogeologico e di sopravvivenza anche di ecotipi molto importanti come quello dei laghi. Quindi parlare oggi di destra orografica è un tema davvero... non vorrei dire "antistorico", mentre parlare di approfondimento sicuramente di un progetto che è in corso ed ha, come vi ho fatto vedere, 14 anni di approfondimenti, sicuramente ancora migliorabili, ci mancherebbe, stiamo parlando di un'opera storica, però non è certamente più da confondere con quello che è in destra orografica, che peraltro si deve confrontare con un'infrastrutturazione già esistente che è la presenza dell'autostrada, come ben sapete, e che già qualche problema ce lo creerà in futuro ma, ripeto, il nodo di Trento dovrebbe consentirci forse di pensare in modo diverso anche l'esigenza di intervenire sull'autostrada.

Grazie, Presidente.

PRESIDENTE:

Grazie, ingegner De Col. Io credo che i Consiglieri sarebbero molto contenti di poter avere queste slides, perché serviranno a tutti noi, come dire, per ricordare tutto l'andamento della questione; se fosse possibile averle, poi noi le distribuiremo a tutti i Consiglieri. Grazie.

Prego, ingegner Romeo.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):

Grazie, Presidente. Innanzitutto, un saluto anche a questa assemblea da parte dell'Amministratrice Delegata di Rete Ferroviaria, la dott.ssa Fiorani che stamattina ho incontrato per motivi di lavoro e ha voluto anche lei portare un saluto all'assemblea. Inizialmente voglio sottolineare il rispetto con cui affronto questo confronto, questo primo momento di incontro con la massima espressione civica della città di Trento, quel rispetto che è dovuto a questa assemblea in quanto rappresenta tutti i cittadini di una città così importante e che vedrà nei prossimi anni l'apertura di questo cantiere di cui iniziamo a parlare.

Oggi seguiamo in qualche maniera un confronto, alcune note informative sul progetto... seguiamo, dicevo, perché l'agenda di questo dialogo è stata dettata da quelle che sono le novità che hanno riguardato il progetto negli ultimi mesi, prima tra tutte è l'inserimento del progetto nel PNRR, nella misura per le infrastrutture a servizio della mobilità sostenibile; queste hanno... l'inserimento in PNRR ha aperto poi la possibilità di accedere agli indirizzi normativi, alle novità normative che lo Stato italiano ha messo a disposizione per accompagnare la realizzazione di queste importanti opere. Che cosa è successo nel frattempo? Raccogliamo il testimone che ha lasciato a noi la Provincia poco fa, tra il 2014 e il 2015 sviluppando, i progetti che ha descritto l'ingegner De Col poco fa, progetti che sono stati illustrati poi al Comitato Tecnico Scientifico che nel frattempo si era istituito all'interno dell'osservatorio per il corridoio del Brennero, laddove si sono registrate delle posizioni, delle questioni che hanno portato ad individuare nella circonvallazione di Trento un progetto che aveva un livello di maturità diciamo più avanzato, mentre sulla circonvallazione di Rovereto erano state sottolineate delle questioni ritenute critiche che hanno portato poi alla necessità di pensare a delle alternative. Da quel momento i due progetti

di circonvallazione di Trento e Rovereto hanno preso due strade diverse, e sul progetto di circonvallazione di Trento sono intervenuti degli accordi, dei documenti di intesa tra Provincia Autonoma, Rete Ferroviaria e Comune di Trento che hanno portato allo sviluppo di quelle che sono state le linee guida per l'aggiornamento del progetto inizialmente sviluppato dalla nostra società di ingegneria del gruppo FS e da Italferr, in relazione alla compatibilizzazione di quel progetto di circonvallazione delle idee progettuali di interrimento della linea storica di attraversamento della città di Trento e con il progetto di potenziamento della Trento – Malè nel progetto Nordus. Ad un primo documento di intesa del 2018 ne è seguito un ulteriore nel 2019 che ha fissato i paletti proprio che sono stati poi posti alla base dell'aggiornamento del progetto che abbiamo sviluppato insieme ad Italferr tra il 2019 e il 2020. Arriviamo così alla primavera di quest'anno, quindi all'aprile del 2021, quando il progetto viene inserito in PNRR e da là parte anche da parte nostra un processo di ottimizzazione delle soluzioni progettuali, che si è poi concretizzato in un miglioramento complessivo della logistica di cantiere, con l'introduzione di due fronti di scavo ulteriori, ma inizialmente era previsto lo scavo delle... è una galleria a doppia canna, era previsto inizialmente soltanto da sud verso nord, abbiamo introdotto due ulteriori fronti di scavo, anche da nord verso sud, e questo ha consentito un miglioramento complessivo della logistica di cantiere, garantendo anche un equilibrio nella gestione del materiale di scavo proveniente poi dalle lavorazioni delle gallerie. Non solo, questo ovviamente ha anche consentito complessivamente un'ottimizzazione delle tempistiche di realizzazione dell'intervento e di conseguenza anche limitare nel tempo le occupazioni temporanee che in qualche maniera saranno necessarie per poter garantire la logistica di cantiere e la realizzazione in definitiva delle opere.

Abbiamo altresì, dal mese di aprile in avanti, arricchito il progetto prima ancora che poi alcune cose fossero introdotte anche dalle novità normative di cui vi dirò a breve, abbiamo arricchito il progetto di uno studio di sostenibilità che andasse a valorizzare degli indicatori di sostenibilità che comprendessero sia gli aspetti ambientali che comunque comporterà il progetto in termini positivi di... gli effetti sulla diminuzione del rumore, sulla qualità dell'aria, quindi in definitiva sulla qualità della vita, gli aspetti relativi al risanamento di siti, di riambientazione dei siti anche grazie al materiale di deposito che sarà riutilizzato per il risanamento di siti di riambientalizzazione, e aspetti anche valutati sempre nello studio di sostenibilità di carattere economico-sociale a partire dalle ricadute positive sulla logistica integrata, sulla mobilità integrata di un'opera come quella che andremo a realizzare e, non ultimo, gli effetti sull'economia anche locale in termini poi di effetto positivo sull'occupazione. Sono stati altresì integrati gli aspetti progettuali in relazione, dicevo, alle modifiche normative che sono state introdotte. Il PNRR è stato accompagnato da delle disposizioni legislative che hanno in qualche maniera consentito di accelerare degli iter autorizzativi. La logica però è quella di efficientare questi iter senza sacrificare nulla in termini di approfondimento o di informazione nei confronti dei territori che vengono interessati dalle opere. La sostanziale novità è che per opere strategiche, quale quella della circonvallazione di Trento, è stata data la possibilità di concentrare sul livello di progettazione che è quello di fattibilità tecnico-economica tutti gli iter autorizzativi possibili, quindi l'ottenimento di tutti i benestare che sono necessari per poter avviare l'opera, quindi senza passare ad ulteriori livelli progettuali se non quello esecutivo che sarà poi redatto una volta completata la fase di appalto. Questa è una novità assolutamente di rilievo, ripeto, che però non sottrae nulla in termini di confronto o di approfondimento. Per poter sviluppare l'iter autorizzativo sono state altresì previste all'interno delle Istituzioni, quindi del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, del Comitato Nazionale del Dibattito Pubblico, dello stesso Ministero per la Transizione Ecologica, una serie di Commissioni speciali che saranno dedicate allo studio e all'approfondimento nel corso dell'iter autorizzativo del progetto che era stato proposto. Quindi questo è in estrema sintesi il miglioramento prodotto dalle norme.

A che punto ci troviamo rispetto a questo? Lo scorso 11 ottobre abbiamo trasmesso il progetto alla Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da quel momento, quindi dalla nostra trasmissione, è stata attivata immediatamente da parte della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico la verifica della documentazione trasmessa ed è stata confermata la corretta indicazione del dibattito pubblico, e quindi a partire dalla comunicazione che abbiamo ricevuto dalla Commissione Nazionale, decorrono i termini per poter presentare il dossier di progetto e poter individuare una figura chiara nell'ambito del dibattito pubblico che è quella del coordinatore del dibattito pubblico. Questo corrisponde ad una finestra temporale di 45 giorni all'interno della quale il coordinatore del dibattito pubblico svilupperà il cosiddetto "progetto di dibattito pubblico"; nel momento in cui sarà pubblicato il progetto di dibattito pubblico, ci saranno

45 giorni di tempo perché il dibattito possa essere attuato. A conclusione del dibattito, è prevista poi una relazione conclusiva da parte sempre del coordinatore del dibattito pubblico. Quindi questa è una delle fasi del procedimento che abbiamo avviato. Il tutto è incardinato sul Decreto 77 poi convertito in Legge 108 lo scorso agosto, mentre per quanto riguarda il funzionamento del dibattito pubblico c'è stata una raccomandazione emessa dalla Presidente della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico che ha delineato un po' le fasi in cui questo si dovrà svolgere. Parallelamente, dicevo, la trasmissione del progetto è avvenuta anche al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, all'interno del quale è stata già individuata ma sarà ufficializzata il 22 ottobre, nominato un Comitato Speciale che avrà il compito di verificare il progetto. Dalla data di formalizzazione della nomina del Comitato Speciale decorre un termine di 15 giorni entro cui il Comitato può richiedere eventualmente al proponente, quindi a Rete Ferroviaria, delle integrazioni progettuali che noi dovremmo trasmettere nel limite temporale di ulteriori 15 giorni. L'intero processo di verifica da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in termini di legge dovrà essere ultimato in 45 giorni. A partire dalla comunicazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici circa la completezza della documentazione, Rete Ferroviaria potrà indire la Conferenza dei Servizi, e questo è l'ulteriore passaggio che avverrà in maniera parallela rispetto all'avvio della verifica preliminare dell'interesse archeologico e all'avvio dell'iter di verifica dell'impatto ambientale, altri elementi, questi che saranno sottoposti alla Commissione Speciale che viene istituita presso il Ministero della Transizione Ecologica.

Questi sono a grandi linee i passaggi procedurali che affronteremo da qui ai prossimi mesi. Complessivamente, la durata stimata per effetto delle novità normative introdotte, per effetto della presenza del Commissario che opera anche su questo progetto, portano ad una stima di una durata dell'intero iter autorizzativo compresa tra i 5 e i 6 mesi grosso modo, in maniera indicativa. Ripeto, si tratta di un iter sicuramente veloce ma che io definirei efficiente, che è la cosa più significativa. La nostra intenzione è quella di affrontarla con la massima serietà che ovviamente è dovuta e che ci compete, senza sacrificare nulla in termini di partecipazione, di confronto, di dialogo, e in questo ovviamente il ruolo principale sarà quello del dibattito pubblico, ovviamente le cui conclusioni andranno a confluire nel procedimento di Conferenza dei Servizi, Conferenza dei Servizi che poi si concluderà con una determinazione conclusiva che sarà poi trasmessa al Comitato Speciale istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che adotterà poi la determinazione motivata con l'approvazione conclusiva del progetto.

Detto questo, i mesi trascorsi sono stati mesi intensi di lavoro per e cose che vi ho raccontato, ma in questi mesi comunque non è mancato da parte nostra in ogni caso l'ascolto delle varie questioni che sono state via via poste all'interno del dibattito che comunque si è aperto all'interno della città; devo dire che l'Amministrazione comunale non ha mancato di trasferire a Rete Ferroviaria le preoccupazioni che registrava da parte dei suoi cittadini, preoccupazioni di cui come Rete Ferroviaria intendiamo farci in maniera responsabile carico e cercando insieme anche al confronto con le Istituzioni nel rispetto del ruolo di ciascuno perché il Comune si è posto come garante dei propri cittadini che saranno direttamente coinvolti, ed è legittimo che ci sia preoccupazione per chi vedrà nei prossimi anni l'installazione di un cantiere così importante, e si è fatto garante degli interessi di questi cittadini che noi assolutamente rispettiamo e verso i quali noi vogliamo essere il più possibile aperti e trasparenti per fornire ogni forma di collaborazione e di informazione che sarà ritenuta necessaria. Oltre alla progettazione che è stata sviluppata da Italferr – Italferr la conoscete tutti quanti, è un riferimento mondiale nel settore dell'ingegneria ferroviaria, ha fatto realizzazione sostanzialmente in tutto il mondo – quindi all'interno del progetto che è stato sviluppato molte delle questioni sono state approfondite con la dovuta attenzione, direi quasi tutte; nel corso del dibattito pubblico ci sarà modo di ritornare, questa sera il Presidente – e lo ringrazio – mi ha dato il documento di sintesi delle questioni che sono state poste dai Consiglieri, alcuni aspetti anche magari ci sarà modo di affrontarli questa sera stessa, ma in ogni caso ci sarà una sede istituzionale in cui trasferiremo questo tipo di quesiti, di questioni che vengono responsabilmente poste e saranno tutte quante correttamente attenzionate e avranno le dovute risposte, che già sono presenti all'interno del progetto, ripeto, e che saranno eventualmente oggetto di ulteriore approfondimento. Brevemente: il progetto ha un valore complessivo di 960 milioni di euro circa; come dicevamo, è all'interno del PNRR, essere all'interno del PNRR non significa soltanto accedere al finanziamento previsto, ma significa anche avere già una valutazione di coerenza di quelli che sono gli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere con questo progetto con gli obiettivi generali di indirizzo verso una mobilità sostenibile, verso la realizzazione di infrastrutture per una mobilità sostenibile, che sono proprie del Piano Nazionale di Ripresa e

Resilienza. Ovviamente, non si esaurisce il confronto e il dialogo con le Istituzioni locali nella fase autorizzativa, ci sarà una fase di realizzazione da affrontare insieme, anche in quel caso sarà fondamentale mantenere aperto il canale comunicativo, garantire l'accessibilità delle informazioni, noi attiveremo una serie di monitoraggi anche, quindi oltre alle soluzioni che vengono proposte a livello progettuale rispetto a tutte le questioni tecniche che sono state anche sottoposte alla nostra attenzione, a partire dal tema delle vibrazioni, del rumore, la questione delle bonifiche, la questione relativa a percorsi per lo smaltimento del materiale, insomma tutte questioni che vengono affrontate e che comunque hanno all'interno del progetto, oltre che le soluzioni e anche quindi le misure che mitigano gli impatti del progetto sul territorio, noi abbiamo predisposto già un piano di monitoraggio che vada a valutare nel corso di realizzazione degli interventi tutti gli aspetti, le componenti che vengono in qualche maniera toccate. Nel corso delle informative iniziali che avevamo avviato è stato affrontato ad esempio il tema delle sorgenti, su quello posso dire che a quell'originario censimento delle sorgenti che avevamo fatto, caratterizzandole in termini di rischio di depauperamento, abbiamo attivato già il monitoraggio, quindi la fase *ante operam*, quindi c'è stata la prima fase di censimento e proprio questa mattina sono stati definiti insieme ai tecnici della Provincia Autonoma le modalità per lo svolgimento delle misurazioni *ante operam*, questo a maggiore garanzia, ma questo è il metodo di lavoro con cui intendiamo affrontare tutte le questioni che saranno poste. Dicevo, informazione che sarà garantita anche nel corso di realizzazione, e in questo senso avrà un ruolo fondamentale sicuramente l'osservatorio per il corridoio del Brennero, già con l'ingegner De Col nella riunione del Comitato Tecnico Scientifico di ieri ci siamo detti che le modalità operative anche del Comitato seguiranno più da vicino l'avanzamento dei lavori, ci saranno delle pubblicazioni periodiche, ci sarà modo attraverso l'osservatorio di rendere disponibili i dati di monitoraggio che saranno eseguiti nel corso di realizzazione delle opere. Altra iniziativa importante a cui noi vogliamo partecipare fornendo ogni possibile elemento tecnico poi di progetto è quella portata avanti dal Comune con il Trento Lab, che è un'iniziativa sicuramente di interesse e che noi volentieri sosteniamo, fornendo disponibilità ad un qualsiasi tipo di collaborazione che si vorrà mettere in campo.

Tra le varie questioni sottolineate ed evidenziate si torna spesso sul tema dei tempi di realizzazione dell'opera. Abbiamo tempi di realizzazione che per un'opera così complessa sono sicuramente sfidanti, riguardano una tempistica di 3 anni e 8 mesi, questa è la stima che è stata fatta, è una stima che, ripeto, è ambiziosa ma realistica, realistica sulla base di esperienze pregresse, sulla base dei dati più aggiornati che riguardano ad esempio la velocità con cui avanzano gli scavi in realtà analoghe, in realizzazioni analoghe, dati realistici se si pensa anche a realizzazioni sia del passato più lontano e sia di quello più recente che lasciano assolutamente tranquilli rispetto alla coerenza di questi tempi con le tempistiche imposte dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Oltretutto, il piano ha in sé una serie di milestones intermedie che accompagnano la realizzazione dell'opera e che garantiscono nel loro progressivo rispetto la possibilità di intervenire con delle misure di recupero in qualche modo qualora ci dovessero essere dei ritardi o delle altre cose. Quindi è tutto quanto ben strutturato, con delle aspettative assolutamente realistiche rispetto a queste tempistiche di realizzazione. Altri temi che suscitano sicuramente preoccupazione sono quelli relativi agli espropri. È un tema che affrontiamo con la massima delicatezza, rispetto al quale noi finora non ci siamo mossi rispetto a quelle che potranno essere le persone interessate dagli espropri, proprio per rispetto a queste persone e perché vogliamo farlo insieme alle Istituzioni locali, non vogliamo che siano alimentate ulteriori preoccupazioni. È un tema che sappiamo essere delicato, ma il metodo che abbiamo condiviso è questo, cioè quello di muoversi di intesa con le Istituzioni locali, quindi facendo in modo che questo avvenga nel modo migliore possibile, senza tensioni e senza preoccupazioni.

Altri temi riguardano la proposta di un prolungamento oltre lo Scalo Filzi. Su questo tema specifico degli approfondimenti li abbiamo già fatti, vi posso già dire che comunque il tutto è condizionato dalle tecniche ferroviarie, quindi dalle normative che riguardano i tracciati ferroviari e che impongono una serie di restrizioni che limitano le possibilità, cioè quello che abbiamo fatto – lo ricordava anche l'ingegner De Col – già in qualche maniera è un limite relativo alla possibilità di utilizzare anche Roncafort come scavo, quindi ci sono una serie di vincoli di tipo ferroviario che determinano e condizionano un po' l'analisi che è stata condotta. Ci sono pure da valutare gli impatti rispetto al territorio di un possibile prolungamento, insomma sono analisi che comunque stiamo facendo e su cui avremo modo di intervenire. È stato sollecitato più volte anche il tema relativo all'impatto sulle aree oggetto di sito di interesse nazionale. In quel caso, il progetto – posso dirlo – non ha un impatto molto significativo su quelle aree, quindi l'occupazione in maniera

permanente di opere ferroviarie è tutto sommato limitata, sono già previste in progetto delle misure ma sarà comunque nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale aperto un sub procedimento, quindi un tavolo specialistico su cui ci si confronterà anche su quel tema. Questa è un po' l'impostazione generale del progetto, dei primi elementi di riscontro rispetto alle questioni che sono state poste; la conferma da parte di Rete Ferroviaria è di fornire ogni possibile forma di collaborazione di comunicazione, oltre che ovviamente di ascolto delle questioni poste, quindi di farci carico responsabilmente delle preoccupazioni e di cercare insieme di affrontare questa importante sfida. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, ingegner Romeo. Mi corre l'obbligo anche di ringraziare l'ingegner Laura Pretto per l'illustrazione che ha fatto prima di tutta la tematica Destra Adige che è molto esplicativa.

Saluto anche i Presidenti delle Circoscrizioni Centro Storico (Claudio Geat), Gardolo (Gianna Frizzera), Mattarello (Alessandro Nicolli), Oltrefersina (Errico Di Pippo), Sarnonza (Giulia Degasperi) che stanno assistendo in videoconferenza. E poi devo darvi conto del fatto che il Sindaco ha dovuto lasciare la riunione per una questione che è molto delicata e che riguarda un cittadino di Trento che chiedeva assolutamente di parlare col Sindaco; mi ha chiesto che cosa doveva fare, gli ho detto che doveva andare perché quando ci sono rischi che riguardano i cittadini, contano di più della nostra seduta, tanto più che il Sindaco in questa seduta non ha diciamo obblighi di parola, e poi gli racconteremo come sono andate le cose, ma era troppo importante. Abbiate pazienza se non vi do particolari in più, poi dopo ne parleremo.

Allora, l'ingegner Facchin, credo, pochi minuti per contestualizzare l'opera, poi passiamo alle domande, e poi avremo anche spazio per vedere se ci sono ulteriori risposte. Prego.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Grazie, Presidente. Credo che questa sera sia una serata importantissima per il futuro della città. Io vedo, quando vado negli uffici del Comune, in molti di questi uffici c'è appesa alle pareti la planimetria del Boulevard di Busquets – avete avuto anche voi occasione di notare questo aspetto – quindi è un sogno che gli Amministratori del Comune e la struttura stessa comunale perseguono da molto tempo; è un sogno che peraltro è stato sostenuto da tutte le Forze politiche, anche in campagna elettorale, pur con dei distinguo, mi pare che ci fossero solamente una o due formazioni che non sostenevano questo progetto dell'interramento/circonvallazione sulla quale poi si è svolta una lunga discussione con il Sindaco. È un progetto che, come ha bene illustrato la Provincia, l'ingegner De Col, nasce dal 2009 come proposta e ha una serie di ottimizzazioni che viaggiano in modo separato rispetto a quelle che erano le visioni del Comune, cioè da un lato la ferrovia, da un lato il Comune con il suo progetto di interrimento, da un altro lato il progetto del Nordus per realizzare un sistema sub urbano collegato a quello che era il Piano della Mobilità 2010, Piano Urbano della Mobilità 2010; quindi si arriva all'accordo di approfondire la fattibilità di un progetto che, mettendo insieme queste tre iniziative, sia in grado di dare una risposta importante e si trova con il protocollo del 17 aprile del 2018 l'intesa per sviluppare questa fattibilità del progetto integrato, fattibilità che viene effettuata nel corso del 2018 e trova completamente con la relazione del febbraio 2019.

Bene, dopo l'esame condotto da parte delle Amministrazioni, da RFI, dal Comune e dalla Provincia, si passa alla fase... dice "Sì, si può fare, vediamo di farlo" e nel novembre del 2019 viene ulteriormente sottoscritto l'addendum al protocollo che permette di avviare la fase che adesso stiamo vivendo. Da notare che il Comune di Trento su questo progetto ha esaminato, lo ha esaminato – il cosiddetto "progetto integrato" – nella seduta del 3 ottobre del 2018, la Commissione Urbanistica, Lavori Pubblici e Mobilità, quindi c'è questa delibera che potete anche vedere e che quindi notifica alla comunità questa opportunità. Allora, questo progetto integrato però non è per la città solo il progetto integrato, perché disegna un reticolo infrastrutturale che è in grado di innescare nuovi progetti, è in grado di dare la possibilità di una rigenerazione urbana di tutta la città, ed è questo il punto sul quale mi piace soffermarmi, perché nello stesso tempo abbiamo una serie di progetti che sono lì, di cui si parla da anni, e che vengono interpretati per la loro valenza specifica; in questo modo, con la visione del progetto integrato, abbiamo la possibilità di vedere questi stessi progetti inseriti dentro una visione complessiva della città, e quindi ecco che il Bondone assume una sua visione Nordus, assume una sua visione all'interno di questo, il Biciplan che andiamo a fare ad un modo diverso perché va a disegnare una serie di connessioni e

di integrazioni sui quali nei prossimi 10 anni si potranno avere delle risposte ben diverse da quelle di un piano parziale. Altrettanto per quanto riguarda la via Brennero, oppure il tram che viene in questo caso rivisto dal punto di vista della tattica, ma non certo dal punto di vista della sua valenza, e su questo punto devo dire che abbiamo una serie di aggiornamenti. Ma, proprio per questo, credo che tante cose a cui abbiamo fatto cenno o a cui si è fatto cenno nella campagna... nel DUP, nel documento di pianificazione, però hanno raggiunto dei momenti di passi importanti, lunedì lanceremo l'attivazione dell'ultimo miglio; il tram, abbiamo ricevuto la proposta di partenariato pubblico-privato; il Bondone, abbiamo condiviso con la Provincia di potersi sedere attorno al tavolo perché lo vogliamo fare, perché dobbiamo trovare una soluzione che non sia solamente tecnica ma una soluzione anche di carattere territoriale che guarda alla Destra Adige, come guarda a Sardegna, come guarda a tutta la montagna, e come guarda al collegamento con il centro della mobilità e con il centro della città. Oppure, una nuova impostazione del concetto delle piste ciclabili, delle stazioni, abbiamo avviato fortunatamente il restauro del fabbricato Viaggiatori attraverso una convenzione piuttosto impegnativa con la Provincia che vedrà nel prossimo anno l'avvio anche di questi lavori; abbiamo richiesto un finanziamento di un milione per la progettazione del Nordus da Mattarello fino a Lamar con la partecipazione della Provincia, con il 30% del finanziamento da parte della Provincia e all'interno di questo milione di progettazione andiamo a vedere che cosa succede per quanto riguarda l'interramento: allora, per quanto riguarda l'interramento, di cui tutti quanti abbiamo parlato, come lo si può fare? Adesso cominciare ad entrare dentro il concetto di progetto di preliminare che ci permetta di avviare una fase sulla quale anche la parte finanziaria, l'architettura finanziaria cominci ad assumere la sua visione. Ecco, quindi cosa c'è in tutto questo che altre attività che riguardano anche l'impostazione, la gestione dei dati, abbiamo avviato un discorso della Smart City Control Room in cui la mobilità e l'ambiente devono essere continuamente monitorati perché da questo monitoraggio continuo si possa ri-orientare ogni azione dell'Amministrazione e non si debba aspettare la fine dei dati, l'elaborazione dei dati per cui sia necessario affidare dopo a qualche studio di statistica che cosa è successo prima. Noi dobbiamo capire che cosa succede domani, questo è il discorso della transizione ecologica, e su questo tutti questi interventi, questi progetti devono diventare strumenti per la transizione ecologica, quindi il concetto delle grandi opere è il concetto dei grandi progetti, i progetti che riescano di trasformare la città nel modo che vogliamo noi, che modo che abbiamo sognato, e su questo punto io credo che questo sia il primo passaggio in cui un finanziamento come quello che ha portato a Trento la Rete Ferroviaria Italiana probabilmente un anno fa non c'era nessuno che ci scommetteva un euro.

Siamo qui per portare avanti questo progetto, con una grande preoccupazione che è quella di sapere bene come gestire delle aree importanti e inquinate, come gestire la debolezza, la criticità e le apprensioni di persone che sono coinvolte direttamente da questo progetto, ma non certo per non sapere come si possono gestire 2 milioni di metri cubi di materiale, ma non certo per non sapere come si possono fare dei pali o delle vibrazioni. Queste sono cose sulle quali lasciatemi dire che c'è della gente, ci sono delle specializzazioni che sono in grado di gestirle, quindi noi abbiamo poche questioni critiche da affrontare, che sono le persone, le aree inquinate e il tempo perché è il tempo che noi dobbiamo guadagnare per poter ottenere questo grande risultato, che è da un lato la realizzazione del progetto integrato, ma dall'altro la realizzazione di una città nuova assolutamente orientata al 2030. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Assessore Facchin per aver contestualizzato il tema nell'ambito del progetto integrato. Nel frattempo, posso dirvi con sollievo che il problema si è risolto, c'era una persona, l'hanno scritto anche sulle notizie e quindi adesso ve lo posso dire, sul ponte di Mattarello e l'intervento del Sindaco, dopo ore di tentativi di farlo desistere ha risolto il problema, e quindi penso che il Sindaco stia rientrando. Abbiamo impiegato un po' più di tempo del previsto ma credo che ci siano state anche informazioni utili. Adesso, come da accordo, procediamo alla lettura delle domande, in Commissione dei Capigruppo abbiamo deciso che le domande andranno lette senza commenti, senza divagazioni, senza illustrarle, come se fossero delle domande di attualità; se così faremo, avremo ancora tempo poi per qualche risposta ulteriore, e vediamo insomma di procedere come da accordo. Adesso procediamo secondo la presentazione delle domande: la prima serie di domande è stata presentata da "Onda Civica Trentino", "Rinascimento" e "Si può Fare!", e da un punto di vista diciamo tecnico potete leggere le domande anche separatamente, nel senso che potete leggerle una per una, oppure tre e poi tre, potete fare come ritenete opportuno purché

procediate diciamo di seguito. Chi ha chiesto la parola? Prenotatevi. La Consigliera Silvia Zanetti, prego.

ZANETTI Silvia (Si può fare!):

Grazie, Presidente. Sì, queste domande sono il frutto del lavoro... questo diciamo è il primo documento condiviso tra “Si può fare!”, “Onda Civica Trentino” e “Rinascimento Trento Carli”. Sono 9 domande che abbiamo presentato insieme, abbiamo lavorato insieme, e io allora Presidente seguo la sua indicazione, procedo alla lettura delle prime tre domande.

PRESIDENTE:

Benissimo, d'accordo.

ZANETTI Silvia (Si può fare!):

In considerazione del progetto depositato per richiedere il finanziamento, si chiede se sia amministrativamente possibile richiedere modifiche di tracciato planimetriche e/o altimetriche. Seconda domanda: si chiede per quali motivi tecnici, amministrativi e politici sia stata scartata la soluzione di Destra Adige; si chiede se sia possibile richiedere l'allungamento delle tratte interrate. Grazie.

PRESIDENTE:

Chi procede? Maschio? Prego. Un attimo solo, che devo sganciare il microfono della Consigliera Zanetti. Prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Grazie. Anche io mi limito a leggere, anche se l'ultimo intervento dell'ingegner Facchin più che contestualizzare era un intervento politico, quindi è difficile resistere. Si chiede quali siano i pericoli legati ai finanziamenti europei in caso le previsioni sulla tempistica fallissero o ritardassero. Nella tratta che interessa le aree ex Sloi ed ex Carbochimica si chiede come si pensi di risolvere la questione della quota di falda inquinata durante gli scavi, e la possibilità di salvaguardare la sottostante falda acquifera non inquinata. Si chiede quali siano i costi previsti in merito ai lavori di bonifica della parte di circonvallazione che attraversa le aree inquinate di Trento Nord. Per quanto mi riguarda, l'ultima domanda, anche se è un po' articolata: si chiede se l'esercizio di proiezione presentato nella precedente interrogazione in quest'Aula in data 16.09.2021 possa corrispondere al vero, ed in caso contrario perché no? La stima spannometrica era la seguente: ad oggi, la bonifica delle rogge dalla Sloi all'intubamento del Rio Lavisotto sotto la città di Trento – sono circa 250 metri – ha un costo di 12 milioni di euro, peraltro senza aggiornamento prezzi, comprensivi di ripristino della roggia, e di cui la metà per oneri di trasporto e di indennità di smaltimento. La sezione è indicativamente 2x5, che per una lunghezza di 250 porta ad un volume di 2.500 metri cubi; il costo quindi a metro cubo è pari a circa 4.800 euro. Se andiamo a vedere la sezione presentata della circonvallazione, non smentita dall'Assessore in sede di interrogazione, si parla di 15x64, ed ipotizzando – e questa è un'ipotesi – un tratto interessato di 100 metri, si possono prevedere 96.000 metri cubi, che al prezzo di 4.800 euro porta ad un ordine di grandezza di 460 milioni, di cui la metà di oneri di trasporto e di indennità di smaltimento. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Credo che adesso sia il Consigliere Carli.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente. Tenuto conto che l'annunciata stazione temporanea ipogea a -11 metri e mezzo sotto l'ex Scalo Filzi impone un transito in galleria ad un pari livello sotto il quartiere di San Martino, causando verosimilmente un moto vibratorio permanente, circa un treno ogni 5 minuti e mezzo se fosse vero il numero di 260 treni ipotizzati, dannoso sia per le abitazioni che per le persone che vi risiedono, tenuto poi conto che la provvisorietà annunciata della stazione ipogea comporterà successivamente un costo di smantellamento di riutilizzazione del manufatto attualmente non contabilizzati, tenuto conto che il progetto di tramvia su Via Brennero può generare una forma di trasporto perfettamente integrata con la stazione ipogea prefigurata, tenuto conto che la realizzazione di una stazione ipogea in forma definitiva ridurrebbe di molto il costo dell'interramento futuro della linea storica non dovendosi costruire una seconda stazione, tenuto

conto che a Bologna la stazione alta velocità è collocata ad una profondità di circa 28 metri sottosuolo e che la costruenda stazione di Firenze Belfiore avrà il piano del ferro collocato a -25 metri; tutto questo premesso, si chiede se sia possibile immaginare – magari in accordo con la Provincia Autonoma – la costruzione di una stazione ipogea a -27/-30 metri, ove il piano più basso transitino i treni merci e ad un piano superiore i treni passeggeri. Tenuto conto che l'ingresso in galleria a Mattarello avverrebbe in una zona di grande pregio ambientale e che 3 km più a sud esiste una galleria paramassi realizzata molti anni fa in una zona meno delicata, si chiede se sia possibile immaginare di realizzare l'ingresso in galleria in prossimità di tale galleria paramassi. Grazie.

PRESIDENTE:

Il Consigliere Merler per la sua domanda.

MERLER (Trento unita Merler Sindaco):

Sì, grazie Presidente. La più grande preoccupazione che c'è e che abbiamo, chiaramente, essendo noi favorevoli all'opera, è che alcuni cittadini si trovino le case crollate o che l'intervento obblighi sfollamenti di questo tipo, quindi faccio questa premessa perché non ho fatto 50 domande di 50 righe ma una domanda di 3 righe. Quindi: il progetto nella sua tratta urbana prevedrà un'importante cantieristica, i lavori dell'opera pare prevedano anche la demolizione di più abitazioni. Si chiede di conoscere quali siano e quante siano le abitazioni da ciò interessate ed eventualmente che proposte si pensano di fare. Questo è un tema evidentemente cruciale che anche il Presidente del Consiglio citava all'inizio dicendo che ci saranno dei disagi, ma vanno minimizzati. Questo è un tema che per una città come Trento chiaramente spaventa. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, Consigliere Merler. Ha la parola il Consigliere Filosi per le sue domande.

FILOSI (PD – PSI):

Buonasera, grazie Presidente. Allora, il progetto che prevede la realizzazione della circonvallazione ferroviaria sotterranea tramite la costruzione di una galleria per 12,5 km avrà certamente un impatto sulle falde acquifere della nostra città. Le informazioni sin qui comunicate da organi di stampa e dagli Enti preposti indicano la presenza sul territorio interessato dal progetto di 222 sorgenti di varia portata. Da quanto appreso, per il 90% di esse, i dati indicano una portata inferiore ai 5 litri al secondo. A questo riguardo, si desidera conoscere: 1) con maggior precisione rispetto a quanto pubblicato il significato della definizione "indice di interferenza bassa o molto bassa"; 2) se questa interferenza si potrebbe tradurre in perdita assoluta di portata di acqua a disposizione della città, e in particolare dei suoi sobborghi; infine quando verranno effettuati gli ulteriori studi e sondaggi per analizzare in modo approfondito la situazione idrogeologica di tutto il territorio interessato dal tracciato della circonvallazione dopo i primi sondaggi profondi, svolti solamente a Mattarello, zona Casteller, e a Povo, nello scorso febbraio, finalizzati – e cito – a "studiare lo stato delle formazioni rocciose sotterranee per verificare le previsioni progettuali, individuare eventuale presenze e strutture geologiche fragili, o la presenza di acque sotterranee".

Il secondo quesito: alla luce della nuova proposta progettuale, che è stata anche prima esposta e anticipata, che prevedrebbe il doppio cantiere a Trento nord e a Trento sud che avanzano in contemporanea, come verrebbe effettivamente gestito il trasporto di materiali di scavo e dove verrebbero smaltiti? È già stata formulata una stima della quantità di materiale scavato quotidianamente che andrebbe trasportato fuori dal cantiere ogni giorno? Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, Consigliere Filosi. Ha la parola ora il Gruppo consiliare Fratelli d'Italia che può trattare le domande come preferisce. Consigliere Urbani, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Evidentemente, le domande sono state fatte con la collaborazione del mio Gruppo, quindi col Consigliere Zanetti e col Consigliere Demattè. Anch'io ho da fare una piccolissima riflessione rispetto alle considerazioni che verrebbe voglia di fare, noi ci siamo ripromessi di fare solamente le domande, ma dopo gli interventi iniziali, e in particolare quello

dell'Assessore Facchin, forse un po' di voglia di fare alcune considerazioni, che non sono state altro che considerazioni...

PRESIDENTE:

Avremo modo di farne a lungo, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Certamente, perciò mi attengo a quello che abbiamo deciso.

Domande: si chiede se la decisione presa nel 2003 dalla PAT di non passare il corridoio ferroviario in Destra Adige sia stata di natura politica o tecnica; su quali basi il Comune di Trento, Sindaco e Assessore Facchin hanno dichiarato che la scelta del tracciato in Sinistra Adige deriva da motivazioni tecniche, mentre l'ingegner De Col della PAT, Responsabile del procedimento e progettista delle opere civili della Provincia, intervenendo in una riunione ad ALA nel 2009 – poi magari le do anche la data precisa – dichiarò che la scelta deriva da motivazioni strettamente politiche? Perché il Comune non rende pubblica la documentazione tecnica che giustifica la scelta del tracciato di Sinistra Adige e risponde che fino ad ora la scelta è stata fatta dalla PAT nel 2003? Quarta domanda: perché il Comune di Trento non ha provveduto, a differenza della PAT, ad aggiornare il suo sito informando che è stata avviata la procedura di pubblico dibattito? Quinta domanda: perché a Trento Lab non c'è alcuna immagine dei futuri cantieri in Via Brennero e a Mattarello di imminente inizio in quanto finanziati dal PNRR, mentre è presente un rendering del futuro aspetto di Via Brennero sulla base di ipotesi e visioni ad oggi assolutamente non finanziate neppure per un centesimo? Sesta domanda: perché a Trento Lab, unico punto di informazione comunale, non vi è alcuna notizia del PNRR e invece è esposto un diagramma di tempi che prevede 12 anni di lavori, ipotesi ante PNRR? Settimo punto: quale impatto avrà l'apertura dei cantieri sulla viabilità cittadina, visto l'elevato numero di viaggi che dovranno effettuare i camion dal punto di carico del materiale estratto dalle gallerie, stimato in oltre 2 milioni di metri cubi, al punto di selezione materiali in luogo da definire, ad oggi ignoto; infine, in discarica, per la parte da smaltire e non riutilizzabile, forse a Sardagna o in altro sito non comunicato? Ottava domanda: se i lavori devono essere conclusi entro il 2026, pena restituzione del finanziamento, come previsto dal PNRR, e vista la concreta possibilità di non terminare i lavori nella data prevista, con il conseguente forte rischio di non poter usufruire del finanziamento, perché avete tutta questa fretta nel fare un'opera così impattante per la città? Nona ed ultima domanda: posto che l'opera è essenziale per il corridoio Scandinavia – Mediterraneo, che i lavori non termineranno con ogni probabilità entro giugno 2026, che lo stanziamento di 930 milioni valutato già nel 2019 e non rivisto in aumento non sarà con ogni evidenza sufficiente, che i primi treni transiteranno dal nuovo tunnel del Brennero non prima del 2032/2033, perché non attivarsi per studiare un nuovo progetto meno impattante per la città e per i cittadini? Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, Consigliere Urbani. La parola è al Consigliere Filippin per le sue domande. Un attimo, che devo togliere il primo microfono. Prego.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):

Allora: l'interramento, la discesa, partirà presumibilmente nella zona a sud dell'interporto, posizionato ad una quota di circa 197 metri sul livello del mare; per arrivare alla stazione ipogea dello Scalo Filzi ad una quota di circa 180 metri, quindi con un dislivello di circa 17 metri; dove inizierà la discesa a sud dello Scalo Interportuale, presumibilmente dove sarà completamente interrato, cioè coperto, l'armamento ferroviario verso Trento? In parte l'ingegner Romeo ha già risposto a questa domanda nella sua interlocuzione precedente. 2: il tracciato prevede l'attraversamento delle aree ex Sloi che pare siano inquinate da piombo tetraetile per una profondità di circa 15 metri, separata dalla falda acquifera da un sottile strato di argilla (20 centimetri), falda acquifera che naturalmente va salvaguardata. Come e con quali metodiche e tecnologie si prevede di operare per la bonifica del sito in attraversamento dell'area della zona ex Sloi e Scalo Filzi? In particolare, come sarà trattato, trasportato e allocato il materiale inquinato? Anche qui ci sarà una sottocommissione. Domanda 3: nella zona dello Scalo Filzi il livello dell'acqua nella piena del '66 era di +193 metri sul livello del mare, nella zona di Roncafort/Canova +194; ci riferiamo ad eventi eccezionali spesso dovuti all'incuria, con tempi di ritorno che la PAT

indica in 100/200 anni, ma quali piani di emergenza e di evacuazione delle persone sono previsti in caso di esondazione dell'Adige? Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, Consigliere Filippin. Adesso la parola è al Vicepresidente Bridi per le sue domande.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Grazie, Presidente. Allora, alla prima praticamente è stato già risposto, comunque io l'avevo formulata: è possibile ripristinare il tragitto in sponda Destra Adige, per quali motivazioni tecniche non risulta attuabile? Abbiamo sentito le risposte. L'area interessata dall'uscita della galleria a sud è costituita da rocce stratificate laschi che si pongono a 45° verso la valle, all'interno degli stessi sono presenti strati di terra vegetale di alcune sorgenti d'acqua che crea uno scivolamento dei laschi se sollecitati da fattori esterni, quali le vibrazioni o prodotte da macchine da scavo. Da chiarire che la zona a monte che va dall'ex Giovannini in Via Malvasia ai Solteri è stata interessata negli anni da scavi di materiale per la produzione di calce, e tutt'oggi le cave sono aperte e mai bonificate, lasciando fronti di scavo con i laschi senza piede di sostegno, e una è la domanda; in effetti, poi, si sono verificati vari smottamenti, l'ultimo 5 anni fa, uno che ha interessato il muro sopra il condominio sito al 788 di Via Brennero, prima casa vicino alla Cassa Rurale, dopo la Cassa Rurale, anche la strada di Via Comboni nella parte nord, sopra il condominio Fornaci è stato oggetto di notevoli interventi di consolidamento per un cedimento della stessa; negli anni '60 la vecchia strada di Via Pietra Stretta è crollata a valle nella zona retrostante il condominio Fornaci – per identificare i posti, naturalmente – nella parte verso sud, e modificata con lo spostamento verso est della stessa. Negli anni '80, nella zona retrostante l'attuale sede del negozio Vertical, che anche i colleghi conoscono, si è verificato un crollo di 300 metri cubi di materiale; attualmente si può rilevare un cedimento che sta progredendo sulla strada Via Pietra Stretta – di cui ci sono allegate due foto – quindi, con tutte queste premesse, si chiede se lo scavo del tunnel ha previsto soluzioni di salvaguardia del fronte attuale che va da Via Malvasia a Via Comboni in modo da sostenere eventuali rilasci di materiale dal fronte stesso, ed evitare soprattutto che le vibrazioni trasmesse ai laschi di rocce inneschino uno scivolamento degli stessi con conseguenze catastrofiche, pensiamo agli edifici presenti sulla sommità del fronte, Via Pietra Stretta.

Un'altra considerazione, e quindi una domanda: premesse che sul tratto interessato di Via Brennero scorre la fossa Malvasia, ramo essenziale per la raccolta delle acque provenienti dalla collina est di Trento, il loro defluire verso il fiume Adige e della quale si chiede come si intende tutelarla in quanto risulta essere una roggia pulita e disinquinata? In generale, altra domanda, come saranno organizzati i vari cantieri, dove saranno depositati di 2,5 milioni di metri cubi di materiale di scavo previsti? Un'altra domanda: si possono avere le perizie tecniche preliminari – alcune sono state presentate oggi – della galleria, e sapere per quali motivi si sono eseguiti solo due sondaggi, a noi risulta che sono stati eseguiti solo due sondaggi. Si chiedono informazioni più precise sull'uscita del tunnel, quanti ettari di terreno sono interessati e dove sono gli stessi terreni e gli immobili, il costo degli espropri, a chi spettano gli espropri, le stime, la Provincia o lo Stato? E i pagamenti, soprattutto. Quante delle 222 sorgenti interessate verso Acquaviva manterranno la loro portata e se le sorgenti rimarranno anche dopo il tunnel? Se si sono valutati problemi acustici, effetto tuono dovuto alla velocità di uscita e di vibrazione per le abitazioni vicine, appunto, ai tunnel, a sud, e ai grezzi in particolare a Mattarello? Una considerazione: si chiede risposta inerente alla fine dei lavori per il 2026, data comunicata dal Ministero al momento di assegnazione dei fondi di 930 milioni per il PNRR, quindi sarebbe interessante sapere il cronoprogramma di massima, oltre che per i lavori, anche a livello amministrativo di competenza, anche per il Consiglio comunale, le delibere, il PRG, la VIA, gli impegni economici e quant'altro, a livello amministrativo anche provinciale a questo punto. Ringrazio.

PRESIDENTE:

Grazie, Vicepresidente Bridi. Adesso la parola è al Gruppo di Futura, Trento Futura, che può gestire le domande come crede. Prego. Consigliere Zappini, prego.

