

GRANDI OPERE

Ecco cosa prevede la procedura di approvazione del “decreto semplificazioni”. La Provincia ha già adeguato la norma urbanistica. I tre infopoint per ora solo annunciati

Intanto si mobilitano i consigli delle Circoscrizioni Centro storico Piedicastello, Mattarello e Gardolo. Tra i siti del materiale di scavo anche Valsorda? Facchin: «No comment»

Bypass ferroviario, niente dibattito

È necessario attendere il deposito del progetto. Almeno sei mesi

Si mettano il cuore in pace, cittadini, associazioni, comitati e Circoscrizioni: per avere contezza, nei dettagli, del progetto della circonvallazione ferroviaria predisposto da Rfi, dovranno aspettare almeno cinque, sei mesi, la prossima primavera. È la procedura prevista dal “decreto semplificazioni” a dettare i tempi. Significa che, intanto, ogni spazio al confronto e al dibattito sulla grande opera destinata ad impattare sul futuro del capoluogo, va accantonato? Niente affatto. Ma serve crederci. Intanto, è già scattata la “mobilitazione” istituzionale: il consiglio della Circoscrizione centro storico Piedicastello ne discuterà il 14 settembre, seduta cui ha invitato l'assessore comunale alla mobilità e alla transizione ecologica, ingegner **Ezio Facchin**; quello di Mattarello è convocato due giorni dopo, e all'ordine del giorno c'è la convocazione di un'assemblea pubblica sul tema; quello di Gardolo sta elaborando un documento con cui chiederà di prolungare l'interramento dei binari fino all'interporto. E, poi, dovrebbe essere nell'interesse degli stessi promotori (il progettista Italferr-Rfi e i partner Provincia e Comune di Trento), raccogliere istanze, dubbi e suggerimenti dei cittadini, anche allo scopo di migliorare in corso d'opera il progetto.

Le “tappe” dettate dal decreto 77.

Il decreto legge 77 del 31 maggio scorso ha introdotto una disciplina semplificata per le fasi di progettazione, affidamento e realizzazione delle opere previste dal Pnrr (come le opere di adduzione per il potenziamento della linea ferroviaria Verona-Brennero) e dal Pniec (Piano nazionale integrato per l'energia e il clima 2030). Nel nostro caso (il bypass ferroviario di Trento in galleria), seguendo i dettami del “77”, il Pfte (Progetto di fattibilità tecnico-economica) sarà inviato da Rfi al Comitato speciale del Consiglio dei lavori pubblici che, entro 30 giorni, dovrà esprimere il suo parere. Seguiranno 15 giorni per restituire il parere ed altri 15 in caso di carenze (formali o sostanziali), quindi altri 20 per dare tempo a Rfi di modificarlo. Poi, arriva il parere (o il silenzio assenso) del Comitato speciale.

Passati 15 giorni dall'invio a tale Comitato, il progetto viene inviato anche alla Sovrintendenza (per la verifica preventiva dell'interesse archeologico) e alla “Commissione tecnica Pnrr-Pniec” anche per la valutazione di impatto am-



La sede dell'Acì e l'immobile della ex filiale della Cassa Rurale di Trento, edifici che interferiscono con il progetto del bypass ferroviario (foto Sartori)

“ QUI PROVINCIA

Non è inutile il dibattito, perché serve a sviscerare problemi che Rfi potrà valutare, purché siano osservazioni pertinenti

Roberto Andreatta, dirigente

bientale. L'articolo 44, che disciplina la procedura, indica in 6 mesi il tempo per la valutazione del progetto, autorizzazione paesaggistica inclusa.

Qui, si arriva al dunque, con il passaggio finale: la stazione appaltante (cioè Rfi) convoca la conferenza dei servizi semplificata per l'approvazione del progetto. È in questa fase che entra in ballo la Provincia di Trento che, con l'assestamento di bilancio di luglio, ha adeguato la nor-

mativa urbanistica secondo i dettami del decreto legge 77: la Provincia potrà dire la sua sul progetto nella citata conferenza dei servizi, «sentiti i comuni nel cui territorio è prevista la localizzazione dell'opera» e acquisito «il parere della competente commissione permanente del Consiglio provinciale», che dovrà essere informato. Approvato il progetto, in “automatico” sarà quindi aggiornato il Piano urbanistico provinciale».

