



COMUNE DI ALTAVALLE

PROVINCIA DI TRENTO



Piazza Chiesa, 2 – 38092 ALTAVALLE (TN)
Codice Fiscale e Partita IVA n. 02401930223
Tel. 0461-683029 fax 0461-680605

Sito Internet www.comune.altavalle.tn.it
PEC: comune@pec.comune.altavalle.tn.it
e-mail protocollo@comune.altavalle.tn.it

VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 035

CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: PETIZIONE PER IL PROGETTO DI COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRENTO CON PENIA DI CANAZEI, ATTRAVERSO LE VALLI DI CEMBRA, FIEMME E FASSA

Il giorno **28.12.2016** alle ore **18,00** Sala del Consiglio, a seguito di regolari avvisi, recapitati a termine di legge si è convocato il Consiglio Comunale.

Presenti i Signori		Assenti	
		Giust.	Ingiust.
PAOLAZZI MATTEO	SINDACO		
FASSAN CATERINA	CONSIGLIERE COMUNALE		
FELICETTI ADRIANO	CONSIGLIERE COMUNALE		
GIRARDI ANDREA	CONSIGLIERE COMUNALE		
MENEGATTI TIZIANA	CONSIGLIERE COMUNALE		
NARDIN ANDREA	CONSIGLIERE COMUNALE		
NARDIN LUCA	CONSIGLIERE COMUNALE		
PAOLAZZI ANNA	CONSIGLIERE COMUNALE		
PEDOT BERNARDINO	CONSIGLIERE COMUNALE		
PILZER GABRIELE	CONSIGLIERE COMUNALE	X	
POJER EMILIO	CONSIGLIERE COMUNALE		
POJER MARICA	CONSIGLIERE COMUNALE		
ROSSI VERA	CONSIGLIERE COMUNALE		
SANTUARI SIMONE	CONSIGLIERE COMUNALE		
TABARELLI DANIELE	CONSIGLIERE COMUNALE	X	

Partecipa il Vice Segretario Comunale
Tabarelli De Fatis Paolo

Riconosciuto legale il numero degli intervenuti il PAOLAZZI MATTEO nella sua qualità di Sindaco assume la presidenza e dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

Deliberazione n. 35 di data 28 dicembre 2016.

OGGETTO: Approvazione petizione per il progetto di collegamento ferroviario Trento con Penia di Canazei, attraverso le valli di Cembra, Fiemme e Fassa

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- Il 27 novembre 1891 il Podestà di Trento Paolo Oss Mazzurana scrisse al Consigliere aulico Giovanelli una missiva nella quale caldeggiava la realizzazione di nuove linee ferroviarie ed il potenziamento delle esistenti, quale valido rimedio alla congestione delle vie di comunicazione stradale.

Il Podestà di Trento concepì e fece elaborare il piano per congiungere il centro della città di Trento con i quattro raggi laterali della ruota tridentina, a mezzo di ferrovie economiche a trazione elettrica.

Il diametro sud-est, nord-ovest della ruota con la costruzione delle linee ferrate della Valsugana (1896) e della Valle di Non (1909) venne realizzato, mentre la diagonale nord-est sud – ovest, che dalla Marmolada lungo l'Avisio attraversando Trento doveva proseguire per le Giudicarie e raggiungere il territorio di Brescia, per ragioni politiche non ebbe attuazione.

- L'11 gennaio 1902 Luigi Bernard, Presidente della Comunità Generale di Fassa indirizzò al Presidente della Magnifica Comunità Generale di Fiemme il Protocollo firmato da tutti i sindaci della Valle di Fassa, aderendo con grande plauso all'intenzione della Magnifica Comunità Generale di Fiemme di costruire in proprio la Tramvia Elettrica Molina – Moena in congiunzione a quella della Lavis - Molina ed esternando in pari tempo l'auspicio che tanto Trento, quanto la Magnifica Comunità Generale di Fiemme di comune accordo facessero, tutte le pratiche necessarie per ottenere dall'Eccelso I.R. Governo la tanto desiderata concessione.

- I sindaci della Valle di Fassa deliberarono di spedire copia del Protocollo al Presidente della Magnifica Comunità Generale di Fiemme, al Comitato Centrale per le Tramvie elettriche Trentine di Trento ed al Parroco Decano della Valle di Fassa Deputato al Parlamento di Vienna, Don Baldassare Delugan, per ottenere valido appoggio.

- Il 25 novembre 1946, l'Amministrazione Provinciale di Trento comunicava alla Magnifica Comunità di Fiemme che si era venuta concretando una iniziativa di essenziale importanza per le future sorti della Regione. Si trattava di studiare il coordinamento e il completamento di un complesso di ferrovie regionali elettriche a scartamento di un metro, tutte in sede propria, dotate del più moderno e confortevole materiale rotabile, in modo da costituire, quale arteria base, un collegamento ininterrotto dall'Engadina alla conca di Cortina d'Ampezzo, attraverso la Val Camonica, il Passo del Tonale, le Valli di Sole, di Non, di Fiemme, di Fassa e Livinallongo. In senso più lato si sarebbe collegata Coira, capitale del Grigioni Svizzero, sita sul Reno, con Trento e Dobbiaco alle sorgenti della Drava a Calalzo sul Piave. Il progetto era grandioso ma attuabile se si pensava al fatto che sul tratto Coira-Trento, su 185 km, 90 erano già in servizio. Si specificava anche che questa iniziativa, se attuata, avrebbe risolto in modo completo e una volta per sempre il problema della totale valorizzazione turistica della Regione Tridentina creando quella che sarebbe stata la più bella ferrovia d'Europa.