ZAPPINI (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Grazie. Procedo per titoli e per domande, per chi ha... a chi è rivolta, per tenere insieme un po' il passato e il presente di quest'opera. Opzione zero, dati di contesto, logistica e crisi economica: quali erano i dati di riferimento – ed è rivolta ad RFI da questo punto di vista – l'aumento dei flussi

di merci da trasportare, lo spostamento previsto da gomma a rotaia delle stesse che certificavano nel '96, all'inizio di questo percorso, la necessità dell'opera, e quali sono gli stessi dati e le variazioni principali nei decenni successivi in termini di aumento o diminuzione o di cambiamento che ne confermano la necessità da questo punto di vista? Passaggio successivo: da destra a sinistra o destra/sinistra, la necessità di offrire un quadro trasparente e definito della situazione; un appunto, e questo lo richiedo invece alla Provincia Autonoma di Trento, quali sono le valutazioni riguardanti i possibili impatti ambientali che rendono oggi preferibile la soluzione sulla parte sinistra della valle? Ci è già stato portato molto, chiedo un'aggiunta e una puntualizzazione su una richiesta, su uno studio richiesto proprio dalla PAT nel 2009, allo studio del prof. Berla, chiedendo... che portava alcuni dubbi su questo, portava a ragionare meglio su alcuni dati, quindi chiedo un approfondimento solo su questo per avere una conferma di questo passaggio; invece a RFI nello specifico chiedo una cosa invece sul presente: se il progetto depositato in questi giorni, quindi solo quello legato al lotto 3A da questo punto di vista, riguardante quindi solo la circonvallazione città di Trento, dovesse ricevere rispetto alla VIA dei criteri non soddisfacenti, quindi avesse delle problematiche legate ad alcune cose già proposte, in che maniera si potrebbe agire e in che maniera si procederebbe? Terzo capitolo, tempi e connessioni: il PNRR e un progetto integrato della mobilità provinciale, è una domanda sempre per RFI, sono previste secondo quale procedura deroghe alla tempistica dettata dal PNRR? E, secondo, quali criteri possono essere accordati? Riguardano solamente problematiche legate al progetto, quindi imprevisti immagino che possano avvenire durante il percorso, o possono derivare anche – e qui riguarda più noi questo – anche la richiesta specifica da parte di Enti Locali di più tempo per anche favorire maggiore comprensione e coinvolgimento da parte delle popolazioni della comunità, e dall'altra parte migliore interazione – questo è anche un po' rivolto alla Provincia – del progetto stesso con visioni più ampie delle politiche per la mobilità e i trasporti del territorio interessato. Un appunto preciso: nel trasporto delle merci un ruolo fondamentale, questo più per la PAT da un certo punto di vista, lo hanno i nodi della logistica e dell'intermodalità, il dott. De Col è già intervenuto su questo ma chiedo una puntualizzazione, a questo proposito, sapendo che è in corso un ammodernamento e implementazione dell'interporto di Verona, quale sarà il ruolo che ricoprirà l'interporto di Trento, se avrà un incremento, un rinforzo, un mantenimento o una riduzione del suo ruolo? L'ultimo capitolo, rimanendo a sinistra, dibattito pubblico, modifiche e metaprogetto: a RFI chiediamo quindi quali saranno i tempi, e in parte sono già stati detti, ma soprattutto i modi e i temi che caratterizzeranno il dibattito pubblico, se c'è un'idea di massima da questo punto di vista e chi farà capo al percorso? È già stato detto, e l'abbiamo letto nella lettera di accompagnatoria al progetto, che dovrà essere nominato un curatore o una curatrice che predisporrà il campo del confronto, chiediamo all'interno di questa scelta quale ruolo abbiano poi gli Enti Locali, che ruolo possono avere attivo da questo punto di vista? Le ultime due: in parte brevissima ha già risposto, quali sono le possibilità di modifiche migliorative del progetto di cui prenderemo visione a breve, che verrà sottoposto al dibattito pubblico, soprattutto per Trento Nord e aree inquinate, mi accodo ad altre domande; e l'ultima cosa rivolta alla Provincia Autonoma di Trento: la velocizzazione richiesta, si è parlato dei due fronti di ingresso al lavoro sul tunnel di un intervento di questa portata, due fronti di cantiere impegnativi di cui uno su uno spazio angusto come quello di Via Brennero, inciderà ovviamente anche con altre progettualità previste in città. Quindi quali sono gli impatti in termini di rallentamento, incongruenze che si immaginano rispetto al metaprogetto che abbiamo ascoltato e che ci ha aiutato a capire meglio anche da parte dell'Assessore Facchin che l'Amministrazione comunale intende promuovere parallelamente, e nello stesso tempo allo sviluppo del bypass ferroviario. Grazie mille.

PRESIDENTE:

Grazie al Consigliere Zappini, che ha sintetizzato domande molto più articolate e motivate, e quindi grazie anche per questo. Le ultime 4 domande sono del Consigliere Brugnara, che ha facoltà di intervenire.

BRUGNARA (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Primo quesito: alternative progettuali, percorso in Destra Adige. Quali sono le ragioni politiche e le ragioni tecniche che hanno portato a preferire il tracciato in Sinistra Adige rispetto al tracciato in Destra Adige? È consultabile la relazione del professor ingegnere Giovanni Berla del Politecnico di Torino contenuto nella revisione e validazione dello studio geologico e geomeccanico, progetto di potenziamento della Verona – Brennero, inizi anni 2000, che ha

evidenziato i maggiori rischi idrogeologici del tracciato in Sinistra Adige rispetto a quello in Destra Adige? Il progetto di fattibilità tecnica ed economica della circonvallazione ferroviaria redatto da RFI nel 2021 contiene un'analisi costi-benefici del tracciato alternativo in Destra Adige? Quesito n.2: partecipazione dei cittadini e coinvolgimento delle comunità locali, nuove tempistiche di progetto. tenuto conto che si tratta di un progetto che rivoluzionerà la città di Trento e che la cantierizzazione avrà un forte impatto sulle comunità locali per diversi anni, considerato che i tempi della partecipazione dei cittadini previsti per opere PNRR sono strettissimi e inadeguati per un'opera così grande e impattante, considerato inoltre che il primo treno merci transiterà sulla nuova linea del Brennero e nel tunnel di base non prima del 2032, tutto ciò considerato si chiede se non sia opportuno, attraverso uno specifico tavolo politico con il Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili diluire i tempi di realizzazione dell'opera sull'arco di 10 anni, come da cronoprogramma presentato dalla Provincia nel 2019, al fine di potenziare il coinvolgimento della comunità cittadina e di ridurre l'impatto del progetto sulla città capoluogo? Terzo quesito: elemento di criticità. L'attacco delle frese a partire dallo Scalo Filzi con trasporto del materiale da quel sito ai siti di deposito è indicato dalla Provincia di Trento come un elemento di criticità della progettazione, lo si evince nella documentazione che l'ingegner De Col ha presentato al convegno del 18 marzo del 2019, organizzato dalla Fondazione Negrelli, con riferimento alla progettazione 2009. Anche nella progettazione attuale, 2021, successiva allo stanziamento di fondi da parte del PNRR, è previsto l'utilizzo delle frese a partire dallo Scalo Filzi in Via Brennero, quindi in una zona residenziale vicina al centro città; nel dettaglio, quali sono questi elementi di criticità? Quarta domanda, e ultima: cantiere linea tramviaria in Via Brennero e cantiere della circonvallazione ferroviaria allo Scalo Filzi. Nell'ipotesi che le frese per scavare la galleria merci partano dallo Scalo Filzi, in contemporanea con il cantiere sud a Mattarello, vi è il rischio che la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto rapido di massa lungo Via Brennero e Via Bolzano che colleghi la parte nord della città con il centro, prevista dal programma di Consiliatura, venga posticipata? La realizzazione della linea tramviaria sarà di supporto alla cantierizzazione del progetto integrato, come indicato nello schema di accordo di collaborazione tra la Provincia di Trento, il Comune di Trento e Trentino Trasporti, sottoscritto nel giugno del 2021, oppure lo scenario oggi è cambiato? In ogni caso, si può ipotizzare entro il 2025 l'avvio della procedura di appalto per la realizzazione della linea di tram Piazza dante – Gardolo? Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie Consigliere Brugnara, e grazie a tutti i Consiglieri perché avete rispettato il criterio che ci eravamo dati, anche se capisco insomma che sia difficile non avere voglia di argomentare in questa sede, ma insomma avremo tutti gli spazi per farlo. Ringrazio anche l'ingegner De Col perché ci ha fornito le slides e quindi vengono distribuite, vengono mandate via mail sia a tutti i Consiglieri sia ai Presidenti delle Circoscrizioni. Adesso do a loro la parola per qualche risposta ulteriore, è chiaro che non tutte queste domande avranno risposte per varie ragioni: primo, perché non abbiamo il tempo ma, a prescindere da quello, perché credo che finché il progetto non è reso noto, alcune questioni devono rimanere ancora in sospeso; però tutte le domande, sia nella formulazione originaria sia nel prospetto fatto per macroaree, diciamo, per macro domande, sono state fornite sia all'ingegner De Col, sia all'ingegner Romeo e avremo modo ovviamente nel prosieguo poi di affrontarle tutte e di avere tutte le risposte. Non so tra voi chi prende la parola? L'ingegner De Col, grazie.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Grazie. Naturalmente, la prossima settimana inizierà la procedura formale, quindi credo che sia giusto dare risposta e ritornare in quest'Aula in modo formale in una procedura che fa parte anche delle modifiche che verranno portate al progetto, mi riferisco al progetto inserito nel PNRR e quindi credo che non sia corretto da parte mia affrontare tecnicamente – ma credo l'abbiamo condiviso anche con RFI, con l'ingegner Romeo – e quindi daremo una risposta formale e ritorneremo anche per argomentare, penso a dibattere su punti sicuramente di grande interesse. Ecco, quello che posso assicurare è questo: intanto, ogni contributo è sempre tenuto in considerazione, fare un progetto complesso non è mai semplice; in quest'Aula io nel 2003... 2002/2003 venni dicendo che facevo una galleria sotto Martignano a 40 metri dalle case, con i problemi... qualcuno era interessato molto direttamente, adesso credo che quell'opera sia irrinunciabile per questa comunità; con la stessa responsabilità porto alla mia comunità, a voi, a prescindere dalle linee politiche, la responsabilità di un'opera di questo tipo che so che è un'opera importante, che è

un'opera che impegna, che vede anche cittadini soffrire perché ogni opera ha delle sofferenze, ma credo che proprio lo sforzo che questa città, la comunità ha fatto nella galleria di Martignano dimostra che i sacrifici comportano poi dei cambi importanti sulla vivibilità di un territorio. Credo che oggi se la collina di Trento può vivere è grazie a quella scelta, alla responsabilità di questa comunità che mi ha affidato e con responsabilità io ho fatto assumendomi anche – ve lo dico – notti e notti non dormite per portare a casa il risultato, e con lo stesso impegno, nonostante l'età che avanza, lo porto avanti. Quindi il richiamo al 2009 è perché io ho rispetto delle scelte politiche, le scelte politiche hanno portato a portare il ricomprendere un'opera così importante come il corridoio nell'interconnessione delle città, e la scelta politica di Rovereto, che anche adesso ha la soluzione in sinistra orografica è perché Rovereto vuole essere interconnessa con quest'opera importante. Ripeto: sono opere davvero storiche, non possiamo negarlo, opere difficili, quindi il contributo di ognuno di tutti quelli che ho sentito sono non da tenere in considerazione, da approfondire e non sempre si troveranno le risposte che quelli che fanno le domande si attendono, però sicuramente faremo tutto il possibile per le soluzioni tecniche che consentiranno di limitare la fattibilità e la compatibilità, e di limitare il più possibile quelli che sono i disagi. Naturalmente, consci che ci saranno dei sacrifici anche per la comunità per la durata dei lavori. Credo che la cosa interessante che ha detto l'Assessore Facchin all'inizio è che non pensavamo 6 mesi fa di porci un obiettivo così stretto nei tempi, cioè riuscire in 5 anni a cambiare una connessione così importante è una sfida che abbiamo accettato noi ma l'ha accettata anche RFI, ripeto, è la prima opera ferroviaria in Italia monitorata dall'Europa, e credo quindi che, ahimè, se abbiamo gli occhi, un po' di tutto il contesto degli investimenti europei per far sì che gli investimenti riprendano con tempi, certezza e innovazione per quello che il PNRR ha messo in campo e quindi una spinta verso un mondo nuovo di connessione e di riappropriarsi anche delle città. È una sfida, lo sappiamo, è importante, ripeto, risponderemo il più possibile alle vostre richieste e per quello che rimane ovviamente sulla linea tecnica nel rispetto di tutte le posizioni politiche che il vostro contesto rappresenta. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, ingegner De Col. Mi pare che in un passaggio sia intervenuto come cittadino di Trento, non solo come tecnico che ha la responsabilità di tutto questo. Questo mi piace molto perché lo coinvolgeremo anche sotto questo tipo di responsabilità. Prego, ingegner Romeo.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Che cosa?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Su che cosa?

INTERVENTO:

Se le risposte possono anche essere scritte?

PRESIDENTE:

Se possono essere scritte? Eh... adesso... sì, penso di sì. Sì, sì.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Sì, sì, ma una volta che sarà partito tutto il procedimento penso di sì. Prego, ingegner Romeo.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):

Grazie Presidente, grazie anche al collega De Col per l'intervento che ha fatto e che condivido, mi faccio anche io carico, come dicevo nell'intervento di poco fa, di un grande senso di responsabilità di queste preoccupazioni che sono state rappresentate già prima dall'Amministrazione comunale e che stasera sono state confermate dai quesiti posti dai

Consiglieri che ho raccolto e che, come ha già spiegato l'ingegner De Col, saranno affrontati puntualmente nel dibattito pubblico che stiamo avviando. Qualche indicazione di massima su alcune delle questioni su cui si è ritornati, in particolare si è ritornati sul tema delle sorgenti: lo dicevo nel mio intervento di apertura, abbiamo dapprima completato il censimento ed è in avvio il monitoraggio *ante operam*, stamattina con i colleghi del Servizio Geologico della Provincia c'è stato un incontro per definire puntualmente quali saranno poi le sorgenti oggetto di monitoraggio che, ripeto, è arrivato. Il quadro complessivo conoscitivo a livello idrogeologico è stato ritenuto dai tecnici sufficiente, quindi c'è stata una campagna di sondaggi che è stata completata lo scorso inverno; questa, integrata con gli esiti delle campagne di sondaggi che erano state fatte in precedenza e dei dati che il Servizio Geologico della Provincia ha reso disponibile sono state ritenute dai tecnici sufficienti per il livello di progettazione di fattibilità tecnico-economica che abbiamo avviato l'iter autorizzativo. Le norme, le linee guida emanate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici la scorsa estate consentono a Rete Ferroviaria di fare l'appalto sul PFTE, sulla fattibilità tecnico-economica; evidentemente, è un documento che comunque dovrà essere integrato con una serie di elementi che si aggiungeranno a quelli già disponibili e che sono stati posti all'iter autorizzativo in via parallela rispetto allo svolgimento dell'iter. Quindi, mentre saremo impegnati nell'iter autorizzativo che, come dicevo nell'intervento iniziale, assorbirà circa 5-6 mesi di tempo, parallelamente la nostra società di ingegneria Italferr continuerà con l'arricchimento del progetto e quindi con la raccolta anche di ulteriori elementi conoscitivi per verificare la qualità e le risposte che sono state date alle diverse questioni poste. Altre cose riguardano ancora... si ritorna ancora sul tema delle bonifiche, lo dicevo pure in apertura: il procedimento di bonifica per le parti di opera che interessano le zone Siti di Interesse Nazionale sarà avviato contestualmente alla Valutazione di Impatto Ambientale per effetto delle novità normative introdotte dal decreto ministeriale 46 del Ministero della transizione ecologica, 46/2021, e per effetto delle novità introdotte dal Codice dell'Ambiente, che consentono di unificare questo tipo di procedimenti per progetti inseriti in PNRR, quindi nell'ambito della VIA sarà individuata una procedura specifica su cui si interverrà per le valutazioni relative al piano di bonifica.

Altre questioni ancora riguardavano comunque in generale gli approfondimenti tecnici che sono stati fatti; si è tornati sul tema delle vibrazioni, ovviamente il progetto ha uno studio vibrazionale con i monitoraggi... prevedendo anche dei monitoraggi sia in fase di realizzazione che successivi, ci sono già in progetto degli interventi mitigativi dell'impatto; altre questioni ancora, che mi sono appuntato, riguardavano in generale il tema anche degli studi di trasporto: il progetto è completo di uno studio di trasporto di corridoio, è completo con un'analisi costi-benefici, questo è un altro tema che è stato richiamato; lo dicevo pure, è integrato con un'analisi di sostenibilità dell'intervento che guarda non soltanto all'intervento di circonvallazione inserita nel contesto del corridoio ma anche all'intervento di circonvallazione in se stessa e quindi ai benefici che comunque porta la realizzazione di un intervento di circonvallazione che separa il flusso delle merci da quello dei treni con passeggeri, quindi liberando anche capacità per una gestione più razionale del trasporto regionale a livello della stazione di Trento. Di questi alcuni ulteriori spunti di riscontro, ripeto, ringrazio tutti per l'attenzione e per la qualità anche degli interventi che ci sono stati, di cui ci facciamo responsabilmente carico, lo ribadisco ancora una volta. Avremo modo nei prossimi mesi di tornare su queste questioni, con i tempi che sono dettati dalle procedure che vi ho descritto nel mio primo intervento; il tema dei tempi, lo sappiamo, è una sfida importante, sono tempistiche ambiziose per un'opera così importante, così complessa, però riteniamo che sulla scorta dei precedenti e dei dati anche delle realizzazioni più recenti siano delle tempistiche realistiche, abbiamo detto 3 anni e 8 mesi per la fase di realizzazione, che comprende – trattandosi poi in futuro di un appalto integrato – anche la fase di progettazione esecutiva, sono stati adottati tutta una serie di accorgimenti che consentiranno di mettere in parallelo quante più attività possibili, quindi di anticipare la progettazione esecutiva di alcuni pezzi dell'opera che potranno essere realizzati, mentre si completerà il progetto esecutivo per poi procedere con la realizzazione delle opere. Le questioni relative... mi vengono in mente adesso altre domande poste, i siti di deposito: anche su quello ovviamente il progetto è completo di un piano di utilizzo delle terre in cui c'è, ve lo posso anticipare, come metodo l'individuazione di siti sulla base di un censimento che è stato fatto, quindi il materiale sarà destinato prevalentemente alla riambientalizzazione di siti di deposito; è previsto che inizialmente ci sia uno stoccaggio temporaneo in cui effettuare delle caratterizzazioni del materiale che poi sarà avviato ai siti di deposito definitivi, tutti elementi che comunque saranno... questo è un altro dei procedimenti che saranno avviati insieme alla Valutazione di Impatto Ambientale.

Io vi ringrazio ancora una volta, vi confermo da parte nostra, lo diceva pure l'ingegnere De Col, tutta la disponibilità, la collaborazione mettendo in campo la competenza e la professionalità di rete Ferroviaria, di Italferr e quindi della nostra società di ingegneria, le esperienze che abbiamo fatto in tutta Italia e, insieme alla società di ingegneria, nel mondo nell'ambito delle costruzioni ferroviarie. Grazie ancora, buon lavoro.

PRESIDENTE:

Grazie, ingegner Romeo. Abbiamo ancora un po' di tempo, se ci fossero domande che sono scaturite da queste interlocuzioni? Quindi, se qualcuno mi chiede la parola per fare ulteriori domande, c'è spazio. Altrimenti, come siamo rimasti d'accordo, ci fermeremo qui... prego, Consigliere Merler. Poi Fernandez.

MERLER (Trento unita Merler Sindaco):

Io ho posto una domanda, diciamo così, però non ho – evidentemente per incapacità mia intellettuale – non ho capito la risposta. Non so se altri colleghi hanno fatto delle domande di cui, sempre per magari deficienza nostra, non abbiamo capito la risposta, però io chiederei insomma se fosse possibile ripetere la risposta alla mia domanda. Il quesito è quello a pagina 3 dello scritto, quindi: il progetto nella sua tratta urbana prevedrà un'importante cantieristica, i lavori dell'opera pare prevedano anche la demolizione di più abitazioni. Innanzitutto, confermare o smentire ciò, poi si chiede di conoscere quali siano e quante siano le abitazioni da ciò interessate, in via spannometrica, più o meno, in che zona, eccetera. Grazie.

PRESIDENTE:

Fernandez, poi dopo mettiamo tutte le domande assieme.

FERNANDEZ (Europa Verde Trento):

Grazie Presidente, buonasera. Ringrazio chi è intervenuto, per lo sforzo anche esplicativo, non è facile in un progetto di questo tipo; io rivolgerei una domanda direttamente alla Provincia: visto che una grande opera di questo tipo dovrebbe in qualche modo diminuire il trasporto su gomma che interessa la Provincia, la Regione e anche fra l'altro un'altra Provincia che è quella di Verona, chiedere se è stato fatto un ragionamento rispetto ad un piano comunque alternativo per quello che concerne ad esempio la programmazione che ha l'autostrada, e quindi capire se chiaramente ci si sta muovendo anche in quella direzione, perché a livello provinciale un piano B rispetto a questo va immaginato da subito, perché altrimenti ci ritroviamo con l'infrastruttura e magari non riusciamo a cambiare anche le abitudini di chi si occupa di trasportare le merci. Grazie.

PRESIDENTE:

La richiesta di Urbani era per la domanda precedente?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Sì, sì, va bene. Grazie.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Ci saranno.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Bene, grazie. Lenzi? Prego.

LENZI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Io ho una domanda molto puntuale, nel senso che richiama un po' quello che i Consigli di Circoscrizione Centro Storico e Gardolo hanno espresso in questi tempi recenti: leggevo le tre alternative progettuali, chiamata 1, 2 e 2.1 nel discorso che è stato presentato anche

come tema, allora il punto 2.1, che è quello diciamo con l'interramento più a nord, prevede l'arrivo a Via Unterveger, fermata Trento – Malè; è possibile ipotizzare, ho sentito prima l'ingegnere Romeo, parlava del discorso dell'interporto, non ho ben capito se è possibile pensare di portarsi ancora in direzione nord con questo interramento, pensare ad una semi-traccia, cioè in traccia, capire soprattutto se poi ci sono le intenzioni, io spero di sì perché anche valutando quelle che sono le note esplicative e accompagnatorie di RFI si parla di crescita economica ma anche sociale e turistica. Allora, dal punto di vista sociale il territorio chiama, chiede, decine di migliaia di persone si domandano e dicono: "È possibile che questi 6 binari – attualmente sono 3, diventeranno 6 – impattino il meno possibile su di noi?" e questa è una domanda che si pongono in molti. Quindi, concludendo, dico: c'è anche la possibilità dal punto di vista tecnico, e non è materia del Consiglio ma ho grande fiducia e sono contento, e ringrazio la presenza dell'ingegner De Col e Pretto, e l'ingegnere Romeo, quindi questo è un momento importante per capire se c'è la volontà tecnica di implementare anche dal punto di vista vibrazioni, dal punto di vista rumorosità, qualora non fosse tecnicamente possibile spingersi più a nord di Via Unterveger? Questa è una domanda che faccio perché la città e il Consiglio vede il progetto come un progetto innovativo, una visione per il futuro e quindi noi siamo convinti di questo progetto ma vogliamo anche mettere alcuni punti interrogativi con la speranza di avere qualche risposta. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Altre domande? Bridi, prego.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Posso, Presidente?

PRESIDENTE:

Un attimo, prima il Vicepresidente Bridi, poi Carli.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Presidente, aveva fatto una scaletta dicendo che facevamo delle domande, dopodiché se adesso tutti i Consiglieri riprendono e fanno altre domande credo che andremo...

PRESIDENTE:

No, ma siccome avevamo tempo, avevamo detto in Commissione di Capigruppo che se c'erano delle domande... prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Come vuole, come vuole.

PRESIDENTE:

Prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Allora, io non ho sentito una risposta sulla questione dei due carotaggi. Cioè, per quello che mi riguarda, ne abbiamo fatto uno a nord e uno a sud, a Mattarello e da un'altra parte, ma non credo che non siano sufficienti per capire che ci sono 222 sorgenti – Acquaviva per esempio – oppure ci siano dei terreni, come ho fatto nella mia breve domanda, dicendo delle frane e delle attività importanti. Non è che si prevede di fare altri carotaggi? Perché veramente siamo preoccupati su questo. E chiudo, grazie.

PRESIDENTE:

Carli.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente. Tenuto conto che rimaniamo in attesa delle risposte, è prevista poi la convocazione di un altro Consiglio comunale con gli stessi interlocutori? Grazie.

PRESIDENTE:

Zappini.

ZAPPINI (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Chiedo solo una cosa, immagino che adesso potremo rimpallarci all'infinito la richiesta di domande e risposte, chiedo però una cosa: abbiamo capito che fra qualche giorno avremo, con l'inizio del processo, anche la possibilità di trovare il modo di vedere il progetto, la cosa interessante potrebbe essere quella che contestualmente a questo, secondo la lista per temi che il Presidente Piccoli ha proposto, tornino anche le risposte in forma scritta, cosicché abbiamo in parallelo il progetto da valutare e le risposte, così da avere più informazioni possibili perché immagino che questa sera molte risposte più di queste temo non le riceveremo.

PRESIDENTE:

Bosetti.

BOSETTI (PD – PSI):

Grazie, soprattutto per ringraziare tutti quanti. Penso che questa seduta di questa sera sia la prima seduta interlocutoria tra noi, come Amministrazione comunale, a cui spetta il compito di comunicare alla città e ai cittadini l'impatto di quest'opera, e motivare i cittadini a subire, per certo aspetti, quest'opera; bisogna anche motivarli da un punto di vista della responsabilità, perché se parliamo di transizione ecologica e di innovazione e di passaggio da ruota a treno, questi passaggi sono assolutamente necessari. Per cui, io non mi aspettavo questa sera delle risposte nel merito dei 41 quesiti che sono stati posti stasera, però questa è la seduta di partenza, e quindi assolutamente è solo l'inizio. Apriamo la prima pagina di un libro che dovrà portare ad una storia in cui convinciamo la nostra comunità e i tecnici a dire che il passaggio in Sinistra Adige sotto la collina est è la scelta migliore, anche se la storia ci dice, penso al Consorzio Internazionale Brennero, lo studio che ha commissionato nel 1989 aveva deciso che il miglior passaggio dal punto di vista generale era in Destra Adige. Son passati tanti anni, probabilmente sono cambiate le conoscenze dal punto di vista geologico, dal punto di vista di impatto comunitario, al punto di vista anche delle risorse economiche; certo, dietro al PNRR possiamo dire: "Sì, abbiamo un sacco di soldi da spendere che ci dà la Comunità Europea", ma non è che ce li regala, dobbiamo restituirli prima o poi eh, in termini di valenza economica e in termini di profitto economico e in termini di benessere per noi, per tutta la nostra Nazione ma per tutta l'Europa. Intanto grazie di cuore, e ci vediamo alla prossima puntata. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Maschio.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Grazie, Presidente. Innanzitutto, per ringraziare i nostri ospiti per la relazione che hanno fatto, doveva essere un... avevamo chiesto un Consiglio straordinario per parlare dell'argomento, poi come Capigruppo abbiamo deciso un intervento informativo ed informativo è stato, in particolare sull'argomento Destra Adige, su questo decisamente si è entrati nel merito. Forse abbiamo sbagliato noi ad organizzarci fra di noi pensando di poter presentare delle domande a cui aspettarsi delle risposte, perché evidentemente erano tante, anche se per qualcuna qualcosa ci si aspettava, faccio l'esempio solo – ma non è che adesso la richiedo eh, è per dire la domanda delle domande – ma noi possiamo pensare ad un tracciato differente? Sì o no? Perché sennò stiamo qua a parlare di fuffa. Fermo restando che l'ingegner Romeo in quota parte ha risposto. Si può allungare l'interramento? No, ha detto, ha chiaramente detto no perché le livellette sono tali, o le normative ferroviarie sono tali per le quali noi come RFI abbiamo già fatto il limite, questo è stato detto. Quindi la risposta è no. Quindi una quota parte delle risposte sono arrivate, ma era... scusatemi, poi ho fatto delle valutazioni, era per ringraziare innanzitutto e concordare col collega Zappini nel richiedere se sia possibile, almeno quelle più tecniche o quelle possibili, averle in forma scritta nei momenti in cui avremo in mano anche il progetto, potremo anche noi scoprire e imparare qualcosa dallo stesso e quindi fare anche all'interno di quest'Aula un nostro dibattito, essendo noi rappresentanti dei cittadini, e quindi poi saperci raffrontare con i cittadini durante i dibattiti come quello che c'è domani mi pare, se non sbaglio, organizzato da Centro Storico, e quindi poter lavorare sempre nell'ottica costruttiva. Qui ce lo siamo detti almeno... mi pare tutta l'Aula in un'ottica costruttiva per fare sì quest'opera, ma per farla con i minori impatti possibile. Grazie.

PRESIDENTE:

Bene, darei la parola ai nostri ospiti, se ci danno qualche risposta? Prego, ingegnere Romeo.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):

Grazie. Parto proprio dall'ultima perché mi dà l'occasione perché evidentemente sono stato poco chiaro quando ho esposto la cosa... Probabilmente sono stato poco chiaro e mi sono spiegato male: il tema dello studio del possibile allungamento a nord è condizionato dalle norme di tecnica ferroviaria che impongono limiti relativi a livellette a distanze tra bivi, e quindi mi riferisco ovviamente a Roncafort, e inizio di livellette, quindi quello è un limite di tecnica ferroviaria; ci sono poi degli altri limiti di contesto legati a possibili interferenze con delle importanti infrastrutture di viabilità, questo significa che l'analisi si sta facendo con questi vincoli che evidentemente pongono delle limitazioni rispetto a quella che è la possibilità di estensione dell'intervento. Spero di averlo precisato, non è stato un "no, non è possibile", lo stiamo valutando con queste tipologie di vincoli che impongono evidentemente l'analisi puntuale. Sono stato sollecitato ancora sulla questione relativa agli espropri: nel mio intervento introduttivo ho detto: "È una questione di metodo", di attenzione rispetto alle persone che possono essere coinvolte dalla procedura espropriativa che ovviamente avrà le sue tempistiche e le prassi diciamo di norma, ma lo posso dire, ci sono circa 11 immobili che saranno oggetto di demolizione e sono quelli che interferiscono direttamente con il tracciato delle opere, e questa in parte è anche una risposta sul tema della preoccupazione relativa alle vibrazioni; le altre costruzioni che non interferiscono direttamente con le opere non sono oggetto di acquisizione e di demolizione ma evidentemente, se dovesse essere necessario, saranno oggetto di testimone di stato, quindi per verificare le condizioni in cui si trovano e per monitorare attentamente quello che sarà il comportamento in fase di realizzazione. Al momento, sono quindi previste: 11 demolizioni di immobili, di cui 3 residenziali. Questi sono i numeri. Non entro nel dettaglio delle ditte da espropriare, così si chiamano tecnicamente, per questioni di metodo, vogliamo fare questo insieme alle Istituzioni locali.

Non mi sembra che ci fosse altro...

(Intervento svolto lontano dal microfono)

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):

Va bene, grazie. Scusate.

PRESIDENTE:

Grazie. Ingegnere De Col.

INGEGNERE DE COL (Dirigente Generale PAT):

Come ho detto, noi risponderemo per iscritto a tutte le domande e quindi non è neanche corretto rispondere parzialmente a qualcuno o meno agli altri, o a nessuno o a niente, ci prendiamo il tempo di rispondere perché le abbiamo viste ieri e quindi dateci il tempo di rispondervi, vi rispondiamo per iscritto, e se non avrete soddisfazione ritorneremo a parlarne perché alcuni argomenti sono argomenti che non si possono svolgere nel tempo di una domanda, vanno sviscerati nella procedura di analisi del progetto. Mi riferisco per esempio al tema dello smaltimento dei materiali, al tema degli espropri, al tema del rumore, al tema del cantiere, ci vedremo tante volte, quindi rispondere ad una domanda dicendo che abbiamo pensato a tutto... beh, sarebbe anche riduttivo e poso rispettoso nei vostri confronti. Quindi vi rispondiamo e dopodiché ogni volta affronteremo il tema con approfondimenti. Si può fare un altro tracciato? No. Okay? Non voglio prendere in giro nessuno, quello è il tracciato, altri tracciati significano "ripensiamoci tra 30 anni". Si può allungare e migliorare il tracciato? Sì. È una fase di progetto preliminare, lo possiamo fare. Queste sono due cose a cui tengo di dire, non perché lo decido io ma perché vi voglio portare di fronte alle cose vere, quello è il tracciato depositato nelle soluzioni che sono passate in tutti gli anni che vi ho fatto vedere, quello è il tracciato depositato RFI nel 2012 approvato in un documento dal Comune e ritirato allora la Valutazione di Impatto Ambientale e ripreso, quindi questo è il tracciato. Altri tracciati significa dire: "Non si fa l'opera", ve lo dico serenamente, se non ci credete non so cosa dirvi, ma succederà questo.

Per quanto riguarda invece la domanda... questa è molto interessante e quindi chiedo che, Presidente... Sindaco, possiamo dedicare anche con i colleghi... cioè, sulle strategie di trasferimento dei trasporti, una domanda talmente interessante, però... voglio solamente, ma perché ne faccio parte come Consiglio di Amministrazione, la A22 ha fatto una scelta anche a livello di acquisizione di merci, quindi non è vero che l'Amministrazione provinciale non si sta muovendo, i tempi non sono veloci perché sono molto complessi, veramente anche di rapporti internazionali, norme, regole... cioè è veramente un mondo molto articolato e che va molto omogeneizzato. Pensate che solo per mettersi d'accordo sull'armamento del tunnel del Brennero ci sono voluti 8 anni di lavoro. Quindi, per definire in modo unitario tra noi e l'Austria come fare le procedure di armamento della galleria e come gestire l'alimentazione elettrica, sono procedure che durano secoli ma sono veramente complesse, e quindi... cioè, è inutile che vi dica: "Le cose sono semplici", lo studio c'è, c'è un progetto generale, bisogna tenere duro sulla valutazione di dove si vuole andare. Farsi prendere dalla fretta... io spero che qualcuno poi arriverà sempre a continuare questa idea, non è semplice. Quindi sì, c'è una politica, bisognerebbe dedicarci molto tempo perché dovreste invitare qua anche altri soggetti oltre al sottoscritto molto più titolati, che sono il Presidente di A22, penso anche forse Trenitalia Cargo, oppure anche il Presidente dell'interporto, però c'è una politica di quadro che si sta conducendo. Quindi io accolgo e porto al Presidente Fugatti che, ripeto, mi ha... purtroppo è a Roma e quindi sarebbe stato qua volentieri, mi ha dato questa delega alla presenza, quindi riporto le osservazioni che mi avete fatto, anche con l'intento di ritornare a rispondere ad alcune domande, anche di contesto programmatico e di politica che ovviamente lascio alla Giunta provinciale e al Presidente. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Filippin, prego.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):

Velocissimamente: sì, prendiamo atto che alcuni edifici vanno demoliti, e anche della sensibilità con cui RFI si rapporta nei confronti dei cittadini perché evidentemente non è il caso di sbandierare in questo momento posizioni e nomi; l'altro aspetto che però ritengo importante riguarda anche edifici che non vengono demoliti ed espropriati, ma che sono nei limiti della famosa ferrovia, perché avranno sicuramente per quanto riguarda inquinamento acustico e rumore un deprezzamento sostanziale, quindi RFI prende atto di questo deprezzamento degli edifici che saranno ai bordi o ai limiti dell'intervento ferroviario, e quindi di un indennizzo nei riguardi di questi cittadini?

PRESIDENTE:

Altre domande? C'è una risposta da dare o no? Prego.

INGEGNERE ROMEO (R.F.I. – Responsabile e Direzione Tecnica Nord Est):

Su queste cose non c'è una risposta diretta, se non inquadrarle nell'ambito di quello che è il Testo Unico sugli espropri, quindi il 327 di quelle che sono le previsioni di norma, quindi noi a quello ci dobbiamo attenere. Ripeto: le situazioni che sono oggetto di attività espropriativa sono quelle che hanno interferenza diretta con le opere, quindi gli immobili che ho descritto, dovrebbero essere 11 unità immobiliari, ovviamente quelle sono quelle interessate da demolizione. Poi... le procedure espropriative riguardano anche altre unità immobiliari, che tra l'altro... voglio dire, hanno anche un loro valore in termini agricoli eccetera; quindi, in ogni caso, l'intera procedura è inquadrata nell'ambito del Testo Unico degli Espropri, il 327/2001.

PRESIDENTE:

Urbani, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Io a 'sto punto faccio solamente una considerazione, specialmente dopo quello che ha detto l'ingegner De Col: ci saranno 40 giorni, tra qualche giorno poi ci saranno 40 giorni per le osservazioni dei cittadini per le impressioni, per le altre proposte... non lo so, ma quando ci sentiamo dire in modo così secco "Questo è l'itinerario", questo ormai è scoperto, il progetto, è confermato; sentire i cittadini ancora a che cosa può portare? Che cosa può variare? Cioè... se i cittadini potessero ancora influire in quei 40 giorni con le loro osservazioni, allora la cosa ci sta, ma

da quello che abbiamo inteso stasera in fase finale, è stato tenuto nascosto fino ad un certo punto, evidentemente qualsiasi cosa dicano i cittadini, per esempio quelli che devono essere espropriati: “No, non ci convince, non vogliamo essere espropriati”, verranno espropriati; “No, non ci convince perché abbiamo paura che questo cantiere così impattante a ridosso del centro storico praticamente ci può sconvolgere la vita per 5 anni”, va bene, ma poi una volta che l’hai detto è finita lì. Quindi è una considerazione, ecco, visto che non dovevamo fare considerazioni, stasera faccio la considerazione finale. Grazie.

PRESIDENTE:

Il Sindaco ha chiesto di intervenire, poi concludiamo.

SINDACO:

Sì, grazie. Se permette il Consigliere Urbani, anche io avrei piacere di fare una considerazione finale. Mi scuso per non essere stato presente per l’intero arco della seduta, ma c’è stata un’emergenza. Noi dobbiamo, credo, essere tutti consapevoli che abbiamo questa occasione enorme che è quella di recuperare quella cesura che la nostra città ha avuto più volte nel corso dei decenni, mi verrebbe da dire anche nel corso dei secoli, l’abbiamo avuta la prima volta con la rettificazione dell’Adige – necessaria – abbiamo avuto un fiume che adesso è definito “torrentizio”, è stata fatta, l’abbiamo avuta con la ferrovia, l’abbiamo avuta con la A22, che cosa ha determinato? Ha determinato una città che nella necessità di collegare il nord con il sud ha avuto e ha 3 cesure tra l’est e l’ovest della città. Noi possiamo scegliere se farci attraversare ancora una volta subendo ulteriormente, oppure questa volta con un grande lavoro di intelligenza progettuale collettiva, non subire il corridoio scandinavo – Mediterraneo ma affrontarlo positivamente e recuperare delle opportunità per la città. Quando noi diciamo “Progetto integrato” parliamo di circonvallazione, parliamo di Nordus, parliamo di interrimento, parliamo di liberare spazi per la città e di avere un’occasione straordinaria di collegarla tra est ed ovest. Quello che ha detto l’ingegnere De Col è quello che abbiamo con la responsabilità che deve avere un’Amministrazione comunale che non si limita ad ascoltare quello che dicono i tecnici, giustamente, ma che si prende la responsabilità di guidare la città verso il cambiamento l’abbiamo detto, il progetto è questo. Oggi credo che abbiamo avuto tutti gli elementi per capire come quella fantomatica ipotesi della Destra Adige, che miracolisticamente viene citata alla fine di ogni dibattito per dire che quella era la soluzione semplice che qualcuno ha voluto fare non c’è, ci sono tutte le possibilità per migliorarlo il progetto, per avere l’entusiasmo di una città che non si ferma alla circonvallazione ferroviaria ma che cerca il completamento della propria opera con il progetto integrato, e questo è il punto, io credo che serva una città su questo assolutamente determinata, lo dico all’ingegner Romeo, anche nei confronti di RFI, questa è una città esigente e noi siamo dei cittadini esigenti che vogliono un’opera ben fatta e che vogliono cogliere tutte le opportunità che ne derivano. Ringrazio il Consiglio perché per la parte a cui ho partecipato, ma anche nella parte a cui non ho partecipato, mi si dice ha affrontato questa prima occasione con la puntualità, la responsabilità, i toni giusti, perché in questo momento noi abbiamo anche il dovere di non solleticare i dubbi e le preoccupazioni che ci sono ma di guidare come Consiglio la città, questa è una prima occasione e ce ne saranno tante altre di confronto e di dibattito. Grazie.

PRESIDENTE:

Normalmente, dopo che ha parlato il Sindaco non dovrebbe parlare nessuno, però ha chiesto la parola la Consigliere Giuliani, prego.

GIULIANI (Lega Salvini Trentino):

Grazie, Presidente. Avevo chiesto di fare una considerazione in Capigruppo, però la giornata è stata un po’ particolare oggi; io credo che la città non possa perdere quest’occasione che è molto importante, da anni abbiamo guardato, abbiamo tutti noi partecipato alle varie riunioni per poter dare un aspetto diverso alla città. Io credo che questo progetto possa andare avanti, naturalmente con tutte le spiegazioni ai cittadini, con tutta la tutela soprattutto dove passerà questo interrimento, per dare la sicurezza sulle opere e anche sulla garanzia per i propri immobili. Io chiedo solamente questo, grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, ringrazio la Consigliera Giuliani anche per aver accompagnato il Sindaco in quel momento un po' delicato, dove c'era anche l'Assessora alla Salute Stefania Segnana, mandata dal Presidente Fugatti. Per fortuna si è tutto risolto per il meglio.

Beh, io ringrazio gli ospiti, tutti, l'ingegnere Laura Pretto, l'ingegnere De Col, l'ingegnere Romeo, tutti gli altri tecnici che ci hanno assistito, hanno assistito credo in videoconferenza l'ingegner Franzoi e tutti quanti voi, anche perché mi avete aiutato a condurre bene, secondo i tempi, questa riunione. Io, riprendendo quello che ha detto il Consigliere Bosetti, parafraso un motto della nostra gioventù: non è che l'inizio. Continueremo la discussione e il confronto in tante altre situazioni; nel frattempo aspettiamo alcune risposte puntuali anche per iscritto. Grazie per quelle slides che ci aiutano ad approfondire meglio tutto il discorso della Destra Adige e della Sinistra, e ci rivediamo presto perché dobbiamo collaborare per andare avanti al meglio possibile. Come ha detto l'ingegnere De Col... allora, avrei risposto anch'io, il tracciato non si cambia, non si può, ma questo non vuol dire che il progetto non sia in alcuni aspetti migliorabile, e questo è quello che dobbiamo fare assieme. Grazie a tutti, ci vediamo presto.

L'adunanza si chiude alle ore 20:58.

CONSIGLIO COMUNALE

DI

TRENTO

RESOCONTO

dell'adunanza del 25 novembre 2021

PRESIDENTE:

Possiamo iniziare con l'appello. Prego, la dottoressa Debiasi procede all'appello.

Il Consiglio Comunale si è riunito alle 18:15, fatto l'appello nominale, si ha il seguente risultato:

Sono presenti i Consiglieri:

1. PICCOLI PAOLO
2. IANESELLI FRANCO
3. BAGGIA MONICA
4. BOSETTI STEFANO
5. BOZZARELLI ELISABETTA
6. BRIDI VITTORIO
7. BRUGNARA MICHELE
8. CARLI MARCELLO
9. CASONATO GIULIA
10. CHILÀ FILOMENA
11. DAL RI ALESSANDRO
12. DEMATTÈ DANIELE
13. FILIPPIN GIUSEPPE
14. FILOSI LUCA
15. FIORI FRANCESCA
16. FRACHETTI PIERGIORGIO
17. GILMOZZI ITALO
18. GIULIANI BRUNA
19. GUASTAMACCHIA FABRIZIO
20. LENZI WALTER
21. MASCHIO ANDREA
22. MAULE CHIARA
23. PANETTA SALVATORE
24. PEDROTTI ALBERTO
25. RAFFAELLI ANNA
26. ROBOL ANDREA
27. SALTORI ALESSANDRO
28. SERRA NICOLA
29. STANCHINA ROBERTO
30. TOMASI RENATO
31. UEZ TIZIANO
32. URBANI GIUSEPPE
33. ZANETTI CRISTIAN
34. ZANETTI SILVIA
35. ZAPPINI FEDERICO

Sono assenti i Consiglieri:

1. ANGELI ELEONORA
2. FERNANDEZ ANDREAS
3. FRANZOIA MARIACHIARA

Sono assenti giustificati i Consiglieri

1. MAESTRANZI DARIO
2. MERLER ANDREA

È presente l'Assessore esterno FACCHIN EZIO.

Constatato che il numero degli intervenuti (35) è sufficiente per la legalità dell'adunanza (ai sensi dell'articolo 31, comma 6, dello Statuto comunale) il Presidente dichiara aperta l'adunanza.

Entrano successivamente, in corso di adunanza, i Consiglieri FERNANDEZ Andreas, ANGELI Eleonora e FRANZOIA Mariachiara.

Assumono la funzione di scrutatori i Consiglieri MASCHIO Andrea e GILMOZZI Italo.

Il Segretario prende atto che i consiglieri "non votanti", quali appaiono nelle operazioni di voto, poiché presenti in Aula, devono essere considerati alla stregua di chi vota "astensione" ai sensi dell'articolo 81 del regolamento interno del Consiglio comunale.

Altresì il segretario fa presente che le movimentazioni in entrata e in uscita dei consiglieri durante l'adunanza sono riportate in un distinto fascicolo, conservato agli atti, quale risultato di segnature dovute alla gestione del software "tabellone elettronico".

- Ordine del giorno -

(omissis)

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, comunicazioni iniziali: (omissis)

Direi che, dopo questo richiamo, la parte delle comunicazioni può essere conclusa.

5.234/2021	MOZIONE DI DATA 04.10.2021 A FIRMA CARLI, MASCHIO, URBANI AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA"
-------------------	--

PRESIDENTE:

Possiamo iniziare la parte deliberativa che, ricorderete, ha portato oggi ad una convocazione in seduta straordinaria del Consiglio comunale, sulla base di una mozione e di una richiesta formulata dai Consiglieri Carli, Urbani e Maschio, ed è la mozione 5.234 se non ricordo male, che poi verrà ovviamente illustrata dai proponenti. Comunico che successivamente sono stati depositati altri documenti, e cioè una proposta di mozione che è la 5.246 sempre del Consigliere Maschio, la 5.248 a firma congiunta dei Consiglieri Bridi, Urbani, Demattè con firma anche del Consigliere Maschio, e poi ho depositato personalmente poco fa un emendamento alla mozione 5.234, avendo avuto la possibilità di trovare la disponibilità di tutte le Forze politiche ad un emendamento che è condiviso, e quindi non è un emendamento mio ma è un emendamento a cui poi dichiareranno l'adesione le Forze politiche per poter semplificare il dibattito e andare avanti.

Da un punto di vista procedurale, i presentatori della mozione presenteranno la mozione, come sapete, sono 15 minuti per cui li potete distribuire come volete; poi la Giunta... poi direi che a questo punto facciamo illustrare anche le successive, e anche l'emendamento ve lo leggerò; dopodiché ci sarà la possibilità da parte della Giunta di dire la sua su questi documenti; apriamo la discussione generale e discutiamo secondo l'ordine appunto di questi documenti, dando atto ovviamente che se l'emendamento presentato da me dovesse essere accettato dai tre presentatori ai sensi del regolamento, sostituirebbe integralmente la parte dispositiva della mozione per cui poi in sede di votazione voteremmo la parte dispositiva in questo modo.

Se è tutto chiaro, procediamo. Direi che do la parola ai presentatori della mozione, decidete voi in che ordine intervenire. Grazie. Interviene Carli, credo? Prego.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente. Prima di illustrare la mozione, anch'io... cioè, desidero ringraziarla per il ricordo che ha fatto della giornata odierna, perché il valore della giornata odierna è assolutamente importante. Trovo assolutamente incredibile che un uomo possa alzare le mani su una donna arrivando fino ad ucciderla, cioè è una cosa che... faccio fatica a comprendere, e credo che siccome gli esempi, i momenti di riflessione, i monumenti, i segni hanno un'importanza fondamentale nel riuscire lentamente – ma speriamo non troppo lentamente – a costruire una diversa cultura, anche questa giornata odierna diventa molto importante per, come dire, sollecitare l'attenzione di tutti su un problema che speriamo diventi sempre più ridotto, fino a scomparire.