Piccolo particolare: il ministro della transizione ecologica, **Roberto Cingolani**, non ha ancora nominato la “Commissione tecnica Pnrr-Pniec”, e ciò provoca di per sé un ritardo. Se la procedura partisse da inizio ottobre, ci vorrebbero sei mesi, si arriverebbe a marzo-aprile. E siccome la conoscenza pubblica locale del progetto avverrebbe con la documentazione inviata da Rfi alla conferenza dei servizi, c'è un rischio: che per mesi non se ne sappia nulla. La qual cosa può solo alimentare timori, più o meno fondati.

“ QUI COMUNE

Il materiale di scavo della galleria risolverebbe il problema atavico della ex discarica di Sardagna

Ezio Facchin, assessore

Gli infopoint solo annunciati.

Ecco perché è, dovrebbe essere, più che mai utile l'attivazione degli infopoint. Ce ne sono, in cantiere, addirittura tre: il Trento Lab di via Belenzani (aperto ma non operativo) del Comune, quello presso la stazione e un terzo, al Muse. Nella seduta del 3 marzo del Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio sullo sviluppo del corridoio del Brennero, l'ingegner **Raffaele De Col**, responsabile grandi

opere per la Provincia, aveva annunciato uno spazio espositivo interattivo presso la stazione di treni, entro breve tempo, sul modello dell'infopoint di Fortezza, utilizzando l'atrio e la sala Negrelli. In concreto, niente di fatto. Eppure l'istituto del dibattito pubblico rappresenta un passaggio obbligato nella realizzazione delle grandi opere del Pnrr. È stato ricordato proprio ieri in un convegno al Mims dal ministro **Enrico Giovannini**: «Il dibattito pubblico aiuterà le istituzioni a decidere meglio gli investimenti e anche più rapidamente di quanto accaduto finora». **Roberto Andreatta**, *mobility manager* della Provincia che fa parte del Comitato tecnico dell'Osservatorio Brennero, ricorda: «Non è inutile il dibattito attuale, perché serve a sviscerare problemi che Rfi potrà valutare, purché siano osservazioni pertinenti e non si riproponga il tracciato in Destra Adige. È ad esempio ragionevole avere proposto il prolungamento a nord dell'interramento. La procedura prevede che la Provincia senta i comuni, che a loro volta potranno decidere se e come coinvolgere i cittadini».

La stazione interrata è in progetto.

L'assessore Facchin dà garanzie sul fatto che nei **930 milioni** di euro con cui il Pnrr finanzia il bypass ferroviario è compresa anche la stazione interrata provvisoria all'ex Scalo Filzi: «È finanziata e tocca a Rfi progettare e realizzarla». Tra i siti di deposito del materiale di scavo della galleria di 12 km, si ipotizza anche la zona di Valsorda, prossima allo sbocco sud di Mattarello? «No comment» risponde Facchin «la scelta dei siti è in corso di valutazione da parte di Rfi, frutto di un equilibrio tra valori paesaggistico-ambientali (traffico, rumore, numero viaggi, distanze) e costi di collocazione». L'ipotesi di Sardagna non è peregrina per una ragione: «Il materiale della galleria risolverebbe il problema atavico della ex discarica». Sull'interferenza con le aree inquinate di Trento nord, Facchin è invece convinto che il fatto che Rfi affronti il problema per la parte attraversata, «potrà dare indicazioni metodologiche per risolvere il problema una volta per tutte». Quanto alle critiche avanzate dall'ingegner **Claudio Geat** (Circoscrizione Centro storico Piedicastello) sulla dimensione della copertura minima della galleria, l'assessore Facchin è secco: «Se non conosce il progetto, come fa a parlarne? Geat è il caso che si limiti a fare il presidente di Circoscrizione». **Do. S.**