

GRANDI OPERE

Facchin riceve la notizia mentre è al convegno sul piano di ripresa e resilienza: «Finalmente l'approvazione, dopo essere stati accusati di aver raccontato balle»

Tra le prescrizioni l'obbligo di effettuare una nuova analisi sia rispetto alle vibrazioni che rispetto ai problemi acustici. E di salvaguardare la bonifica di Trento nord

Bypass ferroviario, via libera dal Mite

Valutazione di impatto ambientale ok, ma con 60 pagine di prescrizioni

La notizia è arrivata ieri, nel tardo pomeriggio, proprio mentre l'assessore comunale alla transizione ecologica Ezio Facchin presiedeva ad un incontro sul Pnrr e sulle opportunità del territorio: il ministero per la transizione ecologica ha dato il via libera al progetto di circonvallazione ferroviaria. Ma non è un via libera incondizionato: ci sono prescrizioni - una settantina di pagine di indicazioni, sia in fase di precantierizzazione, che in fase di gestione dell'opera - da attuare, che nei prossimi giorni andranno capite meglio. Per ora, nelle istituzioni, prevale la soddisfazione. Con il sindaco **Franco Ianeselli** e il presidente **Maurizio Fugatti** che in un comunicato congiunto hanno espresso soddisfazione per un passaggio che apre le porte alla seconda fase.

Le reazioni, per cominciare. Ianeselli e Fugatti affidano il loro pensiero ad una nota congiunta: «La valutazione è sostanzialmente positiva ed include i pareri della conferenza di servizi. Da qui partono i 5 giorni più 15 per Rfi prima e Comitato speciale lavori pubblici poi per il parere finale. Gli uffici comunali e provinciali sono già al lavoro per un'attenta analisi del documento al fine di evidenziare il riscontro di tutte le osservazioni e prescrizioni trasmesse - si legge - ne comunicato - Sindaco e Presidente della Provincia esprimono soddisfazione per questo primo importante traguardo. Si tratta di un documento complesso che va analizzato nel dettaglio ma in linea con quanto previsto ed indicato dal Consiglio comunale. L'impegno è quello di prestare la massima attenzione per contenere il più possibile l'impatto dell'opera e garantire la sicurezza alla cittadinanza».

A botta calda si toglie qualche sassolino dalla scarpa, invece, l'assessore **Ezio Facchin**: «Sono molto soddisfatto, certo. Dopo essere stati accusati di aver raccontato balle a tutto spiano, ora è finalmente arrivata l'approvazione, che è propedeutica alla procedura di appalto. Entro inizio 2023, in linea con i programmi, Rfi potrà cominciare i lavori, per completarli entro il 2026».

Ora sono due le questioni. La prima è capire cosa prevedano le prescrizioni a cui il Mite ha subordinato il proprio giudizio positivo di compatibilità ambientale. La seconda, nel caso non fossero inseriti tra le prescrizioni - e ad una prima lettura molto superficiale sembra che sia così - temi come i cameroni o il progetto pilota, come e in che misura potranno trovare accogliamento le richieste della città nelle successive fasi progettuali. Restando alle prescrizioni, c'è un'atten-

zione stringente alla gestione delle terre di scavo, da trattare come rifiuti, secondo un piano «che dovrà essere concordato con l'Appa Trento e trasmesso al Mite per la sua approvazione prima dei lavori».

C'è certamente un riferimento ai siti inquinati e alla delibera 25 del consiglio comunale. Ma anche al parere dell'Appa. Si evidenzia l'interferenza con i siti inquinati oggetto di bonifica. Per questo Rfi «dovrà verificare se il tracciato previsto determina variazioni del modello concettuale dei siti in esame che è alla base dell'analisi di rischio con cui sono stati chiusi i rispettivi procedimenti amministrativi di bonifica».