Il Consiglio straordinario di oggi credo che sia stato opportuno convocarlo, sulla base della mozione presentata dal sottoscritto accanto ad Andrea Maschio e a Pino Urbani, perché l'oggetto del dibattito di questa sera sarà una cosa che rimarrà a Trento per i prossimi, credo, 200 anni. Ieri abbiamo parlato della piscina, del nuovo polo natatorio a Trento sud, alle Ghiaie, e il Consigliere Uez ricordava come lui ha cominciato a nuotare alla piscina di Via Fogazzaro, alla Manazzon, 50 anni fa, 60 anni fa... quanti anni era, e già sembra un'epoca straordinaria; ma ci dimentichiamo che la ferrovia attuale, quella che attualmente passa a Trento fu aperta al traffico da Verona fino a Trento nel 1859, quindi 162 anni fa. Quindi è verosimile che l'opera che verrà realizzata, la circonvallazione, rimarrà sul territorio per i prossimi magari 200 anni. Allora, discutere non soltanto pubblicamente fuori dalle sedi istituzionali, ma nella principale sede istituzionale del Comune – cioè in Consiglio – di quest'opera, penso che sia un atto dovuto nei confronti della cittadinanza. E premetto che i presentatori della mozione che ha dato origine a questo Consiglio sono tutte e tre favorevoli al tracciato ad alta velocità ed alta capacità, perché chiunque si rende conto che l'apertura del tunnel del Brennero nel 2031-2032, quando sarà, determinerà un aumento esponenziale del traffico ferroviario sull'asse del Brennero, per cui immaginare che questo passi dall'attuale ferrovia è assolutamente illogico, senza senso e vorrei dire anche irrispettoso del diritto che i cittadini hanno di vivere in una città a misura d'uomo, come Trento ha saputo diventare. Per cui, non è in discussione l'adesione al progetto, ma quello che ci premeva capire attraverso questo dibattito, e sollecitare attraverso questa mozione, era con quale progetto la circonvallazione verrà realizzata. Io non entro nel merito delle questioni, dico soltanto che un'opera destinata a rimanere negli anni, e finanziata dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, deve pensare alla qualità della vita di questa città. Per cui, non tutti i progetti sono tra loro uguali, e se l'obiettivo è quello di fare l'infrastruttura, discutere di come farla per renderla veramente compatibile nella sua realizzazione con gli obiettivi del PNRR che la finanzierà penso che sia una cosa assolutamente corretta e anche dovuta, perché nell'esposizione della filosofia sottostante il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza l'attenzione alla qualità della vita dei cittadini in termini di riduzione dell'impatto ambientale, dei gas serra, del traffico con motore a combustione interna, quindi per la riduzione della Co2. Il tema della digitalizzazione, il tema di tutto quello che può riguardare l'aumento, l'incremento della qualità della vita è al centro della *ratio* che regola l'erogazione di questi finanziamenti e di questi contributi. Allora, quello che ci ha spaventati e ci ha condotti a fare questo testo, questo Ordine del Giorno, è che, sì, è vero che la circonvallazione di fatto sottrarrà il traffico merci dalla città, ma da metà della città, dalla metà sud della città, perché *sic rebus stantibus*, da quando uscirà la ferrovia dalla stazione provvisoria, sarà tutto alla luce del sole. E avremo la Trento - Malè con due binari, verosimilmente, la ferrovia storica, più altri due binari dell'alta velocità e alta capacità, quindi vuol dire sei binari se non ho fatto male i conti. Allora, sei binari per un traffico complessivo di 240 treni al giorno, si dice, sull'alta velocità e alta capacità, più quello che passa dalla Trento – Malè, più quello che passa sulla storica, credo che qualche problema di tranquillità negli abitanti di Trento nord – dallo Scalo Filzi in su – ci sarà. Allora, ragionare su quali sono le soluzioni possibili per mitigare l'impatto di un'opera che comunque ci vuole, penso che sia un fatto assolutamente dovuto. Allora, in questo mio ragionamento attuale ho sintetizzato la premessa della mozione, che evito di leggere; io leggerei una parte del dispositivo, cioè il dispositivo, per enucleare gli argomenti che poi saranno oggetto della nostra conversazione di questa sera. Questa mozione ha l'obiettivo di impegnare il Sindaco e la Giunta ad essere parti istanti presso gli organi di Governo e di Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata "Circonvallazione ferroviaria di Trento" e finanziata dal PNRR siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non essere travolta da una situazione insostenibile

civilmente da un punto di vista acustico e di vibrazioni a causa del passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale. Anche qua, ci dice che ci sono tutti gli strumenti di mitigazione delle vibrazioni, vorrei avere lumi su questo perché francamente l'altro giorno ero a Roma, al quarto piano di un albergo sotto il quale passava la metropolitana e si sentiva 25 metri sopra, per cui... boh, chissà quali sono questi strumenti di mitigazione. A chiedere un abbassamento del piano del ferro al fine di evitare rumori e vibrazioni moleste e pericolose sulle abitazioni dei rioni sotto attraversati e sulla salute dei residenti; a chiedere un conseguente abbassamento della stazione ipogea – sul modello della stazione di Bologna – all'ex scalo Filzi, al fine di consentire la realizzazione di un manufatto multilivello che consenta il transito del traffico merci al livello più basso e ai piani soprastanti ospiti la stazione passeggeri per l'alta velocità ed il traffico più lento; a chiedere l'allungamento del percorso in galleria naturale fino all'interporto, prevedendo solamente all'altezza di quel chilometraggio il ricongiungimento con la linea storica.

Ora, questa mozione – e finisco, lasciando la parola ai colleghi – aveva l'obiettivo di sollevare un dibattito e di aprire una riflessione; il Presidente Piccoli si è fatto promotore di una mediazione per raccogliere anche altre aspettative e altri aspetti problematici per arrivare ad una soluzione condivisa, e mi auguro davvero che una soluzione condivisa da tutto il Consiglio su questo aspetto possa dare al Sindaco ed alla Giunta un potere significativo per interloquire con RFI, con la Provincia e con il Governo affinché quest'opera che verrà fatta diventi davvero un'opera a servizio della città e volta al miglioramento della qualità della vita dei suoi cittadini. Grazie.

PRESIDENTE:

Allora, Maschio. Sono passati 9 minuti, però il Consigliere Maschio ha anche il tempo soprattutto per le sue due mozioni aggiuntive. Prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Sì, io vado su un punto, giusto per animare un po' la situazione, no? La Sloi e la Carbochimica, si è detto: "Ma non la tocchiamo, spostiamo un Rio Lavisotto da una parte, stiamo superficiali dall'altra e poi scaviamo sotto l'attuale ferrovia, lì problemi in fondo non ce ne sono"; la superficie che tocchiamo... beh io ho fatti i conti, ve li ho detti, nessuno li ha ancora smentiti, 250 milioni di euro solo sui metri cubi che hanno deciso di spostare. Ma sotto la ferrovia attuale, dove si faranno un sacco di metri cubi, non è buona la situazione, la situazione è questa: tranquilli é sigillato. Questa è Carbochimica, se lo apro dopo 5 minuti siete fuori tutti qua perché non respirate. L'unico (il Consigliere estrae un barattolo, chiuso, di terra)

PRESIDENTE:

Non lo è perché sennò non lo facevamo entrare, ma insomma simbolicamente è Carbochimica.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Ma l'unico modo di respirare è questo.

(Il Consigliere Maschio indossa una maschera antigas)

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Così voi dovete andare.

(Il Consigliere Maschio toglie la maschera antigas)

PRESIDENTE:

In realtà mi ha detto che è la terra del Groff.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Ma noi per lavorare, così dobbiamo andare alle Rogge. Attenzione. Dobbiamo inglobare tutto perché quei vicini di casa così devono vivere se non stiamo attenti. Allora, quando fai una sezione

di quel tipo lì, la domanda è: come fate a non far sentire questi odori qui? Si chiamano idrocarburi pesanti, IPA. Questo è solo Carbochimica, c'è anche la Sloi che fa piombo. Quello non si sente. Quello non si sente, però è peggiore. Scusate, questo era per dire che c'è, e l'hanno scritto sui giornali, c'è un bellissimo articolo che ho già perso dell'associazione "Terre fra i monti" che ha sottolineato la superficialità con cui sono state affrontate certe cose, e questa stessa superficialità – e qui concludo, così lascio la parola al collega – io l'ho letta nell'articolo di Vita Trentina del 21 novembre 2021, quando chiedono all'Assessore Facchin: "E le aree inquinate?", "Lì dobbiamo agire in modo scientificamente ineccepibile ed in piena trasparenza, dobbiamo trovare le procedure idonee per il risanamento delle aree". Quindi, in 40 anni la Provincia di Trento e i tecnici comunali e provinciali non sono stati in grado di agire scientificamente, in modo ineccepibile e in piena trasparenza, se non hanno fatto nulla fino ad ora. E sui tempi del PNRR vi faccio notare che la bonifica delle Rogge cominciata più di anno fa è ancora ferma, non si è bonificato un metro cubo! Quindi... Nigris alla... voi c'eravate all'associazione, a Confindustria quando è stato fatto il metaprogetto, Nigris l'ha detto chiaramente a fine dell'intervento, l'ho pubblicato oggi... 5 anni? Scordatevelo di farlo in 5 anni, e ha spiegato anche il perché facendo degli esempi, ha detto: "Pensate piuttosto di usare quei soldi per i costi di trasformazione in modo da predisporre tutto quello che serve predisporre per fare un'opera così". Non l'ho detto io, l'ha detto Nigris, non è proprio il "signor nessuno". Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Credo che chiedo la parola il Consigliere Urbani? Ricordo che ha sottoscritto la mozione anche il Consigliere Demattè. Prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Diciamo che eravamo preoccupati in un primo momento, per come stava andando il dibattito su questa grande opera. Notavamo molte rigidità da parte dei tecnici; abbiamo assistito alle mancate risposte alle 41 domande poste alla PAT, alla Provincia e a RFI in Consiglio, qui in Consiglio; come eravamo e siamo preoccupati per tutto quello che avverrà – se verrà mantenuto questo tipo di progetto – per quanto riguarda la messa in opera dei cantieri, penso al disagio che i cittadini e la città dovranno sostenere a seguito dei cantieri, evidentemente sia per chi viene verso la città da nord o da sud nel caso di Mattarello, e sia per chi deve uscire dalla città per andare verso gli uffici pubblici che sono, ahimè, per la maggior parte posti a nord di Trento. Quindi avranno a che fare con un cantiere davanti al loro percorso, e se si vorrà aggirare questo nodo, si troveranno in tangenziale 350.000 camion, andirivieni, per il trasporto delle macerie, quella parte di macerie che non potrà rimanere stoccata all'interno dello Scalo Filzi. Quindi eravamo preoccupati. Da qui poi è nato tutto quello che è nato e siamo arrivati al punto di oggi, dove abbiamo la possibilità di... e grazie alla rete di cittadini che si è messa all'opera, che si è impegnata, a persone che hanno messo a disposizione la loro professionalità, siamo arrivati oggi a poter dire che forse possiamo provare a discutere, se saremo tutti d'accordo, anche di una possibile alternativa, poi si vedrà, intanto ne discuteremo, potremo fare delle comparazioni, eccetera, questo ci auguriamo. Quindi siamo in una fase nuova; quella era di rigidità che abbiamo riscontrato anche qui in Aula, non me ne voglia l'Assessore, che probabilmente già da stasera – da quello che ho visto fino adesso – probabilmente è completa... e anche da parte chiaramente della Giunta, la Maggioranza è venuta finalmente meno, siamo tutti convinti che se c'è una minima possibilità di arrecare danni il meno possibile ai cittadini prima di tutto, ma alla città, al cuore della città, e anche alla parte più agricola che è a sud di Trento, ci dobbiamo provare, dobbiamo provare tutti i tentativi. Comunque sia, poi ci sono delle cose intermedie che questa mozione ha riportato e che mi auguro che siano riportate – come credo – anche su altri documenti che magari stasera nasceranno. Quindi queste sono le motivazioni che ci hanno portato a mettere in risalto queste cose, un po' di testardaggine sicuramente c'è stata, ma io credo che alla fine qualsiasi risultato otterremo, possiamo dire tutti – Minoranza, Maggioranza, persone libere da qualsiasi schieramento – "Ce la stiamo mettendo tutta per cercare di essere il più efficace possibile e per poter dare alla città veramente un futuro migliore, sia ambientalmente parlando e sia dal punto di vista vivibilità".

Chiudo ribadendo, perché è molto importante, perché quando ci sono questi momenti poi c'è chi si infila nei dibattiti o nella lotta politica, fatemi usare questa cosa, in maniera che non ci sta

bene molto, perché dico questo? Anche noi non siamo insensibili alle scritte contro il Sindaco, non siamo insensibili alle scritte che poi da un tema vanno anche oltre, su altre questioni, noi vogliamo dire a queste persone chiaramente, chiaramente, che non siamo contro l'interramento e la circonvallazione ferroviaria, assolutamente no, ma vogliamo dare a questa città il miglior progetto possibile, e per questo nei vari documenti – credo anche insieme a tutta quest'Aula – cercheremo anche di confrontarci con delle nuove proposte. Questo era lo scopo iniziale della mozione. Grazie.

PRESIDENTE:

Allora, adesso pregherei il Consigliere Maschio di illustrare la sua mozione direttamente emendata con il secondo punto che ha depositato. Prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Sì, grazie Presidente. Sì, io credo che sia importante che la legghiate, perché c'è una... è stata un po' ripresa in quella emendata complessivamente, ma secondo me non nel modo giusto, con questo non voglio dire che non sarò d'accordo anche con quella complessiva, ma questa vuole rispondere sempre ad una considerazione che ho letto nell'articolo del 21 novembre di "Vita Trentina" dove si chiede all'Assessore Facchin una valutazione sul progetto Destra Adige della rete dei cittadini, ebbene la risposta è: "Sul perché del tracciato in Sinistra Adige abbiamo risposto in Consiglio comunale, mi risulta che la Provincia abbia chiesto ad RFI una valutazione della proposta della rete dei cittadini che coinvolge numerosi altri Comuni oltre a Trento, motivo per cui noi abbiamo ritenuto di non inserirci in questa discussione; se questo progetto andrà avanti, rivedremo alcune scelte, ma spetta a RFI dire se è fattibile". Eh? Il progettista di una soluzione si deve esprimere sulla fattibilità dell'altra soluzione? Ma dove sta? Ah sì, nel protocollo che avete firmato, dove avete sottoscritto che voi Comune non potrete dire più nulla in merito alla progettazione. Ma vi rendete conto che RFI è ovvio che dirà "Quella che hanno proposto è una stupidaggine, è improponibile", ma cosa volete che vi dicano? "Eh sì, è migliore della nostra"? Ma in che mondo siamo arrivati? Un Commissario che valuta l'altro progetto, essendo lui progettista del primo progetto? No, non sta in piedi 'sta cosa. Se è stata detta eh, perché io leggo quello che hanno scritto sul giornale, però normalmente i giornali non è che inventano... forse i titoli inventano ma poi quello che c'è scritto dentro...; ecco perché ho pensato a questa proposta di mozione, che prende spunto dalla norma, dal Codice dei Contratti pubblici, che disciplina il dibattito pubblico ed è intervenuta con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, decreto che declina le modalità di svolgimento, le tipologie, puntualizzando altresì le competenze della Commissione nazionale per il dibattito, è una Commissione che ha come obiettivi rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche attraverso procedure che garantiscano il coinvolgimento delle comunità interessate, migliorare la qualità delle progettazioni delle opere pubbliche, semplificare l'esecuzione dell'opera, rendere un dibattito pubblico funzionale... certo, questo dibattito pubblico è stato fatto quando ormai tutto è stato deciso – parrebbe così – di che dibattito pubblico stiamo parlando? Ma ecco che nasce una rete di cittadini che butta lì un progetto... non lo butta lì, l'ha studiato. E proprio perché l'ha studiato, c'è da approfondire che livello di progettazione, cosa stanno proponendo, a me è dispiaciuto che durante la presentazione non ci sia stato nessuno del Comune presente, ad ascoltare se dicevano almeno delle cose fantasiose, e quindi qual è la proposta? La proposta è: ad adoperarsi, noi tutti ci dobbiamo augurare, impegnarci affinché il Comune si adoperi presso gli enti competenti, gli organismi, i soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento di dibattito pubblico, prendendo una posizione che sia politica – evidentemente non possiamo prendere una posizione tecnica, non è di nostra competenza, abbiamo firmato che non avevamo competenza – e facendosi parte attiva affinché entrambe le soluzioni, la soluzione depositata di RFI, tracciato Sinistra Adige, ma anche quella presentata della rete dei cittadini, nuovo progetto Destra Adige, siano prese in considerazione, non è che si sta chiedendo "Noi dobbiamo decidere qual è il meglio", non siamo in grado, non siamo competenti, ma di chiedere che vengano prese in considerazione in dibattito pubblico, poste in adeguata analisi comparative e trattate con lo stesso rispetto, la stessa dignità in modo da dire: "Questa no è fattibile per questi motivi specifici". No, non è fattibile. Io non ho sentito altra motivazione... "Sì, la Destra Adige di una volta aveva problemi idrogeologici", ah, ricordiamoci chi l'aveva deciso, non era stata mica RFI a dire no a quel tracciato, a valutare quel tracciato. È stata la Provincia, che non ha delegato altrui,

ha fatto fare gli studi e ha detto “No per questi motivi”. Gli stessi problemi idrogeologici li troviamo dove siamo adesso. Quindi, io non sono nessuno per dire qual è il progetto migliore, però da tecnico mi aspetto che le persone competenti – non il progettista di una..., - analizzino in dibattito pubblico per bene le due soluzioni, anche per scartarla la Destra Adige eh, io non sto mica dicendo per seguirla, ma per analizzarla, e per dare dignità ad un dibattito pubblico che altrimenti sarebbe esclusivamente un'informazione unilaterale di quello che è già stato deciso di fare.

In ultimo, e chiudo, ho aggiunto un emendamento alla mia mozione, che mi sembra anche questa di buon senso, sostanzialmente chiedo: ma perché non invitiamo la Rete dei Cittadini a presentare il loro progetto, non dico in un Consiglio straordinario, sì qua l'ho scritto “in un Consiglio” ma forse è esagerato, ma almeno nella Commissione o nelle Commissioni competenti, li ospitiamo, costi non ce ne sono, la Commissione c'è già prendiamo la Ambiente, prendiamo la Bilancio, facciamo una congiunta, veniamo qua in Aula e li sentiamo, perché è troppo comodo non sapere niente di quella soluzione. Eravamo in 3... 4, 4 più qualche ex Consigliere. Beh ragazzi, io sono stato sconvolto da quella presentazione, e credo che lì dentro ci sia tanto tanto tanto lavoro che, come minimo, merita la dignità di essere ascoltato. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Adesso prego il Vicepresidente Bridi di illustrare la mozione a firma Bridi, Urbani, Demattè, Maschio.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Grazie. Un po' mi ha anticipato il collega, ma comunque, per essere concreti, ho insieme a loro depositato questa proposta di mozione in cui tecnicamente chiediamo appunto di vedere, dare la possibilità di un'analisi, di analizzare questo progetto proposto dall'associazione di Buonconsiglio, da tanti tipi di associazioni che adesso nell'elenco non ho sottomano, che comunque credo che si siano unificate nella cosiddetta “rete dei cittadini”. Io tecnicamente ero presente a quella riunione, effettivamente... non giudico il progetto perché credo che il progetto debba essere giudicato da chi di dovere e quindi diciamo dal Comitato, da chi ha proposto, appunto anche dallo Stato, dalla Provincia e da RFI, credo che sia in contrapposizione, anche perché prevede un passaggio in Destra Adige, anche se un po' più lungo, sui 19 km, ma che – come dirò, elencherò prima – ha delle premesse progettuali che vengono incontro a quelle che sono state le richieste che io posso... noi abbiamo sentito da parte dei cittadini nelle varie riunioni: Mattarello, Centro Storico, qui da noi, in parte della Provincia, insomma tutti i passaggi che finora ci sono stati in cui praticamente ci è stato proposto questo progetto di circonvallazione. Quindi io credo che sia, senza andare a discutere su come, cosa e perché, credo che sia interessante e chiediamo appunto con forza che questo progetto sia posto all'attenzione di chi deve decidere il tracciato, senza prerogative di... non di contrapposizione, tutti quanti vogliamo che quest'opera – che è obbligata per la città di Trento – venga realizzata però con delle garanzie, senza queste garanzie io credo che alcuni di noi, molti di noi avranno delle perplessità anche perché dobbiamo dare adito a quello che questa rete di cittadini ci sta chiedendo. Quindi io leggo anche il dispositivo: “Preso atto che solo in data 28 ottobre 2021 è stato reso noto da RFI il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo alla circonvallazione ferroviaria di Trento, trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Mobilità Sostenibile e alla Presidente della Commissione Nazionale, avviando così l'iter previsto per il dibattito e approvazione del progetto. Considerato che in attesa della condivisione del Progetto da parte della Commissione e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quindi prima delle verifiche per la valutazione impatto ambientale e idrogeologiche, la normativa prevede la nomina di un coordinatore del dibattito pubblico che stabilisca, calendario incontri e modalità di partecipazione e se necessario integrazioni o modifiche al progetto. Premesso quanto sopra, onde avviare un processo partecipativo trasparente peraltro previsto dalla normativa statale, un gruppo di cittadini (RETE) nel corso di una recente presentazione pubblica in data 10 novembre ha presentato in una assemblea pubblica un progetto di fattibilità alternativo in destra Adige che oltre a permettere una circonvallazione ferroviaria per l'interramento dei treni merci, l'interramento, della ferrovia storica, un sistema di collegamento rapido tra nord e sud (NordS) e la stazione ipogea (Progetto integrato) sostenuto dalla nostra amministrazione comune presenta molteplici vantaggi rispetto a quella presentata da RFI. In particolare, i proponenti hanno illustrato i seguenti 20 punti

che si riportano integralmente, per maggiore chiarezza”, io non parlo del progetto perché il progetto sarà analizzato, però è chiaro che questi punti sono molto importanti: “1. Non attraverso l'abitato a nord del centro di Trento fino alla Roncafort con ciò eliminando una delle principali criticità del progetto R. F. I.;

2. Non richiede la demolizione di edifici del quartiere San Martino, dimostrando molta maggiore attenzione nei confronti dei cittadini – questa è una considerazione mia personale;

3. non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord, altro elemento particolarmente critico del progetto RFI, che intende invece utilizzarle quale deposito temporaneo di stoccaggio del materiale scavato – questo naturalmente deciderà chi dovrà decidere sulle modalità delle cantieristiche;

4. Non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento, che si trovano notoriamente di sinistra orografica e non in destra orografica;

5. Non espone le opere ferroviarie ed in particolare la stazione provvisoria all'ex scalo Filzi a rischio di allagamento in caso di alluvione della zona di Trento, come accaduto nel 1966 – ma sappiamo che in quel punto ci sono le falde acquifere;

6. Non interferisce con la falda del fondo valle dell'Adige, in quanto rimane sempre a quota superiore;

7. Non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la valle dell'Adige – ricordiamo i 10 ettari che saranno interessati – nessun cantiere verrà installato a sud della città e non sarà necessario espropriare terreno agricolo tra Mattarello e Calliano per il quadruplicamento del binario;

8. Non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;

9. Abbatte l'inquinamento acustico e vibratorio per l'intera tratta urbana e non solo per una parte della città, evitando di trattare in modo differente gli abitanti della stessa città;

10. Migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose, evitando il passaggio attraverso tutta la parte nord della città dei treni merci;

11. Consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie, anziché interrata, con costi molto minori – questo da valutare, naturalmente;

12. Consente di realizzare i cantieri di scavo in zone. distanti dall'abitato anziché in piena città come prevede invece il progetto di RFI;

13. Favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo e di suo allontanamento tramite ferrovia, anziché su gomma;

14. Consentirà una vera riqualificazione della parte nord di Trento evitando la cesura che andranno a creare il quattro binari di attraversamento e le barriere antirumore alte 7 metri;

15. Consentirà un interrimento della linea storica verso nord anche più esteso della previsione attuale, comunque in presenza di adeguati finanziamenti – questo anche naturalmente nel PNRR... RFI, c'erano previsti altri finanziamenti;

16. Consentirà il potenziamento della ferrovia Trento Malè, senza alcuna interruzione e senza lo spostamento del capolinea per anni a nord, con ogni probabilità a Lavis. Questa previsione del progetto R. F. I. Rischia concretamente di portare la chiusura la ferrovia Trento Male, ad oltre 100 anni dalla sua apertura, penalizzando la piana Rotaliana e le valli di Non e di Sole;

17. Aumenterà la capacità della linea storica per i servizi di tipo locale fra Trento e Calliano;

18. Questo progetto presenta assoluta compatibilità con interventi come il Nordus;

19. Permetterà la realizzazione anticipata del trasporto rapido di massa (tram);

20. Migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento, evitando barriere tra le parti est ed ovest di tutta Trento nord”.

È interessante osservare come un gruppo di cittadini attivi, motivati ed amanti della loro città, in modo assolutamente disinteressato, hanno saputo presentare una proposta decisamente meno impattante di quella avanzata da Rete Ferroviaria Italiana, maggiormente rispettosa della cittadinanza, della vivibilità cittadina e dell'ambiente, decisamente più in linea con le aspettative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Tutto ciò premesso, Il Consiglio comunale impegna il Sindaco e la Giunta a chiedere con decisione a RFI, un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in destra Adige, come proposto dalla Rete dei Cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi della proposta progettuale.” che vi ho elencato, che faceva parte di quella presentazione.

Una considerazione: io credo che la trasparenza dell'atto e le richieste evidenziate in questo progetto, e anche credo tecnicamente positivo, si chiede – noi Consiglieri – che si possa verificare all'interno della progettazione generale anche questo progetto innovativo, nuovo, proposto appunto dalla cittadinanza. Io non voglio dilungarmi e fare pressione su questo, io credo che sia giusto e per questo abbiamo presentato questo Ordine del Giorno, per cui credo che al di là di quello che è stato il percorso passato in cui ricordo... il 2003, il 2009, le varie proposte poi fatte prima in sinistra, poi in destra che sono state insomma abbandonate, io credo che questo sia un progetto che merita, per quel principio della partecipazione attiva dei cittadini, possa essere appunto proposto a chi di competenza per una verifica in modo che alla Rete dei Cittadini – e ribadisco, la Rete dei Cittadini – si possa dare una soddisfazione esprimersi in tal senso. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Come vi ho preannunciato, ho depositato un emendamento alla parte dispositiva della mozione Carli, Maschio, Urbani, Demattè, che sembra possa ottenere un'ampia attenzione e condivisione dall'Aula, e che contiene molte delle istanze che sono emerse nei precedenti passaggi in Consiglio comunale. L'emendamento è stato distribuito ma lo leggo per la cittadinanza che ci sta seguendo in streaming, è l'emendamento alla mozione 5.234/2021, questo sarebbe il dispositivo di quella mozione, tutta la premessa, poi questo diventerebbe, se accettato, il dispositivo: "Tenuto conto delle informazioni fornite al Consiglio comunale e dei quesiti formulati dalle Forze politiche nella seduta informativa del 20 ottobre 2021, il Consiglio impegna il Sindaco e la Giunta a farsi parte attiva presso gli organi istituzionali e Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata "Circonvallazione Ferroviaria di Trento" e finanziata dal PNRR siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non subire un peggioramento ambientale e delle condizioni di vita da un punto di vista acustico e delle vibrazioni generate dal passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale; farsi parte attiva nell'ambito del progetto di dibattito pubblico affinché venga esaminata anche la proposta di un percorso della circonvallazione in Destra Adige, anche alla luce delle proposte recentemente emerse, con riferimento, cioè tenendo conto della variazione di tempi, costi, impatti ambientali e intersezione con il progetto integrato utilizzando le risorse del PNRR; chiedere a Rete Ferroviaria Italiana di dare urgente risposta alla richiesta inviata di studiare la possibilità di un allungamento del percorso in galleria naturale, fino all'interporto, prevedendo il congiungimento con la linea storica all'altezza di quel chilometraggio; ove, se la verifica richiesta al punto precedente desse esito negativo, di studiare compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi dettati dal PNRR per la realizzazione dell'opera la possibilità di realizzare dei tratti di galleria artificiale dall'ex Scalo Filzi fino all'interporto di una larghezza tale da migliorare la permeabilità del territorio da est ad ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico; di operare con tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile rumori e vibrazioni sulle abitazioni dei rioni sotto attraversati; di verificare la possibilità di intesa con Provincia Autonoma di Trento e Ministero, nell'ambito del progetto dell'integrale bonifica delle aree ex Sloi; di garantire il finanziamento e la realizzazione dei lotti previsti e non ancora finanziati; di adoperarsi al fine di trovare le soluzioni più idonee per tenere aperto il collegamento garantito dalla Trento-Malè; di agire nelle procedure di esproprio in stretto collegamento con l'incaricato dalla Giunta comunale a seguirne l'iter; di chiedere che, di intesa tra la Provincia Autonoma di Trento e il Comune, venga costituito un osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce; di sottoscrivere con il Comune e la Provincia Autonoma un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto e alla realizzazione dell'interramento della ferrovia storica definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del PUMS e del quadro provinciale di riferimento; alla conferenza dei Capigruppo, per tramite del Presidente del Consiglio comunale, di attivare una Commissione consiliare speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera", di questo poi devo subito chiedere ai quattro firmatari della mozione originaria che è stata depositata con la richiesta di convocazione del Consiglio straordinario se ammettono questo emendamento oppure no. Potete prendere la parola, per cortesia?

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente, per la proposta di mediazione che lei sottopone all'attenzione nostra. Per me la proposta di emendamento va bene, sentiamo poi gli altri colleghi presentatori cosa ne pensano; credo che sia importante anche, nell'aggiunta che lei ha fatto, verificare appunto di creare... la possibilità di creare un Comitato o un gruppo di lavoro che possa concretamente seguire e accompagnare il Comune con il monitoraggio sull'opera. Grazie.

PRESIDENTE:

Consigliere Maschio.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Grazie, Presidente. Sì, due osservazioni prima di esprimermi: quella del verificare la possibilità intesa PAT – Ministero nell'ambito del progetto per un'integrale bonifica delle aree, è fumo negli occhi, chiamiamola come... follia pure, non esiste 'sta cosa, non sarà mai fatto. Scusate, è una mia opinione. Invece, proprio sostanziale, sul secondo capoverso, dove si parla del dibattito pubblico, io farei un... chiedo una valutazione all'Aula, ma nel dibattito, se non sia possibile inserire quello che ho messo io nel mio Ordine del Giorno, stiamo parlando della stessa cosa, stiamo dicendo la stessa cosa. Uno è scritto in politichese per non dar fastidio a nessuno e non renderla impegnativa, l'altra è un po' più impegnativa ma l'impegno è solo che nel dibattito pubblico si possa valutarle tutte e due. Ecco, non è la fine del mondo. Quindi io questo ve lo chiedo. Detto questo, io sono d'accordo con l'emendamento, lo approvo in sostituzione dell'altro; evidentemente l'altro Ordine del Giorno lo lascerò o lo ritirerò a seconda della possibilità di inserire quella parte in questo qui, in caso. Ma questo lo lascio al dibattito. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Urbani.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Sì, devo dire che mi trovo molto d'accordo con quanto ha poco fa detto il Consigliere Maschio, però voglio sottolineare che apprezzo, che apprezziamo quel lavoro di sintesi che si è tentato e che credo che potrà andare in porto, fermo restando che qualche piccola limatura o qualche piccolo accorgimento – magari dibattendolo – ma sicuramente stiamo facendo un grosso passo avanti tutti quanti. Ho fiducia, ho fiducia, speriamo di operare bene per la città e i cittadini.

PRESIDENTE:

Grazie. Consigliere Demattè.

DEMATTE (Fratelli d'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Vedo una grande unione di intenti e questo mi fa ben sperare per la realizzazione nel modo opportuno di quest'opera. Sono d'accordo, grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, direi che a questo punto darei la parola all'Assessore Facchin per una esplicazione della posizione della Giunta su questi documenti, tenendo conto che a questo punto la parte diciamo della mozione dispositiva viene nella discussione e nella votazione, essendo stata accettata, come abbiamo visto ieri, questo emendamento diventa parte integrante della mozione e quindi non lo discuteremo separatamente, diventa il dispositivo della mozione originaria; poi rimane la mozione Maschio e rimane la mozione Bridi. Prego, Assessore.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Grazie Presidente, grazie signori Consiglieri. Io credo che questo emendamento rappresenti sostanzialmente una sintesi importante di una fase progettuale che è matura, è matura perché

questo è un progetto sul quale noi dobbiamo avviare anche il dibattito pubblico, penso all'inizio del mese di dicembre; nell'ambito del dibattito pubblico abbiamo verificato che è già prevista la convocazione della Rete dei Cittadini per l'illustrazione di questo progetto. Ora, come si svolgerà questo dibattito pubblico ad oggi non abbiamo una regola ben precisa perché è il primo dibattito pubblico che si svolge con la nuova legge; noi saremo molto presenti, come è presente RFI, è chiaro che per quanto riguarda il progetto della Rete dei Cittadini ci sono due aspetti, anzi tre aspetti: uno è l'aspetto territoriale che coinvolge numerosi Comuni, per cui il coinvolgimento della Provincia è logico; il due è un aspetto tecnico perché le caratteristiche del progetto naturalmente sono caratteristiche ferroviarie che ad oggi sono valutate da una Rete Ferroviaria Italiana che è il concessionario delle reti ferroviarie in Italia e quindi rappresenta da un punto di vista tecnico anche l'autorità di conseguenza; il tre è una valutazione politica che riguarda il perché si possa fare questo progetto. Ora, per quanto riguarda la Giunta del Comune di Trento, è evidente che non sostiene questo progetto, quindi perfettamente d'accordo che venga valutato, però la posizione della Giunta comunale è di sostenere il progetto in Sinistra Adige, come è stato così costruito, attraverso il concetto del progetto integrato che indica nel futuro interrimento, nella possibilità di interrimento quanto illustrato. Potremo toccare un momentino i 20 punti enunciati dal Consigliere Bridi, e potremmo su ognuno di questi punti dire qualcosa, però credo che sia inutile anche perché potremmo magari farlo in separata sede in modo da chiarirci un pochino anche le idee, capire di che cosa stiamo parlando perché alcuni aspetti sono assertivi più che dimostrativi, no? Quindi su questo punto credo che non sia il caso di approfondire il tema. Allora, dov'è che dobbiamo andare a ragionare? Sicuramente sull'approccio che è stato proposto dal Presidente di grande attenzione a quella che è stata la proposta della Rete dei Cittadini che è sicuramente un'attività molto preziosa che hanno dimostrato di fare, che è assolutamente apprezzabile, e sulla quale diciamo qualche dubbio c'è sia sulla parte contenutistica ma anche sulla parte collegata a quelle che sono le scadenze, cioè noi siamo davanti ad un progetto finanziato che ha delle tempistiche che ad oggi noi riteniamo di poter rispettare, non saranno rispettate nel 2026, beh sarà lo Stato italiano, sarà la Rete Ferroviaria Italiana – come tutti gli altri progetti del PNRR – che si dovrà far carico della responsabilità nei confronti dell'Europa per quanto riguarda il finanziamento, non sarà certo il Comune di Trento. Altri dicono: “Ma se rimanete a metà con questo progetto?”, io ritengo che da quello che conosco io, progetti di questo tipo non rimangono a metà, potranno anche avere dei rallentamenti, noi dovevamo aprire la galleria di base del Brennero nel 2021, poi nel 2025, poi nel 2028, adesso nel 2031. Ma si aprirà, cioè... è arrivato...; ora, se opere di questo tipo, di questa portata vengono legate esclusivamente alla parte del rispetto dei tempi, ne avremmo fatte poche di opere, ma io ritengo che l'impegno, la collaborazione, la tensione che c'è su quest'opera da parte di tutti gli aventi causa, credo che ci porterà verso questa direzione. Sicuramente ci sono i punti chiave, i punti difficili che sono la Sloi, e di questo siamo perfettamente atto di questo problema, non più tardi di una settimana fa è partita una lettera molto pesante da parte della Provincia nei confronti della Commissaria per dire: “venite a vedere questa cosa perché vogliamo avere assoluta trasparenza di come si lavora su quest'operazione”, su quest'operazione lavorano la Provincia con l'APPA, RFI, la società di ingegneria ItalFer, lavora il Ministero della transizione ecologica, non so se dobbiamo aspettare... siccome c'è questo problema lasciamolo lì, però noi abbiamo avuto recentemente con l'Assessore Baggia una presenza di un operatore economico che doveva avviare lì le sue costruzioni, ad un certo punto l'Assessore Baggia gli fa: “Ma a lei piacerebbe fare tutte queste case con un bubbone lì attaccato, pensa di poterle vendere bene queste case se avrà ancora il bubbone delle Sloi lì attaccato?”, quindi noi stiamo pensando di realizzare le costruzioni, realizzare i palazzi con il bubbone lì attaccato, però nello stesso tempo non abbiamo il coraggio di affrontare il problema perché abbiamo troppe paure. Sicuramente è un problema veramente importante e che fa tremare i polsi, non è che qui le preoccupazioni ce l'ha solamente il Consigliere Maschio, ce l'ha l'Assessore, ce l'ha la struttura tecnica e ce l'ha il Sindaco, però questo qui è un atto di responsabilità che adesso noi dobbiamo affrontarlo perché queste sono le condizioni per affrontare il problema delle aree inquinate. Quindi io credo che con tutta l'attenzione e la tensione che dobbiamo avere su questo tema sia giunto il momento di affrontarlo. Detto questo, io credo che quello che è stato riportato con questo emendamento, siano tutte questioni di assoluto impegno e interesse, e condivisione nel senso che anche la parte dell'istituzione dell'osservatorio ambientale della sicurezza è un organismo che viene istituito nel momento in cui si cominciano le

opere, quindi l'attività dell'impresa, l'attività della direzione lavori è sottoposta alla giurisdizione dell'osservatorio in quanto ci sono i parametri ambientali e della sicurezza che devono essere verificati costantemente da parte dell'osservatorio, salvo l'intervento degli uffici di competenza, e questo punto è un altro punto molto importante di mandato che il Consiglio comunale dà alla Giunta, e questo rafforza l'attività della Giunta in questa direzione, quindi per parte nostra siamo perfettamente d'accordo di avere questo mandato, come riguarda il mandato del Comune di predisporre la pianificazione delle linee guida e dell'accordo per le aree riguardanti la realizzazione della fase dell'interramento. Come sapete, abbiamo anche ottenuto il finanziamento di un milione complessivo con la Provincia per la progettazione del Nordus e la progettazione della parte di interramento, quindi nei prossimi mesi – o nel prossimo anno – andremo a sviluppare questa parte della progettazione. Ecco che questo diventa un elemento ulteriore di cui abbiamo fatto cenno nel metaprogetto. Quindi quello che abbiamo attivato, e che vedo qui come raccomandazioni, sono tutte cose per le quali in questo momento dobbiamo dire che la Giunta ringrazia questa... naturalmente il Presidente per aver predisposto questo emendamento che dà un mandato forte nel rapporto con RFI e con lo sviluppo del dibattito pubblico, dove dalle osservazioni che verranno dai cittadini, verranno accoppiate alle osservazioni fatte dalle strutture tecniche del Comune per costituire da un lato il risultato del dibattito pubblico, e dall'altro la posizione del Comune di Trento in sede di Conferenza dei Servizi, al fine di ottenere questo progetto rivisitato, migliorato nella sua sostanza rimane quello che è il progetto integrato, nella una veste potrà avere degli importanti miglioramenti, soprattutto sul piano ambientale, architettonico e relativamente al rumore e vibrazioni. Per quanto riguarda poi il fatto che ci sia una città di serie A e di serie B, io ritengo che non sia così perché l'attenzione che stiamo ponendo alla parte nord della città in quanto ad urbanistica e in quanto a mobilità, in quanto ad interventi che possono qualificare la parte nord della città, compresa la protezione e la mitigazione, la parte del rumore e del passaggio dei treni, è un impegno complessivo totale che darà dei risultati perché in questa direzione stiamo lavorando. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie, Assessore. I proponenti hanno diritto di replica, prego. Consigliere Maschio, prego.

MASCHIO (Onda Civica Trentino):

Grazie mille Presidente, grazie Assessore. Sì, qualche... mi sono segnato qualche cosa in merito a quanto ha detto. Beh, che la valutazione la fa RFI perché è il concessionario... sì, lo capisco, però ricordo che quando RFI progettò la Destra Adige, perché RFI ha progettato la soluzione in Destra Adige, fu la Provincia a dirgli: "No, a noi non ci sta bene" e RFI l'ha progettata da un'altra parte. Ecco perché dico che è la Provincia, è l'ente territoriale e anche magari il Comune che hanno da dire la loro su dove la vogliamo. Capito? Il Comune ha dichiarato stasera – e l'ha già fatto in altre occasioni – che è favorevolissimo a questo tracciato e a tutte le rogne che ha questo tracciato. Se ne prenderà poi i meriti o i demeriti. Mi lascia anche un po' perplesso... ringrazio il Consigliere Bridi di aver fatto l'elenco dei 20 punti, mi dispiace che non si sia voluto rispondere o che si dica che si farà in separata sede, però allora rilancio, come si era detto prima della Commissione, Presidente Fernandez, potrebbe essere l'occasione per andare in Commissione Ambiente e Mobilità invitando proprio la Rete e affrontarli magari con la sua presenza, Assessore, e affrontare questi punti proprio per entrare nel merito, no? Che sono assertivi, e allora gli facciamo le domande che servono fare per eventualmente capirci meglio. In ultimo, la terza osservazione che mi lascia perplesso è che fino adesso per correre abbiamo detto che il PNR ha dato dei tempi ferrei. Nel suo intervento ha detto che i tempi non ci sono... tanto, abbiamo fatto anche lì 2021, 2032... se i tempi si sposteranno... tanto lo faremo. Ah? Beh, scopriamo una nuova cosa, non esistono tempi e quindi le deroghe ci saranno. Sono tutte informazioni che a forza di trovarci qua in Aula arrivano, e questo è interessante. Una mia ultima considerazione, questa è davvero l'ultima, non è un impegno così gravoso eh questo emendamento, è molto... tocca molti punti, è interessante e sotto certi aspetti è importante, ma non è un impegno così gravoso perché è tutto un "valutare", è tutto un "verificare" e qualora non si possa fare, pazienza. Quindi sinceramente non è che stiamo per votare un qualcosa che sia veramente forte, indicativo, una presa di posizione importante che... ecco, quindi da questo punto

di vista sinceramente io non sono così entusiasta, sono comunque contento, e lo faccio come ha fatto prima Urbani, ringrazio il Presidente che insieme agli altri Capigruppo ha saputo fare sintesi per arrivare a chiudere i lavori questa sera con un qualcosa di votabile e di votato, e quindi di questo sono sicuramente contento. Grazie.

PRESIDENTE:

Carli, prego.

CARLI (Rinascimento Trento – Carli Sindaco):

Grazie, Presidente. Molto brevemente, per auspicare che il progetto venga rivisto – o integrato – nella prospettiva di mettere davvero la città nella parte settentrionale nelle condizioni di essere protetta dall'impatto acustico di questa infrastruttura, e lo dico questo partendo dal riferimento all'attuale stazione: io prendo talvolta il treno per andare a Roma alle 05:43, l'annuncio non c'è per evitare di disturbare chi abita vicino alla stazione perché in tutti questi anni in cui ci sono stati appelli, richieste di mitigazione dell'impatto acustico, qua e là, il problema non si è risolto. Quindi adesso si sta facendo qualcosa, ma sono tanti anni che nella zona stazione e nella zona di Via Lavisotto si protesta il rumore del transito dei treni, alle Albere hanno fatto tutto un nuovo quartiere delle Albere e non c'è la barriera frangi suono, per cui le Albere di fatto sono a ridosso della ferrovia. Allora, il tema dell'impatto acustico non è una banalità perché una volta che opera lì, rimarrà lì per sempre, e io sono convinto che se noi la facciamo adesso la galleria artificiale per coprire quella ferrovia, non verrà fatta più o, quantomeno, noi non la vedremo. Allora, il tema non è un capriccio, il tema è davvero per rendere questa opera funzionale al miglioramento della qualità della vita della città, perché altrimenti avremmo il risultato di spostare i 240 treni da un asse ferroviario a quello parallelo, cioè da una ferrovia storica a quella nuova, ma non avremo risolto il problema. Per risolvere il problema della parte settentrionale di Trento bisogna: o interrirla, ma non è possibile per via dell'attraversamento delle aree inquinate, oppure coprirla e quei 2 milioni e mezzo di metri cubi potranno in parte essere utilizzati per coprire il manufatto di cemento armato, la galleria artificiale e creare una continuità quantomeno funzionale tra le due parti della città. Se non si farà quest'opera durante la realizzazione dell'infrastruttura, non verrà fatta più, o quantomeno non nel nostro *lifespan*, non nel nostro tempo di vita. Allora – e chiudo – io sono contento che nella proposta emendativa della mozione ci sia il riferimento a questo aspetto, che non è banale ma è sostanziale. Se vogliamo davvero far diventare quest'opera finanziata dal PNRR con la sua filosofia, diventi un'opera al servizio del miglioramento della qualità della vita di una città che verrà attraversata in maniera pesante da un traffico ferroviario che, come dire, strutturalmente dovrà passare di qua. Su questo mi piacerebbe sentire un'opinione dell'Assessore. Grazie.

PRESIDENTE:

Altri? Urbani, prego.

URBANI (Fratelli D'Italia – AN):

Grazie, Presidente. Beh, devo dire che l'Assessore nel suo intervento è riuscito a ridimensionare la mia fiducia e speranza espresse nel mio primo intervento. Diciamo che il dubbio forte che si sta facendo strada è che quest'emendamento – ricercato a fatica, tra parentesi, per l'opera dietro le quinte di vari attori soggetti – il dubbio forte è che questo emendamento sia un contentino, perché se è così... non va bene. Perché dico questo? Perché vorrei capire dall'Assessore che cosa può far rinunciare alla Giunta la volontà di portare avanti comunque, in ogni modo, anche se non ci saranno modifiche che vengono comunque richiamate in questo emendamento condiviso, che cosa è che può far dirottare eventualmente le scelte della Giunta su un possibile passaggio in Destra Adige? Vorrei saperlo, perché se è blindata già la visione della Giunta, insomma... stiamo parlando... stiamo parlando, basta. Quando si parla di "ascoltiamo i cittadini" e i tempi previsti dalla legge, ma scusate queste cose che sono scritte qua non è che sono venute in mente al Consigliere Carli, al Consigliere Urbani, al Consigliere Maschio o quanti altri, queste sono le cose che chiedono i cittadini, e già è stato fatto l'ascolto coi cittadini, i cittadini

si sono espressi, si sono riuniti in associazioni, si sono riuniti in rete... quindi i cittadini stano facendo già rumore, e si fanno sentire in modo tale, così forte che già hanno addirittura predisposto un nuovo progetto per tornare in Destra Adige che, ricordo, nonostante qui qualcuno... qualche tecnico della Provincia prima ha detto: "Ma no, è stata una decisione tecnica", però quando gli è stato ricordato un suo intervento del 2009, quando lui stesso dichiarò che era la politica che aveva deciso di tornare in Sinistra Adige, io credo che questo debba far pensare.

