

Grandi opere | Gli scenari

Bypass, Facchin traccia la road-map «Tempi rispettati, ora il rush finale»

Assessore soddisfatto: «Rfi dovrà accettare le modifiche, poi si pronuncerà il Consiglio dei lavori pubblici»

TRENTO Il giorno successivo all'approvazione della Valutazione di impatto ambientale sul progetto della circonvallazione ferroviaria cittadina, l'assessore alla Transizione ecologica del capoluogo Ezio Facchin è già al lavoro: «Per studiare i dettagli, per prendere visione del parere espresso dalla Commissione tecnica Pnrr-Pniec. C'è da capire bene la parte delle condizioni impartite». Il parere favorevole è infatti condizionato alla modifica di alcuni elementi del progetto, di cui dovrà farsi carico Rfi. Facchin esprime la sua soddisfazione per l'ultimo atto del percorso che porterà alla realizzazione del bypass: «Questo parere è un passaggio fondamentale che tutti stavamo aspettando — osserva Facchin — sapevamo che era in fase di completamento e ora, con l'approvazione, si passa al rush finale».

Rfi avrà tempo cinque giorni per valutare le condizioni e accettare le modifiche, poi ci saranno i quindici giorni entro i quali il Consiglio superiore dei Lavori pubblici darà l'ultimo via libera: «A quel punto si procederà con le gare di appalto — sottolinea l'assessore — e in linea con il cronoprogramma si partirà con le opere propedeutiche e con l'opera vera e propria dello scavo della circonvallazione». Facchin fa un primo bilancio: «Quello di Trento è il primo progetto inserito nel Pnrr, il primo passato attraverso il Dibattito pubblico. C'è un po' di orgoglio», ammette. E giustifica anche qualche inciampo nel percorso: «Siamo stati i primi — ripete l'assessore — ma abbiamo rispettato i tempi e le scadenze, poi se uno vuole trovare il pelo nell'uovo è ovvio che non tutto ha funzionato».

Alla fine si è comunque arrivati a superare anche lo scoglio ambientale, messo in dubbio dai contrari all'opera: «Il dubbio più grave che è stato adombrato — afferma però Facchin — è che l'amministrazione non abbia inviato a Roma tutti i documenti votati dal Consiglio comunale. Questa insinuazione è stata grave, molto grave». L'assessore si riferisce alle prescrizioni indicate da Palazzo Thun sul progetto: i «cameroni» per lo svincolo a Salorno, il cantiere pilota, la modifica della cantierizzazione a sud, il prolungamento dell'interramento, l'osservatorio. Ma non tutte sono presenti nell'elenco redatto in sede di Valutazione di impatto ambientale: «Perché questo passaggio si riferiva solo al progetto originario. Le modifiche chieste dal Consiglio comunale saranno considerate nell'approvazione finale del Consiglio superiore dei Lavori pubblici», spiega Facchin. E su questo anche il sindaco Franco Ianeselli interviene con una nota per fare chiarezza: «Il parere positivo del Ministero è una buona notizia. Si tratta di un punto fermo importante ed essenziale per il proseguimento del progetto», che però dovrà essere



**Il nodo
A Roma
abbiamo
inviato
tutti i testi
votati dal
consiglio,
nessuna
omissione**

integrato con dieci condizioni ambientali poste dalla Commissione: «Condizioni che riprendono sostanzialmente e in modo più generale le prescrizioni riportate nella deliberazione del Consiglio comunale: vengono riprese, seppur in forma rimodulata, le prescrizioni in tema di rumore, di qualità dell'aria, ed in parte in tema di acque superficiali, acque sotterranee e vibrazioni. Sono state riformulate le prescrizioni in tema di ecologia e paesaggio, elettromagnetismo e interferenza con il Sito di interesse nazio-

nale di Trento Nord, rispetto a cui il Ministero richiama, in via generale, il rispetto in fase di progettazione esecutiva di quanto previsto dalla normativa ambientale in materia di siti contaminati. Il dettaglio di molte questioni — spiega l'amministrazione comunale — è rinviato alle successive fasi di progettazione, che naturalmente dovranno essere sempre autorizzate dall'Appa e dallo stesso Ministero».

Palazzo Geremia risponde d'anticipo a chi osserva che nella Valutazione di impatto ambientale non sono consi-

derati i «cameroni», il progetto pilota e il prolungamento verso nord della parte interrata della circonvallazione ferroviaria: «Non è una dimenticanza — sottolinea l'amministrazione comunale — e neppure un'omissione derivante da presunti mancati invii di documentazione. Queste prescrizioni, approvate dal Consiglio comunale, sono state sottoposte all'attenzione della Conferenza dei servizi che si è aperta il 15 marzo scorso».

