



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

Ill.mo Signor
Walter Kaswalder
Presidente del Consiglio provinciale
SEDE

Trento, 19 ottobre 2021

Proposta di mozione **n. 446**

Completare la progettazione dell'intera tratta trentina del Corridoio del Brennero

L'urgenza ormai condivisa e riconosciuta è quella di intervenire sulle cause che determinano i cambiamenti climatici con azioni favorevoli volte a migliorare la qualità della vita e il benessere delle persone.

In tale contesto sono certamente da privilegiare e incentivare le iniziative che riducono le emissioni clima alteranti. Lo spostamento del traffico di persone e soprattutto merci dalla gomma alla rotaia va in questa direzione. Gli studi affermano che tale spostamento aiuterà a raggiungere gli obiettivi delle strategie europee dell'agenda Green Deal per ridurre e azzerare le emissioni di CO2 entro il 2050, come previsto dall'agenda per lo sviluppo sostenibile 2030 dell'ONU.

Il Parlamento europeo, con i Regolamenti del dicembre 2013, ha approvato gli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete intermodale transeuropea dei trasporti, tracciando il corridoio ferroviario della Rete Centrale per il trasporto delle merci denominato "Scandinavo-Mediterraneo". Questo corridoio prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria Fortezza – Verona; progetto che si sviluppa in continuità con la Galleria di Base del Brennero - BBT e che rientra nelle opere strategiche previste con delibera del CIPE del dicembre 2001. Opere ferroviarie queste che sono oggi in stato di avanzamento molto importante, con previsione di completamento dell'intera tratta nel prossimo decennio.

A breve i lavori interesseranno anche il territorio della nostra Provincia, lungo l'asta del fiume Adige, ed in particolare la città di Trento, con opere di circonvallazione ferroviaria in galleria. Le scelte del tracciato complessivo sono state oggetto di valutazioni tecniche e politiche fin dal 2003, per arrivare ad un protocollo d'intesa tra Comune di Trento, PAT e Rete Ferroviaria Italiana SpA nell'aprile 2018, con impegno di RFI alla stesura del progetto e alla realizzazione delle relative opere di superamento del capoluogo. Il progetto è attualmente in fase di verifica presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e non ancora disponibile. I fondi per finanziare parte delle opere sono previsti arrivare dal PNRR, ma con obbligo di completamento delle opere entro il 2026. Tempi che paiono oggettivamente molto stretti per lavori di tale entità, e che condizionano fortemente i tempi per la partecipazione come pure le scelte progettuali.



Vicolo della Sat, 10 – 38122 TRENTO
Tel. 0461 227340



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

Il quadruplicamento della ferrovia del Brennero è una grande opportunità per rivedere l'intero impianto ferroviario provinciale esistente, ma che necessita di un'accelerazione delle riflessioni anche sulle tratte fuori dalle città ed una ottimizzazione dei collegamenti con il trasporto pubblico locale e con le ferrovie locali esistenti o di progetto.

Il gruppo del PD da sempre sostiene la necessità, in particolare nell'arco alpino e lungo il corridoio del Brennero, di un'azione di riequilibrio dei flussi di traffico a medio e lungo raggio dalla gomma alla rotaia, dall'autostrada alla ferrovia. Per queste ragioni si è sempre espresso a favore della galleria di base del Brennero e del potenziamento delle tratte di accesso, da Fortezza a Verona, in alternativa ad un ampliamento dell'autostrada, peraltro fisicamente insostenibile da Bolzano al Brennero. Per le stesse ragioni ha sempre sostenuto e condiviso l'uso di parte delle entrate dell'autostrada del Brennero per finanziare il potenziamento della ferrovia ed ottenere, in forza di questo obiettivo, il rinnovo della concessione. E per le stesse ragioni si è opposto e si oppone al completamento dell'autostrada Valdistico in territorio trentino: un'opera dal pesante impatto ambientale e finanziario, destinata ad alimentare il traffico merci sull'A22, anziché orientarlo verso lo scambio intermodale attraverso gli interporti.

L'avvento del programma europeo "New Generation EU" e del PNRR italiano ha impresso una forte accelerazione alla progettazione e alla realizzazione delle tratte di accesso alla galleria di base del Brennero, in considerazione delle grandi potenzialità di questa grande opera sia dal punto di vista della crescita economica sia da quello della sostenibilità ambientale del traffico merci e passeggeri lungo un corridoio strategico per l'Europa, com'è l'asse nord-sud dalla Scandinavia alla Sicilia.

L'accelerazione della realizzazione delle tratte d'accesso al tunnel del Brennero costituisce una grande opportunità per velocizzare il raggiungimento dell'obiettivo storico di un passaggio di quote di traffico sempre più significative dalla strada alla ferrovia, ma anche una sfida politica di non poco conto. Se infatti lo scavo della galleria di base interessa una zona relativamente poco abitata, le tratte d'accesso attraversano un territorio densamente popolato come la valle dell'Adige, lungo la quale si succedono aree urbane come quelle di Bolzano, di Trento, di Rovereto, di Lavis, Ala, ecc. La realizzazione della circonvallazione ferroviaria del capoluogo renderà peraltro possibile l'interramento dell'attuale linea, che in futuro servirà la stazione passeggeri, restando deviato il traffico merci. Si tratta di un'occasione irripetibile per migliorare l'assetto urbanistico della città, un vantaggio per Trento e i suoi abitanti. La realizzazione della circonvallazione presenta peraltro non pochi problemi: da quelli di carattere idrogeologico, a quelli di natura urbanistica, a cominciare dall'imbocco a nord, fino a quelli di sostenibilità dei cantieri.