Concludo: io credo che la necessità di portare a termine e a buon fine questa tratta sia importante e voluta da tutti, e che non ci sarà nulla che lo impedirà, e quindi credo che anche se ci fosse un allungamento di tempi, anche se tra le righe il Consigliere Maschio ha scovato che non c'è più questa necessità dei tempi, ma io credo che anche se ci fosse un allungamento dei tempi, sia nel caso del progetto attuale, sia nel caso di un possibile progetto in Destra Adige, non comprometterà assolutamente il finanziamento del PNRR in parte o di qualsiasi altra fonte, perché c'è necessità europea di portare a termine questo tratto. Mi auguro che i dubbi che mi sono venuti dopo l'intervento dell'Assessore siano dei dubbi e basta, quindi continuiamo a lavorare insieme, ma vogliamo giocare una partita 11 contro 11... non so se riesco a farvi capire: il pallone, è chiaro, ce l'avete voi, il pubblico c'è, sono i cittadini, speriamo che sia una partita leale; poi, se dovrà essere per forza perché vengono dimostrate alcune questioni, vabbè è chiaro, cercheremo di andare poi a prendere il meglio per risolvere un po' di problemi per i cittadini. Comunque non è facile, non è facile anche per noi aderire a questo emendamento.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, adesso si apre la fase delle dichiarazioni di voto e io ho un'iscrizione da parte del Consigliere Bridi, Vicepresidente prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Allora, siccome... diciamo, la mozione presentata credo che abbia anch'essa la dignità di avere una risposta, io ringrazio l'Assessore Facchin e chiaramente lei ha già preannunciato che era già prevista da loro, sono contento, però credo che tecnicamente quella proposta fatta da alcuni di noi sia da mettere in accoglimento del Consiglio comunale in modo da avere un rafforzativo, e anche per dimostrare che tutto il Consiglio comunale è nella logica della trasparenza e del riconoscimento del lavoro della Rete dei Cittadini che è formata da molte associazioni che abbiamo più volte letto sul giornale, e quindi abbiano la possibilità di rappresentare in progetto che si sono fatti carico di fare. Io, come detto, sono andato, c'erano alcuni Consiglieri, credo che abbia una dignità. Ringrazio appunto...

PRESIDENTE:

Chiedo scusa, Vicepresidente. In accordo con quello che sta dicendo, è chiaro che i voti saranno tre: sulla mozione Bridi ed altri, sulla mozione Maschio e quella invece sull'emendamento, la mozione iniziale. Prego.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Perfetto. Il mio era per ringraziare appunto e significare questa scelta di trasparenza fatta dall'Amministrazione accogliendo questo Ordine del Giorno, chiudo il mio intervento per quanto illustrato da questa proposta di adozione in Destra Adige passata e che ho elencato prima. Invece, volevo chiedere tecnicamente, nella questione in cui abbiamo depositato, se è stata depositata dai colleghi la circonvallazione ferroviaria e la mozione allegata, se l'emendamento è sostitutivo della premessa oppure se è in coda a quello che è, diciamo...

PRESIDENTE:

Il dispositivo?

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

... il dispositivo, sì, è una curiosità mia personale. Dopodiché, io non voglio assolutamente iniziare il discorso sulla questione tecnica perché, appunto, credo che questa sera sia un passo

fondamentale aver sentito che la Giunta comunale, l'Assessore Facchin è disponibile per accogliere questa mozione, queste mozioni in questo caso, queste tre mozioni da quello che ho capito, e concordo sull'emendamento fatto dal Presidente a questo punto, posso dire così, e che fra l'altro credo che abbiamo avuto anche l'accoglimento e l'approvazione anche di quello che è il passaggio coerente della Provincia, anche dal Presidente Fugatti, quindi siamo tutti d'accordo. Grazie.

PRESIDENTE:

Chiedo scusa, dopo le ridò la parola per completare magari la dichiarazione di voto perché ho fatto un errore, nel senso che dovevo far dare all'Assessore il parere della Giunta. Quindi un attimo solo prima di...

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Sul mio?

PRESIDENTE:

Su tutti e tre.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

Sul mio, da quello che ha dichiarato mi sembrava che non era ostativo... dopo sugli altri (**voci sovrapposte**)

PRESIDENTE:

Adesso sentiamo cosa... magari per essere chiaro, magari sentiamo cosa dice e poi le ridò la parola.

BRIDI (Lega Salvini Trentino):

No, no, è giusto, è giusto.

PRESIDENTE:

Prego, Assessore.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Con riferimento alla richiesta del Consigliere Bridi, che dice... chiede un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato, noi abbiamo l'assoluta... pieno accordo che verrà richiesto questo approfondimenti attraverso il dibattito pubblico, quindi è favorevole. Altrettanto per quanto riguarda la richiesta del Consigliere Maschio che richiede altrettanto di adoperarsi per gli organismi e soggetti decisorio anche nella fase del dibattito pubblico, prendendo posizione politica e facendosi parte attiva affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da RFI e dalla Rete dei Cittadini siano prese in considerazione e poste ad adeguata analisi comparativa, e trattare con lo stesso rispetto e la stessa dignità.

PRESIDENTE:

Poi c'è un secondo punto, che è di portare in Consiglio o in Commissione la proposta di Destra Adige.

FACCHIN (Assessore con delega in materia di transizione ecologica, mobilità, partecipazione e beni comuni):

Portiamo in Consiglio o in Commissione la proposta di Destra Adige, quindi viene accettata anche la proposta del Consigliere Maschio, di portarla al dibattito pubblico facendo presente, per onestà di valutazione tecnica, che le due proposte sono un po' difficilmente comparabili dal punto

di vista della documentazione tecnica, è anche logico, però questo noi ci impegniamo a portarlo al dibattito pubblico, che sia la stessa dignità sicuramente, che sia la stessa consistenza progettuale... qualche dubbio ce l'abbiamo. Quindi anche la proposta del Consigliere Maschio trova l'accordo della Giunta. Grazie.

PRESIDENTE:

Bene, allora prego Consigliere Bridi, se vuole concludere la... Vicepresidente, se vuole concludere la dichiarazione di voto? Vicepresidente, deve concludere o va bene così?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Bene. Allora, ho Gilmozzi come prenotato. Prego.

GILMOZZI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Mi preme fare un inciso che dovrebbe essere secondo il sottoscritto forse la prima cosa che dovremmo dire in tutti i confronti che abbiamo fatto e che faremo soprattutto in futuro, anche coi cittadini, per far capire cosa andiamo a fare, perché andiamo a fare questi interventi? Andiamo a fare questi interventi perché questo è il primo passo per la grande probabilmente riqualificazione urbanistica della città, è questo che facciamo, questo è che vogliamo fare. Per alcuni potrebbe essere anche un sogno a rischio, per tanti questo rappresenta un sogno, per cui dobbiamo ricordare quando ci confrontiamo qual è l'obiettivo, l'obiettivo è questo e l'obiettivo è anche il più grande trasferimento della mobilità da gomma a rotaia, che sono due degli aspetti più importanti di quella che è la sostenibilità ambientale, e andare incontro a quella che è la priorità del Pianeta, che è l'inquinamento. Io direi che di questo... la premessa a tutti i confronti che facciamo penso sia questa, di questo dobbiamo ricordarci perché parliamo delle criticità che sono tante e siamo tutti d'accordo, tant'è vero che tutti i Capigruppo hanno chiesto questo Consiglio straordinario, ma partiamo che c'è questo Consiglio straordinario, si parla di questo con grande attenzione proprio perché l'obiettivo è veramente alto, è veramente importante. Io direi che deve essere la premessa di tutti i nostri confronti.

Entrando nel merito dell'emendamento, che abbiamo condiviso come Gruppo, è un emendamento ritengo importante perché facendo salva la premessa che ho fatto, che l'obiettivo è grande, l'obiettivo è alto, l'obiettivo è positivo, è l'obiettivo che porterà – ci auguriamo anche noi stessi, ma anche i nostri figli e i discendenti dei nostri figli – a vivere veramente in un ambiente ancora migliore di questo, e questa è veramente una scommessa forte della Giunta e del Consiglio comunale tutto che dobbiamo sostenere tutti assieme dal mio punto di vista. Fatta questa premessa, questo emendamento si fa anche carico delle criticità sicuramente a cui andremo incontro, dalle criticità Trento Nord, si chiede l'interramento, si chiedono eventualmente soluzioni alternative che penso siano importanti; capisco le perplessità, la poca fiducia del Consigliere Maschio nei confronti della bonifica, ma la bonifica è un impegno che dovremo prima o dopo affrontare, e chissà che questa sia la volta buona con tutte le difficoltà – che condivido – potranno esserci, si parla di Trento-Malè, e si parla, stando vicino ai cittadini e qua la Giunta ha già fatto un passo importante individuando una persona ad hoc a sostenere i cittadini maggiormente coinvolti, quelli che dovranno lasciare le loro case, di assisterli anche direttamente con una persona all'uopo indicata. Per cui questo emendamento è un emendamento che non nasconde niente, è un emendamento che affronta importanti temi, che non abbandona, non dimentica che c'è anche una forte... una parte di cittadini che richiedono anche ulteriori verifiche per il trasferimento in Destra Adige, qua si dice che è già stato programmato, l'ha detto l'Assessore Facchin, che nell'ambito del progetto di dibattito pubblico si andrà a confrontarsi ancora su questo. Per cui direi che questo emendamento sicuramente è un emendamento che condividiamo come Gruppo, è un emendamento importante che fa parte poi di tutto un processo molto importante e molto complessivo di riqualificazione anche della mobilità cittadina, della mobilità sostenibile, ma qui interverranno anche altri Consiglieri, immagino. Per cui io sono qui a dare parere positivo a questo emendamento perché affronta le criticità, ma soprattutto perché questo emendamento è un

emendamento che potrà favorire quello che è l'obiettivo alto di questa progettazione, che è il miglioramento della qualità di vita dei nostri cittadini e dei nostri discendenti.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola il Consigliere Filippin.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):

Dichiarazione di voto su tutte e tre le mozioni?

PRESIDENTE:

Volendo, sì.

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):

Va bene. Io intanto intervengo sull'emendamento proposto da lei, con una breve premessa: non ho sottoscritto nessuna delle tre mozioni perché... come immaginavo si sarebbe arrivati ad un nulla di fatto. "Il dado è tratto", come si suol dire, nel senso che il progetto è quello, la soluzione è quella, i denari sono quelli e i tempi sono quelli, non si possono perdere i denari... Mi rendo conto, se al posto di laneselli ci fosse qualcun altro probabilmente non cambierebbe nulla, la stessa cosa vale per la Provincia; abbiamo due... diciamo... Dirigenti istituzionali che si sono trovati in mano una palla talmente importante, stiamo parlando di 900 milioni di euro, a cui è difficile dire di no, nonostante tutti i ragionamenti sulla transizione ecologica. Certo, non è la migliore delle soluzioni, lo sappiamo tutti, la migliore delle soluzioni era la Destra Adige, ma purtroppo questa ormai è superata, non ci sarà più, e stiamo ragionando su come possiamo fare per migliorare questa soluzione; certo, potremmo fare delle gallerie a nord di Trento che diventerebbero delle vere e proprie canne d'organo, io l'ho sperimentato di fronte a casa mia con la variante, i camion quando entrano in variante, nella galleria, nei primi 50 metri il rumore decuplica, aumenta proprio in modo esorbitante. Quindi anche il ragionamento sulla tratta di galleria a Trento nord è un ragionamento difficile da ipotizzare. L'interramento anche, a meno che non interriamo anche l'interporto, potrebbe essere una soluzione Presidente ma credo che le risorse non ce lo consentano, perché l'ho già detto in diversi interventi, c'è un limite di pendenza da sostenere che è il 7‰ e sostanzialmente allo Scalo Filzi, tolto il chilometro per avere 750 metri di treno in piano, arriviamo all'interporto con il 7‰ perfettamente allineati dal punto di vista dell'altitudine, quindi nulla da fare. Questo è il progetto che andiamo a fare, questo è il progetto che sicuramente porterà dal punto di vista ambientale un miglioramento, nel senso che si trasferiscono da gomma a ferro importanti quantità di merci, però per quanto riguarda la città di Trento sarà un problema, e quello a cui io vorrei fare riferimento, l'ho già detto più volte, preso atto che questo progetto sarà fatto così, e preso atto che sostanzialmente non siamo di fronte ad un'emergenza cittadina, non c'è una rivoluzione della città, abbiamo due quartieri – Mattarello Sud, Centro Storico, San Martino e un po' Gardolo – che sono preoccupati di quello che andrà a succedere. Sostanzialmente l'Amministrazione da questo punto di vista..., anzi, molta gente dice: "Speriamo venga fatto in fretta, così vedremo finalmente l'interramento anche della tratta storica". Voglio ricordare che il primo progetto di RFI prevedeva la Destra Adige, ma prevedeva anche il mantenimento della tratta storica, e quindi due diciamo binari in Destra Adige che sbucavano a Mori e la tratta storica sostanzialmente che rimaneva dov'è; quindi non è vero che noi saremmo rimasti tagliati fuori, la stazione rimaneva dov'è, avremmo potuto in futuro pensare all'interramento, ma questo ormai è un dato superato, avremmo 4 binari che attraversano la città. Allora quello a cui io voglio fare una proposta, una premessa, una preghiera forse, noi dobbiamo per quanto riguarda la città – specialmente la parte nord – pensare ad organizzare la città durante il periodo dei lavori; l'Assessore Facchin l'ha già detto in più occasioni, dobbiamo porre le premesse perché la città non debba soffocare per quanto riguarda i lavori nei prossimi 10 anni, perché tanto dureranno quei lavori, perché scusatemi, 4 anni dura la costruzione della piscina, l'ha detto l'altra sera, non vorremo mica anche in 4 anni fare la circonvallazione ferroviaria? Durerà 8, 12 anni, o quello che deve durare, e sostanzialmente ci saranno delle proroghe e noi dobbiamo mettere in sicurezza la parte a nord della città. Quindi, per quanto riguarda l'emendamento proposto dal Presidente, è

molto importante il punto, ma è naturalmente poco: “Di istituire, di intesa con la PAT, un osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori”, questo è il dato più interessante e più importante, noi dobbiamo, ribadisco, mettere in sicurezza la città, specialmente quella a nord, anche a Mattarello, siamo a sud di Mattarello, ci saranno sicuramente dei disagi non importanti per la popolazione, ma voi immaginatevi quando in Via Brennero faremo la galleria artificiale che attraversa Via Brennero all'altezza dello Scalo Filzi, sarà 30, 40, 50 o probabilmente saranno 200 metri, non lo so, il progetto non lo conosco naturalmente, avremmo delle macchine che scavano di traverso su Via Brennero, realizzano la galleria artificiale, ricoprono la galleria, ricoprono poi diciamo lo scavo, non so quanto potrà durare questo lavoro... un anno? 2 anni? Quindi avremo sostanzialmente Via Brennero interrotta per un certo numero di anni, la deviazione del traffico...

(Interventi svolti lontano dal microfono)

FILIPPIN (Lega Salvini Trentino):

Voglio vedere come faremo, insomma. Se facciamo un tracciato... ma comunque, voglio dire, non è che stiamo qui a discutere su come saranno i lavori, io so che quando si scava difficilmente le macchine passano, a meno che non si faccia un tracciato alternativo. Quindi, la cosa a cui tengo di più è che probabilmente in futuro potremmo fare un altro Consiglio straordinario, facendo un'altra mozione che tenga in considerazione il progetto presentato da RFI in modo definitivo, e che tenga in considerazione che proponga le modalità operative per mettere in sicurezza quella parte della città ed evitare ai cittadini il maggior disagio che... e far sì che i cittadini abbiano il minor disagio possibile. Grazie a voi.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola il Consigliere Robol.

ROBOL (+ Trento viva):

Sì, grazie Presidente. Sì, devo ammettere che mi trovo molto d'accordo anche con l'approccio che hanno avuto i colleghi nel presentare questa richiesta di Consiglio straordinario, sfociato poi in questo emendamento che mette un po' tutti d'accordo su alcune questioni fondamentali, perché poi se andiamo a guardare bene l'emendamento è effettivamente un notevole passo in avanti che facciamo. Ci facciamo un po' carico di alcune istanze che in questi giorni, in questi mesi, in queste settimane sono avanzate, stiamo tenendo conto evidentemente di un dibattito che in città è già nato e sta andando avanti, il tutto, non dimentichiamolo, in una situazione che ha visto un po' precipitare i tempi perché di queste cose ne parliamo anche da tanto, pensiamo all'interramento della ferrovia, ma poi i tempi si sono evidentemente accelerati in maniera clamorosa, tant'è che poi rispetto al finanziamento previsto ci siamo tutti dati un po' una scrollata per capire se era vero che dovevamo correre in questa maniera. Io credo che stiamo facendo quello per cui siamo qui dentro, in quest'Aula comunale, per cui siamo stati eletti: c'è un Consiglio comunale, deve fare politica, deve quindi non tanto scendere nei dettagli tecnici, meglio se lo si fa, se si è in grado di farlo, per carità, se si è competenti ma, come si diceva prima, credo che ciascuno abbia il proprio ruolo e noi cerchiamo di farlo cercando di portare avanti quelle che sono le istanze, le richieste, le sollecitazioni e in questo emendamento trovo in effetti tutto quello che in questo momento un Consiglio comunale attento alla propria città, attento alle esigenze della propria comunità può effettivamente fare. Farsi parte attiva da un lato, si chiede questo alla Giunta comunale, a partire dal Sindaco, e poi dall'altra parte una serie di richieste che si fanno direttamente a RFI, laddove RFI è chiamata da parte nostra a dare alcune risposte, alcune certezze, alcune verifiche e quant'altro, tutto sulla base di questioni sollevate da alcuni colleghi ma, perché no, dalla Rete dei Cittadini, perché no da altri comitati, perché no da chi è competente in materia. Quindi sono delle questioni che in una partita così importante che nessuno di noi ha mai visto prima ci stanno e devono essere portate avanti, perché qui si parla del futuro della città, io mi trovo molto d'accordo sull'esordio dell'intervento del collega Carli, la prospettiva è questa, ci si deve muovere, si deve costruire la Trento del futuro, lo si deve fare evidentemente con un metodo che presuppone anche

un approfondimento e delle risposte, lo si deve fare quindi anche – perché previsto – con un dibattito pubblico che è già iniziato, che ha bisogno di tempo perché gli approfondimenti e le conseguenti risposte hanno bisogno di tempo, siamo qua anche per quello una seconda volta e, perché no Consigliere Filippin, una terza volta, e perché no poi nel lavoro delle Commissioni, perché no nel lavoro e nella presenza in altri incontri e in altre riunioni. Qui c'è evidentemente un periodo in cui chiarire, approfondire, valutare, vagliare, ecc, ecc, ecc, fa solo bene a tutto il dibattito. Qui dentro io trovo, e sono d'accordo con Gilmozzi, alcune questioni che vanno sollevate, a partire da quali interventi per mitigare, quali interventi per dare risposte alle preoccupazioni evidenti dei cittadini, ma poi trovo anche qui il tema dell'allungamento del percorso in galleria, il tema straordinario della bonifica delle aree inquinate, il tema del rapporto con la Trento-Malè, il tema dell'interramento della funivia storica, insomma tutti temi sui quali evidentemente questo emendamento cerca di fare chiarezza.

Da parte mia, quindi, nella logica di aver fatto non solo con i colleghi di Maggioranza ma anche – e questo è il bello – con tutti i colleghi anche delle altre Forze politiche in una dimensione di unità di questo Consiglio comunale, la prima preoccupazione, il mio voto sarà assolutamente favorevole, mettendo proprio in evidenza che in questo momento le posizioni, l'emersione di piccole questioni delle singole Forze politiche passano assolutamente per quanto mi riguarda in secondo piano, credo che vada valorizzato il concetto stasera di un Consiglio comunale che esce unito su alcune richieste, unito soprattutto nell'idea che questa evidentemente è una partita che sta a cuore a tutti noi, e sta a cuore a tutti noi soprattutto riuscire a trovare alcune risposte, alcune valutazioni e alcuni approfondimenti, come ben specificato dall'emendamento e mi sento anch'io di ringraziare il Presidente per essere riuscito ancora una volta a produrre un documento che mette insieme poi le varie voci di questo Consiglio.

PRESIDENTE:

Ha la parola il Consigliere Brugnara. Poi la Consigliere Giuliani.

BRUGNARA (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Anche da parte mia un breve intervento su questo progetto, che sappiamo tutti essere rivoluzionario per la nostra città, ringrazio prima di tutto i colleghi che hanno lavorato ai documenti – Carli, Maschio, Urbani, Demattè e il Consigliere Bridi – e poi appunto il lavoro che ha curato il Presidente con altri colleghi, un lavoro molto importante per trovare una condivisione poi dell'Aula, lavori che puntano alla qualità della vita delle persone, per cui è l'aspetto poi più importante di tutto il progetto. Il 5 di novembre avevamo posto una serie di domande, ecco, colgo l'occasione per chiedere le risposte a queste domande, sono passati 20 giorni, magari conoscere un po' le tempistiche di consegna delle risposte alle 41 domande. Ma riprendo l'incipit del ragionamento del Consigliere... del mio Capogruppo, del Consigliere Gilmozzi: l'incipit è il sogno urbanistico, quello da mettere davanti a tutto, insieme all'altro punto cardine che è quello della riduzione delle emissioni climalteranti, questi sono i due punti da mettere davanti a tutto il ragionamento, e colgo l'occasione per sottolineare che non basta potenziare l'offerta di trasporto su rotaia, ma dovrà essere fatto per tempo un ragionamento sulla A22, sulle tariffe della A22, perché non basterà raddoppiare la ferrovia per avere uno spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia, noi abbiamo anche dei referenti comunali in A22, sarebbe importante fare degli approfondimenti, magari anche in Commissione, un'audizione su questo tema delle tariffe della A22. Quindi è una condizione necessaria quella della circonvallazione ferroviaria ma non sufficiente per poter modificare la situazione attuale, che prevede un 30% di merci su rotaia e il 70% su gomma. Allora, tre secondo me sono i punti di debolezza forti che vedo fino ad ora, quello di un dibattito pubblico compresso, quello di un percorso partecipato che ha sicuramente avuto delle difficoltà in questi anni, in questi decenni, quando sento dire: "Ma sono 20 anni che se ne parla", ma per favore non ditele più queste cose perché il Consiglio comunale nel 2009 ha fatto una delibera sulla circonvallazione ferroviaria in Sinistra Adige, ma non ci sono altre delibere di Consiglio comunale sulla circonvallazione ferroviaria, c'è un'audizione in Commissione nel 2018 ma poi i protocolli del 2018 e del 2019 sono stati votati in Giunta comunale, non in Consiglio comunale, per favore... ecco, ammettiamo le difficoltà di questo percorso; lo sosteniamo, andiamo avanti però diciamole queste difficoltà che ci sono state. Quindi bene il suggerimento, la proposta

di comparare le due soluzioni; la Giunta chiaramente ha la sua posizione, come ha detto l'Assessore Facchin, sentiremo anche la proposta della Rete dei Cittadini, vanno ascoltati, ne avevamo parlato in passato anche qualche settimana fa col Presidente della Commissione Fernandez, ecco io penso che il suggerimento che ha portato il Consigliere Maschio vada accolto e quanto prima – magari in una congiunta con l'Urbanistica – fare un momento di ascolto, e questo è il primo punto che riguarda la partecipazione al dibattito pubblico; il secondo è quello della compensazione degli impatti. Allora, mi richiamo alla delibera del Consiglio comunale, l'unica, del 2009, in cui nel dispositivo si parla proprio del tema delle compensazioni: “Di richiedere che venga approfondita – la leggo – la possibilità di compensare gli impatti irreversibili destinando una quota del costo complessivo dell'opera, interventi di compensazione attraverso interventi mirati in funzione degli impatti prodotti, sia in fase di cantierizzazione che di esercizio della nuova linea ferroviaria”, ecco, questo mi sembra un punto importante da riprendere, magari in questi documenti che oggi andiamo ad approvare – immagino all'unanimità – non trovo traccia di questa compensazione, forse poi magari l'Assessore potrà riferirmi i progetti di RFI. Terzo ed ultimo punto di debolezza che vedo, dopo aggiungo due opportunità di quest'opera, è quello che ha toccato il Consigliere Filippin prima, cioè quello di una città che soffoca, che questo già oggi lo vediamo, che si sposta con il trasporto pubblico, sono ritardi non di minuti, di decine di minuti al capolinea del trasporto pubblico, quindi è una situazione che va peggiorando. Quindi ci manca una visione... come dire, un portare avanti contestualmente un trasporto pubblico urbano di qualità, e questo va quindi studiato, che è nel programma del Sindaco, che è un trasporto in sede propria che è il tram, questo lo metteremo – si auspica – nel PUMS entro il prossimo anno, e a mio avviso poteva questa essere l'occasione di confermare l'impegno a portare avanti contestualmente la cantierizzazione del raddoppio della Brennero e del tram, io sono convinto che il progetto integrato senza il tram sia un progetto incompleto, parziale e monco.

Opportunità: poteva essere l'occasione questa, in questi documenti non c'è stata ma colgo l'occasione per sottolinearlo, quella di uno studio dell'impatto economico sulla città di quest'opera, sull'economia, sull'occupazione, penso che la Giunta potrebbe attivarsi in questo senso, adesso non so nei modi e nei tempi però penso che sia un aspetto importante da poi portare all'attenzione di tutta la comunità dei cittadini questo valore anche sotto l'aspetto economico, quindi poi sociale che quest'opera avrà sulla città; e seconda opportunità che vorrei appunto dire in quest'occasione è che prendiamoci un impegno a coinvolgere l'università, gli Ordini professionali, che l'opera diventi occasione di crescita professionale per la nostra comunità, per i nostri giovani, con visite guidate, con approfondimenti, questo si potrà fare chiaramente nell'urban center, nelle strutture che realizzeremo, ecco, coinvolgendo appunto gli studenti e coinvolgendo anche la cittadinanza. Questo è un aspetto importante, coinvolgerli per il successo dei progetti ci insegna quello del coinvolgimento dei cittadini, continuo e permanente, nel vedere passo passo l'opera che viene avanti e che progredisce. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola la Consigliere Giuliani.

GIULIANI (Lega Salvini Trentino):

Grazie, Presidente. Devo rubare un minuto per dare solidarietà, se possibile Presidente, a tutte le donne che come anche... come donna insomma che ha preso la parola in questo momento, sulla violenza, sia per chi la subisce e per la preoccupazione anche di questi momenti di pandemia che le donne devono anche affrontare stando spesso in famiglia, diciamo con tempi molto più lunghi. Questa solidarietà va fatta sia alle donne giovani, alle donne di una certa età, e anche la violenza diciamo sul lavoro, che purtroppo come donne a volte – come sappiamo – sono costrette a subire. La vicinanza da parte... posso parlare forse a nome delle donne qua, ma le donne anche di questo Consiglio.

Per quello che riguarda diciamo la trattazione di questa... della proposta, io entro in merito all'emendamento che è stato proposto dal Presidente, e qua ringrazio perché in questo emendamento c'è tutta la preoccupazione, io penso, io parlo come Consigliera proprio... per la preoccupazione a cui la città dovrà andare incontro. Vediamo personalmente noi quando abbiamo da... io mi ricordo quando abbiamo fatto il progetto della casa, la preoccupazione del primo scavo,

c'è una preoccupazione molto molto forte, penso, per ognuno di noi. Pensiamo a quest'opera, quest'opera che nessuno di noi avrebbe mai pensato di dover... diciamo... metterci l'occhio e dover anche proporre o vagliare quali potrebbero essere le criticità. Io dico che sono momenti importanti, sono momenti importantissimi; ognuno di noi in questa storia, perché è vero che sono 20 anni e li abbiamo anche visti insomma passare nei vari dibattiti, sono 20 anni che però nessuno di noi pensava che dalla sera alla mattina si potesse realizzare questo; è un'opera importantissima, io dico sempre che tutte le criticità a volte si possono... vanno evidenziate, ne sono state evidenziate poche, ce ne saranno delle altre senz'altro, ma io credo che la volontà di poter interrare questo tratto di ferrovia penso che sia importantissima per la città, importantissima per la città e importantissima anche per i trasporti, come abbiamo detto. Una sensazione che a volte, io dico, le opere vanno anche viste come miglioria, è vero, come miglioria però nello stesso tempo creano preoccupazione, creano disagi, creano anche momenti non facili per i cittadini che ci abitano. Io credo che quest'opera sia il momento opportuno per la città e che vada assolutamente... diciamo, che tutti noi si creda in quest'opera nel miglior modo che sia possibile, però dando la possibilità ai tecnici, dando la possibilità a chi veramente anche conosce la storia del territorio, conosce le storie, che anche noi come Consiglieri dobbiamo tenerne conto, però queste necessità, queste preoccupazioni io credo che quest'opera un domani tutti noi saremo veramente anche convinti che le scelte fatte sono opportune per la città. Grazie. Sarà un voto favorevole.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, il Consigliere Serra ha la parola.

SERRA (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Grazie, Presidente. Questa sera è una serata importante per il Consiglio ma anche per la città di Trento. È bene sottolineare che le criticità sottolineate oggi, come quelle che hanno bene o male riportato tutti i Consiglieri e le Consigliere che sono intervenuti oggi, sono criticità e preoccupazioni dell'intera città, e questo è un tema importante e fondamentale da non dimenticare nelle nostre azioni future, nella nostra attenzione rispetto anche a tutte quelle realtà che in queste ultime settimane si sono mobilitate e si sono create, è importante dare un messaggio anche ai ragazzi e alle ragazze che da tre giorni sono seduti all'ingresso del Consiglio comunale, che sono giovani che si preoccupano del loro territorio, che si preoccupano di quella che è un'opera come questa può provocare. Io condivido, e ci allineiamo anche ai ringraziamenti rispetto al lavoro fatto dal Presidente nel trovare una formula che andasse ad unire le preoccupazioni proposte da tutti i Consiglieri e da tutte le Consigliere; una cosa però ci tenevo a sottolineare, che pochi di voi hanno menzionato, è l'ultimo punto dell'emendamento, che cito testualmente: "Alla conferenza dei Capigruppo e per tramite del Presidente del Consiglio comunale di attivare la Commissione consiliare speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera". È passato un po' in secondo piano... non lo so, forse io sono nuovo in quest'Aula e altri non la reputano come una proposta di valore...

(Intervento svolto lontano dal microfono)

SERRA (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Come?

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Non interloquite, per cortesia.

SERRA (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Tutti i punti precedenti, che sono ovviamente richieste che non è che le facciamo così, tanto per..., sono richieste assolutamente legittime che meritano una risposta così come le 41 domande che abbiamo posto al precedente Consiglio straordinario sulla circonvallazione, e che di fatto sono

tematiche centrali e fondamentali che ci permettono poi anche di poterci esprimere rispetto a questo progetto preliminare che è stato presentato; ma l'ultimo punto io lo reputo veramente un'azione importante da parte non solo della Maggioranza o di chi ha proposto la mozione oggi o ha proposto questo Consiglio straordinario, ma da parte dell'intero Consiglio per dare un'altra risposta alla cittadinanza, una risposta che non è solo il trattare attraverso i quotidiani, attraverso le domande di attualità, attraverso gli incontri che avvengono nelle Circoscrizioni, ma è prendersi in carico come Istituzione e anche a livello politico questa tematica. Dobbiamo immaginare che i cittadini, ma anche noi Consiglieri, di fronte ad un'opera così straordinaria cerchiamo continuamente maggiori informazioni, maggiore trasparenza e maggiori chiarezze, quindi quale luogo migliore se non quello di istituire una Commissione speciale sulla circonvallazione di Trento prevista all'art.35 del nostro Regolamento del Consiglio comunale che di fatto, per quanto mi risulti, non è mai mai stata creata nella storia del Comune di Trento. Quindi è altamente simbolica questa cosa, ma ha un valore politico e istituzionale grandissimo. Abbiamo visto che, e tutti continuiamo a dire, quest'opera è il più grande progetto dopo lo spostamento dell'asse dell'Adige nel 1858, e quindi a grande progetto corrisponde grande responsabilità, quindi oltre a chiedere tutta una serie di risposte, tutta una serie di accertamenti, di valutazioni, l'unica azione che di fatto esce da questo documento che andremo, spero, a votare tutti insieme, l'unico punto che ci vede protagonisti è quello dell'istituzione di questa Commissione.

Quindi, ripercorrendo un po' le tappe che ci hanno portato a questo momento: due Consigli straordinari, inaugurazione di Trento Lab, le assemblee nelle Circoscrizioni, tutti piccoli passi con alcuni difetti, con sicuramente possibilità di miglioramento, che ci avvicinano o con cui tentiamo di avvicinarci alla conoscenza di questo progetto, e ad interiorizzarne anche tutte le difficoltà, noi siamo qui, cerchiamo di rimanere al passo coi tempi, dobbiamo avere grande rispetto nei confronti di tutti i cittadini che faticano a seguire il nostro ragionamento, faticano a capire cosa comporterà di fatto un'opera come questa. Quindi se per aiutare l'Aula, per aiutare la Giunta, per aiutare RFI, per aiutare la Provincia che di fatto mi sembra l'unico attore silente nella triade di cui è composto questo accordo, possiamo immaginare questo luogo che facilita un po' quello che stavate cercando di organizzare adesso, perché Commissione Ambiente congiunta con l'Urbanistica, congiunta col Bilancio? Perché occupare tutte le Commissioni, perché di fatto quest'opera va ad incidere trasversalmente su tutti, tutti gli ambiti di competenza del Comune, o li sfiora... quindi la Commissione Ambiente, la Commissione Politiche Sociali, la Commissione Urbanistica, la Commissione Bilancio; allora perché – e questa è una domanda che vi faccio, una riflessione che io faccio e vi sottopongo – perché non creare un luogo che permetta anche di snellire questi lavori e che permetta quindi anche, in parallelo, di poter portare avanti con altrettanta dignità tutte quelle azioni politiche locali che hanno per me egual valore e che di fatto poi verrebbero – o vengono – accantonate o discusse con fretta o rimandate perché abbiamo una grandissima attenzione mediatica, ma anche una grande attenzione nostra rispetto a questo progetto e che quindi andrebbero lasciate da parte. Quindi, una Commissione speciale che si ponga degli obiettivi, una Commissione che sia duratura nel tempo e che non sia un lampo di questi due mesi, che non va a sostituire il dibattito pubblico ma che si prenda l'impegno di accompagnare tutte le fasi di un progetto, che si prenda l'impegno di coinvolgere l'università, di ascoltare gli Ordini Professionali, di ascoltare gli inquilini sfrattati, di percepire quello che accade, di poter costantemente tenere aggiornato il Consiglio comunale, che si faccia tramite anche di una comunicazione più efficace con i cittadini, se è questo uno dei nostri obiettivi, quello della trasparenza, quello di portare tutte le informazioni alla luce del sole senza dover nascondere nulla. Quindi la richiesta al Presidente di Consiglio, alla Giunta è quella di velocizzare il più possibile la costituzione di questa Commissione nei modi e nei tempi previsti dall'art. 35 del regolamento del Consiglio comunale, e con l'auspicio che questo possa servire a noi e alla città per lavorare il meglio possibile. Grazie.

TOMASI (Azione – Unione):

Sì, grazie Presidente. Si dice sempre che l'uomo le paure più profonde le ha da quello che non conosce, ed effettivamente è così, per questo motivo io credo che sia fondamentale che noi per primi ci informiamo bene di cosa sia questo progetto, e che poi tramite noi o tramite la Commissione andiamo a dialogare con i cittadini per – se possibile – levare loro le paure che un progetto come questo mette dentro. A mio parere, le problematiche forti sono due: la prima

indubbiamente è quella delle 18 famiglie che dovranno lasciare casa o in modo perenne o per qualche tempo, a seconda degli accordi che troveranno, questo è un problema perché oltre che un problema di danni economici, ha anche dei danni affettivi perché lasciare la propria casa dove si hanno i ricordi non è mai facile. L'altra tematica l'abbiamo detta in molti, è quella delle aree contaminate, e anche qui secondo me c'è un'unica soluzione, che ne abbiamo discusso parecchie volte, però questo non è il luogo per esprimere. Ecco, una tematica che nessuno ha mai toccato finora è questa: allora, si ha paura del progetto come si aveva – ricordo io – quando è stata fatta l'Autostrada, perché ricordo a Campo Trentino, quando è stata abbattuta la chiesetta e quant'altro, insomma... qualcuno avversava questo progetto, però è un progetto lungimirante perché adesso se non avessimo l'Autostrada saremmo tagliati fuori dal mondo, e io credo che anche se non facessimo... se non portassimo a compimento questo progetto rimarremmo indietro. Però io vorrei che cominciassimo anche a ragionare su quei 2,5 km che verranno liberati in città, perché io ritengo che la città di Trento con 120.000 abitanti sia completa, per cui non vorrei che ci venissero altre case, no, ma sfruttiamo l'occasione per far diventare la nostra città ancora più bella e ancora più vivibile. Grazie.

PRESIDENTE:

Zappini.

ZAPPINI (Trento futura – Partecipazione e solidarietà):

Grazie, Presidente. Provo ad aggiungere alcune cose: la prima volta che ci siamo incontrati a parlare di circonvallazione ci chiedevamo quanto tempo ne avremmo dovuto discutere, dicevamo: "Basterà un Consiglio straordinario?" e immediatamente ci siamo detti che non sarebbe bastato, e la conferma è data dal ritrovarci qua oggi e dal mettere in campo già altre iniziative che comportino discussione, dentro quest'Aula e fuori. Però io faccio un brevissimo excursus, da dove siamo partiti un paio di mesi fa? Siamo partiti che in quel primo Consiglio straordinario avevamo qua davanti l'ing. Romeo, avevamo qua davanti il Dirigente De Col e l'Assessore Facchin che ci hanno cominciato a raccontare i pezzi di quel progetto; abbiamo presentato 41 domande e ci torno dopo su questo, eravamo in attesa del progetto perché non lo avevamo sottomano, e dentro e fuori il Consiglio in tanti cercavano di avere le idee un po' più chiare rispetto a cosa stava succedendo di fronte ad una cosa strada, un'opera ciclopica che effettivamente veniva discussa da tempo ma che in un sol colpo inizia ad arrivarti incontro alla massima velocità. Il tempo, me la sono appuntata più volte questa cosa perché è ritornata nella discussione, è una caratteristica, una questione insieme alla relazione con lo spazio della città particolarmente centrale in questa storia che stiamo raccontando. Cosa è successo dopo? Il progetto è stato depositato e oggi abbiamo del tempo, non tantissimo, per poter presentare delle note, degli aggiornamenti, delle puntualizzazioni; conosciamo da qualche giorno il nome della persona che curerà il dibattito pubblico, che si chiama Andrea Pillon, vi invito ad andarvi a leggere il suo curriculum – lunghissimo effettivamente, anche questo ciclopico – e che però di nuovo innesca un altro processo che dobbiamo essere in grado di raccogliere e strutturare; in entrambi i casi di nuovo il tempo corre molto veloce, velocizzato proprio anche dalle procedure connesse al PNRR. In Consiglio provinciale, altro luogo e altro parlamento del nostro territorio, è stata votata una mozione unitaria abbastanza simile a questa in qualche maniera, votata dall'intera Aula, che si mette in modo anche in quel caso e chiede alla Provincia di fare lo stesso, di agire, di essere partecipe. Dove andremo, però? Questo era il "dove eravamo, dove siamo e dove andremo": a quelle 41 domande, l'ha già detto il Consigliere Brugnara, non abbiamo ancora ricevuto un riscontro, là dentro c'erano alcuni temi credo particolarmente importanti che noi volevamo discutere e volevamo conoscere, la prima domanda che io avevo posto in quel... e che come Futura avevamo posto in quel Consiglio riguardava le condizioni e le premesse di queste grandi opere, non per mettere in dubbio che quella sia una traiettoria, quella dei corridoi europei, ma per entrare davvero dentro la questione della transizione o della conversione ecologica, quindi chiederci davvero anche su quali dati noi andiamo effettivamente a costruire opere di questo tipo e a cosa si connettono, ne discuteva prima il Consigliere Brugnara, quindi sono meno convinto ad esempio rispetto al Consigliere Carli che il processo di crescita continua e infinita del trasporto di merci andrà avanti all'infinito, non ce lo potremo permettere, e i tre ragazzi che sono qua sotto con la loro presenza ci dicono anche questo, che a livello globale il

tempo scarseggia nel prendere davvero decisioni importanti, radicali e interconnesse tra loro, e questo è un tema che noi in quest'Aula torneremo a discutere, non separatamente a quest'opera ma connesso a quest'opera, cercando di capire che cosa significa, dove sta andando e dove si connette con tutto il resto.

Concludo: serve prendersi il tempo per fare bene e non solo fare per fare, per fare delle cose perché questo genera qualcos'altro, e l'Ordine del Giorno presentato oggi, che è il frutto di un lavoro non solamente di riconnessione di temi, ma anche nel tentare di metterli in fila, perché non sono temi buttati a caso, hanno un inizio e hanno una fine da questo punto di vista, cominciano con il ruolo del Comune di Trento, che è molto chiaro in questo Ordine del Giorno, è un ruolo di accompagnamento, attenzione, controllo, presidio, non era scontato fino a due mesi fa, quando ancora sembrava che fosse il Comune di Trento quello che costruiva materialmente quest'opera, e là dentro c'è tutto quello che è già stato detto: la cura del sociale, il tema degli espropri delle case; la questione dei monitoraggi che sono in corso anche in questi giorni e che sarà bene che quella Commissione capisca che cosa sono quelle trivelle che compaiono nella nostra città; la comunicazione che credo che sia l'altro grande tema su cui dobbiamo essere molto bravi tutti a costruire percorsi chiari, trasparenti e continui. Poi si va sulla verifica della Destra Adige, non ci entro, ne è stato parlato a lungo, però anche lì è un aiuto, torniamoci sopra un'altra volta, mettiamo tutte le carte sul tavolo e affrontiamolo, partiamo dall'inizio, però sapendo che questa volta si decide. L'allungamento a nord, quindi la cura, l'attenzione a tutta la città; le bonifiche, anche da questo punto di vista, quelle sono un grande tema, so che il Consigliere Maschio ha maggiore esperienza di quella che posso mettere in campo io, però lì è un grande tema su cui scommettere tutti assieme provare a farlo, provare a trovare tutti i modi tecnici, economici e progettuali per fare quel lavoro, perché quello davvero è un tema che ci pone poi di fronte alla conversione ecologica aspettata da troppo tempo. Le ultime due cose: per la Commissione, il collega Serra ha già espresso qual era la motivazione, quella di affiancare, lavorare ancora di più su questo, se potremo lavorarci come Consiglio, e l'ultima, davvero l'ultima, il tema del progetto integrato e della visione larga di quest'opera, quello è il grande tema che dobbiamo fare nostro e condividere con la comunità che ci sta attorno, l'ho già detto nel precedente Consiglio però credo che lì davvero ci sia il punto di caduta di un immaginario di questa città: unire quest'opera, accompagnarla, seguirla a tutto il resto che ci ruota attorno, ed è tantissimo, è il lavoro che ci aspetta nei prossimi anni. Grazie.

PRESIDENTE:

Ha la parola il Consigliere Fernandez.

FERNANDEZ (Europa Verde Trento):

Grazie, Presidente. Negli ultimi mesi non ho potuto che interrogarmi – sono stato anche forzato a farlo – su qual è il ruolo di una lista ecologista di Sinistra nei confronti di un grande progetto come è questo, di una grande opera; una lista che ha un solo Consigliere in quest'Aula, è una lista che un po' in controtendenza come Forza politica ha presentato – per qualcuno tardi – comunque un documento che si chiama “sette dubbi, sette istanze”, lo ha fatto come lista di Maggioranza, in cui si ponevano comunque delle questioni che erano già state affrontate e che però vanno ri-evidenziate. Ecco, l'incipit di questo documento è interessante perché poi è un po' il fulcro di tutto il dibattito che stiamo facendo, e dice, vado alla lettura veloce: “Le attività umane influenzano i cambiamenti climatici ed hanno ormai modificato in modo così importante il nostro Pianeta da averlo fatto entrare in una nuova era geologica: l'antropocene. È giunto il momento di porre seriamente al centro dell'agenda politica la questione ambientale, trasformando il modello economico incentrato sulla crescita continua – e qui il ragionamento del Consigliere Zappini mi torva perfettamente d'accordo – e stabilendo dei limiti all'utilizzo delle risorse dei consumi. Tale contesto non può che interrogarci sul senso delle grandi opere, siamo sicuramente tutti favorevoli al passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia, e non si può essere contrari a prescindere ad un'opera che avrebbe il vantaggio a contribuire a mantenere inquinamento atmosferico e acustico e a ridurre il rischio connesso al trasporto di merci pericolose. Però è lecito chiedersi – e qui torno sull'affermazione del Consigliere Zappini, la Commissione come proposta è sicuramente importante – è lecito chiedersi se in un futuro abbastanza prossimo il modello economico dovesse

evolversi a favore del mercato locale contro la crescita continua, se la realizzazione di un corridoio ferroviario scandinavo-mediterraneo per trasporti ad alta capacità sarà ancora indispensabile come oggi? È lecito chiederselo.”. È lecito che i ragazzi fuori si incatenino al palazzo del Consiglio comunale perché hanno grossi dubbi, hanno paura e chiedono che noi evidenziamo tutti i rischi, è lecito? Certo che è lecito, e dobbiamo avere il coraggio di dirlo. Ecco, allora la risposta a qual è il ruolo di una lista ecologista di Sinistra nei confronti di un progetto di una grande opera è quello di valutarne la sostenibilità sociale ed ambientale, per farlo sono necessari: informazioni complete, corrette, capacità di ricerca, tempo, competenze; conosciamo il progetto nella sua totalità? Ecco, su questo ultimo punto penso che se un intero Consiglio comunale si muove all'unisono, quindi l'organo che rappresenta la città attraverso la democrazia rappresentativa, penso che le intenzioni sono di accompagnare questo processo, quindi penso che le intenzioni sono buone di un intero Consiglio comunale, però il tema dei rischi è da evidenziare per una questione di responsabilità anche nei confronti della nostra cittadinanza; io dico solo questo: forniamo il più possibile tutte le informazioni necessarie alle persone per essere tranquille.

Ultimissima cosa: l'altro ieri ho accompagnato ad una diretta radio Sara Segantin, è una trentina della Val di Fiemme, ha fatto parte dei Fridays for Future di Trieste perché studiava là e fa diciamo degli inserti in diretta per Geo & Geo su Rai 3 legate alla sostenibilità ambientale e alla giustizia climatica; quando mi ha chiesto: “Come va?”, io le ho risposto: “Guarda, è un periodo complicato – sa del mio impegno in Comune – dal punto di vista di quello che sta succedendo anche per la circonvallazione, sono molto sollecitato perché si è arrivati insomma, come dire, agli sgoccioli della partenza dei cantieri, eccetera”, e lei mi fa: “E prima cosa è successo? Se si è arrivati fino a questo punto, prima com'è andata?”. Ecco, io voglio anche sottolineare il fatto che noi nel bene, nel male, nel medio siamo un Consiglio comunale che esiste da un anno, ci sono altre persone qui che c'erano anche prima, ma io non sono uno che trasferisce responsabilità o fa ragionamenti rispetto a chi c'era prima, dico solo che la genesi di questo progetto è una genesi chiara, e quindi le responsabilità sono di tutte e di tutti. Dopodiché, torniamo ad interrogarci sempre sul tema della sostenibilità ambientale, perché il futuro non è roseo, quindi sono contento però che si possa trovare tutti insieme e tutte insieme un atto politico che va nelle direzioni che abbiamo detto. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Ha la parola il Consigliere Lenzi.