E poi c'è il tema rumore e vibrazioni. Quanto alle seconde serve «una più ampia campagna di misura» e servono misurazioni sui ricettori dell'area interessata. E quanto al rumore, si chiede un nuovo monitoraggio sia per la fase di cantiere sia per quella d'esercizio. E quest'ultimo andrà ripetuto a cadenza biennale. Mentre a Besenello, a ridosso dell'area residenziale, servono «adeguate misure di mitigazione per l'aria di cantiere». Ma le carte vanno studiate bene. Serviranno le prossime ore per capire davvero le prescrizioni.



In foto il rendering dell'imbocco nord della circonvallazione ferroviaria nel progetto di Italfer

IL CONVEGNO

Intervento della ministra Gelmini (Affari regionali) a confronto con Provincia e categorie

«Pnrr, motore di sviluppo e di riforme»

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza come motore di sviluppo. Con le sue opportunità, le sue sfide, ma anche le sue criticità in un momento storico sicuramente complesso e, hanno ammesso le istituzioni locali e nazionali, reso ancora più difficile dallo scoppio della guerra in Ucraina. Se ne è parlato ieri alle Cantine Ferrari, in una tavola rotonda organizzata da Sustainable Economy Association e Università di Trento, che ha visti coinvolti rappresentanti della Provincia di Trento, delle categorie economiche, ma anche del governo centrale come la ministra per gli affari regionali e le autonomie Mariastella Gelmini in collegamento. E proprio quest'ultima ha aperto il dibattito, sottolineando molti elementi attuali legati al Pnrr e alle difficoltà del momento: «Dopo la pandemia, sono arrivate nuove incognite legate alla guerra russo-ucraina che potrebbe condizionare anche il futuro del Piano e delle sue risorse. Ecco perché è fondamentale mettere a terra quanto prima le ri-

forme a cui stiamo lavorando, senza interrompere il processo virtuoso già avviato e che sta dando i suoi risultati. È chiaro però che ci sono davvero molti temi aperti: pensiamo al caro materiale, al caro energia, tutti elementi che mettono in chiaro come serva quanto prima arrivare ad una conclusione rispetto alle progettualità e alle riforme che stiamo portando avanti. Ecco perché condividere oggi questi argomenti, aprendo un confronto a trecentosessanta gradi con operatori, istituzioni, università e cittadini è fondamentale. Serve collaborazione e senza di essa non c'è modo di proseguire». La ministra ha poi ricordato alcune cifre: in primis gli 1,3 miliardi di euro destinati al Trentino (cifra che, ha spiegato, è provvisoria e destinata ad aumentare), con circa il 70% dei fondi che verrà assorbito dalle infrastrutture, in particolare dalla circonvallazione ferroviaria di Trento, progetto già messo in cantiere e sul quale il dibattito però non accenna a spegnersi e che smuoverà in tutto

circa 930 milioni di euro nei prossimi cinque o sei anni.

E poi c'è la vocazione green, ha aggiunto Gelmini, con 4,7 milioni di euro dedicati al rinnovo del parco autobus regionale con mezzi elettrici e ad idrogeno. Insomma, il Pnrr non come una "manutenzione" di ciò che già esiste, ma come un percorso, un ripensamento che sappia fare sintesi tra le diverse esigenze e che sia in grado, soprattutto, di semplificare e sburocratizzare le pratiche.

«Questa è la nostra occasione e vogliamo che il Trentino sia assolutamente protagonista - ha detto il vicepresidente provinciale e assessore all'ambiente Mario Tonina - il Pnrr deve garantire lo sviluppo e in questo ci stiamo impegnando fortemente. Tra i grandi temi, stiamo lavorando soprattutto sulle energie rinnovabili e sulla sostenibilità: i costi oggi sono esagerati anche per colpa del conflitto in corso in Ucraina, ma ora dobbiamo reagire».

N.Mas.



VENERDÌ 3 GIUGNO
in EDICOLA con
l'Adige

IN OMAGGIO

Il Sole

24 ORE