Informare e coinvolgere le popolazioni interessate non solo dunque è doveroso, è anche decisivo ai fini, se non della realizzazione dell'opera, quanto meno del rispetto dei tempi del suo completamento. Questo anche nel contesto della normativa che accompagna il PNRR che comprime enormemente i tempi per la partecipazione ed il dibattito pubblico. L'Amministrazione provinciale non può esimersi da un ruolo forte di regia complessiva sull'intero tratto trentino, e non può delegare questo ruolo ad altri, e deve in tal senso farsi promotrice di tutte le azioni volte a





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

massimizzare i vantaggi ed attutire al massimo i disagi, i rischi, i costi di un'opera tanto ambiziosa e quanto complessa.

L'attraversamento del Trentino da parte di un traffico ferroviario così potenziato in superficie sarebbe del tutto insostenibile. Esso va dunque deviato in galleria ove possibile, a partire dalla città di Trento, ad oggi la tratta più avanzata progettualmente ed unica finanziata, mentre vanno studiate e fornite altre soluzioni e risposte idonee ove non possibile.

Ai proponenti risulta peraltro che lo strumento di cui questo territorio si era dotato per gestire la complessità di questo progetto in modo inclusivo, ovvero l'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero, non venga convocato da ben prima dello scoppio del Covid, e questo nonostante la grande accelerazione degli ultimi mesi e il passaggio da un cronoprogramma appena futuribile ad uno di estrema urgenza. Ci risulta peraltro che siano pervenute alla Giunta varie sollecitazioni in tal senso anche da parte di amministratori locali di vari Comuni interessati dall'opera, rimaste finora senza risposta.

In definitiva, il progetto del corridoio del Brennero e delle tratte di accesso allo stesso, costituisce certamente una delle sfide più importanti, strategiche, ma anche complesse, che il Trentino dovrà affrontare nei prossimi anni. Non si sta parlando di progetti futuribili o avveniristici, e nemmeno di ipotesi, ma di un qualcosa che già esiste, che è in corso di realizzazione e che ha già trovato definizione all'interno di numerosi strumenti urbanistici. Quello che però sembra ancora ad oggi mancare, è una strategia di insieme ed un disegno progettuale definito che va dal confine con il Veneto fino al confine con l'Alto Adige. Se la tratta della città di Trento sembra trovare rapidamente una sua composizione, la stessa cosa non si può dire per le tratte che stanno a nord e a sud del capoluogo provinciale. È però altrettanto evidente che le scelte che verranno fatte per la città di Trento andranno inevitabilmente ad influenzare anche le possibili soluzioni disponibili a nord e a sud; ciò anche alla luce del fatto che i territori a nord e a sud della Provincia Autonoma di Trento hanno spesso già definito le scelte urbanistiche relative alle tratte di accesso del corridoio del Brennero.

Lo stato della progettazione dei lotti di completamento a nord e sud del capoluogo risulta però ancora molto carente e fumoso. Il rischio che si profila è quindi quello di avere dei punti A e B a nord e sud di Trento all'interno dei quali essere costretti a compiere delle scelte obbligate, che andrebbero in tal senso a limitare di molto l'autonomia decisionale e pianificatoria dei territori e delle comunità locali. Territori che peraltro, per conformazione e presenza di arterie infrastrutturali e naturali, soffrono già di una disponibilità di suolo molto limitata e per i quali risulta quindi necessario ricercare una soluzione progettuale il più possibile sostenibile e rispettosa del territorio e del paesaggio e delle funzioni ecologiche, sociali ed economiche. Va in tal senso evitato il rischio di arrivare ad un punto in cui, l'urgenza da un lato e la carenza di risorse dell'altro, rendono inevitabile una soluzione piuttosto che l'altra. In particolare potrebbe risultare estremamente penalizzante per questi territori l'ipotesi di un raddoppio della linea ferroviaria storica.

La responsabilità di definire un quadro di insieme per il progetto delle tratte di accesso al Corridoio del Brennero in Trentino spetta alla Provincia, ovviamente insieme agli enti locali e a tutti gli attori interessati. Diventa pertanto urgente che il Presidente e la Giunta esercitino le responsabilità





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

primarie che loro competono sia per la tratta che interessa la città di Trento – cogliendo le irripetibili opportunità che si sono aperte grazie al PNRR - sia per le soluzioni a nord ed a sud della stessa, fornendo risposte e supporto agli enti locali interessati.

Tutto ciò premesso,

il Consiglio della Provincia Autonoma di Trento impegna la Giunta a

- convocare urgentemente entro un mese dall'approvazione di questa mozione l'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero;
- supportare il Comune di Trento nella progettazione e nell'implementazione delle opere necessarie alla realizzazione della Circonvallazione ferroviaria del Capoluogo;
- procedere con urgenza alla pianificazione e alla progettazione dell'intera tratta trentina del Corridoio del Brennero, alla definizione delle opere di mitigazione e compensazione e alla sottoscrizione di un accordo con RFI relativo all'intera tratta compresa tra la chiusa di Borghetto e quella di Salorno;
- adottare idonee iniziative per informare i cittadini sullo stato della progettazione, sulle scelte tecniche e sul percorso di realizzazione dell'intera tratta trentina;
- definire le connessioni tra la linea del Brennero, la ferrovia della Valsugana e la rete ferroviaria regionale, comprese le tratte di progetto come la Rovereto-Riva e quella delle Valli dell'Avisio, nonché le soluzioni logistiche per il trasporto merci e le interconnessioni con l'Interporto di Trento, al fine di offrire una rete completa e strategica di mobilità sostenibile per il futuro del Trentino.

Cons. Alessio Manica

Cons.a Sara Ferrari

Cons. Alessandro Olivi

Cons. Giorgio Tonini

Cons. Luca Zeni