LENZI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Una premessa di una decina di secondi, nel senso che ho apprezzato molto quanto ha detto lei a inizio seduta, Presidente, comunico che per esempio questa sera a Gardolo sono state inaugurate 5 panchine rosse, questa è una giornata particolare e ci tenevo a sottolinearlo questo importante evento che la Circoscrizione ha voluto dedicare proprio oggi. È vero, ho sentito alcuni Consiglieri, è stata fatta il 10 novembre una riunione dove c'era la Rete dei Cittadini, io avrei voluto partecipare ma purtroppo non sono riuscito, però condivido che sono momenti importanti, condivido che è importante esserci e condivido che è importante ascoltare, come condivido che anche è importante ascoltare i ragazzi che sono qui sotto, come altre persone che hanno dei dubbi ed è giusto, è importante, e io sono sempre dell'idea che è importante ascoltare prima di farsi un'opinione o un'idea. Noi siamo davanti ad una situazione molto difficile, spero di essere un po' più ottimista di quanto per esempio il Consigliere Filippin dice, “Ormai tutto è fatto”, no io qualche speranza ce l'ho, per carità, però non penso e non sono sicuro di poi esserne così tranquillo fra un anno o due ma l'importante è almeno, secondo me, provarci, provarci a fare cosa? Provarci a metterci del nostro e questo emendamento a mio avviso lo fa, io sono molto interessato a sottolineare quelli che sono i primi capoversi, anche perché non fanno altro che riprendere quello che le Circoscrizioni Centro Storico e Gardolo hanno scritto, hanno firmato, hanno votato all'unanimità, e qual è per esempio questo punto importante? Quello della possibilità di migliorare, io non voglio usare termini tecnici, non sono un progettista e quindi... ma si migliorare la situazione per coloro che abitano dallo Scalo Filzi verso nord, ecco mettiamola così in senso veramente generale, generico diciamo. E quindi che sia poi una soluzione, che sia l'altra, però veramente mi sento di dire che senza un miglioramento della situazione attuale verso nord

questo grande progetto innovativo, ha detto bene il mio Capogruppo Gilmozzi, è epocale, l'ha detto qualcun altro.. sì, è faraonico, però stiamo attenti nel senso che dobbiamo trovare una soluzione e sono contento che il Comune in questo momento esce un po' da quell'angolo dove mesi fa sembrava essere, cioè non è un progetto del Comune questo, è un progetto al quale il Comune crede, questo sì, però c'è la Provincia, c'è la Ferrovia, c'è lo Stato in primis, quindi il Comune è giusto e doveroso che faccia la propria parte, ma non è giusto che venga considerato come l'artefice – nel bene e nel male – quindi sia che vada bene, diciamola così, sia che vada male, di questo grande progetto, ma è doveroso che noi, perché il Comune di Trento è logico che è in prima persona, e quindi è doveroso che noi prendiamo con forza le nostre decisioni. Sì, è difficile in questo momento, io come tutti sento da parte di tanti Consiglieri questa difficoltà e questa anche, come dire, preoccupazione davanti a questa cosa, a questo grande progetto, però, torno a dire, dobbiamo prendere punto per punto, e cosa intendo punto per punto? Intendo ad esempio... quindi condivido quello che ha detto il Consigliere Carli assolutamente, senza la copertura, senza un qualcosa veramente sarebbe... non voglio usare... un'altra volta ho usato "cittadini di serie A e cittadini di serie B", però siamo lì vicini insomma. È importante, è un progetto faraonico che non aumenti le difficoltà per taluni, ecco, almeno questo. Importante è secondo me, ed è stato sottolineato, l'osservatorio ambientale perché è importante per i cittadini, ma è importante per i lavoratori e quindi è importante che in una città come la nostra si tenga conto di questo tema perché lavorare nelle zone ex carbochimica, ex Sloi, ma anche solo il discorso sicuramente meno impattante, meno problematico dal punto di vista ambientale – ma lo è anche questo – delle gallerie, comporta delle tematiche che è giusto e doveroso che vengano poi monitorate in continuo. Ecco, poi non me ne voglia il Consigliere Maschio ma vedo che non c'è... mi sembra che non ci sia, però il discorso... sappiamo tutti la Sloi da quel luglio del 1978, quando è stata chiusa con quella serata tragica che poi si è risolta con la decisione del Sindaco Tonon di allora di chiudere, ebbene, sappiamo che è una situazione particolarmente delicata e difficile, non a caso è un sito di interesse nazionale, però non vorrei che passasse il messaggio per chi ci sta guardando che un vasetto di quel terreno se fosse aperto in quest'Aula creerebbe veramente delle problematiche a noi stessi... no, diciamo le cose come stanno, insomma, qualcosina magari anche altri Consiglieri le conoscono, cerchiamo di dire alla popolazione che non siamo davanti ad una bomba che se apro il tappo diventa che noi andiamo a casa e siamo finiti tutti, no, è una situazione difficile, molto difficile però non siamo a questi livelli, questo mi sento di dirlo con cognizione di causa, questo volevo dirlo.

Beh, io concluderei dicendo ancora alcune cose, e quindi condivido in pieno quello che ha detto l'Assessore Facchin, perché io da anni lo sento questo un problema per la città, quelle aree lì sono da decenni in una situazione di stallo che la città a mio avviso non può più permettersi; è giusto, è tempo, è ora che si prenda in mano la situazione e sarebbe importante e interessante trovare in questo momento con tutti i crismi tecnici possibili di cominciare a ragionare, perché come diceva l'Assessore Facchin è una questione anche di nostra responsabilità nei confronti delle generazioni future, altrimenti possiamo anche dire: "Lasciamo perdere per altri 50 anni", no, io ho fiducia nella componente scientifica e tecnica anche su questi temi, e veramente la affronto con energia questa cosa, nel senso che ho fiducia ed è un segno di responsabilità della nostra Amministrazione.

Concludo dicendo che questo progetto tiene conto e deve tener conto anche – e questo lo rimarco, lo ribadisco – di quello che viene definito questo acronimo "Nordus" e il tram, sono due situazioni che potrebbero sembrare laterali a questo grande progetto, però la città di Trento... il discorso del raddoppio della Trento-Malè, il collegare la periferia nord con la periferia sud è importantissimo e questo secondo me è un valore aggiunto di tutto questo discorso che stiamo prendendo in esame. Quindi io concludo dicendo che sono favorevole a questo emendamento e comunque condivido con quanti hanno molte perplessità, e dobbiamo ragionare passo per passo, e speriamo di trovare delle condivisioni a livello di Roma, qui viene chiarito, abbiamo chiesto delle cose già e adesso si ribadiscono con questo documento, e aspettiamo delle risposte che spero che siano le più vicine possibili alle nostre aspettative. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Prima di dare la parola al Consigliere Bosetti, ricordo che dovremmo concludere entro le 21:00, dobbiamo fare tre votazioni ma mi pare che siamo verso la conclusione delle dichiarazioni di voto. Prego, Consigliere Bosetti.

BOSETTI (PD – PSI):

Grazie, Presidente. Io ruberò solo un paio di minuti, cioè potrei fare un copia e incolla di tutti gli interventi che sono stati fatti dai colleghi a partire dal collega Lenzi fino al collega Carli che ha iniziato questa seduta; condivido le espressioni veramente nel merito di tutti quanti i colleghi e di tutte quante le Forze politiche, anche perché purtroppo questo è un argomento assolutamente enorme secondo me, e secondo noi anche, credo, per la città e per la nostra Amministrazione. Un grande rispetto per il collega Assessore Facchin perché veramente l'ho visto provato in questa discussione e condivido il suo sforzo. Però dobbiamo anche considerare che le scelte fatte anzitempo dalla Provincia, quello che abbiamo sentito in conferenza informativa, soprattutto dal collega De Col, io credo che possano avere un attimo di discussione e anche di ragionamento sulla Destra e Sinistra Adige, perché non è così semplice dire: "Passiamo di qua, passiamo di là". Io non parlo dal punto di vista tecnico, parlo dal punto di vista proprio politico, dobbiamo giustificare la città perché si faccia una certa scelta, e questa scelta deve essere motivata all'unanimità dal nostro Consiglio comunale perché il Consiglio è sovrano... non è sovrana la Giunta, eh, le decisioni prese dalla giunta non sono sovrane, sovrano è il Consiglio comunale e quindi su questo mi metterei a ragionare, e quindi... che dirvi? Sì, condivido l'emendamento all'Ordine del Giorno, però come ho detto anche in conferenza, quando ci siamo trovati con la Provincia e con RFI, abbiamo cominciato ad aprire e a scrivere un libro che non finisce questa sera, ma che deve anche interessare e sentire i Comitati, le Circoscrizioni, quanto ha detto anche il collega Brugnara, e dobbiamo veramente confrontarci a 360° o a 390° perché la città non può essere massacrata da questo intervento, deve essere tutelata. Le aree SIN – Sito di Interesse Nazionale – la Sloi e la Carbochimica, non è che RFI ce la risolve eh, no, assolutamente no, deve essere risolta dal Ministero dell'Ambiente o dalla Provincia, e la Provincia dov'è? Scusate, dov'è la Provincia? Quindi andiamo avanti, ma andiamo avanti tutti insieme, questo voglio dire. Grazie.

PRESIDENTE:

Grazie. Allora, adesso possiamo andare verso le votazioni... però siccome in sede di illustrazione dell'emendamento mi ero limitato a leggervelo, vi vorrei fare solo due considerazioni: che praticamente questo emendamento, che con l'aiuto di tutte le Forze politiche si è potuto mettere assieme, parte dalla necessità condivisa di realizzare l'opera, l'avete detto tutti quanti, però parte anche dal concetto di vedere di minimizzare tutti i disagi per quel che riguarda i cittadini, tenendo conto della complessità dell'opera e anche della lunghezza poi della sua realizzazione; e quindi dentro questo emendamento c'è anche la voglia, la dichiarazione del Consiglio di tenere insieme tutto il progetto della mobilità, quindi la circonvallazione, quindi il Nordus – per cui tra l'altro sono stati trovati i fondi dalla Giunta e dall'Assessore – quindi anche il futuro interramento, perché altrimenti se ragionassimo solo in termini di piccole sezioni, naturalmente le preoccupazioni aumenterebbero a dismisura, mentre invece guardando il progetto complessivo, che dall'emendamento emerge, qualche preoccupazione può essere un pochino mitigata. E poi l'ultima previsione dell'emendamento, che è quella della Commissione speciale, è un chiaro desiderio di non ingolfare il Consiglio con questa materia perché chiaramente... e di creare uno strumento che possa svolgere le funzioni che ha il Consiglio, cioè le funzioni di indirizzo e di controllo e conoscitive (apro parentesi: quella Commissione speciale, lo dice l'art. 35, non può essere una Giunta bis, è una porzione del Consiglio che esamina la situazione monitora, ascolta, segue la situazione e, se necessario, poi tira le conclusioni e porta al Consiglio le sue conclusioni attraverso una relazione) anche in questo senso io credo che quella Commissione, che poi passa dal Consiglio, è nella sua composizione e nelle sue competenze; se arriveremo secondo questo Ordine del Giorno a proporre al Consiglio prestissimo, passando prima per la Commissione dei Capigruppo, la composizione di questa Commissione, è chiaro che probabilmente diventa sostitutiva delle competenze in materia delle Commissioni ordinarie, perché se è una

Commissione speciale, non è che si passa in Ambiente, in Urbanistica, nella Commissione speciale perché allora faremo un'operazione sbagliatissima, le Commissioni speciali diventano – se il Consiglio vorrà perché non lo stiamo decidendo questa sera ma lo decideremo ovviamente in sede di proposta – sostitutiva delle Commissioni ordinarie, ed è lì che secondo me, come ha dichiarato anche il Consigliere Maschio, potremmo portare molto rapidamente la proposta della Destra Adige per esaminarla, per capire se ha degli elementi positivi e per vedere se poi ci sono dei passaggi ulteriori. Ecco, detto questo, che mi premeva perché altrimenti dal dibattito potevano essere state percepite alte questioni, altre interpretazioni, e mi scuso se non l'ho fatto prima ma forse è stato utile perché così tutto questo nasce dal dibattito, possiamo andare alla votazione. Noi abbiamo tre documenti in sede di votazione, il primo documento è...

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Sì, sì, certo, è quello. Il primo documento è l'emendamento alla mozione 5.234/2021 che praticamente sostituisce, mantenendo tutta la premessa, tutto il dispositivo della mozione che è l'emendamento che avete a vostre mani perché lo avete, è stato distribuito... direi con un errore materiale e mi scuso, nella concitazione, perché il punto dove si dice: "Chiedere che di intesa tra la Provincia e il Comune" ma qui stiamo parlando di RFI, quindi bisognerà dire: "Di chiedere che di intesa di RFI con la Provincia e il Comune", naturalmente deve esserci – questo è chiarissimo, non si può imporre niente a nessuno – quindi ci vorrà l'assenso della Provincia e l'assenso del Comune per costituire quell'osservatorio ambientale. Ecco, quindi la prima votazione riguarda quell'emendamento che è sostitutivo del dispositivo della mozione.

INTERVENTO:

Presidente?

PRESIDENTE:

Prego?

INTERVENTO:

(fuori microfono) il parere della Giunta?

PRESIDENTE:

Il parere della Giunta su questo emendamento, come vi ricordate, è stato favorevole. Allora, aprite la votazione per favore.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

Sì, sì, prego, aprite la votazione.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

No, no, no, votiamo la mozione emendata. Certo, perché anche ieri abbiamo detto che nel momento in cui l'emendamento viene accolto, forma parte integrante della mozione.

(Intervento svolto lontano dal microfono)

PRESIDENTE:

No, no non votiamo prima l'emendamento e poi la mozione, votiamo la mozione emendata. È aperta la votazione.

Giuliani favorevole; Angeli favorevole.

Chiudiamo la votazione e vediamo l'esito.

Allora, l'esito della votazione: su 34 votanti, abbiamo 32 favorevoli, un astenuto, è il Presidente che non vota. Quindi è approvato.

Adesso passiamo al secondo documento, che è la mozione a firma Maschio, che ha come dispositivo il seguente: "Il Consiglio impegna il Sindaco e la Giunta ad adoperarsi presso tutti gli enti competenti, gli Organismi e Soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento del Dibattito Pubblico, prendendo posizione (politica) e facendosi parte attiva, affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da RFI (tracciato Sinistra Adige) e dalla Rete dei Cittadini di Trento (nuovo progetto tracciato in Destra Adige) siano prese in considerazione, poste in adeguata analisi comparativa e trattate con lo stesso rispetto e la stessa dignità (tecnici); invitare la Rete dei Cittadini – con l'emendamento aggiuntivo, che è inutile che votiamo separatamente, a meno che qualcuno non mi chieda il voto per punti separati – invitare la Rete dei Cittadini a presentare il nuovo progetto sulla Destra Adige in Consiglio comunale". L'Assessore dà parere favorevole, intendendosi ovviamente che, costituendo quella Commissione, questo secondo punto andrà in quella Commissione. Domande o chiarimenti? È tutto chiaro?

BOSETTI (PD – PSI):

No Presidente, chiedo scusa, chiederei al collega Consigliere Maschio di esplicitare un attimino di più l'aspetto politico di questo (**voci sovrapposte**).

PRESIDENTE:

Beh, però la mozione è chiara e il dispositivo è chiaro, ed è stato anche illustrato. Quindi adesso siamo al momento (**voci sovrapposte**).

BOSETTI (PD – PSI):

Ma c'è un aspetto anche politico... vabbè, comunque prendo atto. Grazie.

PRESIDENTE:

Dice "Prendendo posizione politica", è messo tra parentesi ma sostanzialmente può non esserci la...

BOSETTI (PD – PSI):

Posizione politica?

PRESIDENTE:

Politica vuol dire una dichiarazione di quello che intende fare, la Giunta l'ha già dichiarato ma comunque sia la mozione del Consigliere torna su questo aspetto. Allora...

BOSETTI (PD – PSI):

Okay, grazie.

PRESIDENTE:

Prego. A questo punto, pregherei di metterla in votazione. È la 5.246.

Giuliani favorevole; Angeli favorevole.

Chiudiamo la votazione e vediamo l'esito.

L'esito in questo caso, con 34 aventi diritto e votanti 32, è di 32 favorevoli, 0 contrari e 0 astenuti. È approvato.

Il terzo ed ultimo documento è la mozione collegata che è stata presentata dal Consigliere, dal Vicepresidente Bridi, dai Consiglieri Urbani, Demattè e Maschio che ha come dispositivo: "Chiedere con decisione a RFI un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in Destra Adige, come proposto dalla Rete dei Cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi

della proposta progettuale". L'Assessore, a mia memoria, ha dichiarato parere favorevole. Prego, mettiamolo in votazione.

Angeli favorevole; favorevole Giuliani. Fiori come vota? Pollice in su, favorevole, pollice in giù...

FIORI (Insieme per Trento):

Scusate, dovrebbe essere arrivato, provate a vedere.

PRESIDENTE:

Votato e arrivato, chiudiamo la votazione.

Nel mentre sappiamo l'esito, ricordatevi che domani la Consigliera Fiori compie gli anni, non si fanno gli auguri in anticipo ma segnatevelo per domani.

L'esito della votazione è 34 aventi diritto, 33 votanti, 33 favorevoli. Approvato.

La seduta è tolta, grazie e buona serata.



C_L378|RFS001.02|0270903|10/10/2

Documento firmato
digitalmente da MAS-ITB
ANICA



Trento, 14.10.2021

Alla cortese attenzione del
Presidente del Consiglio comunale
Paolo Piccoli
SEDE

Oggetto: Domande per il prossimo consiglio straordinario sul progetto della circonvallazione.

- Q1 1. In considerazione del progetto depositato per richiedere il finanziamento si chiede se sia amministrativamente possibile richiedere modifiche di tracciato planimetriche e/o altimetriche;
- Q2 2. si chiede per quali motivi tecnici, amministrativi e politici sia stata scartata la soluzione di destra Adige;
- Q3 3. Si chiede se sia possibile richiedere l'allungamento delle tratte interrate;
- Q4 4. Si chiede se sia quali siano i pericoli legati ai finanziamenti europei in caso le previsioni sulla tempistica fallissero;
- Q5 5. Nella tratta che interessa le aree ex-Sloi ed ex-Carbochimica si chiede come si pensa di risolvere la questione della quota di falda inquinata durante gli scavi e la possibilità di salvaguardare la sottostante falda acquifera non inquinata;
- Q6 6. si chiede quali siano i costi previsti in merito ai lavori di bonifica della parte di circonvallazione che attraversa le aree inquinate di Trento nord;
- Q7 7. si chiede se l'esercizio di proiezione presentato nella precedente interrogazione di data 16/09/2021 possa corrispondere al vero ed in caso contrario perché.

La stima spannometrica era la seguente. Ad oggi la bonifica delle rogge della Sloi all'intubamento del rio Lavisotto sotto la città di Trento (circa 250 m) ha un costo di 12.000.000 di euro (peraltro senza aggiornamento prezzi) comprensivi di ripristino della coggia e di cui la metà per oneri di trasporto ed indennità di smaltimento. La sezione è indicativamente 2 h*5 largh che per una lunghezza di 250 porta ad un volume di 2.500 mc. Il costo quindi a mc è pari a circa 4.800 euro. Se andiamo a vedere la sezione presentata della circonvallazione si parla di 15 h*64 largh ed ipotizzando un tratto interessato di 100 m

si possono prevedere 96.000 mc che al prezzo di 4.800 euro porta ad un ordine di grandezza pari a 460.800.000 di euro di cui la metà di oneri di trasporto ed indennità di smaltimento,

8. tenuto conto che l'annunciata stazione temporanea ipogea a -11,5 metri sotto l'ex scalo Filzi impone un transito in galleria ad un pari livello sotto il quartiere di San Martino, causando verosimilmente un moto vibratorio permanente (circa 1 treno ogni 5 minuti e mezzo) dannoso sia per le abitazioni che per le persone vi risiedono; tenuto poi conto che la provvisorietà annunciata della stazione ipogea comporterà successivamente un costo di smantellamento o di riutilizzazione del manufatto, attualmente non contabilizzati; tenuto conto che il progetto di tranvia su via Brennero può generare una forma di trasporto perfettamente integrata con la stazione ipogea prefigurata; tenuto conto che la realizzazione di una stazione ipogea in forma definitiva ridurrebbe di molto il costo dell'interramento futuro della linea storica, non dovendosi costruire una seconda stazione; tenuto conto che a Bologna la stazione AV è collocata ad una profondità di circa 28 sotto suolo e che la costruenda stazione di Firenze Belfiore avrà il piano del ferro collocato a -25 metri; tutto questo premesso si chiede se sia possibile immaginare, magari in accordo con la provincia, la costruzione di una stazione ipogea a -27/-30 metri, ove al piano più basso transitino i treni merci e ad un piano superiore i treni passeggeri;
9. Tenuto conto che l'ingresso in galleria a Mattarello avverrebbe in una zona di grande pregio ambientale e che Tre chilometri più a sud esiste una galleria paramassi realizzata molti anni fa in una zona meno delicata, si chiede se sia possibile immaginare di realizzare l'ingresso in galleria in prossimità della galleria paramassi.

Cogliamo l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

Consigliere comunale ONDA CIVICA TRENINO

Andrea Maschio

Consigliere comunale RINASCIMENTO TRENTO CARLI SINDACO

Marcello Carli

Consigliera comunale SI PUO' FARE LIBERI CIVICI TRENTINI

Silvia Zanetti

Comune di Trento - SD01.02



Prot: 0272485

Data: 18/10/2021 Fasc: 23.8/2021/27



Invio a mezzo Pec.

Avv. Andrea Merler

Studio Legale GMT&Partners S.r.l.

PER PUBBLICAZIONE

Da: ~~Andrea Merler <andrea.merler@studiolegalegmt.it>~~

Data: ~~17 ottobre 2021 23:27:10 CEST~~

A: ~~ufficio.consigliocomunale@comune.trento.it~~

Oggetto: **Domanda per il consiglio comunale monotematico**

Buona sera, si chiede la cortese risposta al seguente quesito:

9/10
il progetto, nella sua tratta urbana, prevederà una importante cantieristica. I lavori dell'opera pare prevedono anche la demolizione di più abitazioni. Si chiede di conoscere quali siano e quante siano le abitazioni da ciò interessate.

Avv. Andrea Merler

Studio Legale GMT&Partners S.r.l.

3

Buon pomeriggio,
si inviano le seguenti due domande per il consiglio comunale di mercoledì.
Grazie molte

Luca

- Il progetto che prevede la realizzazione della circonvallazione ferroviaria sotterranea, tramite la costruzione di una galleria per 12.5 km, avrà certamente un impatto sulle falde acquifere della nostra città. Le informazioni sin qui comunicate dagli organi di informazione e dagli enti preposti indicano la presenza sul territorio interessato dal progetto di 222 sorgenti di varia portata. Da quanto appreso, per il 90% di esse i dati indicano una portata inferiore ai 5 litri/secondo.

A questo riguardo si desidera conoscere:

1. con maggiore precisione rispetto a quanto pubblicato, il significato della definizione "indice di interferenza bassa o molto bassa".
2. se questa interferenza si potrebbe tradurre in perdita assoluta di portata di acqua a disposizione della città e, in particolare, dei suoi sobborghi.
3. quando verranno effettuati gli ulteriori studi e sondaggi per analizzare in modo approfondito la situazione idrogeologica di tutto il territorio interessato dal tracciato della circonvallazione, dopo i sondaggi profondi svolti solamente a Mattarello (Castellar) e a Povo del febbraio scorso finalizzati "a studiare lo stato delle formazioni rocciose sotterranee per verificare le previsioni progettuali, individuare eventuali presenza di strutture geologiche fragili o la presenza di acque sotterranee"?

- Alla luce della nuova proposta progettuale che prevederebbe il doppio cantiere a Trento nord e a Trento sud che avanzano in contemporanea, come verrebbe gestito il trasporto dei materiali di scavo e dove verrebbero smaltiti? E' stata formulata una stima della quantità di materiale scavato quotidianamente che andrebbe trasportato fuori dal cantiere ogni giorno?

LUCA FILOSI

Consigliere Comune di Trento

Presidente Commissione consiliare per le politiche sociali, familiari, abitative, culturali, il decentramento e le pari opportunità

* consigliere.filosi@pec.comune.trento.it

Q11
Q12
Q13

Q14

18/10/2021 h. 14:59 PEC Prot. 273211

18/10/2021 h. 15:58 PEC

C_L3781RFS001.0310273354118/10/2



Consiglio comunale di Trento
Gruppo Consiliare Fratelli d'Italia - A.N.
Consigliere comunale Giuseppe Urbani
Consigliere comunale Cristian Zanetti
Consigliere comunale Daniele Demattè

4

Trento, 18 ottobre 2021

Al Presidente del Consiglio comunale
Paolo Piccoli

Al Sindaco del Comune di Trento
Franco Ianeselli

DOMANDE PER IL CONSIGLIO STRAORDINARIO SUL TEMA PASSANTE FERROVIARIO

1 - Si chiede se la decisione presa nel 2003 dalla PAT, di non far passare il corridoio ferroviario in destra Adige, sia stata di natura politica o tecnica.

Q15

2 - Su quali basi il Comune di Trento (Sindaco e Assessore Facchin), hanno dichiarato che la scelta del tracciato in sinistra Adige deriva da motivazioni tecniche, mentre l'Ing. De Col della PAT, (responsabile del procedimento e progettista delle opere civili della Provincia) intervenendo in una riunione ad Ala nel 2009, dichiarò "che la scelta deriva da motivazioni strettamente politiche".

Q16

3 - Perché il Comune non rende pubblica la documentazione tecnica che giustifica la scelta del tracciato in sinistra Adige, e risponde che fino ad ora "la scelta è stata fatta dalla PAT nel 2003".

Q17

4 - Perché il comune di Trento non ha provveduto, a differenza della PAT, ad aggiornare il suo sito, informando che è stata avviata la procedura di pubblico dibattito?

Q18

5 - Perché a Trento LAB non c'è alcuna immagine dei futuri cantieri in via Brennero ed a Mattarello (di imminente inizio in quanto finanziati dal PNNR), mentre è presente un rendering del futuro aspetto di via Brennero sulla base di ipotesi e "visioni" ad oggi assolutamente non finanziate neppure per un centesimo?

Q19

6 - Perché a Trento LAB, unico punto di informazione comunale, non vi è alcuna notizia del PNNR ed è invece esposto un diagramma di tempi che prevede 12 anni di lavori? (ipotesi ante-PNNR).

Q20

7 - Quale impatto avrà l'apertura dei cantieri sulla viabilità cittadina, visto l'elevato numero di viaggi che dovranno effettuare i camion dal punto di carico del materiale estratto dalle gallerie (stimato in oltre 2 milioni di mc), al punto di selezione materiali in luogo da

Q21

definire, ad oggi ignoto, poi infine in discarica per la parte da smaltire e non riutilizzabile, forse a Sardegna o in altro sito non comunicato

Q22
8... Se i lavori devono essere conclusi entro il 2026, pena la restituzione del finanziamento, come previsto dal PNRR e vista la concreta possibilità di non terminare i lavori nella data prevista, con il conseguente forte rischio di non poter usufruire del finanziamento, perché avere tutta questa fretta nel fare un'opera così impattante per la Città?

Q23
9- Posto che

- l'opera è essenziale per il corridoio Scandinavia - Mediterraneo
- i lavori non termineranno, con ogni probabilità entro giugno 2026
- lo stanziamento di 930 milioni, valutato già nel 2019 e non rivisto in aumento, non sarà, con ogni evidenza, sufficiente
- i primi treni transiteranno dal nuovo tunnel del Brennero non prima del 2032/2033

perché non attivarsi per studiare un nuovo progetto meno impattante per la città e per i cittadini?

Gruppo Consiliare Comunale Fratelli d'Italia - A.N.

Consigliere comunale Giuseppe Urbani


PER PUBBLICAZIONE

Consigliere comunale Cristian Zanetti


PER PUBBLICAZIONE

Consigliere comunale Daniele Demattè


PER PUBBLICAZIONE

18/10/2021 h. 17:34 PEC

C_L37BIRFS001-0010273471110/10/2021

Consiglio comunale d.d. 20.10.2021

Documento firmato
digitalmente da: FILIPPIN
GIUSEPPE

5

Domande su Circonvallazione ferroviaria

- q24
- 1) L'interramento (discesa!) partirà presumibilmente nella zona a sud dell'interporto posizionato ad una quota di circa + 197,00 (slm) per arrivare alla stazione ipogea dello scalo Filzi alla quota di circa +180,00 con un dislivello di circa 17,00 metri. Dove inizierà la discesa a sud dello scalo interportuale e presumibilmente, dove sarà completamente interrato (coperto!) l'armamento ferroviario verso Trento?
- q25
- 2) Il tracciato prevede l'attraversamento delle aree della ex Sloi che pare siano inquinate da piombo tetraetile per una profondità di 15 metri, separato dalla falda acquifera da un sottile strato di argilla (20 centimetri?). Come e con quali metodiche e tecnologie si prevede di operare per la bonifica del sito in attraversamento dell'area della zona ex Sloi/Scalo Filzi? In particolare come sarà trattato/trasportato/allocato il materiale inquinato?
- q26
- 3) Nella zona dello scalo Filzi, il livello dell'acqua nella piena del 1966 era di + 193,00 (slm), nella zona di Roncafort/Canova + 194,00. Ci riferiamo ad eventi eccezionali (spesso dovuti all'incuria) con tempi di ritorno che la P.A.T. indica in 100/200 anni ma, quali piani di emergenza ed evacuazione delle persone sono previsti in caso di esondazione dell'Adige??

Consigliere Giuseppe Filippin

Prot: 0273474

Data: 18/10/2021 Fasc: 23/6/2021/27

Spettabile presidente del consiglio

Come da accordi invio alcune domande sull'interramento della ferrovia alle quali si chiede di predisporre per la seduta in formativa:

- Q27
1. E' possibile ripristinare il tragitto in sponda destra Adige e per quali motivazioni tecniche non risulta attuabile.

- Q28
2. L'area interessata dall'uscita della galleria è costituita da rocce stratificate (laschi) che si pongono a 45° verso la valle, all'interno degli stessi sono presenti strati di terra vegetale ed alcune sorgenti di acqua che creano scivolamento dei laschi se sollecitati da fattori esterni quali le vibrazioni prodotte da macchine da scavo.

Da chiarire che la zona a monte che va dall'ex Giovannini in via Malvasia a via Solteri è stata interessata negli anni da scavi di materiale per la produzione di calce e tutt'oggi le cave sono aperte e mai bonificate lasciando fronti di scavo con i laschi senza piede di sostegno.

In effetti si sono verificati vari smottamenti ultimo cinque anni fa — 1) che ha interessato il muro sopra il condominio sito al 78/88 di via Brennero (prima della Cassa Rurale di Trento).

Anche la strada via Comboni nella parte nord sopra il condominio "Fornaci" è stata oggetto di notevole intervento di consolidamento 2) per un cedimento della stessa, prima 3) (anni 60') la vecchia strada di via Pietrastretta è crollata a valle nella zona retrostante il condominio Fornaci nella parte verso sud, e modificata con lo spostamento verso est della stessa, negli anni 4) (60) nella zona retrostante l'attuale sede del "Negozio Vertical" 4) si è verificato un crollo di trecento mc di materiale.

Attualmente si può rilevare un cedimento che sta progredendo sulla strada di via Pietrastretta (foto allegata)

Con queste premesse si chiede se lo scavo del tunnel previsto ha previsto i soluzioni di salvaguardia del fronte attuale che va da via Malvasia a via Comboni in modo da sostenere eventuali rilasci di materiale dal fronte stesso ed evitare soprattutto che le vibrazioni trasmesse ai laschi di roccia innescino un scivolamento degli stessi con conseguenze catastrofiche per gli edifici presenti sulla sommità del fronte (via Pietrastretta).

- Q29
3. Premesso che sul tratto interessato di via Brennero scorre la fossa della Malvasia ramo essenziale per la raccolta delle acque provenienti dalla collina est di Trento ed il loro defluire verso il fiume Adige e della quale si chiede come si intenda tutelarla in quanto risulta essere una roggia pulita e disinquinata.
 4. Come saranno organizzati vari cantieri e dove saranno depositati i 2,5 milioni di metri cubi dei materiali di scavo.
 5. Si possono avere le perizie tecniche preliminari della galleria e saper per quali motivi si sono eseguiti due soli sondaggi.
 6. Si chiede informazioni più precise sull'uscita dei tunnel, quanti ettari di terreno sono interessati e dove e per gli stessi e gli immobili il costo degli espropri e a chi spettano le stime e pagamenti ...quante delle 222 sorgenti interessate verso Acquaviva, manterranno la loro portata e se le sorgenti rimarranno anche dopo il tunnel, se si sono valutati i problemi acustici (effetto tuono, dovuto alla alta velocità) e di vibrazioni per le abitazioni in uscita dai tunnel e al Grezzi in particolare.

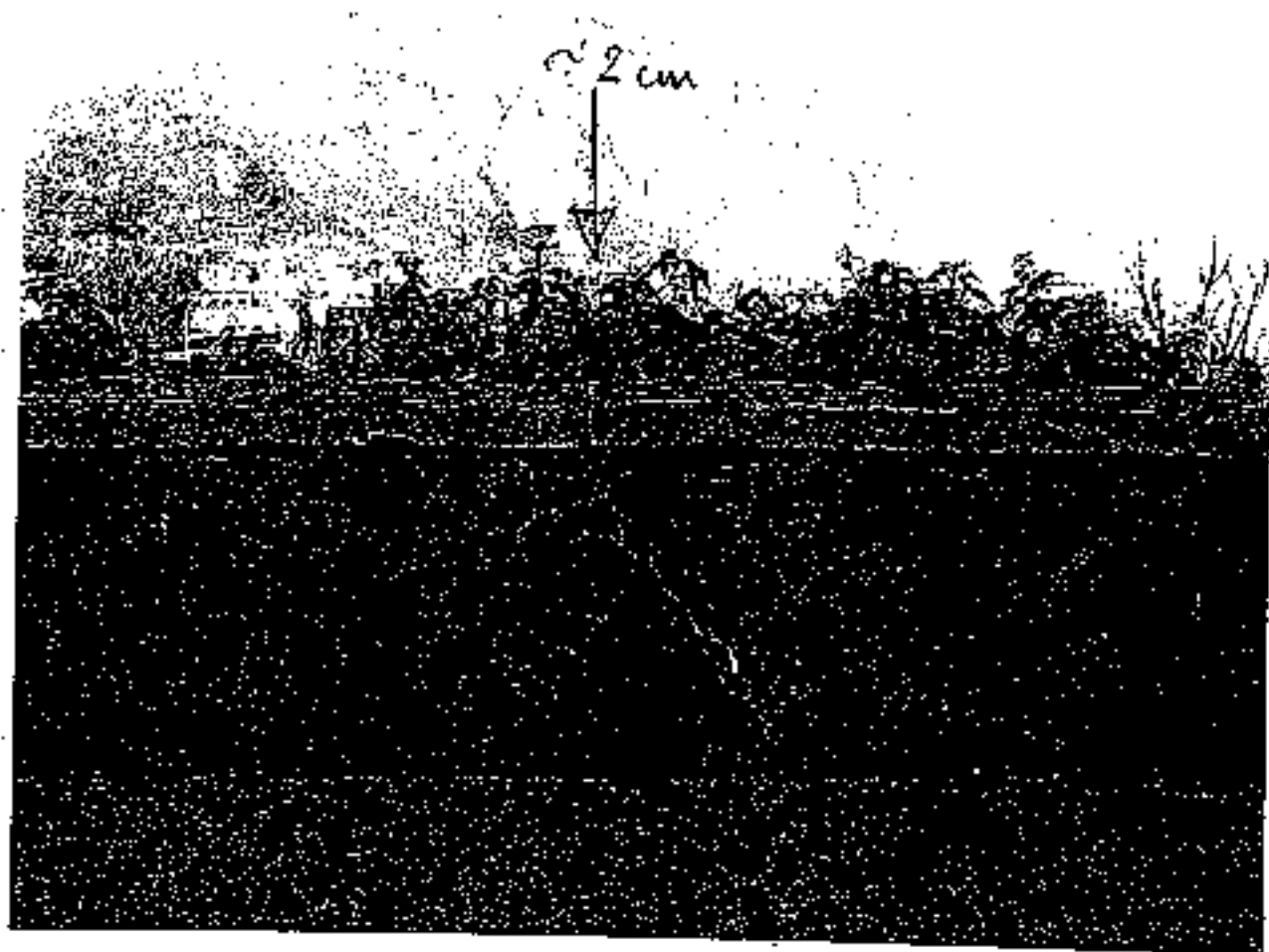
Q32

Una considerazione che chiede risposta inerente la fine lavori per 2026, data comunicata dal ministero al momento dell'assegnazione del fondo di 930 milioni per il Pnrr, quindi sarebbe interessante saper un cronoprogramma di massima, oltre che per i lavori, a livello amministrativo (delibere, Prg, Via, impegni economici).

Q33

Queste sono alcune domande, che avrei intenzione da portare in aula, salut
Bridi Vittorio

PER PUBBLICAZIONE

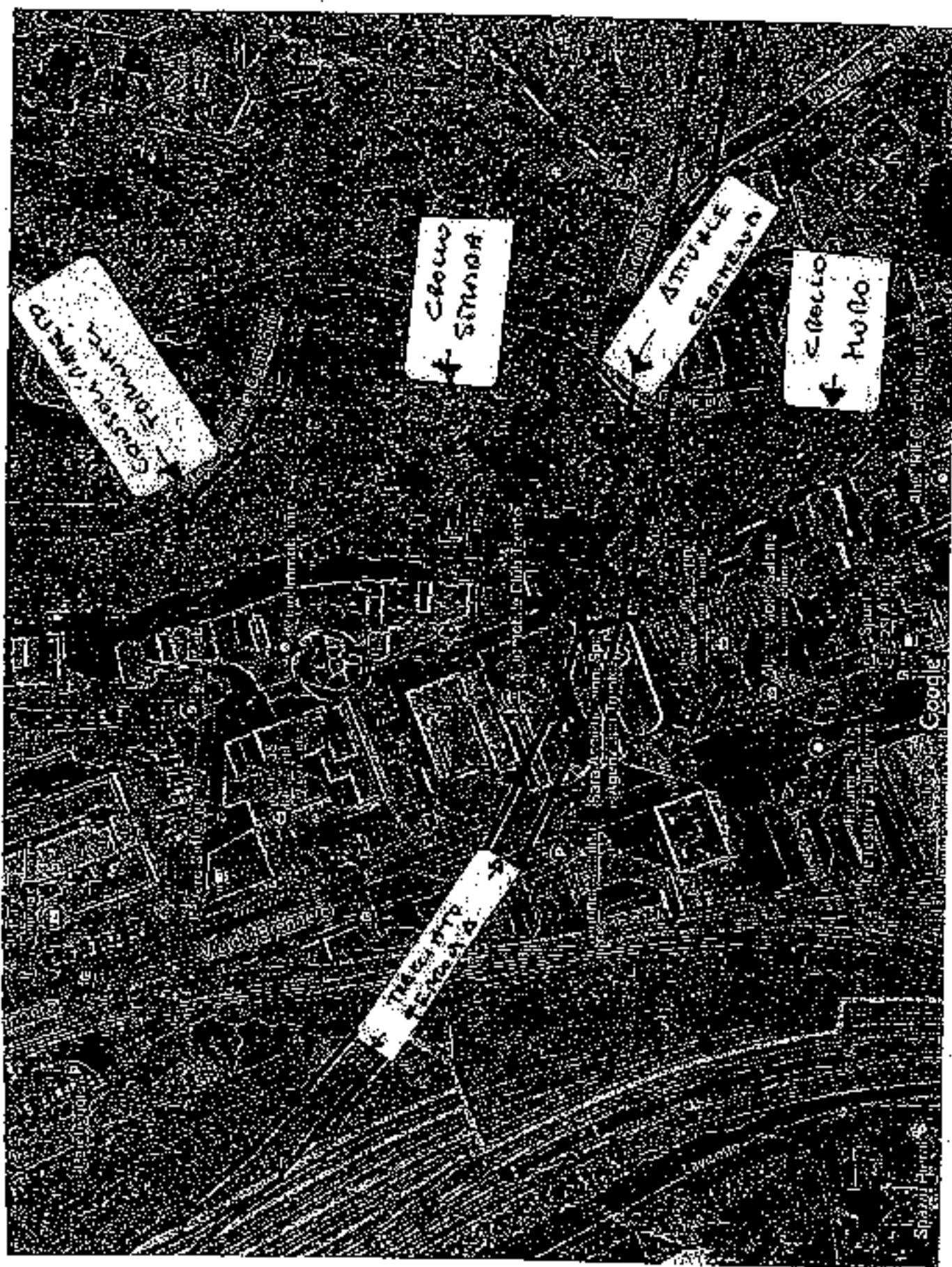




10

Tiolo
1000000

Scale 1:10000





18/10/2021

VIA EMAIL → 18:01 (firmato in configurazione)

PER PUBBLICAZIONE ✓

Oggetto: Adunanza conoscitiva, Circonvallazione ferroviaria di Trento. Domande Futura, partecipazione e solidarietà.

L'OPZIONE G.

Dati di contesto, logistica e crisi economiche.

934

Sappiamo che il progetto del corridoio scandinavo-mediterraneo di cui fa parte anche la circonvallazione di Trento si inserisce nel più ampio e articolato TEN-T (Trans-European Transport Network). Si tratta di un progetto che prende le mosse nel 1996 dentro un contesto economico globale diverso, caratterizzato da processi espansivi, globalizzazione commerciale come unico orizzonte possibile, forti tendenze alla defocalizzazione della produzione industriale. Gli ultimi vent'anni hanno portato alla luce criticità del modello a cui si faceva riferimento, con da un lato crisi sempre più frequenti (l'ultima quella legata alla pandemia da Covid19) e dall'altro una crescente consapevolezza della necessità di economia di filiera più breve e di tipo circolare.

Quali erano i dati di riferimento (aumento dei flussi di merci da trasportare, spostamento da gomma a rotaia delle stesse, ecc.) che certificavano la necessità del progetto e quali sono state le variazioni principali nei decenni successivi?

DESTRA O SINISTRA.

La necessità di offrire un quadro trasparente - e definitivo - della situazione.

935

Nel 2009, diversi anni dopo la "decisione" da parte della Pat di indirizzare verso la sinistra Adige la sua attenzione, venne richiesta allo studio del prof. Giovanni Berta (al tempo docente al Politecnico di Torino) una valutazione geologica, geomeccanica e idrogeologica che ponesse in confronto i tracciati sul due lati della valle. La comparazione descrive il lato destro più adatto ad ospitare l'opera, sconsigliando invece di agire sul verso opposto, più problematico dal punto di vista della composizione delle rocce e del rischio di interferenza sulla grande quantità di sorgenti (più di 200) presenti nella parte collinare interessata dall'intervento.

Quali sono le valutazioni riguardanti i possibili impatti ambientali che rendono oggi preferibile la soluzione sulla parte sinistra della valle?

Quali sono invece le motivazioni tecnico/progettuali che indicano nella soluzione oggi in discussione la migliore e la più coerente alle esigenze del territorio trentino?

Nello specifico se il progetto depositato in questi giorni (lotto 3a, riguardante solo la circoscrizione della città di Trento) dovesse ricevere una VIA che non soddisfa i criteri minimi richiesti come si procederebbe?

TEMPI E CONNESSIONI.

Il PNRR è un progetto integrato della mobilità provinciale.

„Il solo progetto riguardante il lotto 3a è coperto dai fondi del PNRR e questo significa nello specifico tempi contingentati per veder confermato il finanziamento previsto sulla base della realizzazione dell'opera, da concludere entro e non oltre il 2026.

Sono previste - e secondo quale procedura - deroghe alle tempistiche dettate dal PNRR e secondo quali criteri possono essere accordate? Riguardano solo problematiche legate al progetto fimeprevistà o possono derivare anche richieste specifiche da parte degli enti locali per favorire un miglior coinvolgimento della popolazione e una migliore interazione del progetto stesso con una visione più ampia delle politiche per la mobilità e i trasporti dei territori interessati?

„Quando parliamo di TEN-T (Trans-European Transport Network) ci riferiamo a quelli che vengono definiti corridoi, per le merci o per i passeggeri, con l'obiettivo di velocizzare il transito. Questo porta alla scelta di tratte più dirette, meno pendenti e - preferibilmente - meno frammentate. Questo processo impatta sui territori, attraversandoli e modificandone le caratteristiche. Per la città di Trento nella migliore delle ipotesi si tratta della possibilità di vedere i treni merci espulsi dal corpo urbano più abitato e di rimettere ordine nel medio termine alle sue infrastrutture della mobilità sull'asse nord-sud. Trento è però centro di snodo, non solo ferroviario, interconnesso con un territorio rugoso che guardando a sud deve dialogare strettamente con Rovereto e deve trovare connessioni più sistemiche e sostenibili con le valli del Trentino.

Come si inserisce il corridoio scandinavo-mediterraneo nella cornice del territorio trentino e come si relaziona con la visione d'insieme (il PTUMS ancora mancata su scala provinciale...) della mobilità di questo quadrante? Quali sono gli strumenti previsti per creare una sinergia forte tra i progetti?

Nel trasporto delle merci un ruolo fondamentale lo fanno i nodi della logistica e dell'intermodalità. A questo proposito - sapendo che è in corso un ammodernamento e un'implementazione dell'interporto di Verona - quale sarà il ruolo che ricoprirà l'interporto di Trento? Sarà rinforzato, mantenuto o ridotto?

RIMANENDO A SINISTRA.

Dibattito pubblico, modifiche, metaprogetto.

„L'accelerazione dei tempi impressi dall'inserimento dell'opera nel PNRR ci porta oggi ad avere molti dubbi sulla possibilità di apportare modifiche (più o meno radicali) al progetto previsto in sinistra Adige che in questi giorni percorre la strada verso la Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico e al Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili - Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La cosa di cui siamo certi è però che di qui a qualche giorno il Dibattito pubblico dovrà essere attivato, così come previsto all'art. 46 del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77 "Governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure".

Ci chiediamo quindi quali saranno i tempi, i modi e i temi che caratterizzeranno il dibattito pubblico e - parallelamente - a chi farà capo il percorso. Abbiamo letto nella lettera accompagnatoria al progetto che dovrà essere nominato un curatore (o curatrice) che predisporrà il campo del confronto. All'interno di questa scelta quale ruolo possono avere gli enti locali

coinvolti?

In riferimento alle maggiori criticità emerse nel dibattito pubblico e politico di questi ultimi mesi (il prolungamento dell'interramento verso nord almeno fino a Gardolo, l'intervento necessario - e costoso - nelle aree inquinate di Trento Nord, la collocazione precisa di ingresso e uscita dei tunnel) quali possono essere gli spazi per apportare modifiche migliorative al progetto di cui prenderemo visione a breve e che verrà sottoposto alla breve fase di Dibattito pubblico?

La velocizzazione richiesta di un intervento di questa portata (due fronti di cantiere impegnativi, di cui uno sullo spazio angusto dell'inizio di Via Brennero) inciderà ovviamente anche con altre progettualità previste in città. Quali sono gli impatti - rallentamenti, incongruenze, ecc. - dell'opera all'interno del metaprogetto che l'Amministrazione comunale intende sviluppare attraverso tramvia, Nordus e interrimento della ferrovia storica?


PER PUBBLICAZIONE

5-MAIL 14/10/2021

C_L378|PFS001.02|0273955|19/10/2021 - Allegato Utente 1 (201)

Trento, 18/10/2021

Documento firmato

Gentile Presidente del Consiglio Comunale di Trento
Paolo Piccoli

MICHELE

8

Con riguardo alla seduta informativa del Consiglio Comunale di Trento sull'ipotesi progettuale di Circonvallazione ferroviaria di Trento si pongono i seguenti 4 quesiti.

