

ELEMENTI DA SOTTOPORRE ALLA GIUNTA.

PUNTO DELLA SITUAZIONE

Il mandato politico trentino, relativo al “*Corridoio Infrastrutturale Est Veneto-Trentino*”, si riassume in 4 punti fondamentali di seguito elencati.

Punto 1. Priorità all'infrastruttura ferroviaria secondo una "logica di corridoio", che tenga conto anche delle tratte di accesso al Tunnel del Brennero, in particolare le circonvallazioni ferroviarie di Trento e Rovereto.

Punto 2. Assoluto rispetto delle procedure e delle prerogative dell'Autonomia. I nuovi collegamenti viabili da realizzare nell'ambito dei corridoi infrastrutturali di accesso, necessitano di un'Intesa tra Provincia e Stato ratificabile con legge provinciale approvata dal Consiglio Provinciale che ha effetto di variante del Piano Urbanistico Provinciale.

Punto 3. L'istituzione del *Comitato Paritetico Stato – Regione Veneto - Provincia Autonoma di Trento*, con compiti di analisi di tutti gli studi in possesso della Provincia, e degli ulteriori eventuali, in materia di flussi di traffico e impatto ambientale.

Punto 4. Eventuali ipotesi alternative, che a oggi non esistono, ma che la Regione Veneto o il Governo potrebbero rappresentare, dovranno essere valutate nei termini sopra descritti, comprendendo anche aspetti come l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana, l'individuazione di tracciati stradali che non prevedano ulteriori carichi di traffico sulla Valsugana e la zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, lo stop alla costruzione della strada a pedaggio della Valsugana da parte del Veneto e la limitazione del traffico pesante in Valsugana.

Questa posizione politica è stata chiaramente ribadita sia al Ministro Delrio con nota del Presidente prot. 452872 dd. 07.09.2015 relativa all'*Intesa Generale Quadro per il Documento Pluriennale di Pianificazione*, sia dall'Assessore Gilmozzi nel Comitato Paritetico Stato – Regione Veneto - Provincia Autonoma di Trento, come si evince dal verbale di riunione dd. 09.10.2015 in cui “... *resta la contrarietà della Provincia autonoma di Trento alla realizzazione dell'opera in considerazione principalmente della priorità che la Provincia, in ossequio alla Convenzione delle Alpi, assegna al trasporto merci via ferrovia.*”

A seguito delle chiare richieste della Provincia Autonoma di Trento, sulla scorta dei documenti programmatici e progettuali esistenti, è stato effettuato uno studio trasportistico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), le cui criticità sono state evidenziate in un documento elaborato dalla Provincia Autonoma di Trento e inviato in data 03.12.2015.

* * * * *

LE ALTERNATIVE

ANALISI DELL'ATTUALE PROPOSTA

L'attuale scenario è quello della soluzione progettuale autostradale oggi esistente che configura il prolungamento dell'arteria autostradale A-31, cosiddetta “Valdastico Nord”, da Piovene Rocchette, in territorio Veneto, a Besenello in territorio Trentino. Il documento trasportistico del MIT sopra citato, si basa su questo scenario ma ipotizza, ai soli fini trasportistici, l'innesto sulla A22 in territorio trentino, all'altezza

di Mattarello unitamente ad una bretella di collegamento alla SS 47 nella zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico; tale ipotesi trasportistica, ad oggi, non è sviluppata progettualmente.

Permane, inoltre, l'inserimento della Valdastico Nord, come collegamento di valenza "nazionale" ed "europea" rispetto al contesto territoriale e di rete in cui si colloca, per il quale vi è la netta contrarietà della Provincia Autonoma di Trento per un'opera che non ha tale dignità come le argomentazioni che di seguito si espongono dimostrano.

In tal senso lo scenario programmatico non sembra tenere nella dovuta considerazione l'effetto delle politiche dei trasporti che, a fronte di un potenziamento del sistema dell'intermodalità (quadruplicamento della linea ferroviaria del Brennero, scali intermodali di Isola della Scala e di Mestre), andrà a generare un significativo spostamento su ferro dei flussi merci che attualmente utilizzano la rete stradale.

In quest'ottica, infatti, lo studio presentato dal MIT, fatto salvo eventuali considerazioni a quale sezioni del tracciato sia riferito il valore del flusso atteso, dimostra come l'opera sia in contraddizione con il quadro complessivo nazionale e internazionale della mobilità.

Esso, infatti, presenta la Valdastico Nord come infrastruttura dedicata al soddisfacimento di una domanda complessiva di flussi attesi al 2024 pari a 28.600 v/g. Di tale domanda solo il 60% del traffico atteso e cioè **circa 17.000 v/g è traffico di attraversamento** polarizzato tra le direttrici del sistema autostradale costituito dalla A22, dalla A4, dalla A31 e dalla Superstrada Pedemontana Veneta. Il resto della domanda, circa 11.600 v/g, è traffico di scambio locale che sembra intendersi comprensivo anche del traffico drenato *"...nel tratto trentino compreso tra il capoluogo e il futuro innesto con la bretella di Caldonazzo nei pressi di Levico Terme ..."* che *"...si attesta su valori giornalieri dell'ordine delle 10.000 unità totali bidirezionali..."*. Se il collegamento tra i Laghi e Trento, è a pagamento, il drenaggio di traffico dalla SS 47, nel tratto innesto bretella di Caldonazzo e Trento, non è plausibile.

Questo scenario, pertanto, contraddice le scelte in materia di mobilità già fatte. Gli importanti investimenti che lo Stato, in accordo con le amministrazioni locali interessate, ha messo in campo per uno sviluppo organico del sistema ferroviario sia nell'ambito del trasporto passeggeri sia di quello delle merci, portano a ritenere come prioritario, l'investimento ferroviario.

