

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Investimenti Area Nord Est
Progetti Brennero
Il Responsabile

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 11/6/2024
RFI-VDO.DIN.DINE.BRE\PEC\
P\2024\0000335

Spett.le
CMST
Comitato Mobilità Sostenibile Trento
“Ing. Alberto Baccega”
c.a. Ing. Ezio Vighetti
Ing. Pina Leopardo
comitato.mobilitatn@gmail.com

p.c. **RFI S.p.A.**
Direzione Investimenti
Area Nord Est
c.a. Ing. Giuseppe Romeo

Oggetto: Riscontro alla Vs. Lettera Aperta dell’08/02/2023 - Problematicità ambientali del lotto 3 A – Circonvallazione di Trento

Progetto: Lotto 3A: Circonvallazione di Trento
Quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona
(CUP: J41C09000000005)

Con la presente si riscontra la Lettera Aperta di cui in oggetto.

In riferimento all’ipotesi di variazione di tracciato richiamata nella sopraccitata comunicazione, preme evidenziare che la tematica delle alternative progettuali è stata ampiamente discussa nell’ambito del dibattito pubblico, durante il quale si è svolto un incontro pubblico in data 7 dicembre 2021 dal titolo “Le ragioni dell’opera e l’evoluzione delle alternative” e un tavolo tecnico dedicato dal titolo “Tavolo tecnico sulle alternative di tracciato” in data 13 dicembre 2021. Sempre nell’ambito del dibattito pubblico si è dato riscontro alle domande sul tema nella Relazione Conclusiva, nel capitolo VI “Alternative di progetto, modifiche al progetto e progetto integrato” dell’Allegato 3 “Domande e risposte del proponente”.

In merito ai sondaggi nell’area dell’ex Scalo Filzi, si rappresenta che durante lo sviluppo del PFTE, formalmente approvato con Ordinanza della Commissaria Straordinaria n. 3 dell’8/09/2022 anche sulla scorta degli esiti della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/06 conclusasi con provvedimento di VIA n. 83 del 31/05/2022, è stata condotta una campagna di sondaggi adeguata al livello di progettazione posto a base di gara. Nell’ambito della procedura di Verifica di Ottemperanza



di cui all' art. 28 del D.Lgs. 152/06, svoltasi a seguito della fase di progettazione esecutiva e volta ad attestare l'ottemperanza alle prescrizioni di carattere ambientale rese in ambito VIA, in particolare a quelle relative al Piano di Utilizzo delle Terre, è stata definita con l'Agenzia Provinciale per la Protezione dell'Ambiente della Provincia Autonoma di Trento (di seguito APPA) un'integrazione delle indagini già eseguite.

I risultati della suddetta campagna di indagini ambientali sono stati pubblicati da APPA sul proprio sito in data 28 febbraio 2024 a seguito della validazione degli esiti analitici conseguiti.

La documentazione oggetto della sopra richiamata procedura di validazione è stata resa pubblicamente disponibile nell'ambito dell'Osservatorio Ambientale e per la sicurezza del lavoro per i lavori afferenti la circonvallazione ferroviaria di Trento istituito in data 7 marzo 2023, il quale tra i suoi compiti ha quello di informazione verso le associazioni di cittadini e più in generale dei portatori di interesse pubblici e privati circa la progettazione, le indagini e le misure scientifiche, tecniche e amministrative adottate. Tale documentazione ricomprende i risultati analitici dei campioni di terreno raccolti da Italferr S.p.A. (in qualità di soggetto tecnico di riferimento della scrivente), Consorzio Tridentum (soggetto affidatario delle attività di progettazione esecutiva e di realizzazione della Circonvallazione Ferroviaria di Trento) ed anche i risultati delle controanalisi di APPA con la relativa validazione.

Per quanto concerne la condivisione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica arricchito (PFTE+) a base di gara, si chiarisce che Linee Guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC approvate dall'Assemblea n. 177 del 5 agosto 2021 del Comitato Speciale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 29 luglio 2021 prevedono che, al perfezionamento del procedimento autorizzativo sul PFTE, il progetto sia modificato ed integrato alla luce delle prescrizioni impartite dai Soggetti competenti nel corso del procedimento stesso.

Il PFTE+ è, pertanto, nello specifico, il risultato del doveroso recepimento delle prescrizioni impartite nell'iter autorizzativo nel progetto da porre a base di gara, non alterando esso né le caratteristiche tecnico-funzionali dell'opera né la sua localizzazione.

In tale contesto, il confronto con gli stakeholders ed il territorio è avvenuto, come previsto dalla normativa vigente, sottoponendo il PFTE al relativo iter autorizzativo, compreso quello di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/06 sopra richiamato e del dibattito pubblico. Peraltro, le Linee guida non prevedono ulteriori oneri di pubblicazione, al netto delle verifiche di ottemperanza in quanto obbligatorie.

Ciò premesso, in ottica di collaborazione, Codesta Committenza ha provveduto a trasmettere al Comune di Trento il PFTE arricchito per condividere le modalità di recepimento di talune prescrizioni impartite dal Comune medesimo nell'ambito dell'iter autorizzativo e non ha presentato opposizione alla richiesta di accesso agli atti inviate al Comune dai privati.



Per quanto attiene il tema finanziamenti, l'intervento della Circonvallazione Ferroviaria di Trento non rientra più tra gli interventi del PNRR come da Decisione Attuativa del Consiglio dell'Unione Europea dell'8 dicembre 2023. Nelle more della formalizzazione dell'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma, data la strategicità dell'opera, la società RFI ha autorizzato, in via temporanea, l'operatività dei fondi in regime di autofinanziamento.

Con riferimento, infine, alla Circonvallazione Ferroviaria di Rovereto, questa risulta essere finanziata per la sola parte di progettazione, come comunicato durante il Consiglio comunale del 14 marzo 2024. A seguito della conclusione del Dibattito Pubblico, al quale sarà sottoposto il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP), verrà sviluppato il PFTE in esito al quale sarà possibile individuare con maggiore precisione il costo a vita intera del progetto e conseguentemente procedere al consolidamento del finanziamento associato alla fase realizzativa.

Distinti saluti,

Damiano Beschin