Egregio   
Presidente del

Consiglio provinciale

Walter Kaswalder

**SEDE**

**Proposta di Risoluzione n.**

**CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA DI TRENTO: COLLABORAZIONE PIÙ CONCRETA TRA LA PROVINCIA E IL COMUNE DI TRENTO.**

L’opera pubblica più importante che sia mai stata pensata per il Trentino è quella relativa al potenziamento dell’asse del Brennero. Il completamento del Corridoio TEN 1 riveste infatti priorità di profilo europeo. Implica il quadruplicamento della ferrovia, in molte parti interrato, integrandolo con la tecnologia che permetta l’alta velocità.

Su questo fondamentale impianto, nel disegno complessivo di sviluppo della mobilità pensato dalla precedente Giunta Provinciale, si sarebbe innestato anche un potenziamento del sistema di trasferimento delle merci da gomma su rotaia. L’ampliamento della ROLA di Interbrennero, avrebbe potuto accogliere anche gran parte delle merci provenienti dal sud est nazionale. Il completate dell’A31, con sbocco a Trento Sud direttamente sulla tangenziale di Trento opportunamente potenziata, avrebbe reso attrattiva questa nuova arteria anche per le merci provenienti dal Veneto attraverso quella secante stradale. L'effetto si sarebbe concretizzato anche in una diminuzione del traffico in Valsugana e grazie alla Rola anche in Valle dell’Adige.

Per un disegno di profilo logistico-ambientale così elevato, i ragionamenti sono partiti da lontano.

Già nel 1986, i Ministri dei Trasporti d’ Italia, Austria e Germania affidarono a un apposito consorzio l’incarico di eseguire uno studio di fattibilità per la costruzione di una galleria l’asse del Brennero. Sulla base di quello studio, nel settembre 1991 i tre Ministri approvarono la “Dichiarazione del Brennero” con cui assegnarono alle reti ferroviarie, tramite un organo di coordinamento, il compito di coordinare la progettazione preliminare, la cui relazione finale è stata presentata e approvata nel febbraio 1994.

Sempre nel 1991 nell’ambito di Arge Alp è nata la Comunità di azione per la ferrovia del Brennero. Dal 2004 è operativa la società europea “Brenner Basistunnel – Galleria di base del Brennero”, per gestire il grande progetto cofinanziato da Europa, Austria e Italia per costruire un tratto ferroviario di 55 km (quasi tutto in galleria) tra Innsbruck e Franzensfeste/Fortezza.

Il progetto prevede anche sulla parte restante della tratta, la Fortezza – Verona una delle situazioni più interessanti che è la nuova circonvallazione ferroviaria di Trento, il cui studio di fattibilità è pubblicato sul sito del Ministero dei trasporti.

Il nuovo tunnel di base del Brennero rende necessario il potenziamento della ferrovia nella tratta tra Verona e Fortezza. Quattro i lotti prioritari. Il lotto 3 della circonvallazione di Trento è dedicato alle merci. Bypasserà il centro urbano in galleria sotto la collina est. Rfi-Rete ferroviaria italiana, responsabile della progettazione, ha già elaborato diverse ipotesi progettuali a partire dal 2003.

Nel 2018 la sottoscrizione di un protocollo d’intesa tra Provincia,Comune di Trento e Rfiha dato un concreto impulso all’avanzamento degli studi. "La circonvallazione ferroviaria - dice il primo cittadino - apre la possibilità di pensare a un progetto ancora più ambizioso per la città di Trento: si tratta di un 'progetto integrato' che comprende, oltre al bypass merci, l’interramento della linea ferroviaria storica per un tratto di 2,5 chilometri in centro urbano, la contestuale realizzazione di un sistema di collegamento rapido tra nord e sud del capoluogo e la stazione ipogea".

E ’notizia di questi giorni che a seguito della nota del 12 ottobre 2021 con cui RFI ha attivato l'iter per l'approvazione del Progetto di fattibilità tecnico ed economica relativo alla circonvallazione merci di Trento trasmettendo il progetto al Consiglio superiore dei lavori pubblici e alla presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, il Ptfe (progetto di fattibilità della grande galleria sotto la Marzola, con partenza dallo scalo Filzi di Trento Nord fino all’Acquaviva, passando sotto San Martino, Muralta, Povo, Villazzano, Mattarello)

La lunghezza totale dell’opera è di 36 km di cui 29 sotterranei. Il cantiere sarà enorme e sarà così suddiviso: il cantiere base a nord di 18mila metri quadri(direzione, mensa, magazzino, laboratori, parcheggi) occuperà un’area oggi a frutteto lungo la linea storica, a Roncafort, con accesso da via Danilo Paris, laterale di via Ezio Maccani.

Quello a sud, di 14.100 metri quadri, sarà a Besenello, a ridosso della statale 12, in zona produttiva, con accesso da Via della Posta Vecchia. Il cantiere operativo a supporto di tutte le attività di costruzione della circonvallazione ferroviaria in galleria della città di Trento, sarà tra l’autostradaA22 e la zona produttiva di Roncafort, con accesso da Via Innsbruck. E questo cantiere occuperà più di 3 ettari (33.500 mq)oggi composti di vegetazione spontanea. Il cantiere operativo più grosso, su una superficie di 48.250 metri quadri, sarà all’ex Scalo Filzi, in via Brennero, in corrispondenza dell’imbocco nord della galleria di Trento. Da qui partiranno le due grandi frese per lo scavo in direzione sud. Il progetto tanto discusso del lotto 3A di Trento del quadruplicamento della linea Fortezza- Verona, elaborato da Italferr, è da ieri pubblico, sul sito di Rfi-Rete ferroviaria italiana.

Le informazioni sui cantieri sono riassunte nella relazione generale di cantierizzazione, uno degli aspetti più temuti, a riguardo dell’impatto della grande opera.

Ovviamente, un altro cantiere operativo (11.400 mq) è previsto a sud, a Mattarello, in area agricola, con accesso da via Nazionale. Basti pensare chealla voce espropri, il progetto di fattibilità presentato da Rfi prevede una cifra da brividi: 53,94 milioni di euro. Saranno 53.116 i metri quadrati che si prevede di espropriare, di cui 52.232 mq di aree agricole a interesse primario. Saranno occupate temporaneamente di aree. 107.329 metri quadrati.

E qui il tema è delicato: i contadini temono l'occupazione parziale per la difficoltà successiva a tornare alla coltivazione vedi articolo quotidiano l’Adige 2 novembre 2021. Ecco perché la fase del confronto è così necessaria.

Ecco perché è altrettanto importante che la Provincia ci possa mettere faccia, scienza e coscienza. Altrimenti si assisterà ad un paradossale effetto mediatico. Al netto del vero risultato finale, la Provincia sta cercando di prendersi tutti i teorici meriti per aver portato Vasco Rossi in concerto a Trento senza coinvolgere il Comune di Trento che lo ospita. Eppure dove invece ci sono criticità da esporre per un progetto provinciale di respiro Europeo, nasconde la testa sotto la sabbia e manda avanti il Sindaco!

**Tutto ciò premesso il Consiglio provinciale impegna la giunta Provinciale**

per un’opera che cambierà radicalmente lo scenario sia nella città di Trento che in Vallagarina, ad una collaborazione più concreta tra la Provincia e il Comune di Trento.

ad intraprendere azioni informative di respiro comunale e provinciale che sappiano mettere in luce vantaggi ed opportunità di un’opera di così grande portata.