

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Assessore alle Opere pubbliche, Protezione civile e Autonomie locali

Via Vannetti, 32 - 38100 Trento
Tel. 0461492600 - Fax 0461492606
e-mail: ass.trasporti@provincia.tn.it

Trento, 23 dicembre 2005

Prot. n. 3377/05-A021

Ill.mo consigliere
Roberto Bombarda
Gruppo Consiliare verdi e
democratici per l'ulivo
Consiglio Provinciale

SEDE

Ill.mo Signor
Giacomo Bezzi
Presidente Consiglio Provinciale

SEDE

e, p. c. Ill.mo Signor
Lorenzo Dellai
Presidente della Giunta Provinciale

SEDE

Oggetto: risposta all'interrogazione n. 941

In risposta all'interrogazione in oggetto si comunica, punto per punto, quanto segue:

1. Il progetto di quadruplicamento della linea Verona – Fortezza (accesso sud al tunnel di base del Brennero) è stato inserito dal Governo Italiano fra le opere strategiche della cosiddetta “legge obiettivo” (L. n. 443/2001) e come tale ne segue le procedure autorizzative.
Per quanto sopra R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) ha presentato nel giugno 2003 al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti un progetto preliminare dell'intera tratta con relativo studio di VIA.

Il progetto prevede l'esecuzione per lotti funzionali ed è suddiviso in quattro lotti prioritari:

- 1) Fortezza – Ponte Gardena
- 2) Circonvallazione di Bolzano
- 3) Circonvallazione di Trento – Rovereto
- 4) Accesso al nodo di Verona

I lotti prioritari dovranno essere ultimati entro il 2016 in concomitanza con l'entrata in esercizio del tunnel di base del Brennero mentre i lotti di completamento attueranno l'intero raddoppio della linea storica e saranno ultimati entro il 2030.

I lotti 1, 2 e 4 hanno ottenuto il parere favorevole con prescrizione da parte dei territori interessati e sono in attesa del prescritto parere dei ministeri dell'Ambiente e dei Trasporti per il successivo passaggio al CIPE mentre il lotto 3 è stato ritirato dalla proponente R.F.I. in conformità al parere contrario della P.A.T. espresso con delibera n. 2264 del 17/09/2003.

Con la suddetta delibera la P.A.T. esprimeva inoltre parere favorevole all'ipotesi progettuale di una nuova linea definita "parietale" con percorso in sinistra orografica della valle dell'Adige sviluppantesi prevalentemente in galleria.

In seguito a successivi confronti con R.F.I. e con il Ministero è stato raggiunto un accordo di massima su tale tracciato e quindi R.F.I. si è impegnata a ripresentare un nuovo progetto preliminare con relativo studio di VIA tale da consentire la necessaria fase di informativa pubblica per l'individuazione del migliore tracciato lungo la fascia "parietale" in sinistra Adige.

2. Il costo presunto della circonvallazione di Trento – Rovereto è oggi stimato in 1,3 miliardi di euro mentre per il lotto di completamento da realizzare entro il 2030 non sono ancora state fatte valutazioni economiche salvo la previsione di R.F.I. che l'intero accesso sud da Fortezza a Verona verrà a costare intorno ai 9 miliardi di euro.
3. L'impegno assunto dal Governo Italiano con l'intesa generale quadro del 13 febbraio 2004 è quello di ultimare la circonvallazione di Trento – Rovereto entro la data di attivazione del tunnel di base del Brennero.
4. Prima della realizzazione del tunnel di base del Brennero, tenuto conto della capacità della linea nella bassa valle dell'Inn ed all'attuale valico, non sono prevedibili significativi aumenti di traffico ferroviario e quindi la P.A.T. ha concordato con il Governo la costruzione e l'entrata in esercizio della circonvallazione di Trento – Rovereto in concomitanza con la realizzazione di quell'opera. E' inoltre già previsto che l'opera verrà realizzata con il contributo delle risorse accantonate per questo scopo dalla Società Autostrada del Brennero.
5. Il Programma di sviluppo provinciale prevede un forte impegno della P.A.T. per cercare e riequilibrare il trasporto merci lungo la direttrice del Brennero aumentando le quote di trasporto per ferrovia. Solo nel 2005 la P.A.T. ha impegnato in forza dell'art. 16 bis della L.P. n. 16/1993 quasi un milione di euro per incentivare il trasporto combinato ed ha così consentito la ripresa dell'autostrada viaggiante fra Trento e Wörgl che nel 2004 era praticamente "crollata" per effetto del blocco degli ecopunti da parte dell'U.E. Grazie a tali incentivi sono stati tolti dall'A22 quasi 35.000 TIR con i conseguenti benefici di ordine ambientale
6. Non appena entrerà in vigore la nuova direttiva "eurovignette" (il 15 dicembre 05 il parlamento europeo l'ha finalmente approvata) lungo il corridoio del Brennero

definito “area sensibile” sarà possibile aumentare i pedaggi autostradali fino al 25% in più destinando i relativi introiti al finanziamento dei lavori di quadruplicamento della linea ferroviaria.

7. In accordo con l'Autostrada del Brennero sono in corso le attività di monitoraggio continuo della qualità dell'aria anche lungo il tratto trentino dell'Autobrennero

8. Gli assessori competenti di Tirolo, Alto Adige e Trentino si sono già incontrati a Bolzano il 1 dicembre 2005 ed hanno concordato di assumere provvedimenti congiunti per vietare progressivamente il transito lungo il corridoio del Brennero ai TIR maggiormente inquinanti. Tali provvedimenti saranno possibili solo in seguito all'entrata in vigore della nuova direttiva U.E. “eurovignette” e quindi sono attualmente in fase di studio per essere introdotti nel prossimo autunno.

9. Sono in via di definizione con la soc. Autobrennero gli accordi per una gestione congiunta di una stazione mobile per il controllo del traffico pesante. L'entrata in servizio di tale stazione, prevista nel 2006, potrà garantire maggior sicurezza sulla A22 e favorire nel contempo l'utilizzo della autostrada viaggiante sulla ferrovia.

10. Con la proroga della concessione alla soc. Autostrada del Brennero la medesima potrà proseguire nel programma di costruzione di barriere antirumore a protezione sia dei centri abitati che dei piccoli insediamenti presenti lungo l'arteria autostradale.

Distinti saluti.

Silvano Grisenti