



CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Gruppo consiliare provinciale del Partito Democratico del Trentino

Ill.mo Signor
Walter Kaswalder
PRESIDENTE
Consiglio della Provincia Autonoma di Trento
SEDE

Trento, 10 dicembre 2019

Proposta di ordine del giorno ai disegni di legge n. 18

11 novembre 2019, n. 36
Legge collegata alla manovra di bilancio provinciale 2020

11 novembre 2019, n. 37
Legge di stabilità provinciale 2020

11 novembre 2019, n. 38
Bilancio di previsione della Provincia autonoma di Trento per gli esercizi finanziari 2020-2022

Il corridoio del Brennero e la mobilità alla base della nuova pianificazione urbanistica provinciale

Attualmente sotto il passo del Brennero si sta costruendo quello che un giorno diverrà il collegamento ferroviario sotterraneo più lungo al mondo.

La Galleria di Base del Brennero è un sistema di gallerie che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 230 km. Ad oggi sono già stati scavati 115 km di gallerie. Lo scorso 29 novembre, infatti, l'avanzamento dell'opera ha raggiunto il 50 % sul totale da scavare. Attualmente sono attivi quattro lotti realizzativi: Tulfes-Pfons, Pfons-Brenner (Austria), Mules e il Sottoattraversamento dell'Isarco (Italia). Vengono scavati complessivamente circa 500 m di tunnel alla settimana e l'avanzamento dello scavo è destinato ad incrementare ulteriormente con l'avvio di altri cantieri nei pressi di Innsbruck (Gola del torrente Sill). Attualmente sono circa millenovecento le persone che lavorano all'opera.

Non si sta parlando quindi di un'opera che forse un giorno, chissà quando, sarà progettata; e che forse un giorno ancora più lontano sarà realizzata. Il tunnel del Brennero è già realtà.

La Galleria di base del Brennero rappresenta l'elemento centrale della nuova linea ferroviaria che va da Monaco a Verona, che è inclusa nel corridoio Scandinavo- Mediterraneo che si sviluppa da Helsinki a Malta e che collegherà l'Europa da nord a sud.



Principalmente la Galleria di base servirà il trasporto merci, consentendo di perseguire lo spostamento del traffico pesante dalla gomma alla rotaia. Ma la galleria potrà essere ovviamente utilizzata anche per il trasporto passeggeri.

Una cosa è certa: questa infrastruttura cambierà il volto del nostro territorio e anche le possibilità e le modalità di governare i flussi sociali ed economici che sul nostro territorio insistono. L'impatto che tale opera avrà sulle dinamiche pianificatorie e programmatiche del nostro territorio è paragonabile forse solo alla regimazione dai grandi fiumi, allo spostamento dell'Adige e alla costruzione della ferrovia e dell'autostrada del Brennero.

Ciò nonostante il Trentino sembra essere un po' in ritardo nella riflessione relativa all'impatto che tale opera avrà sul territorio. Nel mese di novembre 2019, nel corso dell'incontro dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e del Comitato Tecnico, la Provincia ha fornito agli amministratori locali un aggiornamento alquanto parziale sullo stato di fatto e sullo sviluppo delle diverse progettazioni relative alle tratte del corridoio in territorio trentino. Da quanto emerso dall'incontro si è infatti potuto capire come la pianificazione relativa alla nuova ferrovia riguarderà di fatto solo la città di Trento e poi di Rovereto. Un approccio di questo tipo è limitante e lascia i territori a nord e a sud di Trento in balia delle decisioni assunte per la città capoluogo e dall'Alto Adige. E' evidente che le scelte fatte per le tratte a sud di Bolzano e per Trento condizioneranno inevitabilmente le opzioni per gli altri territori. E questa cosa non può ne essere ignorata ne tanto meno lasciata al caso.

Recentemente l'Assessore all'Urbanistica della Provincia Autonoma di Trento ha dichiarato che sarà revisionato il Piano Urbanistico provinciale partendo "dai cambiamenti climatici alle grandi trasformazioni dei settori economici che hanno ormai superato la rigida zonizzazione delle aree funzionali, fino alla mobilità che deve diventare uno strumento effettivamente sostenibile per connettere le diverse parti del territorio. La redazione di questa variante dovrà essere caratterizzata nella fase preliminare ed iniziale da una forte partecipazione, finalizzata a raccogliere le istanze espresse dai territori e dalle componenti sociali. Questa attività si dovrà tradurre principalmente nell'attivazione dei luoghi istituzionalmente già previsti a questo scopo e nella creazione di un percorso a carattere socialmente e territorialmente diffuso. Le sollecitazioni e istanze raccolte in questo contesto dovranno poi essere sistematizzate in documenti di sintesi."

L'integrazione tra trasporto – pubblico in particolare - ed uso del territorio è una delle iniziative strategiche più rilevanti per sviluppare un futuro sostenibile dei territori, a cominciare dalle aree urbane. Per raggiungere questa integrazione servono visione strategica sul futuro delle città e dei territori, un tessuto istituzionale "abilitante" e modelli pianificatori e finanziari sostenibili.

Il corridoio del Brennero cambierà il territorio, ma soprattutto cambierà i modi di utilizzo del territorio ed inciderà in maniera determinante sulla trasformazione delle città e sull'intera pianificazione della mobilità, tanto lungo l'asta dell'Adige quanto nelle valli laterali. Tale opera rappresenta in definitiva l'occasione per ripensare la pianificazione urbanistica della nostra Provincia alla luce delle grandi sfide della contemporaneità, a cominciare proprio dalla mobilità, sia ferroviaria che veicolare e ciclabili; dalle reti infrastrutturali materiali e immateriali; dalle reti ecosistemiche ecc.

Tutto ciò premesso, e con riferimento alla Missione 8 programma 01 “Urbanistica e assetto del territorio” e anche con riferimento agli articoli 20 del ddl n.36 e 30 del ddl n. 37,

il Consiglio della Provincia Autonoma di Trento impegna la Giunta provinciale:

1. ad avviare un processo di revisione del Piano Urbanistico provinciale, mettendo alla base della nuova pianificazione il corridoio ferroviario del Brennero e più in generale il tema della mobilità, a cominciare da quella ferroviaria e ciclabile;
2. ad elaborare preliminarmente un documento strategico da sottoporre all’approvazione di Consiglio provinciale e Consiglio delle Autonomie Locali, che dia conto degli scenari e degli obiettivi strategici del processo di pianificazione nonché della procedura e delle modalità di coinvolgimento della comunità trentina;
3. a creare un gruppo di lavoro che rappresenti, oltre alle istituzionali provinciali e locali, gli ordini di professionisti, le categorie economiche, le parti sociali e le comunità locali;
4. a coordinare il processo di revisione del PUP con i lavori dell’Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero, del Comitato tecnico scientifico e del Consiglio di coordinamento e di indirizzo.
5. ad utilizzare, ai fini di quanto ai punti 1 e 2 del presente dispositivo, gli stanziamenti di bilancio sulla corrispondente missione.

cons. Alessio Manica