



Dibattito Pubblico  
**CIRCONVALLAZIONE  
FERROVIARIA TRENTO**

---

**QUADERNO  
DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Lorenza Erlicher**  
Gruppo 11 domande

3 gennaio 2022

Sono una cittadina residente a Trento in zona Solteri e ho assistito on-line a tre degli incontri del dibattito pubblico. Ho mandato in chat, modalità prevista, diverse sottolineature di quanto veniva detto dai relatori, evidenziando la mancanza di trasparenza in quanto non è mai stato consentito di vedere le domande e le osservazioni di tutti i partecipanti non in presenza, ma solo quelle filtrate dai gestori, modalità che si è tuttavia protratta per tutti gli incontri. Né era possibile percepire l'umore dei presenti in sala, mai inquadrati e con gli applausi silenziati. La prima considerazione che faccio è quindi che in un dibattito pubblico il non poter prendere visione di come l'opera viene valutata dalla cittadinanza che vi partecipa o se a tutte le domande viene data compiuta risposta mi sembra un grave mancanza. Ed inoltre era stato promesso che a tutte le domande RFI avrebbe risposto per iscritto: cosa mai avvenuta, neppure per le più di 40 domande fatte dal Consiglio Comunale in occasione del primo incontro sul progetto.

Esprimo quindi la mia insoddisfazione in particolare per quanto riguarda le risposte alla tempistica di realizzazione della circonvallazione: più volte nei vari incontri è stata posta la questione del rispetto dei tempi imposti dall'inserimento nel PNRR, e quindi al vincolo del regolamento europeo sull'utilizzo dei fondi del "Recovery fund" che prevede non solo che le opere siano concluse e fruibili entro il 2026, ma che siano raggiunti a quella data anche gli obiettivi ad esse legati. Nel caso della circonvallazione ferroviaria quindi, anche il trasferimento di merci da gomma e rotaia che giustificerebbero le finalità di transizione ecologica alla base del finanziamento stesso. Quando sollecitato su questo punto, più volte l'ing. Romeo si è limitato a liquidare come "sfidante" la questione dei tempi imposti dal regolamento europeo, dimostrando poco rispetto sia degli interlocutori che delle motivazioni alla base del regolamento stesso, il cui scopo dovrebbe essere la garanzia di un buon uso delle risorse pubbliche secondo finalità di vera e fruibile transizione ecologica. La "sfida" che l'ing. Romeo intende si traduce poi all'atto pratico in doppio cantiere e doppia direzione di avanzamento delle doppie frese, in un contesto già problematico per le criticità urbanistiche e idrogeologiche. Quale sarà quindi l'atteggiamento verso non improbabili problemi tecnici durante i lavori? Si farà davvero il possibile per minimizzare rischi e impatti per città e ambiente o si risponderà all'imperativo di stare nei tempi?

Riguardo all'obiettivo dichiarato, e condivisibile dal punto di vista degli interessi di noi cittadini, della diversione modale del traffico merci, il Dossier di progetto fa sorgere diverse perplessità. Lo scenario di -130.049 veicoli/km è riferito al "global project" che si prevede compiuto al 2032, non si capisce su che basi visto che a quell'anno, sempre salvo nuovi inconvenienti, sarà messo in esercizio, con ritardo pari a più del doppio nei tempi previsti, il Tunnel di Base, ma altre tratte del previsto quadruplicamento non sono nemmeno progettate o presentano criticità ancora maggiori rispetto a quello della circonvallazione di Trento, a cominciare dallo stesso completamento del lotto 3 con la circonvallazione di Rovereto. L'affermazione, riportato in un punto a pagina 9 del dossier di progetto, che la Circonvallazione "permette il completamento dell'intero Corridoio Scandinavo-Mediterraneo" è fuorviante se non menzognera. I 12 km di galleria che oltretutto circonvallano solo mezza città non permettono il completamento di un progetto è in larga parte solo un segno sulla carta, anche guardando solo alle tratte entro i confini nazionali. Quale obiettivo a vantaggio dei cittadini si raggiungerà quindi nel 2026, pure se l'opera fosse portata a termine? Perché, soprattutto, deve essere demandato a tempi così lontani un problema di tale portata sia per la vivibilità e la salute di noi cittadini delle valli dell'Adige che per la situazione climatica mondiale, quando si può intervenire fin da subito sia usando le capacità residue della ferrovia storica sia intervenendo finalmente sul riconosciuto e annoso problema del traffico deviato?

Preoccupa peraltro in questo senso quanto viene affermato sempre nel dossier di progetto riguardo alle prospettive di potenziamento e ammodernamento dell'interporto, con previsto incremento di 630.000 TIR/anno: ma da dove e come dovrebbero arrivare questi tir all'interporto? Cosa significa effettivamente "incrementare l'attrattività del sistema ferroviario Monaco-Verona"?

Oltre a queste mi sembra necessario far presente un'altra questione completamente tralasciata nella valutazione degli impatti sulla città, ossia quella relativa all'ordine pubblico, dal momento che credo non sia sfuggito né al Coordinatore del dibattito pubblico, né ai proponenti né all'amministrazione comunale che l'opera, nonostante tutti gli sforzi promozionali sul "metaprogetto", non incontra certo il favore dell'opinione pubblica. Considerando che di recente come in passato la presenza di piccole trivelle in luoghi remoti è stata difesa da massiccia presenza di forze dell'ordine, cosa ci dobbiamo aspettare durante gli anni di presenza di vasti cantieri, uno dei quali in zona altamente popolata e sulla principale via di accesso alla città, più diverse aree attinenti? Ci dobbiamo preparare alla militarizzazione della città?

Lorenza Erlicher