Quesito 1) Alternative progettuali, percorso in Destra Adige: quali sono le ragioni politiche e le ragioni tecniche che hanno portato a preferire il tracciato in Sinistra Adige rispetto al tracciato in Destra Adige? E' consultabile la relazione dell'ing. prof. Giovanni Barla del Politecnico di Torino, contenuta nella Revisione e Validazione dello studio geologico e geomeccanico (Progetto di potenziamento della Verona-Brennero, inizi anni 2000), che ha evidenziato i maggiori rischi idrogeologici del tracciato in Sinistra Adige rispetto a quello in Destra Adige? Il PFTE della Circonvallazione redatto da RFI nel 2021 contiene un'analisi costi-benefici del tracciato alternativo in Destra Adige?

Q38

Quesito 2) Partecipazione e coinvolgimento della comunità locale: un Tavolo Politico per nuove tempistiche di progetto.

Tenuto conto che si tratta di un progetto che rivoluzionerà la città di Trento e che la cantierizzazione avrà un forte impatto sulla comunità locale per diversi anni, considerato che i tempi della partecipazione dei cittadini previsti per opere PNRR sono strettissimi e inadeguati per un'opera così grande e impattante, considerato inoltre che il primo treno merci transiterà sulla nuova linea del Brennero e nel BBT Tunnel di Base del Brennero non prima del 2032 (considerati i noti ritardi progettuali), tutto ciò considerato non è opportuno - attraverso uno specifico Tavolo Politico con il Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili - diluire i tempi di realizzazione dell'opera sull'arco di 10 anni (come da cronoprogramma presentato dalla PAT nel 2019) al fine di potenziare il coinvolgimento della comunità cittadina e di ridurre l'impatto del progetto sulla città capoluogo?

Q39

Quesito 3) Elemento di criticità. "L'attacco delle fresse a partire dallo Scalo Filzi con trasporto del materiale da quel sito al sito di deposito" è indicato dalla PAT come un "elemento di criticità" della progettazione. Lo si evince nella documentazione che Ing. De Col ha presentato al Convegno del 18 marzo 2019 organizzato dalla Fondazione Negrelli, con riferimento alla "progettazione 2009". Anche nella nuova progettazione 2021, successiva allo stanziamento di fondi da parte del PNRR, è previsto l'utilizzo delle fresse a partire dallo Scalo Filzi in Via Brennero, quindi in una zona residenziale vicina al centro città. Nel dettaglio quali sono questi elementi di criticità?

Q40

4) Cantiere nuova linea tranviaria in Via Brennero e cantiere Circonvallazione Ferroviaria allo Scalo Filzi. Nell'ipotesi che le fresse per scavare la galleria merci partano dallo Scalo Filzi (in contemporanea con il cantiere sud a Mallarelo) vi è il rischio che la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto rapido di massa lungo Via Brennero e Via Bolzano che colleghi la parte nord della città con il centro, prevista dal programma di consultatura, venga posticipata?

Q41

La realizzazione della linea tranviaria sarà di "supporto alla cantierizzazione del Progetto Integrato" come indicato nello schema di Accordo di collaborazione tra la Provincia Autonoma di Trento, il Comune di Trento e Trentino Trasporti spa sottoscritto nel giugno del 2021 oppure lo scenario è cambiato? In ogni caso, si può ipotizzare entro il 2025 (termine della presente consultatura) l'avvio della procedura di appalto per la realizzazione della linea di tram Piazza Dante - Gardolo?

Si ringrazia dell'attenzione e si invia un cordiale saluto.
Michele Brugnara - Consigliere comunale di Trento

FOAMULATO in
AVLT 26/10/21



CONSIGLIO COMUNALE DI TRENTO
Gruppo consiliare di Europa Verde

Comune di Trento - S001_02



Prot: 0277078

Data: 21/10/2021 Fasc. 2.3.6/2021/27



Alla cortese attenzione del Presidente del Consiglio
comunale di Trento Paolo Piccoli

Oggetto: Domande sulla circonvallazione ferroviaria di Trento

1. Premesso che compito delle istituzioni è di avere la stessa considerazione per tutto il territorio e la popolazione del Comune di Trento, senza creare "zone di serie B": sarà garantita la prosecuzione dell'interramento della ferrovia verso nord nel tratto che va dalla prevista stazione interrata provvisoria sino al confine nord di Gardolo, per rendere completo il bypass della città e non penalizzare una parte significativa di cittadine e cittadini che, a fine lavori, vedrebbero peggiorare notevolmente le condizioni di rumore e vibrazioni? Fermo restando che la prosecuzione dell'interramento verso nord, comporterebbe lo scavo ed il successivo smaltimento di terreni altamente inquinati, quelli dell'ex Skol.
2. Le stime sui futuri dati rispetto al numero dei treni e delle tonnellate di merci trasportate non sono facilmente calcolabili, ma non si può dare per scontato il passaggio dal trasporto su gomma a quello su rotaia esclusivamente in virtù della realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Se allo stato attuale il trasporto su gomma interessa la nostra regione e provincia perché la tratta autostradale mantiene prezzi concorrenziali e il passaggio in Austria è favorevole per il basso costo del carburante, è lecito chiedersi: le istituzioni, e in particolar modo la Provincia Autonoma di Trento, hanno definito un piano sistemico di mobilità sostenibile, di concerto con A22, che agevoli una valida alternativa al trasporto delle merci dalla gomma alla rotaia.

Il Consigliere comunale,
Capogruppo di Europa Verde Trento

Andreas Fernandez

PER PUBBLICAZIONE

RISCONTRO AI QUESITI del 20.10.2021
Lotto 3a: "Circonvallazione di Trento".

Allegato 1 Quesiti del 20.10.2021

Legenda Argomenti

	ITER AUTORIZZATIVO (PNRR)
	ALTERNATIVE PROGETTUALI
	PROLUNGAMENTO A NORD/IMBOCCO SUD IN PROSSIMITA' DELLA GALLERIA PARAMASSI
	ESPROPRI
	GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA, AMBIENTE, GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIGIONAMENTO E SMALTIMENTO, IDROLOGIA E IDRAULICA
	CANTIERI
	COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE

n. (All. I)	Risposta	MACROAREA
1	Il tracciato del progetto della Circonvallazione di Trento è frutto di un lungo processo di condivisione con la PAT e il Comune di Trento, avviatosi nel 2003, e che ha valutato molteplici alternative progettuali che sono state via via scartate ovvero migliorate fino all'attuale soluzione. In particolare, si richiama che nell'ambito del Protocollo di Intesa tra PAT-Comune di Trento-RFI del 2018 è stata eseguita un'analisi di Progetto Integrato che considera la Circonvallazione di Trento come parte integrante dei progetti di riqualificazione urbana e potenziamento della mobilità all'interno della città di Trento. Nel 2019 è stato sottoscritto un atto aggiuntivo al protocollo del 2018, ai fini di avviare la Project Review del Progetto Preliminare della Circonvallazione di Trento sviluppato nel 2015, con l'obiettivo di rendere fattibile e coerente il progetto con le esigenze del territorio, ed in particolare con l'esigenza della Provincia di realizzare un servizio metropolitano da attuarsi mediante il prolungamento della Ferrovia Trento - Malè verso Mattarello, previo raddoppio della stessa fino a Lavis (Progetto Nordus) e con l'esigenza del Comune che prevede l'interramento della linea storica per circa 2,5 km. In particolare, è stata introdotta la predisposizione per la futura stazione provvisoria di Trento, che potrà essere attivata durante la realizzazione dell'interramento della linea ferroviaria esistente nel tratto urbano. Nell'ambito dello sviluppo del Progetto Integrato è stata sviluppata dal Gruppo di lavoro un'Analisi Multicriteria su tre alternative progettuali proposte, in cui il progetto della Circonvallazione di Trento si prospetta come intervento necessario e propedeutico ai fini della realizzazione di interventi strategici complementari. Di fatto, la soluzione progettuale odierna rappresenta la soluzione migliore tra diverse soluzioni progettuali (scartate negli anni dagli enti preposti), nonché il risultato di Project Review avviate al fine di dare risoluzioni a criticità di diversa natura presenti nell'area e sul tratto di linea in oggetto. Ad esito di formale richiesta del Comune di Trento a RFI in merito alla possibilità di prolungamento verso Nord della parte interrata, sono in corso delle valutazioni attualmente in fase di approfondimento.	ITER AUTORIZZATIVO
4,	A fine aprile 2021 il Governo Draghi ha trasmesso alla Commissione Europea il Piano Nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), elaborato sulla base di Linee Guida prodotte in sede europea, Piano che è stato approvato con decisione Consiglio Europeo il 31 luglio 2021. Il PNRR si articola in sedici Componenti raggruppate in sei Missioni, tra cui la Missione 3 "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" per la quale sono previsti 31,5 miliardi di euro. In tale Missione rientra il Progetto della Circonvallazione di Trento, per un finanziamento di 930 milioni di euro a copertura, con i fondi statali, del complessivo	ITER AUTORIZZATIVO (PNRR)

22, 33, 36.	valore dell'investimento pari a circa poco più di 960 milioni di euro. L'inserimento dell'opera nel PNRR ha definito l'attuazione da parte di RFI di un processo di ottimizzazione progettuale in particolare in termini di cantierizzazioni con ulteriori due fronti di scavo da nord verso sud, nei pressi dello Scalo Filzi in un'area urbana/industriale, migliorando così la logistica e le tempistiche, limitando anche il perdurare dei cantieri in un lasso di tempo lungo. Tale inserimento non significa solamente l'accesso al finanziamento, bensì una valutazione di coerenza degli obiettivi del progetto con gli obiettivi strategici di mobilità sostenibile propri del PNRR. In termini di Iter autorizzativo, si comunica quanto nel seguito. Il Lotto 3A rientra tra alcuni progetti PNRR individuati all'Allegato IV della legge 29 luglio 2021, n. 108, per una procedura speciale per la realizzazione di «opere pubbliche di particolare complessità o di rilevante impatto», per cui l'iter autorizzativo su PFTE, prevederà, ai sensi dell'art. 44 Titolo III "Procedura speciale per alcuni progetti PNRR": - Parere obbligatorio su PFTE del Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici (CS-CSLLPP) di cui all'art. 45 della legge n. 108/2021. Il CS-CSLLPP verifica, entro 15 giorni dalla ricezione del PFTE, l'esistenza di evidenti carenze, di natura formale o sostanziale. La durata complessiva è min 45 e max 50 gg nc, a decorrenza dall'istituzione del CS-CSLLPP. La verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'art. 25 del D. Lgs. 50/2016, oltre che dell'art. 44 comma 2 della legge n. 108/2021, sarà svolta a partire dalla data di espressione del CS-CSLLPP sulla verifica di cui sopra; La Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale", oltre che dell'art. 44 comma 3 della legge n. 108/2021, sarà svolta a partire dalla data di espressione del CS-CSLLPP sulla verifica di cui sopra per la durata di 103 gg nc; È prevista l'istituzione presso il Ministero della transizione ecologica, per lo svolgimento delle procedure VIA, la Commissione Tecnica PNRR-PNIEC, di cui all'articolo 8, comma 2 bis, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, modificato dall'articolo 17, comma 1, lettera a) della legge n.108/2021. Tale Commissione, dunque, posta alle dipendenze funzionali del MiTe, è formata da un numero massimo di 40 unità, in possesso di diploma di laurea o laurea magistrale, con almeno 5 anni di esperienza professionale e con competenze adeguate alla valutazione tecnica, ambientale e paesaggistica. La Conferenza dei Servizi straordinaria con localizzazione ai sensi della legge n.241/1990, oltre che dell'art. 44 comma 4 della legge n. 108/2021, sarà svolta a partire dalla data di espressione del CS-CSLLPP sulla verifica di cui sopra per la durata di 108 gg nc. Dunque, tale CdS è svolta in forma semplificata e acquisisce e valuta le eventuali prescrizioni contenute nel parere del CSLLPP e la determinazione conclusiva include anche il provvedimento VIA. Il II Dibattito Pubblico (DP) ai sensi del DPCM n.78/2018 oltre che dell'art. 46 della legge n.108/2021, a seguito dell'individuazione del coordinatore del DP e della predisposizione del progetto di dibattito pubblico, avrà una durata di 45 gg nc. Ad oggi non sono previsti strumenti di deroga in relazione al mancato rispetto dei tempi di realizzazione dell'opera. Tuttavia, sulla base di dati di produttività reali sull'avanzamento delle operazioni di perforazione RFI assicura, in assenza di elementi ostativi esterni all'ambito progettuale, il rispetto delle tempistiche stabilita dal PNRR per l'opera in oggetto. L'obiettivo 2026, seppur sfidante, è realistico in base alla produzione rilevata in cantieri analoghi quali quello del valico del Brennero. Ci sono pertanto le condizioni tecniche per poter garantire il raggiungimento dell'obiettivo e l'ottenimento del relativo finanziamento del PNRR. Il PFTE contiene il cronoprogramma dell'opera oltre a tutte le informazioni di carattere amministrativo, economico e procedurale.	CANTIERI ITER AUTORIZZATIVO (PNRR)
2, 15, 16,	PAT Le motivazioni che hanno portato a scartare la soluzione 2003 in destra Adige sono ampiamente argomentate all'interno della procedura di valutazione di impatto ambientale che, per motivi di carattere ambientale (con particolare riferimento all'interferenza con le acque sotterranee) e paesaggistico, aveva nelle conclusioni espresso parere non favorevole a tale proposta progettuale, privilegiando nel contempo la soluzione cosiddetta "parietale" in sinistra Adige. La decisione del 2003 che ha portato allo stralcio della soluzione in destra Adige, come	ALTERNATIVE PROGETTUALI

27, 35, 38.	indicato nella risposta al quesito n. 2, è stata di natura tecnica. Le valutazioni di merito sono quelle illustrate nel corso del Consiglio Comunale del 20.10.2021 e fanno riferimento all'esito dell'istruttoria della procedura di VIA del 2003. La soluzione oggi in discussione appare essere la più coerente nell'ottica di una progettazione integrata dell'intero sistema della mobilità cittadina che prevede il futuro interrimento della linea storica, liberando l'ambito urbano da un elemento infrastrutturale che storicamente limita la permeabilità tra la parte Est e Ovest della città. La procedura di VIA ha l'obiettivo di verificare gli elementi di sostenibilità dell'opera e di indicare i necessari interventi di mitigazione degli impatti previsti. Tuttavia è palese che la fattibilità dell'intervento non possa prescindere da una valutazione complessivamente positiva in sede di VIA. Il confronto tra le diverse alternative è stato oggetto di analisi nell'ambito della fase preliminare alla stesura del PFTE (PFTE di prima fase).	
34	Dati di Riferimento su necessità progetto Tutti i tavoli di lavoro che si occupano di mobilità delle merci e delle persone nell'arco alpino hanno preso atto della crescente domanda di mobilità transfrontaliera. Negli ultimi 25 anni il trend è stato in costante crescita, con una flessione negli anni dal 2008 al 2012 e poi, recentemente, con un crollo nel 2020 legato all'evento pandemico. Tuttavia sono recenti i dati che, ad esempio, vedono sull'A22 un incremento dei flussi di traffico del 20% rispetto al dato medio 2019, anno con in assoluto i più alti livelli di traffico mai registrati. Pertanto, in linea con le direttive europee che indicano nello sviluppo di una mobilità più sostenibile la direzione da seguire, si ritiene che non solo per il presente ma soprattutto per i decenni a venire la diversione modale del trasporto merci sia e rimanga uno degli obiettivi prioritari. Per tale ragione si ritengono quindi indispensabili i corridoi internazionali della rete TEN-T di cui anche l'asse Scan-Med fa parte. L'opera trova le sue fondamenta nello studio trasportistico e nell'analisi costi benefici, le cui valutazioni sono state inserite e sviluppate nel progetto.	ALTERNATIVE PROGETTUALI
8	L'Alternativa progettuale scelta è risultata la migliore in termini di esternalità, impatti economici, efficacia trasportistica, aspetti costruttivi, complessità infrastrutturale ed effetti sul territorio, con particolare attenzione alla salvaguardia dei fabbricati esistenti. Tale risultato è l'esito del gruppo di lavoro congiunto RFI, Comune di Trento e Provincia di Trento ai sensi dell'Art. 4 del Protocollo del 2018. L'abbassamento della quota di imposta della stazione ipogea e quindi del piano rotabile non appare, allo stato attuale delle conoscenze, una soluzione percorribile in relazione ai limiti imposti per le pendenze e le livellette che comporterebbero la risalita in un'area con interferenze di difficile soluzione.	ALTERNATIVE PROGETTUALI
5, 6, 7, 25.	Per quanto riguarda le aree classificate Siti di Interesse Nazionale (SIN), il progetto di fattibilità tecnica ed economica inviato ad iter autorizzativo riesce a contenere l'impatto, sia in termini di occupazioni definitive che temporanee. A tal proposito sono state già previste in progetto delle opportune misure mitigative. Tale tema specifico sarà, comunque, valutato nel procedimento di VIA con riferimento al D.M. n. 46/2021, emesso dal Ministero della Transizione Ecologica, oltre che alle novità introdotte dal Codice dell'ambiente che consentono di unificare i procedimenti per progetti PNRR (con particolare riferimento all'242-ter del D. Lgs. 152/2006, articolo introdotto con la L. n. 120/2020). La questione sarà comunque seguita e sviluppata anche tramite un tavolo tecnico territoriale. Nel progetto di fattibilità tecnico economica sono stati stimanti i costi per la gestione del materiale di risulta delle lavorazioni in qualità di rifiuto ai sensi della normativa vigente, e per le attività di impermeabilizzazione delle aree di cantiere. Il tema della falda inquinata è già stato oggetto di approfondimenti tecnici da parte delle competenti strutture di Italferr grazie anche al costante confronto con le strutture tecniche di riferimento di Comune e Provincia di Trento. Il tema della salvaguardia della sottostante falda non inquinata rappresenta uno dei punti di maggiore attenzione per le successive fasi di sviluppo delle progettazioni dell'intervento. Inoltre, considerate le quote massime di scavo, i lavori non intercederanno la falda profonda e le acque aggettate nel corso delle attività di scavo saranno comunque opportunamente gestite secondo la normativa vigente.	GESTIONE DEI MATERIALI DI RISULTA E SITI DI APPROVVIG. E SMALTIMENTO (SITI CONTAMINATI)
11, 12.	Nell'ambito dello studio idrogeologico, allo scopo di stimare il possibile impatto sulle risorse idriche sotterranee indotto dallo scavo di un tunnel, è stata utilizzata una metodologia basata sull'utilizzo dell'indice DHI (Drawdown Hazard Index), usato in	GEOLOGIA E IDROGEOLOGIA (SORGENTI)

	all'area di intervento, al fine di minimizzare l'impatto derivante dal trasporto. Il PFTE contiene il progetto completo del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, con la stima delle quantità totali e giornaliera del materiale da allontanare dal cantiere e le relative modalità di allontanamento. Sono state individuate aree di stoccaggio temporaneo che saranno utilizzate per la fase di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo. Il cantiere prevede una successione di fasi di lavorazione studiate al fine di minimizzare, per quanto possibile, le interferenze con il contesto urbano in cui l'opera si andrà ad inserire.	
26, 29.	Il progetto di fattibilità tecnica ed economica in esame è corredato da apposito studio idrologico (calcolo delle curve pluviometriche e delle portate di progetto) ed idraulico (con modellazione idraulica e verifiche idrauliche) , volte alla definizione delle opere per la messa in sicurezza idraulica degli interventi previsti in progetto, in accordo con quanto previsto dalla normativa vigente, anche in ambito provinciale (Carte delle pericolosità, Carte di sintesi delle pericolosità e Piano Urbanistico Provinciale). In particolare, è stata approfondita anche la risoluzione delle interferenze idrauliche riscontrate sia per le aree dell'imbocco nord (Località Scalo Filzi – Roncafort), che per le aree dell'imbocco sud (Località Acquaviva).	IDROLOGIA E IDRAULICA
28.	L'attuale livello progettuale, che corrisponde alla fattibilità tecnico economica (PFTE), ha permesso di effettuare una prima valutazione delle interferenze dirette degli effetti prodotti dagli scavi sulla sicurezza e sulla funzionalità degli edifici esistenti ricadenti nelle aree adiacenti alla nuova infrastruttura ferroviaria, identificando gli edifici per i quali si rende necessaria la demolizione, ovvero altre situazioni rispetto alle quali gli effetti indotti sulle opere sono molto contenuti e si esclude il rischio di demolizione. In quest'ultimo caso, in ambito di PFTE, sono già state delineate le caratteristiche generali del piano di monitoraggio che sarà attuato nelle successive fasi (ante operam, in corso di esecuzione e post operam). La stima dei cedimenti indotti sarà inoltre sviluppata con maggior livello di precisione nelle successive fasi di progettazione e contestualmente sarà aggiornato il progetto delle opere di sostegno degli scavi compatibilmente con i requisiti di sicurezza e funzionalità delle opere esistenti. Come in tutti gli interventi di questo genere, si procederà inoltre con la verifica dello stato di consistenza degli edifici potenzialmente interessati.	AMBIENTE
3, 24, 37.	L'intervento si sviluppa quasi interamente in sotterraneo dalla Località Acquaviva a sud alla Località Scalo Filzi – Roncafort a nord. In particolare, a nord, una volta superato il vincolo del cavalcaferrovia di via dei Caduti di Nassirya in sotterraneo si procederà con una trincea di risalita per poi riconnettersi alla linea storica esistente a sud dell'Interporto di Trento. Rispetto al possibile prolungamento delle tratte interrate del progetto a nord oltre la Località Scalo Filzi, RFI S.p.A. ha recentemente sviluppato ulteriori approfondimenti ancora oggetto di valutazione. Il progetto è fortemente vincolato da un lato dalla normativa dei tracciati ferroviari, in termini per esempio di limiti sulle livellette o distanza tra bivi, e dall'altro lato è vincolato dal contesto territoriale e relativi impatti sulle opere preesistenti. Ai fini funzionali, la Circonvallazione di Trento deve venir necessariamente collegata in posizione utile a permettere le relazioni con l'impianto di Roncafort, e che pertanto tale evidenza costituisce un vincolo stringente per le valutazioni.	PROLUNGAMENTO
9	Nel progetto della Circonvallazione di Trento, in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria, vi è un'area caratterizzata da un insediamento sparso e ad uso prevalentemente agricolo , qui il tracciato si sviluppa in affiancamento alla linea storica del Brennero per poi entrare in galleria, appena le coperture lo consentono. L'intervento, in quest'area, copre complessivamente circa 1 km e prevede la realizzazione del gruppo scambi tra linea storica e circonvallazione funzionale all'esercizio ferroviario. In particolare, il primo tratto è in trincea e si sviluppa in affiancamento alla linea storica del Brennero e proprio per il pregio di questi terreni e per ridurre l'occupazione del suolo è stata prevista nel progetto una leggera traslazione della linea storica verso il fiume Adige al fine di consentire l'inserimento dei nuovi binari direttamente sul sedime della linea storica, senza interessare l'area di pregio . Dunque, la soluzione progettuale	IMBOCCO SUD IN PROSSIMITA' DELLA GALLERIA PARAMASSI

	sviluppata risulta quella che meglio si presta all'inserimento nel contesto territoriale.	
10	Il Progetto sviluppato da RFI seguirà l'iter procedimentale in tema di espropriazioni secondo la normativa vigente, di cui al D.P.R. 8 giugno 2001, n.327, integrata dalle norme specifiche per progetti inseriti in allegato IV del DL n.77/2021 e dotati di Commissario di Governo, muovendosi poi di intesa con le istituzioni locali, ai fini dell'interlocuzione con le persone interessate. Per quanto riguarda la richiesta specifica presentata, si prevede vi siano n. 11 fabbricati interferiti dalla realizzazione delle opere di imbocco lato nord della futura galleria, di cui n. 3 a destinazione d'uso abitativo ed n. 1 a destinazione d'uso misto, ovvero abitativo/commerciale. L'obiettivo rimane, comunque, la minimizzazione quanto più possibile dei disagi eventualmente arrecati alle persone attraverso ottimizzazioni progettuali, ove possibile, e costante interlocuzione con il territorio.	ESPROPRI
17, 18, 19, 20, 39, 40, 41.	La giustificazione della scelta in sinistra Adige si trova all'interno del procedimento di valutazione di impatti ambientale del 2003, come illustrato nelle slide presentate nel corso della seduta del Consiglio Comunale del 20.10.2021. La nota di RFI di attivazione della procedura del dibattito pubblico è stata pubblicata sul sito del Comune di Trento il giorno 13 ottobre 2021 sia nella sezione dedicata a TrentoLab sia nella sezione "Primo piano". Va precisato che TrentoLab non svolge il ruolo di infopoint del progetto ferroviario ma è un luogo di interlocuzione con i cittadini rispetto alle potenzialità di rigenerazione urbana che derivano dal progetto integrato ovvero dall'integrazione della circonvallazione ferroviaria con l'interramento del tratto cittadino della linea storica e con il progetto NorduS. Ciò non toglie che, quando disponibile, a TrentoLab potrà essere messa a disposizione dei cittadini anche la documentazione relativa alla circonvallazione ferroviaria (oggi la documentazione è disponibile). Il cronoprogramma dei lavori riportato a TrentoLab è quello di cui si aveva conoscenza prima della presentazione del PFTE. Adesso che il PFTE è stato presentato sarà cura del Progetto Mobilità e Rigenerazione urbana aggiornare i materiali esposti. L'inserimento dell'opera nel PNRR rappresenta un'opportunità irripetibile, per la quale i territori sono chiamati a dimostrare la capacità di mettere in opera le azioni oggetto di finanziamento nei tempi stabiliti. Non si ritiene pertanto che, allo stato dell'arte, vi siano le condizioni per negoziare su un allungamento dei termini di 10 anni come proposto nel quesito. Le criticità legate alla movimentazione dei mezzi per il trasporto dei materiali di scavo è trattata ampiamente all'interno del PFTE, proponendo soluzioni in grado di mitigarne gli impatti sull'assetto urbano. Certamente l'accelerazione impressa alla realizzazione della circonvallazione ferroviaria ha modificato gli scenari che si erano delineati per la mobilità della città e quindi anche per il tram. La valutazione sui tempi di attivazione delle previsioni è in fase di approfondimento.	COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 166

del Consiglio comunale

Oggetto: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri **Baggia Monica**

Bosetti Stefano

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Carli Marcello

Chilà Filomena

Dal Rì Alessandro

Demattè Daniele

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Assenti: consigliere **Bozzarelli Elisabetta**

e consiglieri **Casonato Giulia**

Filosi Luca

Fiori Francesca

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Lenzi Walter

Maschio Andrea

Maule Chiara

Panetta Salvatore

Pedrotti Alberto

Raffaelli Anna

Frachetti Piergiorgio

Guastamacchia Fabrizio

Robol Andrea

Saltori Alessandro

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zanetti Silvia

Zappini Federico

Maestranzi Dario

Merler Andrea

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Vicesegretaria generale Debiasi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

vista la mozione sottoscritta dai Consiglieri Carli, Maschio, Urbani, Bridi, Dematté avente ad oggetto: "Circonvallazione ferroviaria";

visto l'emendamento modificativo del dispositivo della mozione sopra richiamata, presentato dal Presidente del Consiglio comunale in apertura di adunanza, assunto a protocollo il 25.11.2021 al n. 312347, concordato con i presentatori ai sensi dell'art. 85, comma 8 del Regolamento interno del Consiglio comunale;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

la seguente mozione.

La pandemia da COVID-19 ha determinato un impatto enorme sulle dinamiche sociali ed economiche precedenti.

Una situazione economica già assai difficile per il nostro Paese e tutto il suo tessuto sociale ha subito l'ulteriore ferita derivante dal lockdown prima e dal cambiamento di molti costumi sociali poi, l'Unione europea, dopo un dibattito tanto difficile quanto determinante per la sua funzione di coesione sociale, ha deciso il varo di misure senza precedenti di sostegno alle economie in difficoltà. Il Recovery Fund - ovvero il Next Generation EU Plan - di 750 miliardi di euro, è stato messo in campo per fornire ai paesi maggiormente colpiti dalla crisi, nuovi ed innovativi strumenti finanziari di sostegno alla ripartenza economica. Questi fondi saranno in parte soggetti al rimborso - 360 miliardi - ed in parte a fondo perduto - 390 miliardi di euro.

La componente principale del NGEU Plan è il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (Recovery and resilience facility, in sigla RFF), per una dimensione pari ad euro 672,5 miliardi e che dura sei anni dal 2021 al 2026.

Di questi fondi, all'Italia sono stati destinati complessivamente euro 191,5 miliardi, oltre ad euro 30,6 miliardi finanziati col Fondo complementare istituito con il Decreto Legge del 6 maggio 2021 n. 59 a valere sullo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel Consiglio dei Ministri del 15 aprile.

Tra le opere ammesse al finanziamento dal P.N.R.R. è compresa, per un importo previsto di euro 930.000.000, la circonvallazione ferroviaria di Trento, infrastruttura decisamente funzionale al rafforzamento dell'asse ferroviario del Brennero seguente l'apertura del Brenner Basis Tunnel, programmata nel 2028 ed ora spostata al 2031 (data probabile).

L'essenzialità di quest'opera deriva dal fatto che, una volta aperto il BBT con le sue minori pendenze, il traffico ferroviario passerà ad un ipotetico numero di 240 treni al giorno, ovvero un treno ogni 6 minuti se la frequenza fosse costante. Tale numero di treni renderebbe la città invivibile, determinando un abbassamento enorme della qualità della vita a causa del rumore generato da tanto traffico ferroviario. Non va poi dimenticato che le caratteristiche strutturali del BBT, unitamente al sistema di sicurezza europeo denominato ERMTS/ETCS, consentirebbero il passaggio di un numero di treni sempre maggiore, lunghi fino a 750 metri, pesanti 1.600 tonnellate, con tutte le ripercussioni seguenti in termini acustici e cosa non di poco conto in termini di vibrazioni e rumore solido.

Già negli anni precedenti, il dibattito progettuale aveva considerato l'ipotesi di far passare la variante ferroviaria di quadruplicamento in destra Adige, seguendo indirizzi maturati negli anni '70 con l'idea di spostare la ferrovia storica oltre il fiume per realizzare la nuova stazione nella zona ex Italcementi. Tale idea fu tuttavia abbandonata per la ferma opposizione di alcuni settori sociali ed economici. L'ipotesi alternativa è stata consolidata nell'idea di realizzare la variante di raddoppio ferroviario in sinistra Adige, spostandone il tracciato sotto la collina est.

In questa ipotesi, il progetto ha immaginato una galleria naturale tra la parte sud di Mattarello e la zona a sud della ipotizzata stazione ipogea, da realizzare nell'area dell'ex scalo Filzi in maniera provvisoria, attendendo l'interramento della linea storica per riportare poi la stazione ipogea al di sotto di quella attualmente in funzione. Oltre evidentemente le gallerie artificiali e trincee di interrimento a nord ed a sud.

Secondo quanto è noto, la profondità della stazione ipogea provvisoria da realizzare sotto l'ex scalo Filzi sarebbe di 11,50 metri. Da cui si desume che il tracciato in uscita dalla galleria di variante e connesso con quest'ipotetica stazione potrà collocarsi ad una profondità massima di

13,50 metri sottosuolo, per evidenti ragioni di pendenza massima tollerata per i tracciati ferroviari.

Essendo la variante progettata per l'Alta velocità-Alta capacità (merci), si desume che le zone a ridosso dello scalo Filzi e sotto cui verrebbe realizzata la galleria, si troverebbero ad essere colpite da un grave disagio generato dal transito a velocità elevata - è lo scopo dell'infrastruttura - dei treni merci sopra descritti, con un conseguente ingiustificato abbassamento della qualità dell'abitare a quindi della vita. Le nuove opere devono essere funzionali all'aumento della qualità della vita, e non possono concorrere invece al loro abbassamento.

Ricordiamo come il danno da rumore e/o da rumore solido (vibrazioni) non possono solo portare a danni fisici ma anche purtroppo a danni esistenziali.

A nord dell'ex scalo Filzi, dopo il passaggio dall'ipotetica stazione ipogea, il nuovo tracciato dovrebbe salire fino a quota zero in affiancamento alla linea storica alla quale correrebbe in parallelo, attraversando nella salita una delle zone più inquinate d'Europa (l'area ex carbochimica ed ex Sloi), per poi attraversare Trento nord nella zona prospiciente l'area Magnete, e quindi ricongiungersi con la linea storica, che poi prosegue invariata verso Gardolo e Roncafort, fino all'interporto e oltre.

A sud invece, l'ingresso in galleria avverrebbe in zona Acquaviva, zona che porta tale nome a causa di una sorgente d'acqua particolare, che potrebbe essere valorizzata per la realizzazione di un sito termale della città, utile a diversificare ed integrare l'offerta turistica del capoluogo.

Dalla perforazione necessaria alla realizzazione delle due gallerie parallele si ricaverebbe una massa pari a circa 2.500.000 di metri cubi di materiale; una parte di esso verrebbe utilizzato per la realizzazione di conci di rivestimento delle canne ferroviarie, la creazione di altri manufatti o materiale drenante.

Esiste l'ipotesi di utilizzare una parte del materiale per la parziale sistemazione dell'ex discarica di Sardagna. Della parte rimanente non pare esista un piano di smaltimento.

Le considerazioni sopra esposte rappresentano naturalmente un commento ad un'opera della quale non sono note le caratteristiche specifiche a causa della riservatezza mantenuta dalla stazione appaltante, ovvero R.F.I.

Tale riservatezza collide naturalmente col diritto che le persone hanno di sapere quale sarà l'impatto di un'infrastruttura sul proprio territorio e quale condizionamento eserciterà sulla qualità della vita cui ciascuno di noi ha diritto.

Nessuno mette in discussione la dimensione imprescindibile dell'opera - per le ragioni dianzi esposte - e l'opportunità messa in campo dalle risorse del P.N.R.R. è sicuramente da cogliere.

Tenuto conto delle informazioni fornite al Consiglio comunale e dei quesiti formulati dalle forze politiche nella seduta informativa del 20 ottobre 2021,

il Consiglio comunale
impegna
il Sindaco e la Giunta comunale:

1. a farsi parte attiva presso gli organi istituzionali e Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata Circonvallazione ferroviaria di Trento e finanziata dal P.N.R.R. siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non subire un peggioramento ambientale e delle condizioni di vita da un punto di vista acustico e delle vibrazioni generate dal passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale;
2. a farsi parte attiva nell'ambito del progetto di dibattito pubblico affinché venga esaminata anche la proposta di un percorso della circonvallazione in destra Adige, anche alla luce delle proposte recentemente emerse, con riferimento a variazione di tempi, costi, impatti ambientali e intersezione con il Progetto Integrato, utilizzando le risorse del P.N.R.R.;
3. a chiedere a R.F.I. di dare urgente risposta alla richiesta inviata di studiare la possibilità di un allungamento del percorso in galleria naturale fino all'interporto, prevedendo il congiungimento con la linea storica all'altezza di quel chilometraggio;
4. a chiedere a R.F.I. ove la verifica richiesta al punto precedente desse esito negativo, di studiare, compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi dettati dal P.N.R.R. per la realizzazione dell'opera, la possibilità di realizzare dei tratti di galleria artificiale dall'ex scalo Filzi fino all'interporto di una larghezza tale da migliorare la permeabilità del territorio da est a ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico;
5. a chiedere a R.F.I. di operare con tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile rumori e vibrazioni sulle abitazioni dei rioni sotto-attraaversati;

6. a chiedere a R.F.I. di verificare la possibilità d'intesa con P.A.T. (Provincia autonoma di Trento) e Ministero, nell'ambito del progetto, della integrale bonifica delle aree ex Sloi;
7. a chiedere a R.F.I. di garantire il finanziamento e la realizzazione dei lotti previsti e non ancora finanziati;
8. a chiedere a R.F.I. di adoperarsi al fine di trovare le soluzioni più idonee per tenere aperto il collegamento garantito dalla Trento-Malè;
9. a chiedere a R.F.I. di agire, nelle procedure di esproprio, in stretto collegamento con l'incaricato dalla Giunta comunale a seguirne l'iter;
10. a chiedere a R.F.I. che, d'intesa con P.A.T. e Comune, venga costituito un Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce;
11. a chiedere a R.F.I. di sottoscrivere con il Comune e la Provincia autonoma di Trento un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto ed alla realizzazione dell'interramento della ferrovia storica, definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del Pums e del quadro provinciale di riferimento;
12. a proporre alla Conferenza dei Capigruppo, per tramite del Presidente del Consiglio comunale, di attivare una Commissione Consiliare Speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETERIA GENERALE
f.to Debiasi

IL PRESIDENTE
f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34

Favorevoli: n. 32 (Angeli, Baggia, Bosetti, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Ri, Demattè, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 1 (Filippin)

Non votanti: n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale
f.to Dott.ssa Franca Debiasi



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 167

del Consiglio comunale

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALL'ARGOMENTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consiglieri e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri **Baggia Monica**

Bosetti Stefano

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Carli Marcello

Chilà Filomena

Dal Ri Alessandro

Demattè Daniele

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Assenti: consigliere **Bozzarelli Elisabetta**

e consiglieri **Casonato Giulia**

Filosi Luca

Fiori Francesca

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Lenzi Walter

Maschio Andrea

Maule Chiara

Panetta Salvatore

Pedrotti Alberto

Raffaelli Anna

Frachetti Piergiorgio

Guastamacchia Fabrizio

Robol Andrea

Saltori Alessandro

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zanetti Silvia

Zappini Federico

Maestranzi Dario

Merler Andrea

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Vicesegretaria generale Debiassi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

visto l'ordine del giorno presentato dal Consigliere Maschio quale atto collegato alla mozione relativa alla circonvallazione ferroviaria di cui alla sessione straordinaria del Consiglio comunale in corso;

visto l'emendamento aggiuntivo di un punto al dispositivo dell'ordine del giorno sopra richiamato, depositato dal presentatore stesso il 25.11.2021 ed assunto a protocollo al n. 312292, con richiamo all'art. 85, comma 8 del Regolamento interno del Consiglio comunale;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

il seguente ordine del giorno.

Il Codice dei contratti pubblici all'art. 22, comma 2, ha previsto l'adozione di un Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la disciplina dei criteri per l'individuazione delle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale che hanno un impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, distinte per tipologia e soglie dimensionali, per cui è obbligatorio il ricorso alla procedura di Dibattito Pubblico, nonché le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della medesima procedura. Il primo correttivo al Codice dei contratti pubblici ha precisato che i nuovi interventi ai quali occorre fare riferimento per l'applicazione dell'istituto del Dibattito Pubblico sono quelli avviati dopo la data di entrata in vigore del medesimo Decreto, ovvero dopo il 24 agosto 2018, ed ha stabilito contestualmente le modalità di monitoraggio sull'applicazione dell'istituto.

La disciplina del Dibattito Pubblico è intervenuta con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 maggio 2018 n. 76. Il Decreto declina le modalità di svolgimento, le tipologie e le soglie dimensionali delle opere sottoposte a Dibattito Pubblico, puntualizzando altresì le competenze della Commissione nazionale.

Con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30.12.2020 n. 627 è stata istituita la Commissione nazionale per il Dibattito Pubblico sulle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale.

La Commissione intende essere un modello di democrazia partecipativa, relativamente agli interventi infrastrutturali di maggiore rilevanza nel Paese.

Obiettivi della Commissione sono:

1. rendere trasparente il confronto con i territori sulle opere pubbliche, attraverso procedure che garantiscano il coinvolgimento delle comunità interessate;
2. migliorare la qualità delle progettazioni delle opere pubbliche di grande rilevanza;
3. semplificare l'esecuzione dell'opera attraverso scelte ponderate, al fine di ridurre l'aggravio dei contenziosi.

Richiamati i documenti:

- verbale di deliberazione 14.10.2009 n. 134 del Consiglio comunale di Trento protocollo n. 2009/121953 «procedura istruttoria - progetto n. 1/2009V: "Ferrovia Verona - Brennero - Progetto preliminare nuovo lotto 3 circonvallazione di Trento e Rovereto e studio di fattibilità delle tratte di completamento in Trentino". Parere.»;
- Protocollo d'Intesa R.F.I./P.A.T./Comune di Trento, di data 17 aprile 2018;
- Atto Aggiuntivo al «Protocollo d'Intesa R.F.I./P.A.T./Comune di Trento 17 aprile 2018», di data 19.04.2019.

Al fine di mantenere fede agli obiettivi stessi della Commissione

il Consiglio comunale

impegna

il Sindaco e la Giunta comunale:

1. ad adoperarsi presso tutti gli Enti competenti, gli Organismi e Soggetti decisori, anche nella fase di svolgimento del Dibattito Pubblico, prendendo posizione (politica) e facendosi parte attiva, affinché entrambe le soluzioni progettuali ad oggi proposte da R.F.I. (tracciato Sx-Adige) e dalla Rete dei Cittadini di Trento (nuovo progetto tracciato in Dx-Adige) siano prese in considerazione, poste in adeguata analisi comparativa e trattate con lo stesso rispetto e la

- stessa dignità (tecnici);
2. ad invitare la Rete dei cittadini a presentare il nuovo progetto sulla destra Adige in Consiglio comunale.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETARIA GENERALE
f.to Debiasi

IL PRESIDENTE
f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALL'ARGOMENTO "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34

Favorevoli: n. 32 (Angeli, Baggia, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Ri, Demattè, Fernandez, Filippin, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)

Contrari: n. 0

Astenuti: n. 0

Non votanti: n. 2 (Bosetti, Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale
f.to Dott.ssa Franca Debiasi



COMUNE DI TRENTO

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 168

del Consiglio comunale

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALLA MOZIONE RELATIVA ALLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA, AVENTE AD OGGETTO: "PROGETTO CIRCONVALLAZIONE MERCI - PROPOSTA ADOZIONE TRACCIATO IN DESTRA ADIGE".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri **Baggia Monica**

Bosetti Stefano

Bridi Vittorio

Brugnara Michele

Carli Marcello

Chilà Filomena

Dal Ri Alessandro

Demattè Daniele

Fernandez Andreas

Filippin Giuseppe

Assenti: consigliere **Bozzarelli Elisabetta**

e consiglieri **Casonato Giulia**

Filosi Luca

Fiori Francesca

Franzoia Mariachiara

Gilmozzi Italo

Giuliani Bruna

Lenzi Walter

Maschio Andrea

Maule Chiara

Panetta Salvatore

Pedrotti Alberto

Raffaelli Anna

Frachetti Piergiorgio

Guastamacchia Fabrizio

Robol Andrea

Saltori Alessandro

Serra Nicola

Stanchina Roberto

Tomasi Renato

Uez Tiziano

Urbani Giuseppe

Zanetti Cristian

Zanetti Silvia

Zappini Federico

Maestranzi Dario

Merler Andrea

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Vicesegretaria generale Debiasi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Il Consiglio comunale

visto l'ordine del giorno presentato dai Consiglieri Bridi, Urbani, Demattè e Maschio, collegato alla mozione relativa alla circonvallazione ferroviaria di cui alla sessione consiliare straordinaria in atto, avente ad oggetto: "Progetto circonvallazione merci - proposta adozione tracciato in destra Adige";

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

il seguente ordine del giorno.

Preso atto che solo in data 28 ottobre 2021 è stato reso noto da R.F.I. il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo alla circonvallazione ferroviaria di Trento, trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e Mobilità Sostenibile ed alla Presidente della Commissione Nazionale, avviando così l'iter previsto per il dibattito e l'approvazione del progetto.

Considerato che in attesa della condivisione del Progetto da parte della Commissione e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e quindi prima delle verifiche per la valutazione di impatto ambientale e idrogeologiche, la normativa prevede la nomina di un coordinatore del dibattito pubblico che stabilisca calendario incontri e modalità di partecipazione e se necessario integrazioni o modifiche al progetto.

Premesso quanto sopra, onde avviare un processo partecipativo trasparente peraltro previsto dalla normativa statale, un gruppo di cittadini (RETE) nel corso di una recente presentazione pubblica in data 10 novembre ha presentato in un'assemblea pubblica un progetto di fattibilità alternativo in destra Adige che — oltre a permettere una circonvallazione ferroviaria per l'interramento dei treni merci, l'interramento della ferrovia storica, un sistema di collegamento rapido tra nord e sud (NordS) e la stazione ipogea (Progetto integrato) sostenuto dalla nostra Amministrazione comunale — presenta molteplici vantaggi rispetto a quello presentato da R.F.I.

In particolare, i proponenti hanno illustrato i seguenti 20 punti, che si riportano integralmente, per maggiore chiarezza:

1. non attraversa l'abitato a nord del centro di Trento fino alla località Roncafort con ciò eliminando una delle principali criticità del progetto R.F.I.;
2. non richiede la demolizione di edifici del quartiere San Martino, dimostrando molta maggiore attenzione nei confronti dei cittadini;
3. non interferisce con le aree inquinate da bonificare di Trento nord, altro elemento particolarmente critico del progetto R.F.I., che intende invece utilizzarle quale deposito temporaneo di stoccaggio del materiale scavato;
4. non mette a rischio le principali sorgenti dell'acquedotto di Trento, che si trovano notoriamente in sinistra orografica e non in destra orografica;
5. Non espone le opere ferroviarie ed in particolare la stazione provvisoria all'ex scalo Filzi a rischio di allagamento in caso di alluvione della zona di Trento, come accaduto nel 1966;
6. non interferisce con la falda del fondo valle dell'Adige, in quanto rimane sempre a quota superiore;
7. non toglie terreno pregiato e coltivato a Mattarello e lungo la valle dell'Adige; nessun cantiere verrà installato a sud della città e non sarà necessario espropriare terreno agricolo tra Mattarello e Calliano per il quadruplicamento del binario;
8. non crea fasce di rispetto e servitù in area urbana;
9. abbate l'inquinamento acustico e vibratorio per l'intera tratta urbana e non solo per una parte della città, evitando di trattare in modo differente gli abitanti della stessa città;
10. migliora la sicurezza di attraversamento delle merci pericolose, evitando il passaggio attraverso tutta la parte nord della città dei treni merci.
11. consente la realizzazione della stazione provvisoria in superficie, anziché interrata, con costi molto minori;
12. consente di realizzare il cantiere di scavo in zone distanti dall'abitato anziché in piena città come prevede invece il progetto di R.F.I.;
13. favorisce le connessioni per il trasporto del materiale di scavo e di suo allontanamento tramite ferrovia, anziché su gomma;
14. consentirà una vera riqualificazione della parte nord di Trento evitando la cesura che

- andranno a creare i quattro binari di attraversamento e le barriere antirumore alte 7 metri;
15. consentirà un interramento della linea storica verso nord anche più esteso della previsione attuale, comunque in presenza di adeguati finanziamenti;
 16. consentirà il potenziamento della ferrovia Trento Malè, senza alcuna interruzione e senza lo spostamento del capolinea per anni a nord, con ogni probabilità a Lavis. Questa previsione del progetto R.F.I. rischia concretamente di portare la chiusura della ferrovia Trento Malè, ad oltre 100 anni dalla sua apertura, penalizzando la piana Rotaliana e le valli di Non e di Sole;
 17. aumenterà la capacità della linea storica per i servizi di tipo locale fra Trento e Calliano;
 18. questo progetto presenta assoluta compatibilità con interventi come il Nordus;
 19. permetterà la realizzazione anticipata del trasporto rapido di massa (tram);
 20. migliorerà la qualità di rigenerazione del territorio urbano di Trento, evitando barriere tra le parti est ed ovest di tutta Trento nord.