La procedura di valutazione del Piano di fattibilità tecnico economica per la circonvalla-



Tecnico
Ezio Facchin

zione ferroviaria — per la quale il finanziamento previsto nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza è di 930 milioni — prevede infatti di convogliare nella Conferenza dei servizi tutte le osservazioni e i pareri: «La valutazione di impatto ambientale — conclude il comune — troveranno sintesi solo nel provvedimento conclusivo a cura del Comitato speciale del Consiglio superiore dei Lavori pubblici».

Donatello Baldo
© RIPRODUZIONE RISERVATA



No Tav

«L'ok? Cerchiobottismo Palazzo Thun esce sconfitto»

Comitati all'attacco: «Cronoprogramma alterato»

TRENTO «Cerchiobottismo». Questo il giudizio dei comitati No-Tav sulla Commissione Tecnica che ha approvato la Valutazione di impatto ambientale della circonvallazione di Trento. «Si chiede di rifare il progetto in tema di rumori, vibrazioni, emissioni, collocazione dei materiali, valutazione delle acque profonde e superficiali. Poi si dà comunque parere positivo. Un controsenso». Ma i No-Tav tornano sul tema delle prescrizioni, le richieste del Comune a Rfi: «Nel progetto non ci sarà alcun prolungamento verso nord della galleria artificiale — insiste Elio Bonfanti — nessuna realizzazione di cameroni per permettere in futuro che il traffico merci che non dovrà utilizzare l'Interporto prosegue in

galleria fino a Salorno, prescrizione a cui il sindaco aveva entusiasticamente dedicato un post. Non ci sarà neppure alcun cantiere pilota per verificare preliminarmente la compatibilità fra le caratteristiche dell'inquinamento di quel sito e la realizzazione della circonvallazione».

Bonfanti è convinto che «per far rientrare quelle prescrizioni nel Progetto di Circonvallazione è necessario che Rfi le invii alla Commissione Tecnica e che tale modifica sia sottoposta all'iter previsto dalla legge, che prevede la riapertura di una eventuale nuova finestra per le osservazioni da parte dei portatori di interesse». Per i comitati No-Tav, con l'assenza dell'integrazione del progetto in questa fase, «il Comune esce

sconfitto, ridimensionato da questa vicenda». Nel merito, Bonfanti commenta la condizione posta dalla Commissione tecnica sui terreni inquinati di Trento nord: «In particolare la condizione numero 7 prevede che il proponente dovrà effettuare la caratterizzazione e la gestione dei terreni movimentati. Una condizione di particolare importanza perché respinge il tentativo di Rfi di considerare non inquinati i terreni sotto i binari della linea storica e soprattutto obbliga al conferimento in discarica speciale. Si tratta di una condizione che potrebbe determinare un importante aumento dei costi».

Un appunto anche sui tempi previsti per la realizzazione dell'opera, che per non perdere i finanziamenti europei do-

vrà essere completata entro il 2026: «Spiace che la Commissione non rilevi la macroscopica alterazione del reale contenuta nel cronoprogramma: allo scopo di dimostrare che i tempi di realizzazione sono congrui con quelli previsti, i lavori propedeutici ed anticipati sono inseriti prima dell'appalto dell'opera stessa, cosa evidentemente improponibile. In altre parole — conclude Bonfanti — quel cronoprogramma è la prova provata che i tempi del Pnrr non saranno rispettati, e questo mette a rischio non solo i finanziamenti europei ma anche la finanza nazionale e locale a cui si dovrà ricorrere per ultimare la circonvallazione».

Do. Ba.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il progetto in pillole

Un tunnel lungo oltre 12 chilometri

1 La circonvallazione ferroviaria della città di Trento correrà sotto la collina est: il tunnel avrà una lunghezza di circa 12 chilometri e mezzo, da Trento nord fino a sud del capoluogo

Finanziamento di 930 milioni

2 Per la realizzazione del bypass del capoluogo il finanziamento, nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza, ammonta a 930 milioni. Il costo dell'opera è di 960 milioni

Cantieri finiti entro il 2026

3 Essendo l'opera collegata al Piano nazionale di ripresa e resilienza, i cantieri dovranno essere terminati entro il 2026: la scaletta è dunque stringente

Dieci condizioni per proseguire

4 Il parere positivo alla Via del ministero è subordinato all'ottemperanza di 10 condizioni che indirizzano le successive fasi progettuali e mitigative

Rfi e i cinque giorni per le modifiche

5 Di fronte alle dieci condizioni espresse nel parere della Via, ora la palla passa a Rfi, che avrà cinque giorni di tempo per valutare le condizioni e accettare le modifiche

Il via libera finale entro 15 giorni

6 Dopo l'accoglimento delle modifiche da parte dei Rfi ci saranno i quindici giorni entro i quali il Consiglio superiore dei Lavori pubblici dovrà pronunciare l'ultimo via libera