

Incontro tecnico con le categorie economiche e sociali

Restituzione sintetica

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

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

Il metodo

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

Introduzione

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

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

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

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

Temi emersi dal confronto

Lavoratori e sicurezza

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

Sicurezza geologica

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

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

Impatto ambientale, studio di sostenibilità e costi-benefici

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

Metaprogetto e urbanistica

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

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

Pensare il futuro della città

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

Comunicare alla cittadinanza

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

Impatto dell'opera e dei cantieri sulle attività

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

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

Il terziario

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

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

Tempistiche della realizzazione dell'opera

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

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