È interessante osservare come un gruppo di cittadini attivi, motivati ed amanti della loro città, in modo assolutamente disinteressato, hanno saputo presentare una proposta decisamente meno impattante di quella avanzata da Rete Ferroviaria Italiana, maggiormente rispettosa della cittadinanza, della vivibilità cittadina e dell'ambiente, decisamente più in linea con le aspettative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Premesso infine che è compito della vera Politica realizzare opere pubbliche con lungimiranza, guardando agli esiti futuri, senza lasciarsi sedurre dalla tentazione di sfruttare insperati ed inattesi finanziamenti, qualora questa opzione comporti la realizzazione di opere non conformi alle vere esigenze della comunità e causi anzi grandi disagi e danni permanenti.

Tutto ciò premesso,

il Consiglio comunale
impegna
il Sindaco e la Giunta comunale a:

1. chiedere con decisione a R.F.I., un approfondimento progettuale per l'ipotesi di tracciato in destra Adige, come proposto dalla Rete dei cittadini di Trento, alla luce dei moltissimi elementi migliorativi della proposta progettuale.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETERIA GENERALE
f.to Debiasi

IL PRESIDENTE
f.to Piccoli

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO COLLEGATO ALLA MOZIONE RELATIVA ALLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA, AVENTE AD OGGETTO: "PROGETTO CIRCONVALLAZIONE MERCI - PROPOSTA ADOZIONE TRACCIATO IN DESTRA ADIGE".

Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34

Favorevoli: n. 33 (Angeli, Baggia, Bosetti, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Rì, Demattè, Fernandez, Filippin, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)

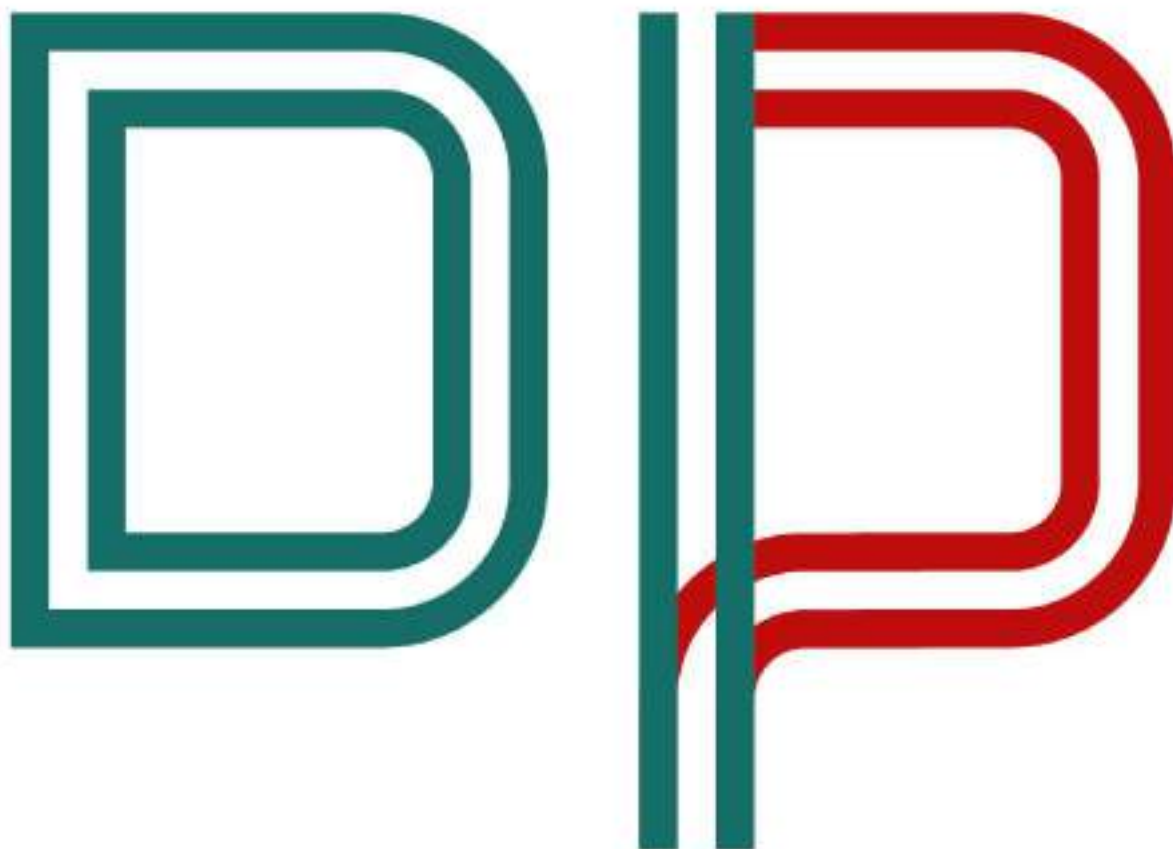
Contrari: n. 0

Astenuti: n. 0

Non votanti: n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale
f.to Dott.ssa Franca Debiasi



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Giunta Comunale di Trento

19 gennaio 2022

Consiglio comunale del giorno 11 gennaio 2022

La seduta odierna fa seguito a quella del 20 ottobre scorso nel corso della quale sono state formulate diverse e importanti richieste di chiarimento alle quali si è dato seguito con il documento di riscontro trasmesso a tutti i Consiglieri.

Come illustrato dal dott. Pillon, il dibattito pubblico ha registrato molte richieste di chiarimento analoghe a quelle esposte dai Consiglieri in data 20 ottobre.

A queste richieste si sono elaborate delle risposte che andranno formalizzate nel parere per la Conferenza dei Servizi.

È utile anticipare che, in base alle sollecitazioni intervenute e su iniziativa dell'Amministrazione, sono in atto adeguate intese con RFI per acquisire i seguenti risultati:

- A) derubricare l'occupazione temporanea di aree agricole a sud dello svincolo della tangenziale per concentrare le necessità nell'area della proprietà Acquaviva, disponibile ad una revisione della propria organizzazione aziendale e del proprio piano di produzione. In questo modo si garantisce la continuità della coltivazione degli altri fondi di cui era previsto il coinvolgimento;
- B) realizzare un sovrappasso alla linea storica in località Grezzi per dare accesso alle campagne poste tra la ferrovia e la tangenziale rinunciando al sottopasso attuale che rimarrebbe poco funzionale anche nella prospettiva di adeguarlo all'allargamento del sedime ferroviario;
- C) riposizionare il tracciato provvisorio della FTM tra la linea storica e la stazione provvisoria in modo da limitare alla sola fase di realizzazione della rampa merci (9-12 mesi) l'attestamento della FTM a Lavis, a differenza della prevista sospensione del servizio inserita nel PFTE a partire dall'inizio delle attività di cantiere fino alla realizzazione dell'interramento del tratto cittadino della ferrovia;
- D) rimodellare l'area dell'ex Scalo Filzi in modo da garantire lo sviluppo dei collegamenti ciclopeditoni nord-sud ma anche la permeabilità est-ovest;
- E) prolungare la galleria artificiale della nuova linea merci per circa 150 metri, all'altezza del Magnete, per realizzare una fermata ferroviaria sia sulla Verona Brennero, sia sulla Trento Malè, con funzioni di collegamento est ovest e di raccordo con le piste ciclabili in direzione sud e nord;

Nel frattempo, sono pervenute delle proposte interessanti che forniscono una prospettiva di ottimizzazione del progetto, quali:

- la copertura del tratto di linea a nord del viadotto Canova, per una estesa di circa 400 metri, in grado di mascherare le previste barriere antirumore tramite un intervento di modellazione della superficie tale da realizzare un sito usufruibile per il tempo libero e per la mobilità leggera nelle diverse direzioni garantendo così, oltre a un nuovo spazio pubblico per la comunità, collegamenti ciclo pedonali tra Roncafort e Canova di Gardolo;
- la predisposizione dei cameroni nella parte nord della galleria Trento, atti a permettere il proseguimento della galleria ferroviaria in direzione nord e creare le condizioni future per il mantenimento dei treni merci in galleria. In questo modo i treni merci non diretti all'Interporto proseguiranno in direzione nord in galleria sotto la montagna, mentre lungo il tracciato previsto dal progetto depositato transiteranno i soli treni merci diretti all'Interporto

annullando sostanzialmente l'impatto sui territori a nord di Trento; in questa prospettiva infatti il numero di treni in transito sulla tratta a nord dell'ex Scalo Filzi sarà inferiore a quelli oggi transitanti anche nella prospettiva di apertura del tunnel di base del Brennero.

Con riferimento a quest'ultimo punto, si richiama quanto previsto nel progetto del Lotto 1, predisposto per la continuazione delle gallerie principali tra Ponte Gardena e Bolzano, come per il Lotto 2 predisposto per la continuazione delle gallerie principali da Bronzolo verso sud. Si tratta, in questo caso di predisporre il Lotto 3 A per la continuazione verso nord, nell'intesa che il collegamento da Roncafort verso la linea merci in galleria potrà essere realizzata con un bivio interrato nella stazione di Lavis. Questa è la posizione che il Comune di Trento, d'intesa con la Provincia, intende mantenere ai fini della emissione del parere positivo per la realizzazione del Progetto presentato da RFI nel corso del Dibattito Pubblico.

L'evidenza della posizione è data dal fatto che non si rende necessario il quadruplicamento dei binari da Trento Nord a Lavis. La nostra proposta non replica esattamente le proposte di RFI del 2009, ma la rende attuabile grazie alla possibilità di entrare ed uscire dalla galleria principale verso lo scalo di Roncafort per gestire sia le funzioni commerciali come quelle di sicurezza e di manutenzione

Queste, ed altre, sono le azioni di miglioramento emerse dal dibattito pubblico che il Comune di Trento intende fare proprie e trasferire nel parere da presentare in sede di Conferenza dei Servizi.

Un'ulteriore informazione riguarda il provvedimento che la Provincia Autonoma ha adottato per favorire il rilascio degli immobili coinvolti nella realizzazione del progetto. Con legge provinciale 27 dicembre 2021, n. 22 - Legge provinciale di stabilità 2022, la Provincia può contribuire alle indennità previste dalla perizia dei beni da acquisire da RFI con un contributo specifico. L'indennità è riconosciuta nella misura di 10.000 euro alle persone residenti e dimoranti negli immobili interessati purché rilascino l'abitazione nei tempi fissati dall'amministrazione.

Relativamente ai temi sopra esposti, la giunta Comunale si impegna a rendere più facile e concreto il dialogo tra cittadini e RFI; è intendimento della Giunta stessa di richiedere il rapido avvio dell'attività dell'Osservatorio per l'ambiente e la sicurezza, temi particolarmente rilevanti per il territorio e per i lavoratori coinvolti a cui dovrà sovrintendere.

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

Il dibattito ha lo scopo di presentare al pubblico il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), di valutare e migliorare il progetto.

Il dibattito è aperto a tutta la Città ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere ed ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire, e proporre soluzioni alternative o migliorative.



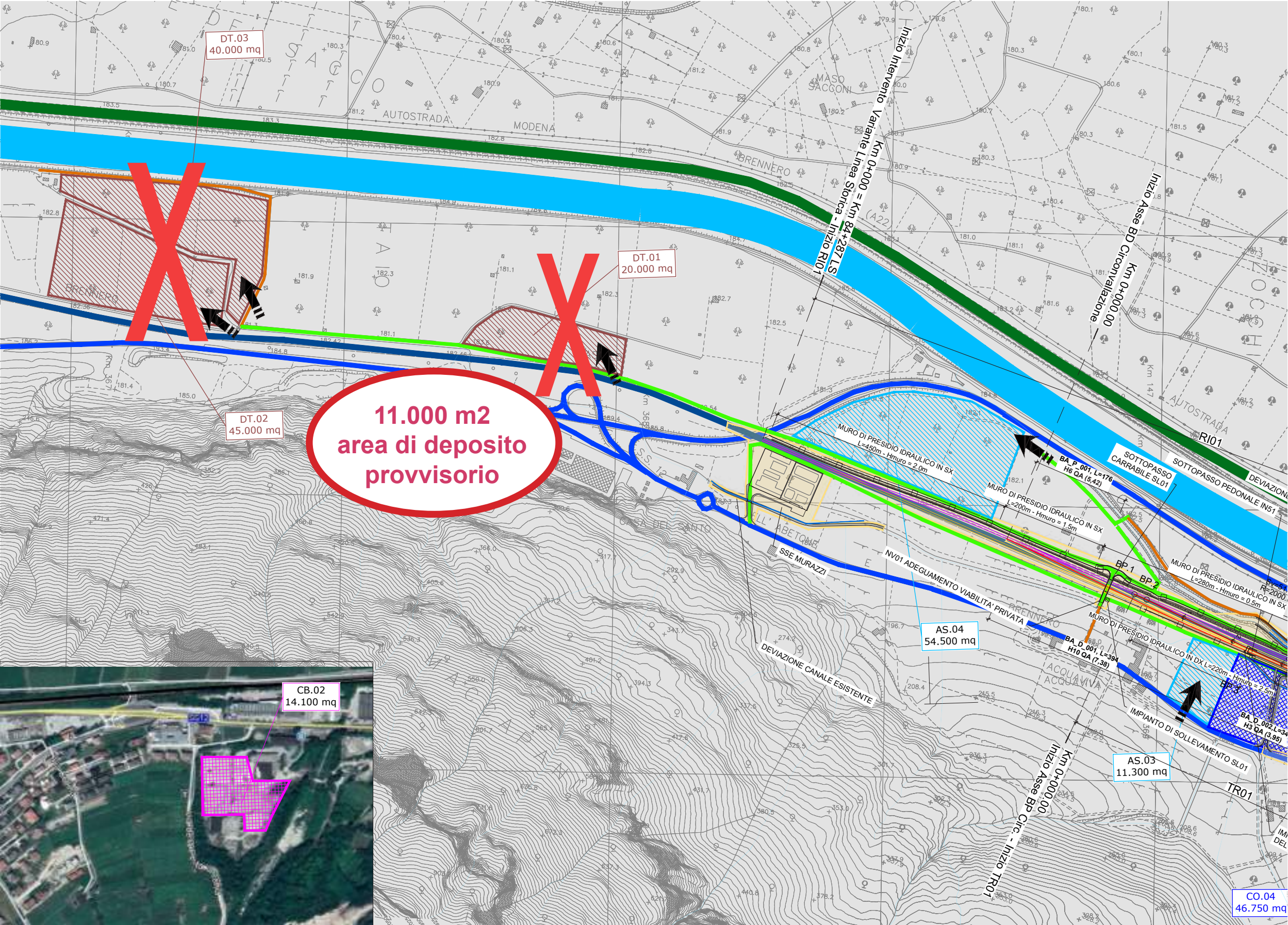
Comune di Trento

Ass. Ezio Facchin

11 gennaio 2022

LE CRITICITÀ EMERSE
NEL DIBATTITO PUBBLICO
E LE POSSIBILI SOLUZIONI

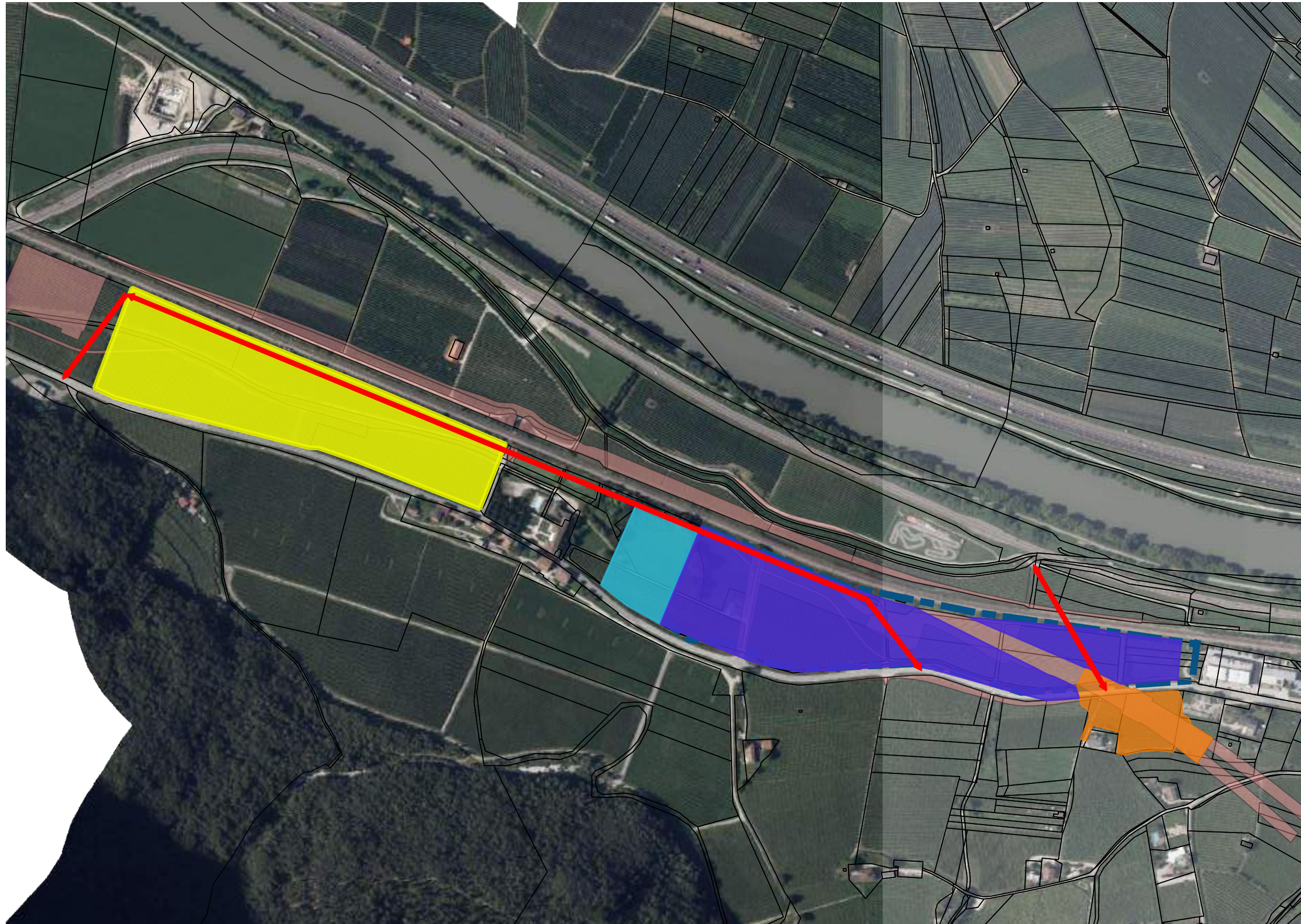
le aree di cantiere a sud
SECONDO PFTE



Derubricare l'occupazione temporanea di aree agricole a sud dello svincolo della tangenziale per concentrare le necessità nell'area della proprietà Acquaviva, disponibile ad una revisione del proprio piano di produzione

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

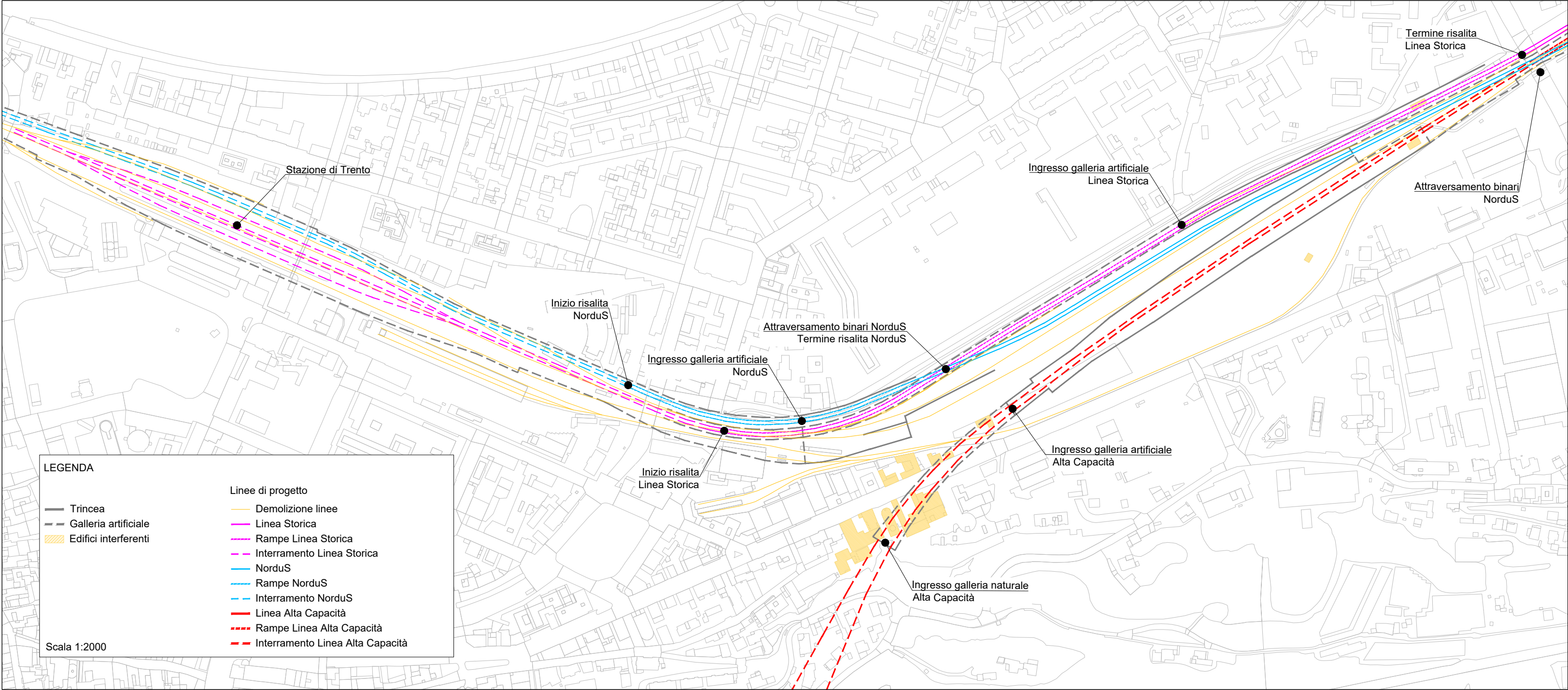
l'occupazione della **PROPRIETÀ ACQUAVIVA**



- Concentrazione delle **aree di cantiere ad est della linea ferroviaria**
- Previsione di **viabilità di cantiere interna** senza gravare su via Nazionale
- Realizzazione di un **sovrappasso** alla linea storica in località Grezzi

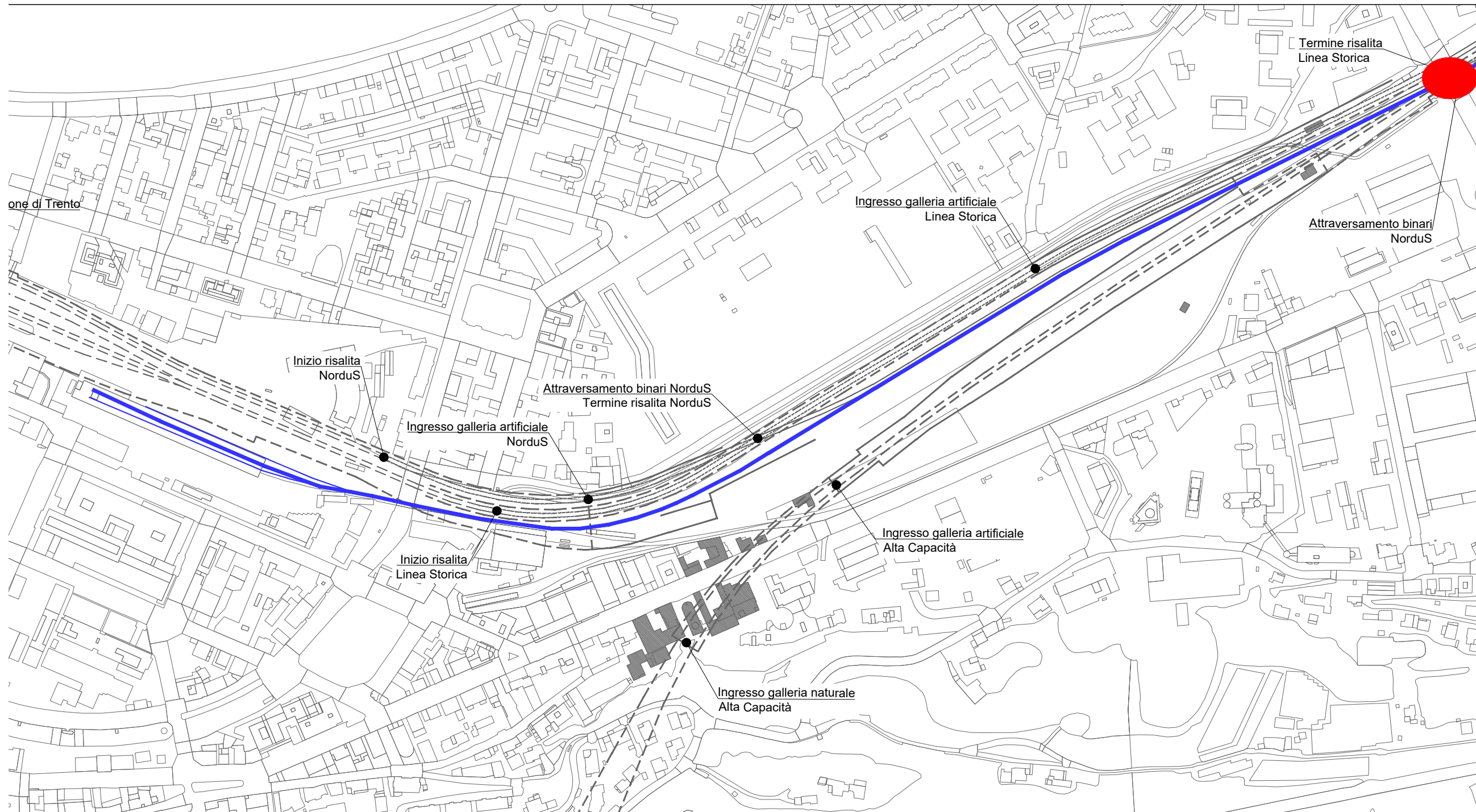
LE CRITICITÀ EMERSE
NEL DIBATTITO PUBBLICO
E LE POSSIBILI SOLUZIONI

il tracciato provvisorio
della FTM



LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

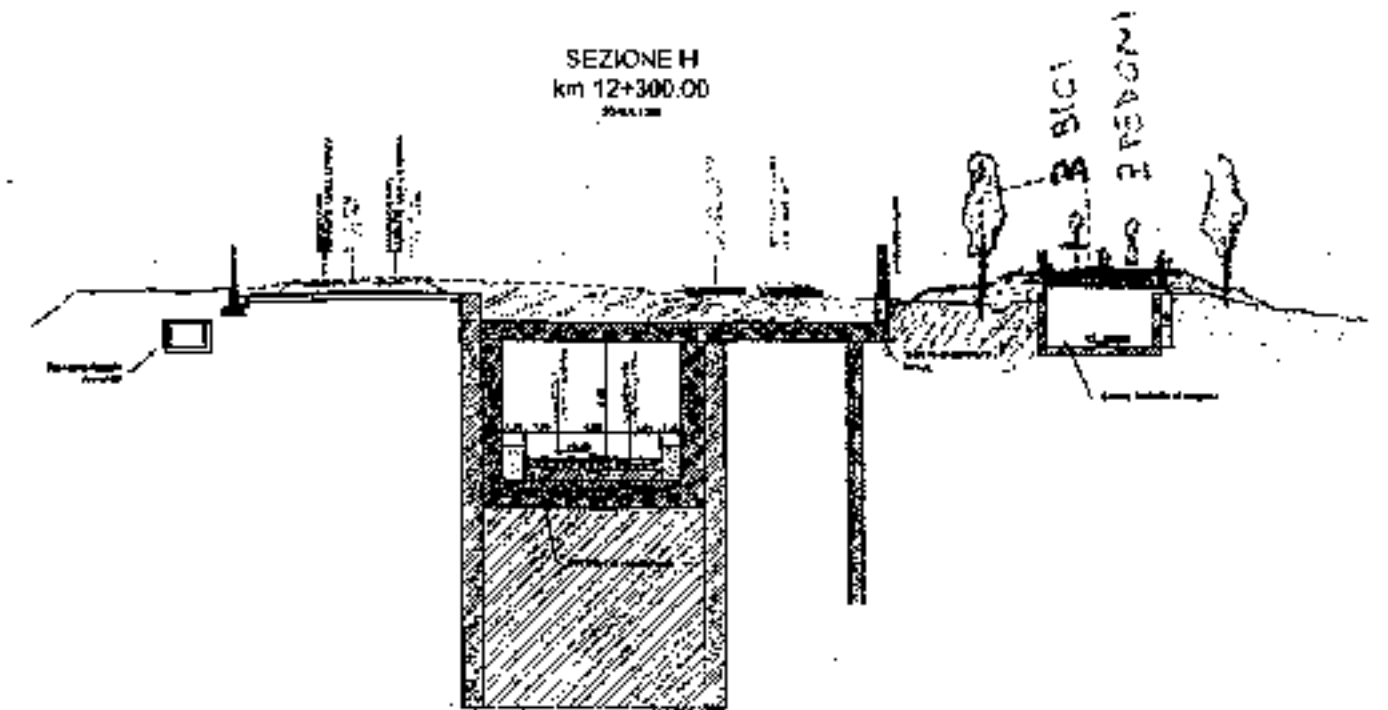
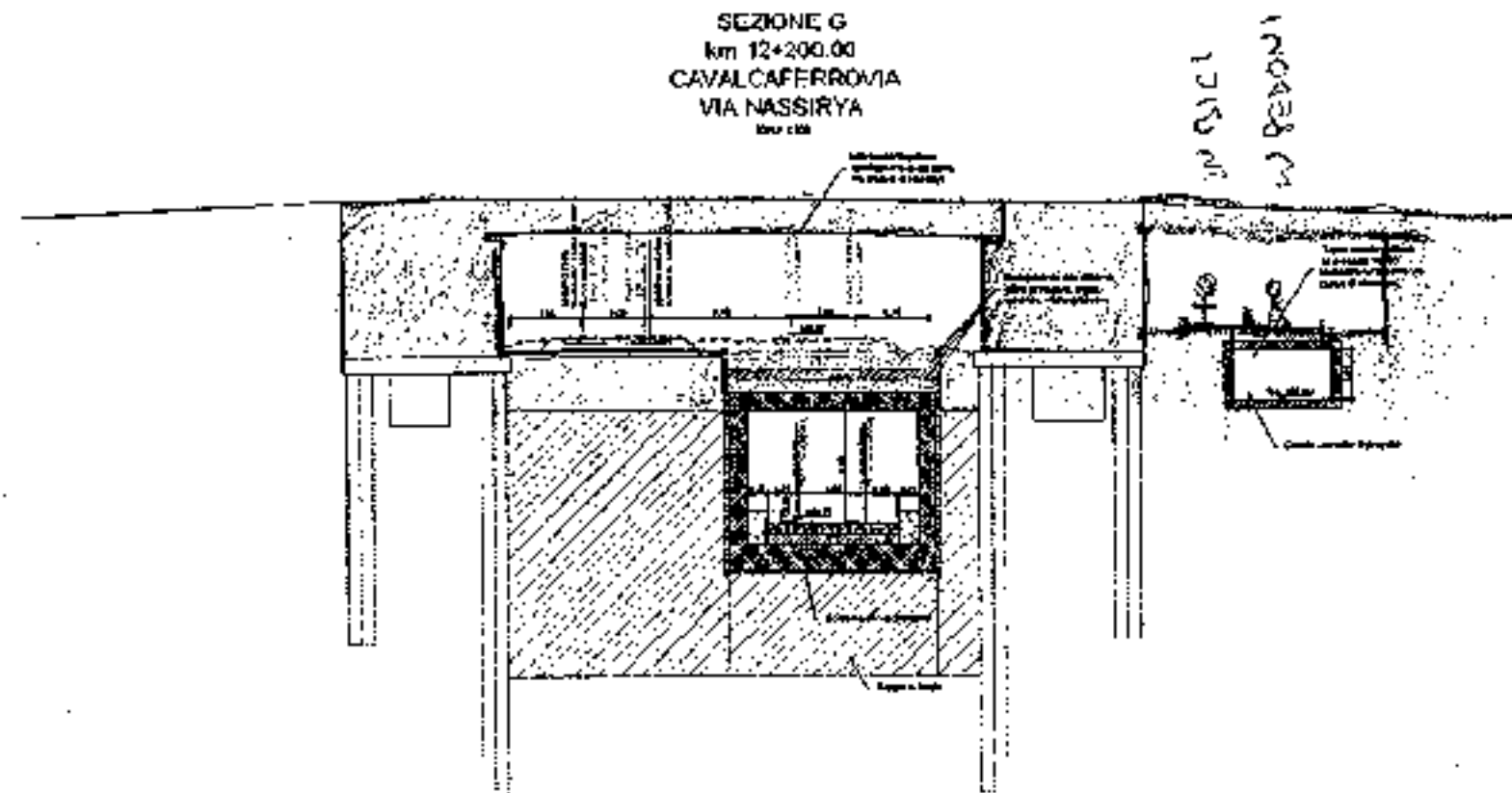
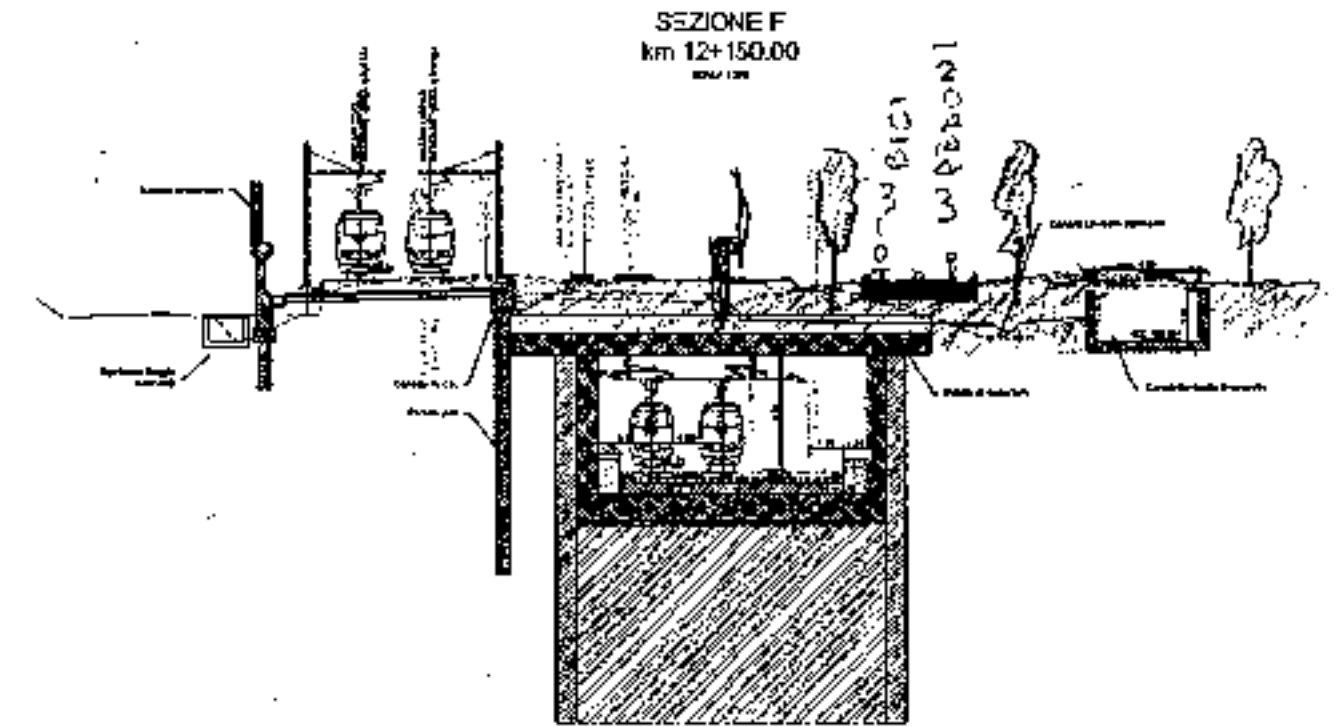
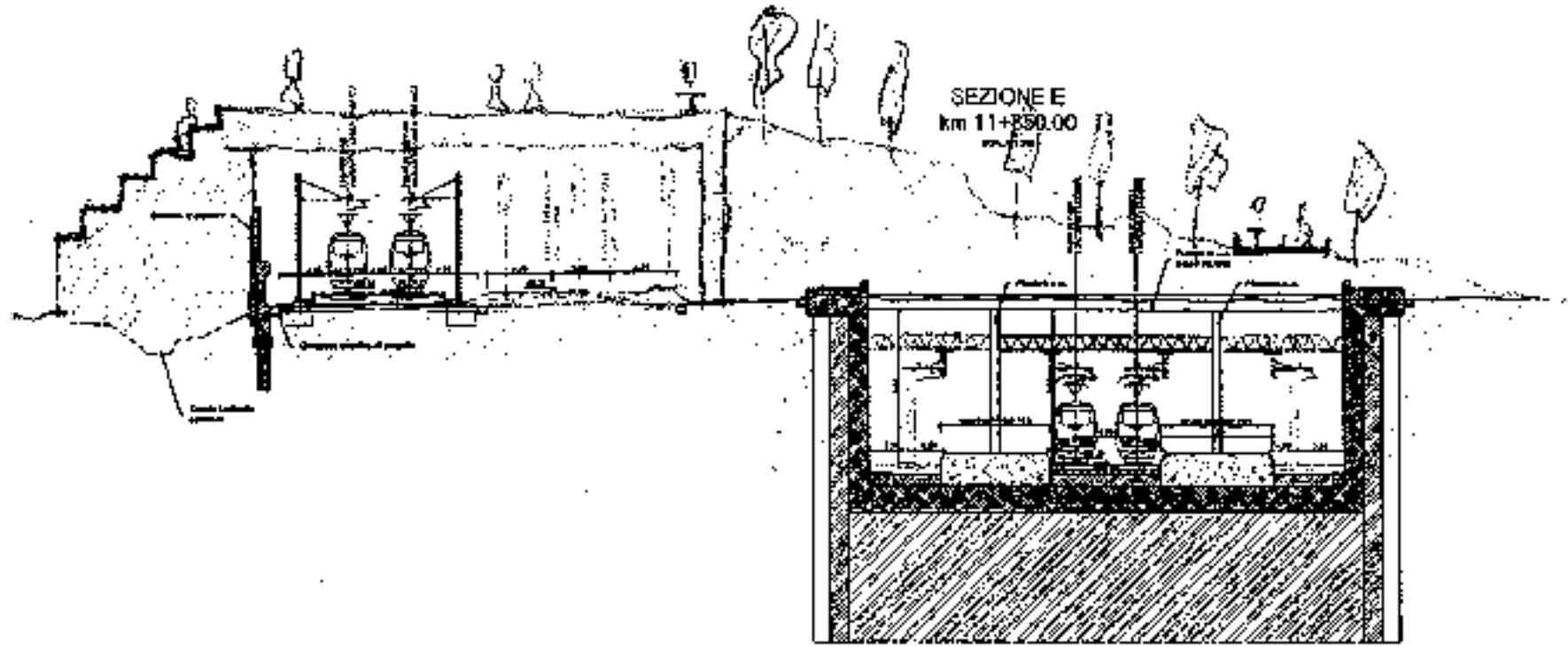
il tracciato provvisorio della FTM



- **Riposizionare il tracciato provvisorio della FTM** tra la linea storica e la stazione provvisoria in modo da limitare alla sola fase di realizzazione della rampa merci (9-12 mesi) l'attestamento della FTM a Lavis

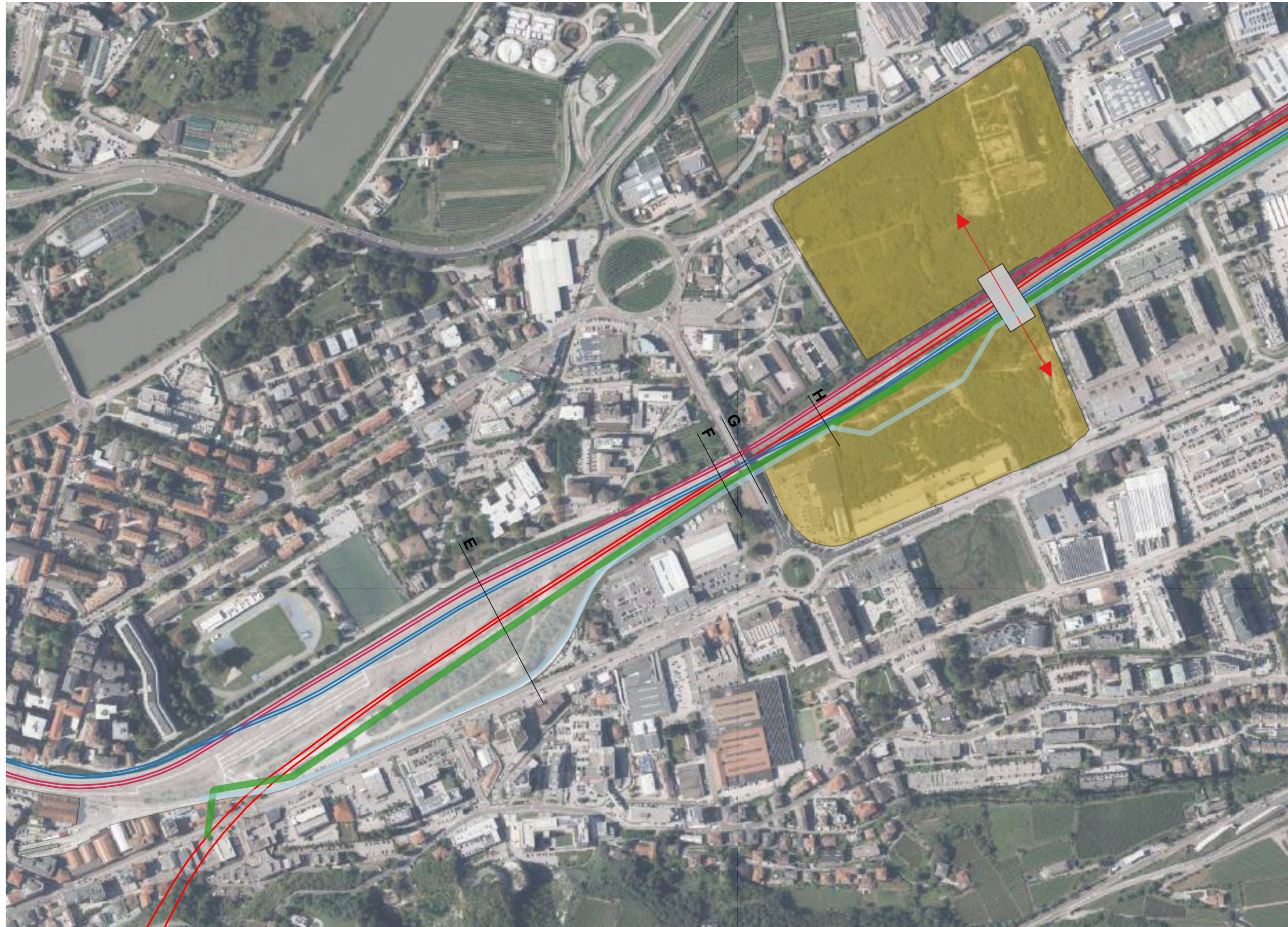
LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

la rimodellazione dello **SCALO FILZI**



LE CRITICITÀ EMERSE
NEL DIBATTITO PUBBLICO
E LE POSSIBILI SOLUZIONI

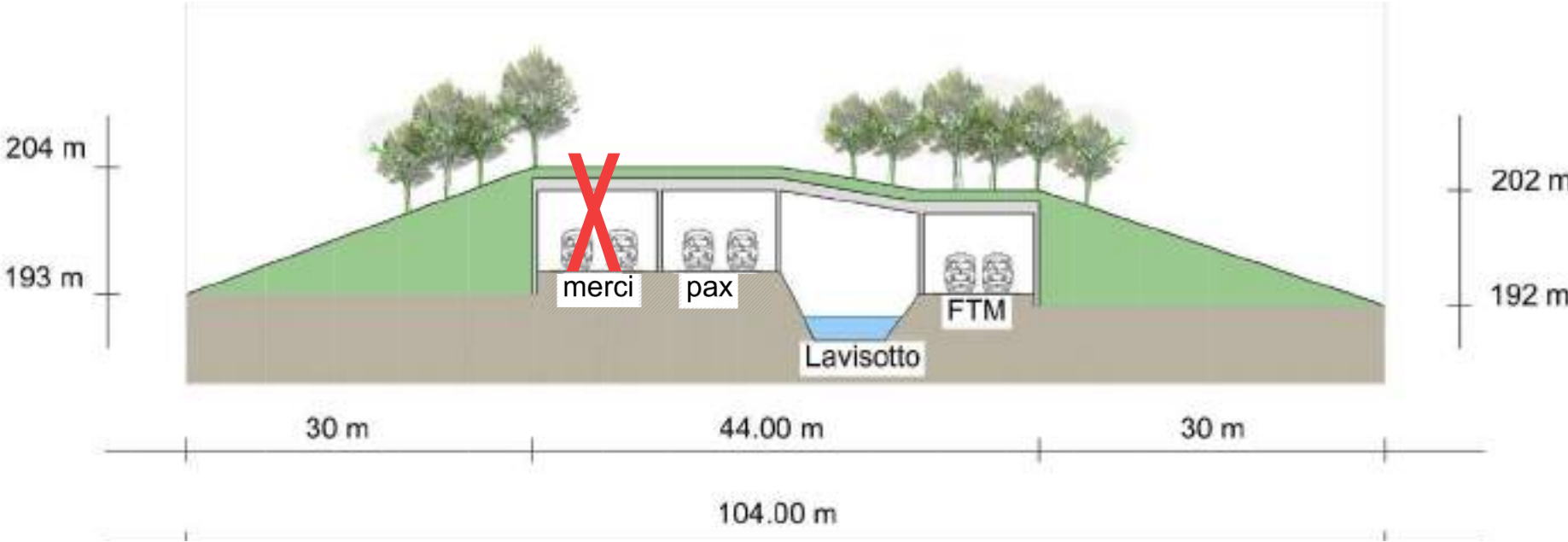
il prolungamento della **GALLERIA ARTIFICIALE**



Prolungamento della galleria artificiale interrata della nuova linea merci per circa 150 metri, all'altezza del Magnete, per realizzare una **fermata ferroviaria sia sulla Verona Brennero, sia sulla Trento Malè**, con funzioni di collegamento est ovest e di raccordo con le piste ciclabili in direzione sud e nord

LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO
E LE POSSIBILI SOLUZIONI

la collina
DI RONCAFORT

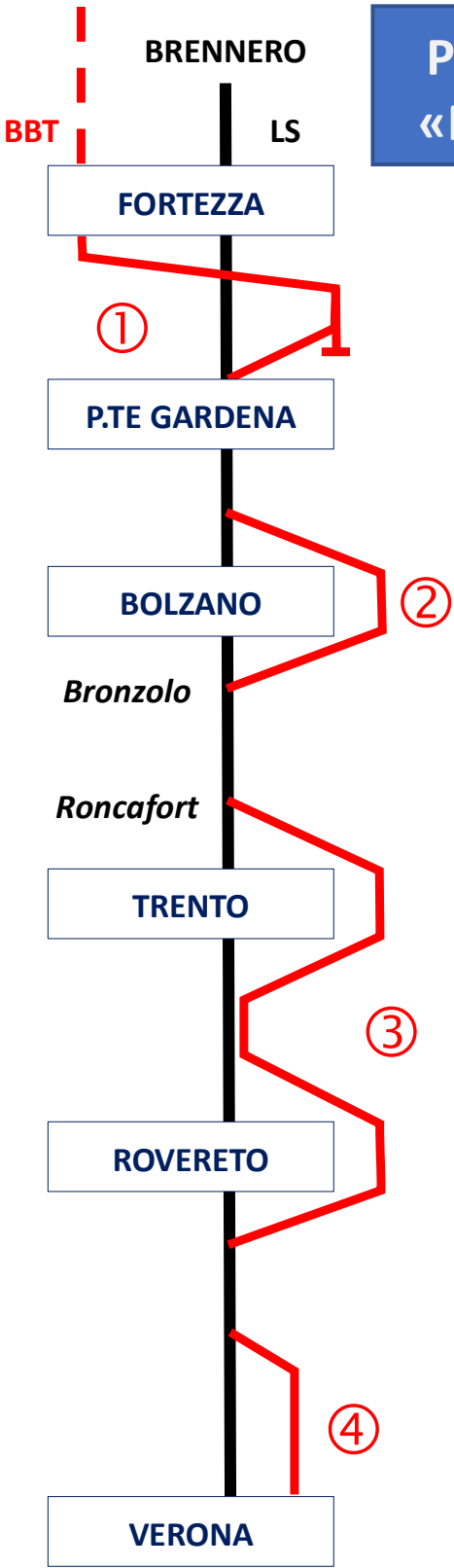


Opere di accesso al Tunnel del Brennero

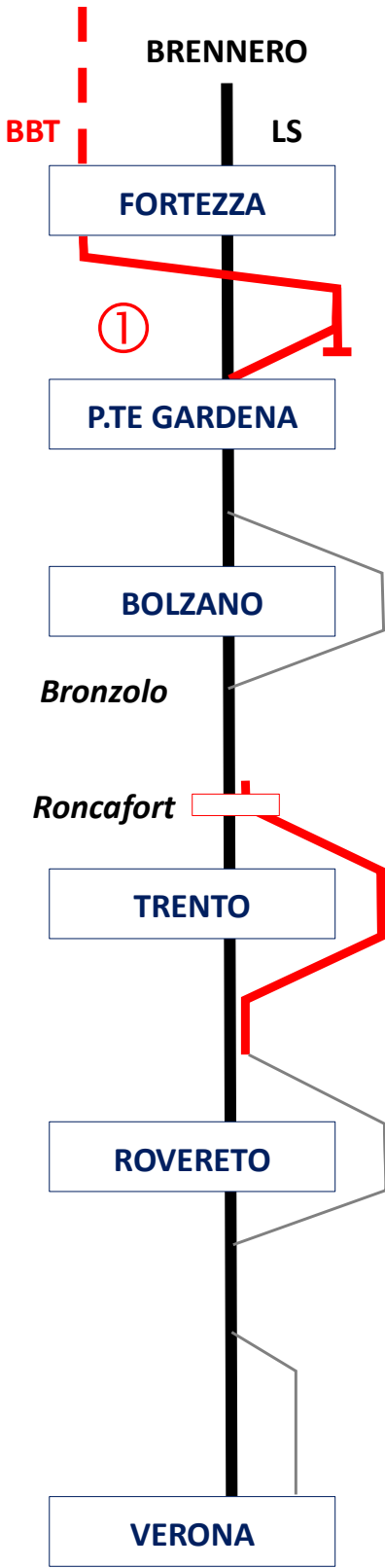
Linea di accesso Sud: configurazioni e soluzioni possibili



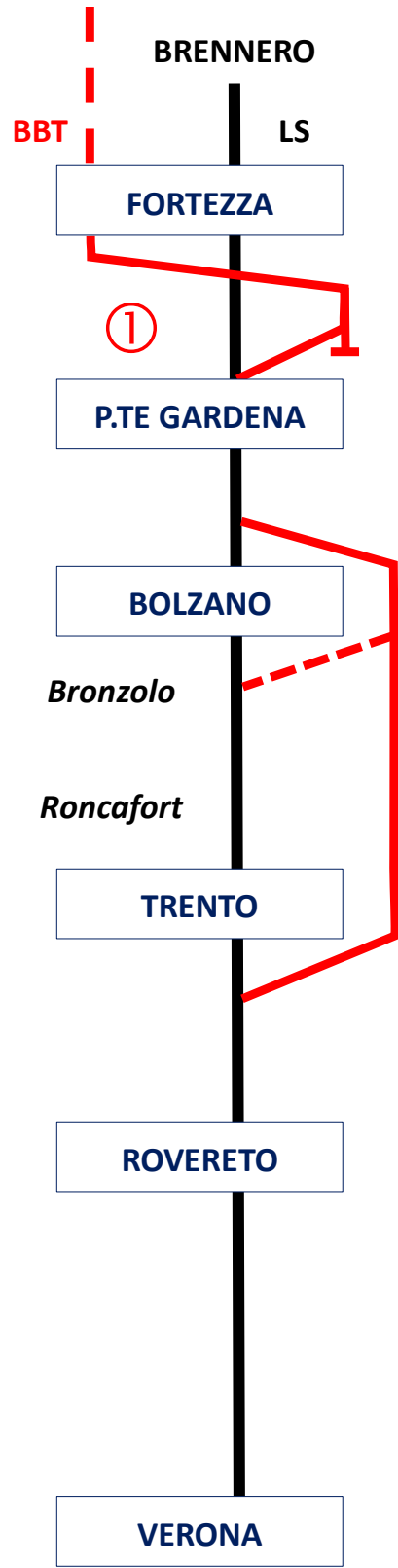
PROGETTI ATTUALI



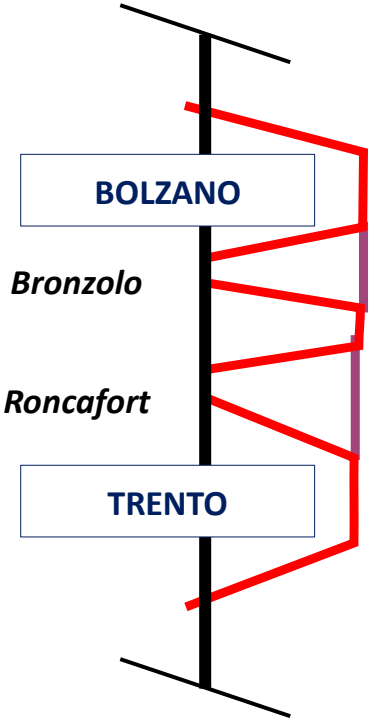
PROGETTI «MATURI»



IPOTESI RFI-MIT



PROGETTO DA AGGIORNARE



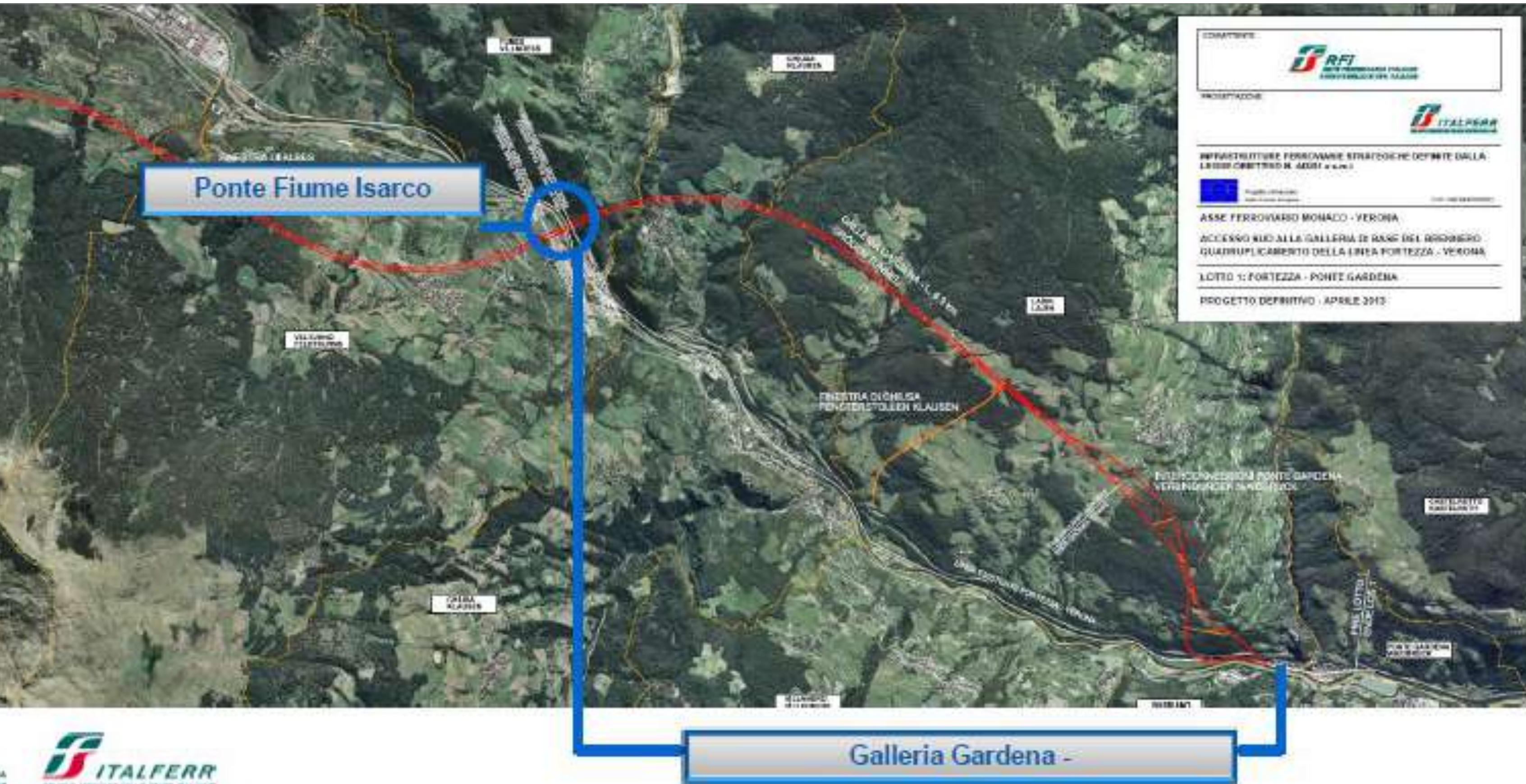
FORTEZZA PONTE GARDENA



Fortezza

Laion – Ponte Gardena

FORTEZZA PONTE GARDENA



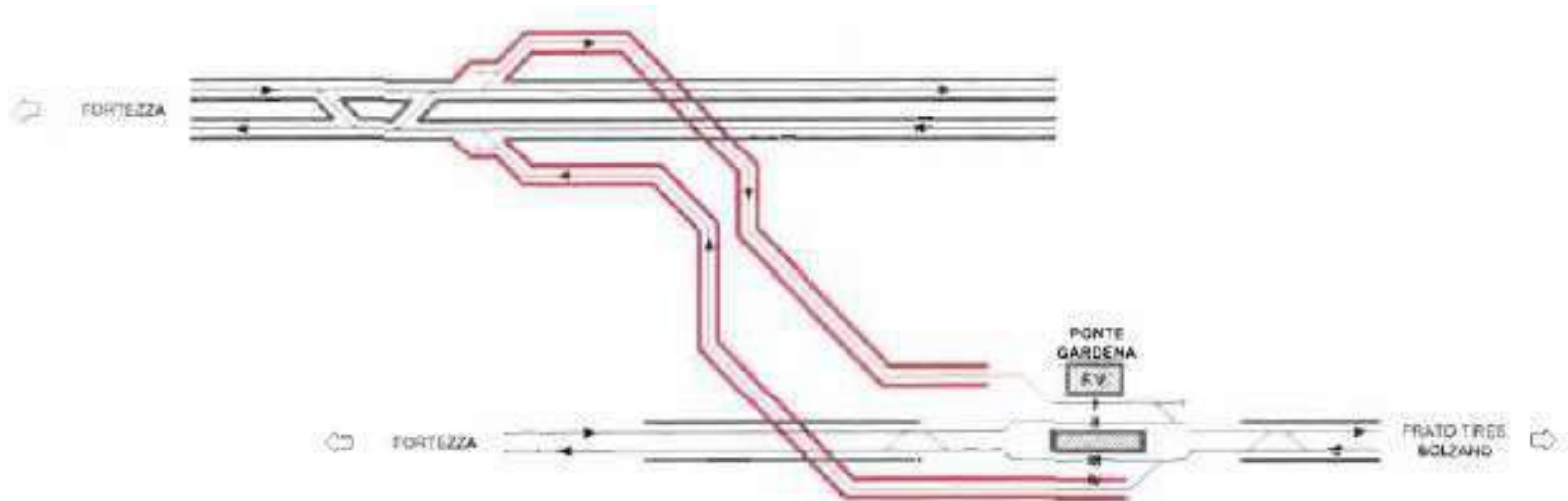
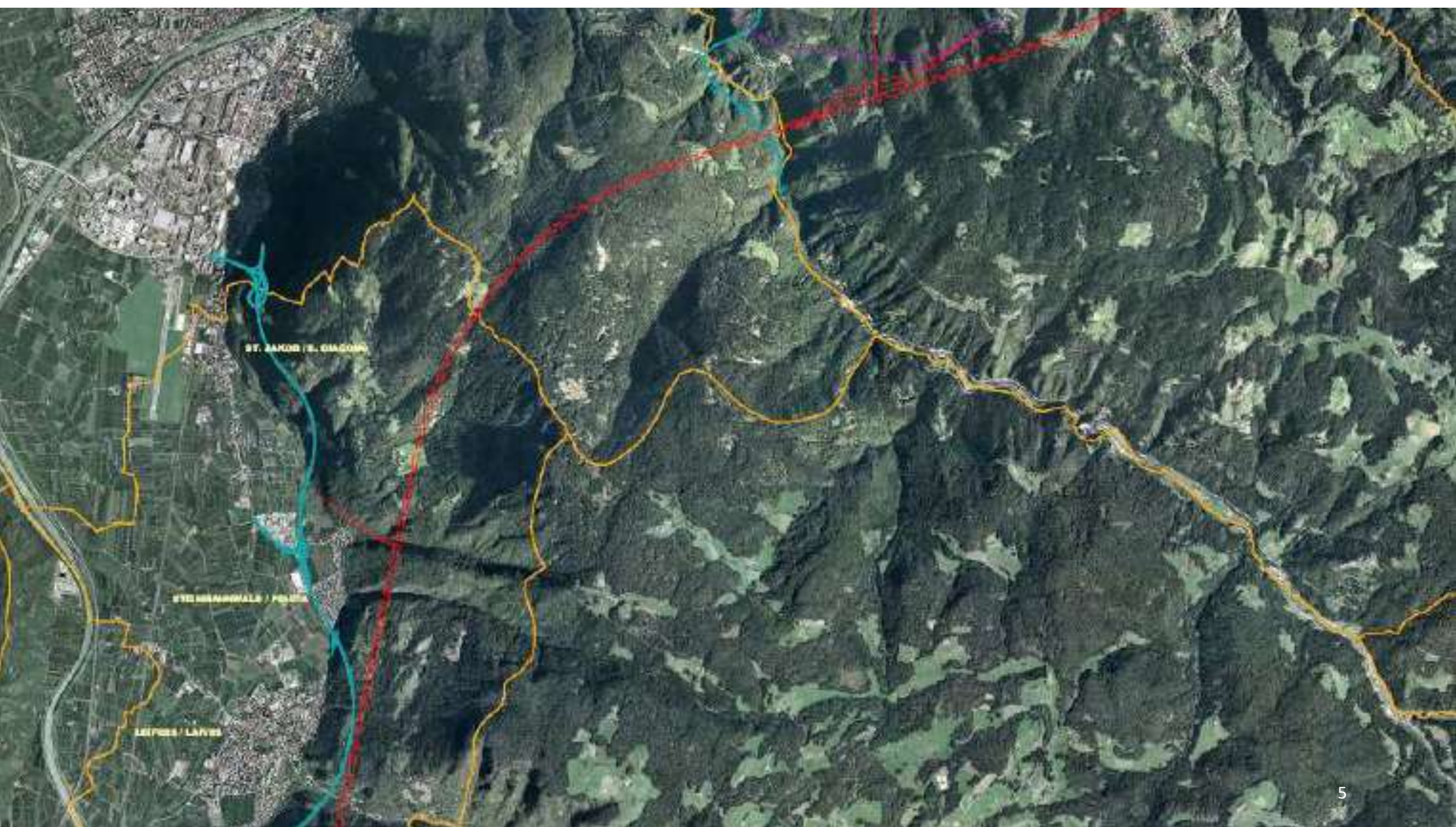


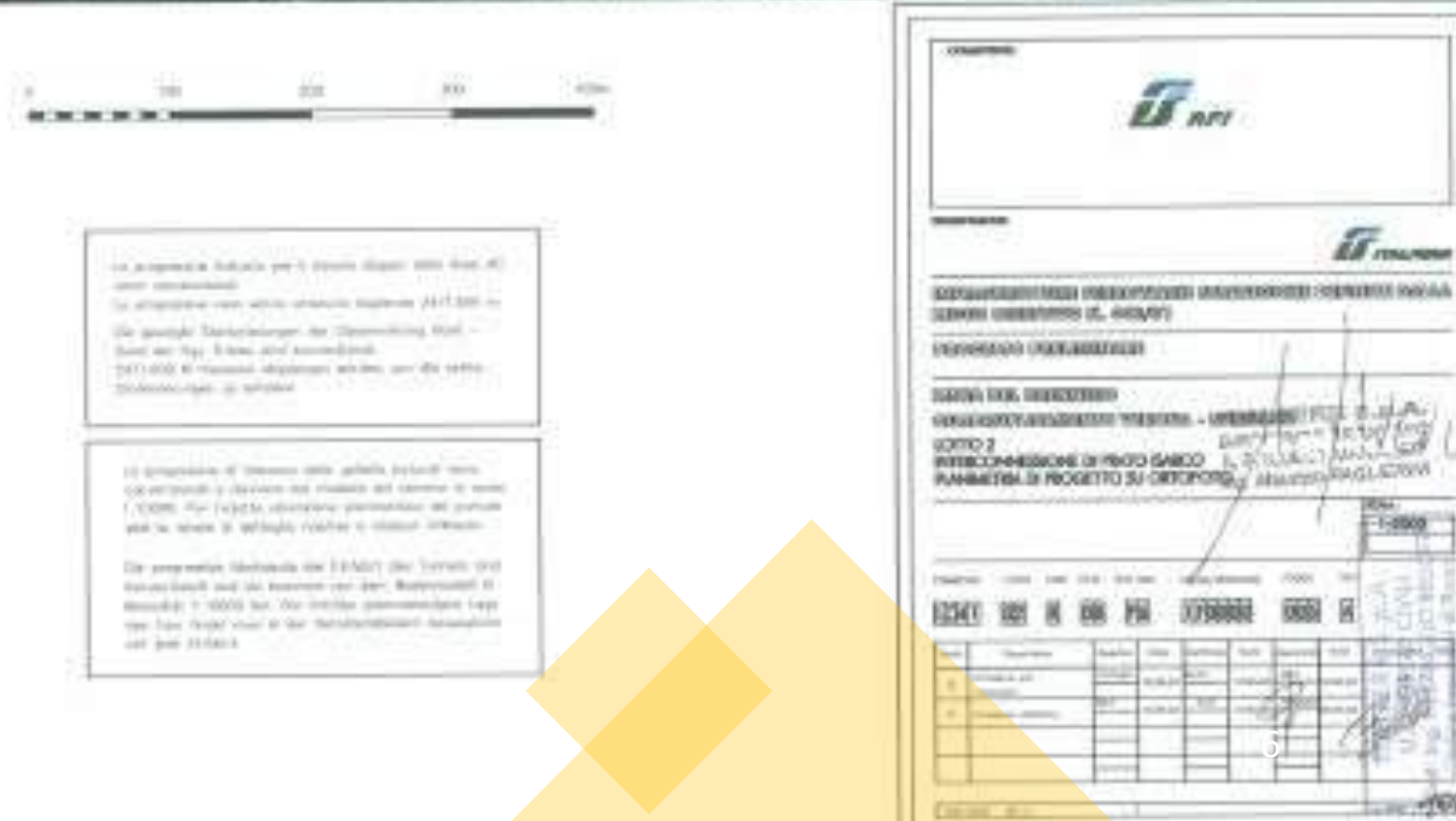
Figura 6.3 – Soluzione Progetto definitivo Lotto 1



CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO



Collegamento linea storica-linea merci a nord di Bolzano



CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO



Collegamento linea merci verso linea storica con cameroni per prosecuzione

CIRCONVALLAZIONE DI BOLZANO

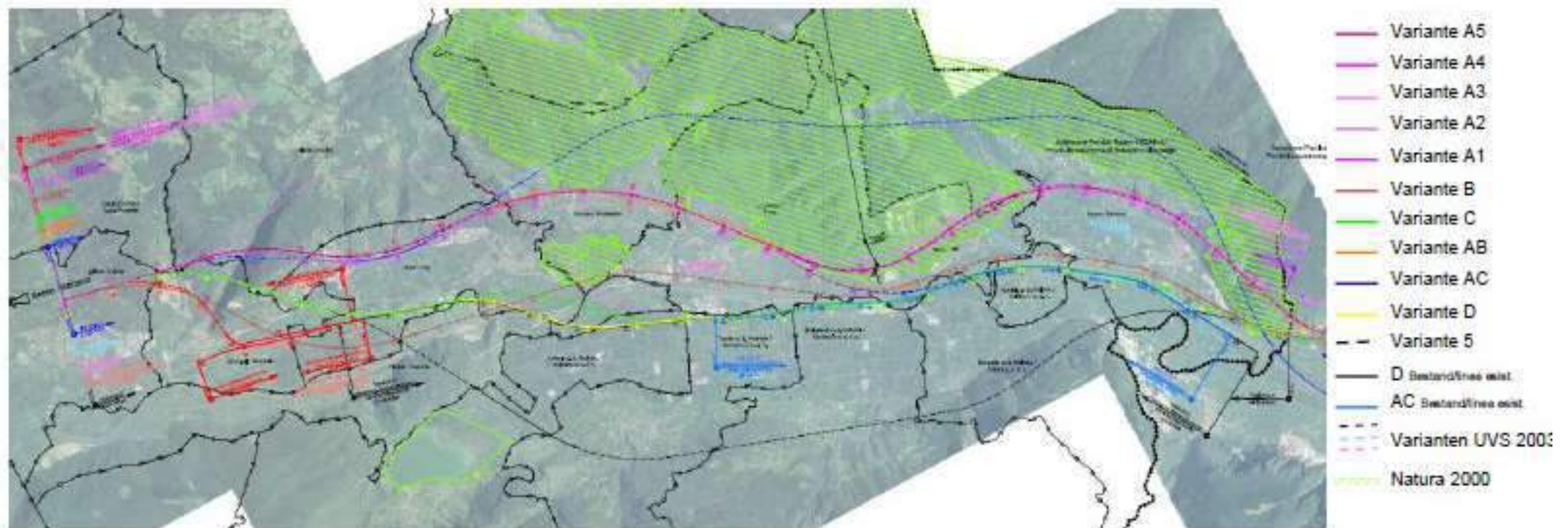


Ingresso in stazione di Bronzolo

STUDIO DI FATTIBILITÀ BRONZOLO-SALORNO

Abbildung 74 Übersicht sämtlicher Trassenvarianten

Figura 74 Corografia complesso delle varianti di tracciato

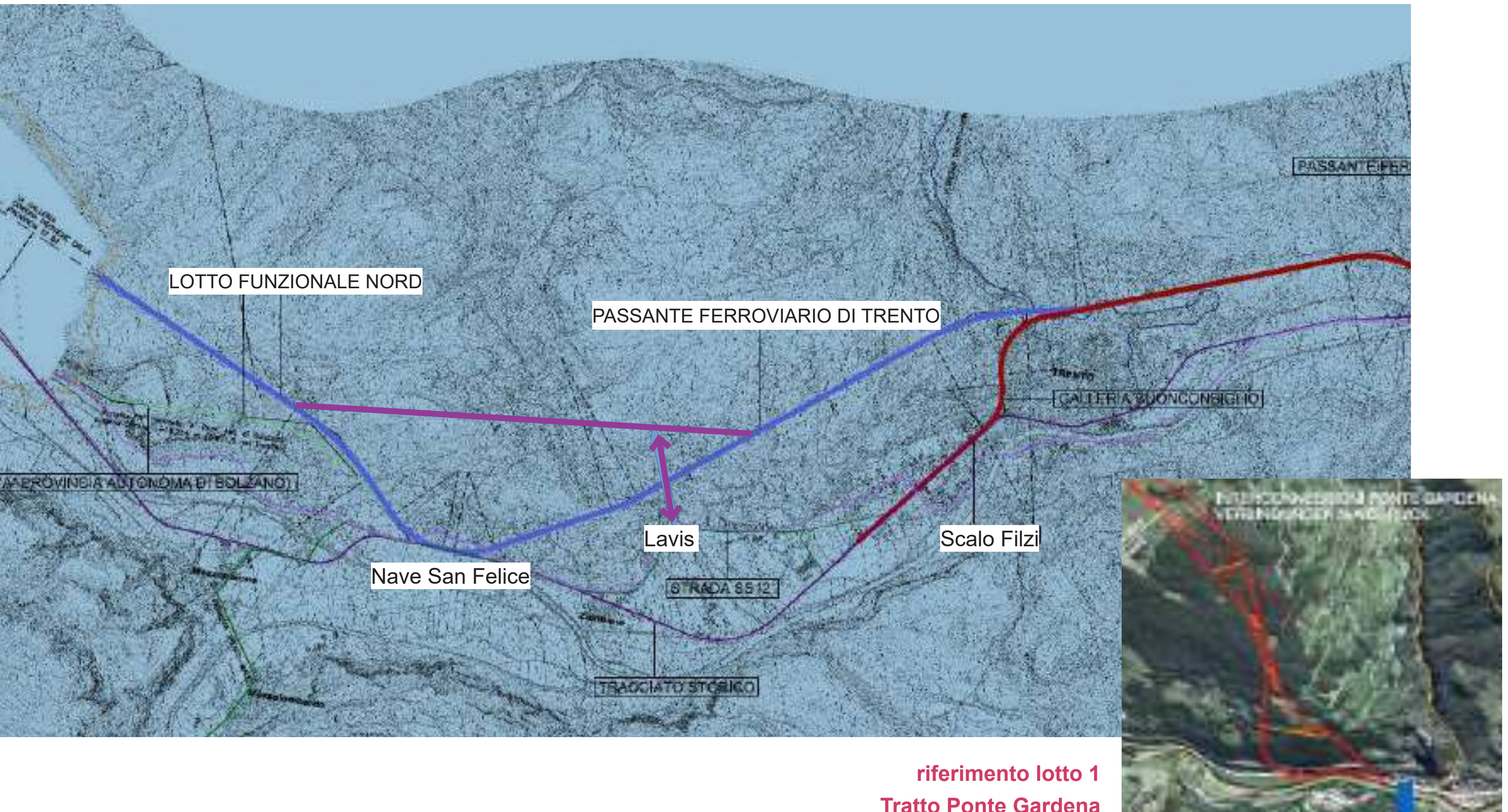


Quelle: EUT/ILF, Übersichtslageplan sämtliche Trassenvarianten, M 1:25.000, Mai 2009

Fonte: EUT/ILF, Corografia Complesso delle varianti di tracciato, M 1:25.000, maggio 2009

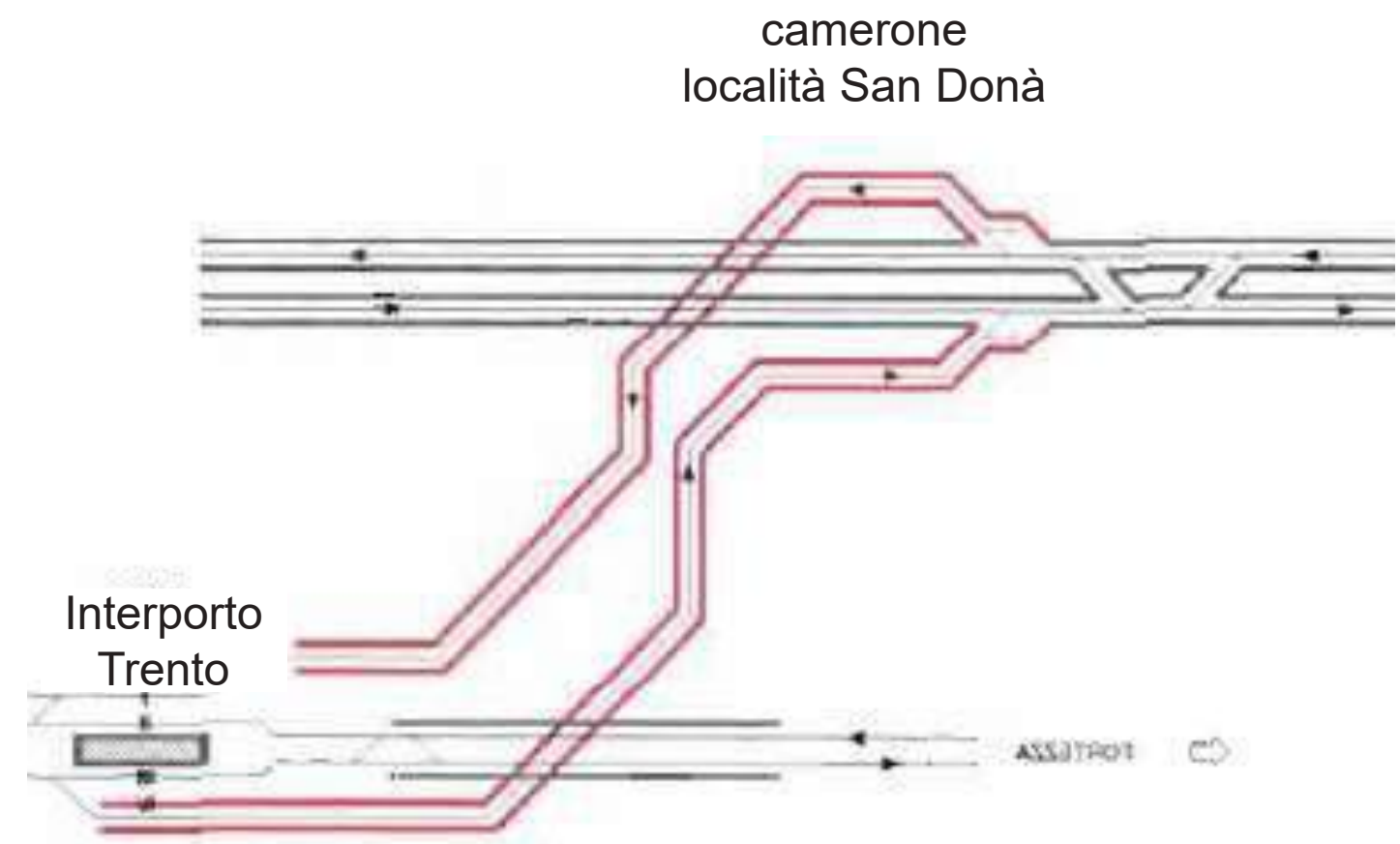
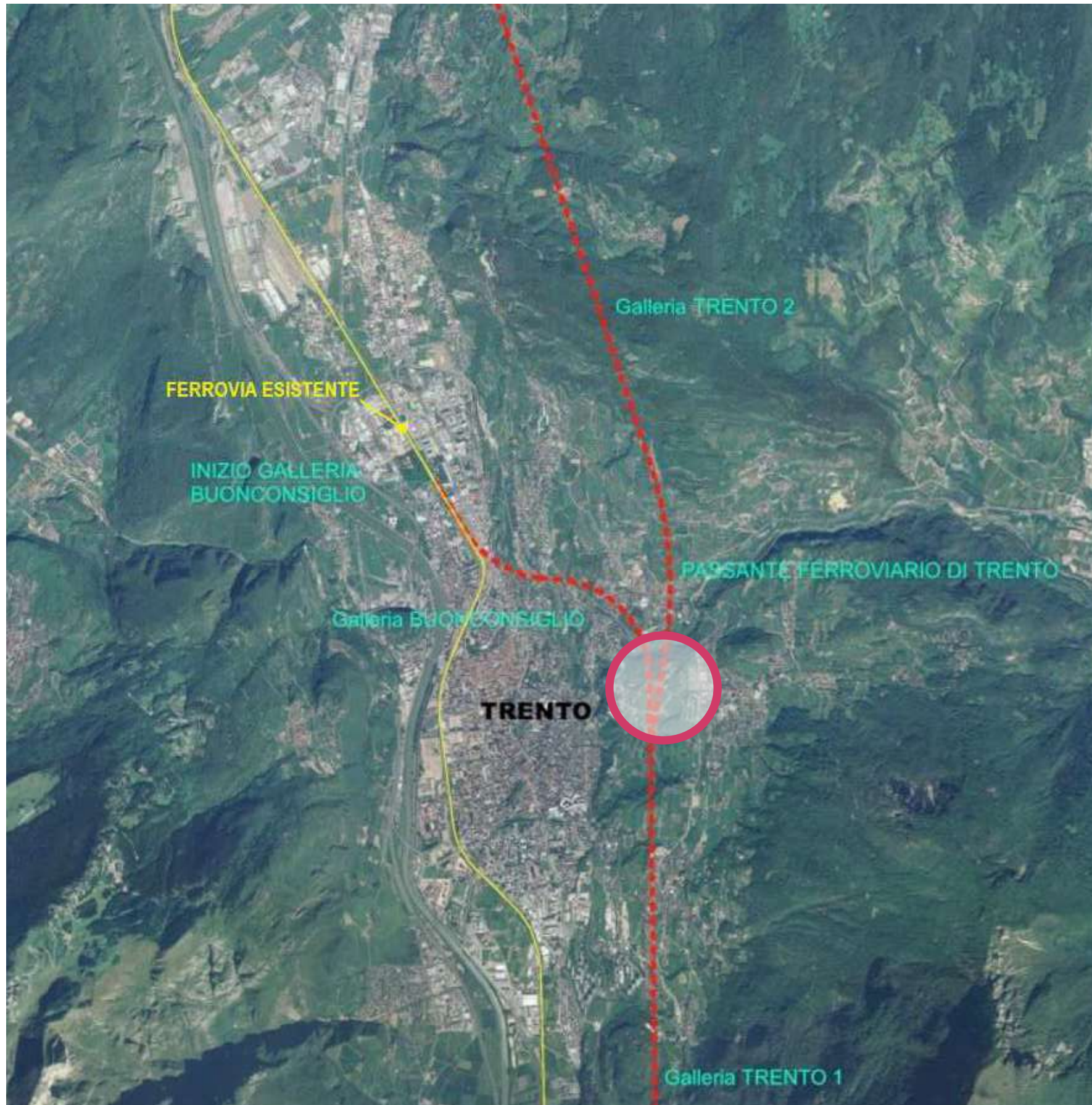
PROGETTO RFI 2009

USCITA A NAVE SAN FELICE



LE CRITICITÀ EMERSE NEL DIBATTITO PUBBLICO E LE POSSIBILI SOLUZIONI

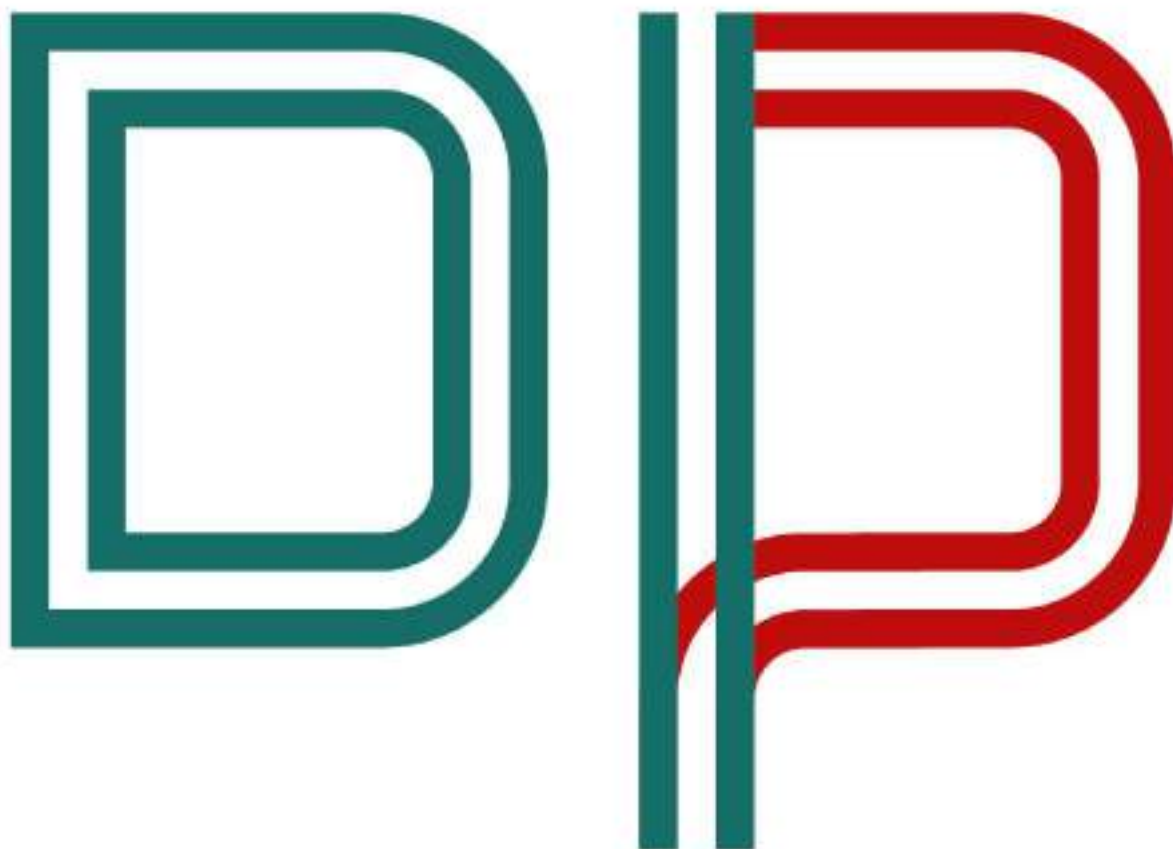
predisposizione dei cameroni per la “galleria TRENTO 2”



GRAZIE



Dibattito Pubblico
CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Idea Srl

18 gennaio 2022



Spett.le

SOCIETA' ITALFERR SPA

all'attenzione del Responsabile della S.O. Permessualistica, Espropri e Subappalti

Via Vito Giuseppe Galati n. 71

00155 ROMA

proc-aut-espro@italferr.it

e

COMUNE di TRENTO

Progetto Mobilità e rigenerazione urbana

Via Brennero n. 312

38121 TRENTO

rigenerazioneurbana@pec.comune.trento.it

DEBATTITO PUBBLICO

Circonvallazione Ferroviaria di Trento

All'indirizzo email: info@dpconconvallazioneferroviariatrento.it

**OGGETTO: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA DEL LOTTO 3A-CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA DI TRENTO – INTEGRAZIONE ALLE OSSERVAZIONI DI DATA 30.12.2021 PER IDEA S.R.L.**

OSSERVAZIONE IN MERITO ALL'AREA INDIVIDUATA NEL PIANO DI ESPROPRIO – TAVOLA 2 DI 2 N. 45

In riferimento all'inserimento del progetto della Circonvallazione di Trento, la variante della linea storica Verona-Brennero, nel tratto che attraversa la città, e la realizzazione della nuova stazione Trento Nord della linea ferroviaria Trento Malè, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – NEXT GENERATION ITALIA e al contestuale avvio della fase di dibattito pubblico e alla possibilità di presentare osservazioni da parte dei soggetti coinvolti dagli interventi, il sottoscritto Cesare Angeletti, in proprio ed in qualità di legale rappresentante di Idea S.r.l. (EX Fransy S.r.l.), società proprietaria della particella edificiale 3965/2c.c. Trento, e delle particelle edificiali 3824 c.c. Trento, rappresenta quanto segue.

IDEA S.r.l.

Via San Marco 16 • 38122 Trento (TN)

Codice Fiscale e Partita Iva 00489840223

Tel: 0461.235000

e-mail: idea@pallaro.info - PEC: idea-center@pec.it



Il compendio immobiliare sub p.ed. 3965/2 è attualmente destinato a Centro Commerciale (den. Eurocenter) con diverse attività che operano al suo interno quali "Poltrone e Sofà", "Aquarium Center", "Ipoceramica", "Euro Bazar". L'accesso all'area è possibile sia entrando nello spazio esistente fra i due edifici, sia sul lato Nord, in corrispondenza del quale ad oggi vi è un cancello. A perimetro dell'intera area di proprietà è stato costruito un muro di confine in cemento armato di altezza pari a m. 1,80, al fine di delimitare la proprietà ed evitare le intrusioni di terzi diretti alla vicina area ex Carbochimica.



L'intera proprietà è dunque ben delimitata sia per quanto attiene ai confini, che per quanto attiene agli ingressi.

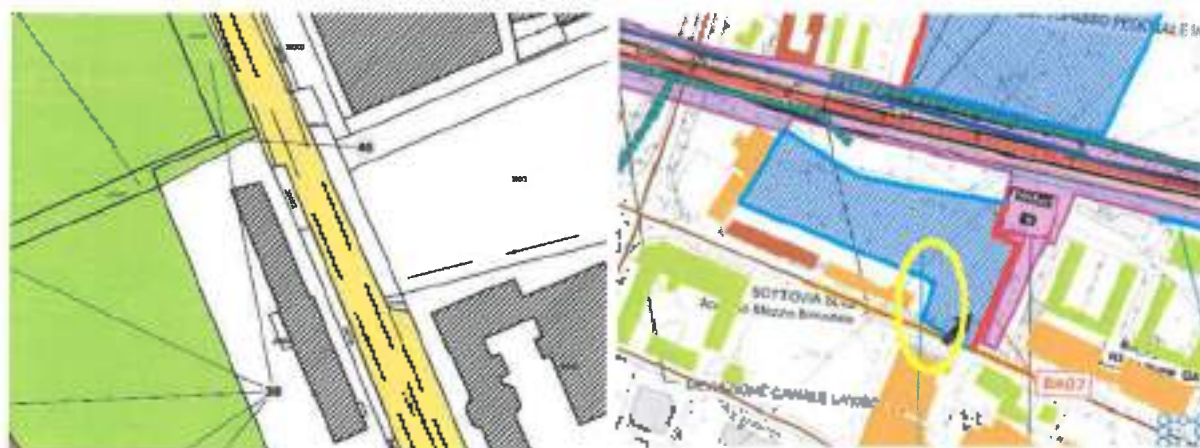
Dall'analisi dei documenti di progetto, in particolare il "Progetto Ambientale della Cantierizzazione, con la planimetria di localizzazione degli interventi di mitigazione - tav. 2 di 2" e dall'analisi del "Piano particellare di esproprio, Tav. 2 di 2" e nello "Elenco delle ditte da espropriare, asservire, e/o occupare temporaneamente - Comune amministrativo di Trento - Comune Cortesale di Trento" è emerso che in parte del piazzale - lato Nord - di proprietà della scrivente società (ex Fransy S.r.l.) è prevista l'occupazione temporanea per pubblica utilità al fine di consentire le opere di cantierizzazione.

La particella oggetto di esproprio è prevista al n. 45 nelle raffigurazioni che seguono. A parere della scrivente non si comprende la necessità, né l'utilità di un tale occupazione temporanea, soprattutto alla luce della possibilità di utilizzare una via di accesso esistente e alternativa all'area di cantiere. In particolare, con riferimento all'esistente muro di confine, si fa presente che il medesimo dovrebbe essere demolito per consentire l'utilizzo dell'area a cantiere.

IDEA S.r.l.

Via San Marco 16 - 38122 Trento (TN)
Codice Fiscale e Partita Iva 00489840223
Tel.: 0461.235000

e-mail: idea@pallaoro.info - PEC: idea-center@pec.it



Ciò penalizzerebbe gravemente le attività commerciali dell'intero complesso, compromettendone la funzionalità ed incidendo notevolmente sulla sicurezza degli utenti, nonché sulla possibilità di utilizzo dei parcheggi e degli spazi di manovra.

In occasione dell'incontro con l'Ing. Beschin e l'Arch. Cristina Mazzocchi di data 18.01.2022 la sottoscritta società ha espresso le proprie perplessità riguardo all'assoggettamento ad area di cantiere di tale zona e pertanto, anche alla luce delle rassicurazioni ricevute circa l'opportunità dello stralcio delle medesime dal Progetto Definitivo, date le premesse e l'importanza in termini funzionali ed economici delle aree interessate dall'occupazione temporanea per pubblica utilità che, come precisato, sono indispensabili ai fini dell'esercizio delle attività commerciali, dei parcheggi ed al fine di assicurare idonei spazi di manovra.

SI RICHIEDE DUNQUE ESPRESSAMENTE E CON URGENZA

- lo stralcio dell'area denominata "45" nel "Piano Particellare di Esproprio, Tavola 2 di 2, Comune Amministrativo di Trento" e dal "Elenco delle ditte da espropriare, asservire, e/o occupare temporaneamente – Comune amministrativo di Trento – Comune Catastale di Trento".

Ad integrazione delle Osservazioni inviate in Data 30.12.2021, che le presenti Osservazioni integrano e precisano, per quanto attiene all'occupazione temporanea delle aree ed all'esproprio delle medesime al fine di consentire la deviazione del Canale Lavisotto nell'area oggetto di esproprio e/o occupazione temporanea per pubblica utilità relativa al Centro Commerciale in p.ed. 3824 c.c. Trento, denominato Idsacenter, di proprietà di Idea S.r.l., anche all'esito della consultazione avvenuta in data 18.01.2022,

SI CHIEDE ESPRESSAMENTE

- l'inserimento di Idea S.r.l. nel "Elenco delle ditte da espropriare, asservire, e/o occupare temporaneamente – Comune amministrativo di Trento – Comune Catastale di Trento", rilevando come in tale elaborato non vi sia menzione alcuna della società Idea S.r.l., né vi sia una quantificazione in termini metrici delle aree assoggettate;
- il contenimento delle aree soggette a occupazione temporanea e/o esproprio alle sole aree strettamente

IDEA S.r.l.

Via San Marco 16 - 38122 Trento (TN)
Codice Fiscale e Partita Iva 00489840223
Tel.: 0461.235000

e-mail: idea@pallaro.info - PEC: idea-center@pec.it



necessarie alla realizzazione delle opere/favori, anche alla luce delle notevoli criticità già sottolineate nelle precedenti Osservazioni ed all'incontro del 18.01.2022 circa la compromissione della funzionalità ed utilizzabilità dell'area, nonché all'incidenza di tale occupazione sugli spazi a parcheggio e approvvigionamento delle attività commerciali che operano nel Centro Commerciale Ideacenter.

18.01.2022

Cesare Angeli

Cesare Angeli
legale rappresentante di Idea S.r.l.

IDEA S.r.l.

Via San Marco 16 - 38122 Trento (TN)
Codice Fiscale e Partita Iva 00489840223

Tel: 0461.235000

e-mail: idea@palleoro.info - PEC: idea-center@pec.it