Lo scenario che da valenza di *"corridoio nazionale e internazionale"* alla Valdastico Nord è in contrasto anche con il D.Lgs. n.43 del 4 marzo 2014 (recentemente aggiornato con decreto del MIT dd. 26 Giugno 2015) *"Attuazione della direttiva 2011/76/UE, che modifica la direttiva 1999/62/CE relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture"*, che ha introdotto la cosiddetta "eurovignetta".

Inoltre, l'opera appare non sostenibile finanziariamente ed economicamente, considerato che a fronte di un costo previsto della Valdastico Nord di circa 2Mld di Euro, il **traffico di attraversamento** valutato dal MIT, nell'ottica di collegamento nazionale e internazionale, è di soli 17.000 v/g.

Gli approfondimenti hanno confermato la posizione contraria della Provincia Autonoma di Trento a quest'opera strategica di carattere nazionale ed internazionale e, quindi, permane il "no" deciso ad una nuova arteria autostradale in territorio trentino.

* * *

SCENARIO 2

Ritenendo, da parte della Provincia Autonoma di Trento, di escludere l'opera Valdastico Nord in un contesto di "corridoio europeo", resta la disponibilità a valutare l'opera in un contesto di corridoio interregionale, quale interconnessione tra il sistema della mobilità trentino e il sistema della mobilità veneto.

In quest'ottica, l'interconnessione infrastrutturale tra la Valdastico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, in territorio trentino si contestualizza come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS 47" della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero", oggi assolto attraverso la SS 349 e la SS 350.

In particolare un collegamento locale, non a pedaggio, tra la SS 47, nella zona dei Laghi, e la SS 12 - Circonvallazione di Trento, consentirebbe, come sopra evidenziato dallo studio del MIT, di drenare circa 10.000 veicoli (vedi studio MIT nov.2015) dalla SS 47 verso la SS 12, che non trovando un'arteria stradale a pagamento, a valle dei Laghi di Caldonazzo e Levico, troverebbero uno sbocco naturale verso la Valle dell'Adige.

Ciò avrebbe una ricaduta positiva come alleggerimento del traffico verso Pergine e Trento Nord come sotto specificato:

- Alleggerimento della SS 47 della Valsugana nel tratto Laghi – Trento Nord con riduzione, secondo i dati in essere del Ministero, della pressione veicolare sugli accessi Nord della città di Trento, stimata in circa 10.000 v/.
- Impedimento dell'aumento del traffico in ingresso in territorio trentino sulla SS 47 in loc Grigno, e, di conseguenza nella zona dei Laghi, con lo stop alla costruzione della strada a pedaggio della Valsugana da parte del Veneto e la limitazione del traffico pesante in Valsugana.

Inoltre incidendo esclusivamente sulla mobilità locale e interregionale, può aversi un ulteriore beneficio dalla contestuale elettrificazione e rettifica della Ferrovia della Valsugana in modo da consentire all'utenza una scelta tra sistemi modali di trasporto alternativi, anche nelle tratte di breve percorrenza con ulteriore possibilità di alleggerimento della pressione indotta dal traffico sull'accesso alla città di Trento.

In conclusione, in un quadro generale di mobilità che assegna la priorità al sistema di trasporto merci connesso allo sviluppo della Ferrovia, sul quale vi è totale sintonia tra le posizioni della Provincia Autonoma di Trento, della Regione Veneto e dello Stato, permanendo la posizione negativa sulla necessità di un ulteriore sistema autostradale che connetta il Veneto al Trentino, può essere studiata e approfondita un'ipotesi di tracciato, coerente con i sistemi di mobilità locali, che vede l'interconnessione nel tratto Trentino, tra i sistemi di viabilità statale.

Questo scenario potrebbe essere preso in considerazione, come da mandato politico, ma qualsiasi valutazione non può prescindere, comunque, da un processo di condivisione con il territorio trentino che consenta una corretta identificazione sul territorio, anche nei sistemi di pianificazione territoriale della Provincia Autonoma di Trento, di questo collegamento tra le statali, ad oggi non previsto. Pertanto non si può prescindere dai seguenti tre presupposti:

- Redazione e presentazione di un progetto che, oltre alla descrizione della soluzione geometrica del collegamento come sopra prospettato, presenti anche uno

studio dell'impatto ambientale e uno studio trasportistico, con evidenziazione dei punti di forza e di debolezza, con particolare riferimento alla zona dei Laghi;

- Coinvolgimento della comunità trentina interessata dagli interventi attraverso idonei processi informativi e partecipativi.

- Adeguamento del Piano Urbanistico Provinciale, con legge provinciale approvata dal Consiglio Provinciale che ratifica l'Intesa previa valutazione strategica sull'ipotesi progettuale di massima, da condurre in coerenza con i contenuti del medesimo Piano Urbanistico Provinciale e assicurando le forme di partecipazione previste da tale procedura di valutazione.

CONCLUSIONI

Allo stato attuale ci sono i presupposti per approfondire le soluzioni connesse allo scenario 2 che sono potenzialmente migliorative in termine di interconnessioni di viabilità interregionale, confermando la contrarietà della Provincia Autonoma di Trento al collegamento autostradale Valdastico Nord.

Si prende atto della proposta del Ministero di porre in essere le proposte alternative di progettazione nei termini del contesto locale descritti dallo SCENARIO 2 che la Provincia Autonoma di Trento in spirito di leale collaborazione si impegna a valutare in modo propositivo al termine del processo di condivisione territoriale, nell'ottica di un sistema infrastrutturale di trasporti integrato, coerente con il mandato politico in essere.