Tutto ciò premesso,

Considerato che il Libro Bianco sui Trasporti della Commissione Europea enuncia 10 obiettivi strategici e standard di riferimento tra i quali i principali consistono in:

- dimezzare l'uso di auto ad 'alimentazione tradizionale' nel trasporto urbano entro il 2030; ritirarle dal mercato della città entro il 2050; raggiungere una logistica della città libere da CO2 in grandi centri urbani entro il 2030;

- il 30% del trasporto di merci su strada per più di 300 km dovrebbe passare ad altri mezzi di trasporto come la ferrovia o il trasporto per vie navigabili entro il 2030, e più del 50% entro il 2050, agevolato da corridoi merci efficienti e verdi. Per raggiungere questo obiettivo sarà anche necessario lo sviluppo di infrastrutture adeguate;

- entro il 2050 completare la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Triplicare la lunghezza della rete ferroviaria ad alta velocità esistente entro il 2030 e mantenere una fitta rete ferroviaria in tutti gli Stati Membri. Entro il 2050 la maggior parte del trasporto passeggeri sulle medie distanze dovrebbe avvenire per ferrovia;

Verificato che nel programma "Aria pulita per l'Europa" la Commissione Europea delinea le misure volte a garantire il raggiungimento degli obiettivi esistenti e stabilisce nuovi obiettivi in materia di qualità dell'aria per il periodo fino al 2030. Il prezzo da pagare a causa della cattiva qualità dell'aria è superiore in termini di vite umane a quello dovuto agli incidenti stradali, rendendola quindi la principale causa ambientale di decessi prematuri nell'UE.

Valutato i benefici per la salute derivanti dall'attuazione del pacchetto "aria pulita" sono pari a circa 40 miliardi di euro all'anno, cioè oltre dodici volte i costi per la riduzione dell'inquinamento che si stima possano raggiungere 3,4 miliardi di euro all'anno nel 2030.

Preso atto che nel Rapporto del 23.04.2010 della Corte dei Conti viene messo in evidenza il ritardo dell'Italia, rispetto agli altri paesi europei, nello sviluppo - per estensione, qualità e numero dei passeggeri - delle reti di trasporto rapido di massa a guida vincolata e di tramvie nelle aree urbane.

Ritenuto che nel 2026 è prevista l'entrata in servizio del nuovo traforo ferroviario del Brennero e a fronte di un nuovo bacino di utenza di circa 100 milioni di cittadini dell'arco alpino che graverà attorno alla nuova infrastruttura, le valli dell'Avisio, che sono prive di una linea ferroviaria che le colleghi alla potenziata linea ferroviaria del Brennero, saranno difficilmente raggiungibili dalle stazioni AV di Bolzano e Trento.

Considerato che è urgente fornire una adeguata risposta ai problemi di mobilità delle valli e dei passi dolomiti attraverso scelte di trasporto in sede propria e con una visione unitaria e integrata sui problemi della mobilità,

Vista la deliberazione n. 120 di data 25 luglio 2014 del Consiglio Direttivo del Consorzio B.I.M Adige è stato approvato l'Accordo di Programma tra il Consorzio dei Comuni della Provincia di Trento - B.I.M. dell'Adige, la Comunità della Val di Cembra, la Comunità Territoriale della Val di Fiemme, il Comune General de Fascia, il Comune di Giovo, il Comune di Cembra, il Comune di Cavalese, il Comune di Tesero, il Comune di Predazzo, il Comune di Moena, il Comune di Pozza di Fassa, il Comune di Canazei, finalizzato all'affidamento dello "Studio preliminare di una ipotesi di tracciato di una nuova ferrovia per il collegamento delle Valli dell'Avisio con la linea ferroviaria del Brennero con capo tronco a Trento e tronco terminale in Penia di Canazei";

Vista la deliberazione n. 121 sempre di data 25 luglio 2014 del Consiglio Direttivo del Consorzio B.I.M Adige con la quale è stato approvato il contratto di ricerca e consulenza con l'Università degli Studi di Verona, Dipartimento di Scienze Economiche, per uno studio preliminare di un tracciato per una nuova ferrovia per il collegamento delle Valli dell'Avisio con la linea ferroviaria del Brennero con capo tronco a Trento e tronco terminale in Penia di Canazei. Successivamente, in data 10 aprile 2015, è stato presentato dal B.I.M. Adige lo studio di tracciato della ferrovia delle Valli dell'Avisio, alla presenza anche dell'Assessore provinciale Gilmozzi.

Vista la mozione n. 38 approvata dal Consiglio della Provincia Autonoma di Trento in data 12 giugno 2014 che impegna la Giunta provinciale "ad avviare nel più breve tempo possibile lo studio di fattibilità di una ferrovia che colleghi Trento con le valli dell'Avisio approfondendone, tra l'altro, gli aspetti finanziari";

Preso atto che in seguito della richiesta avanzata da Bruno Dorigatti, Presidente del Consiglio Provinciale di Trento, relativa allo stato di attuazione della sopra citata mozione N. 38 del 12 giugno 2014, l'Assessore alle infrastrutture e trasporti Mauro Gilmozzi ha risposto con la lettera in data 2 agosto 2016 Prot. N. A039/2016, comunicando che la mozione è stata solo parzialmente attuata, e che - a seguito della analisi del progetto "Metroland" del giugno 2007, della proposta "Qnex" commissionata nel 2009 dall'associazione Transdolomites, e dello studio commissionato dal BIM dell'Adige al Dipartimento di Studi Economici dell'Università di Verona dell'aprile 2015 - i Servizi competenti in collaborazione con Trentino Trasporti hanno iniziato l'approfondimento tecnico economico in merito alla fattibilità del collegamento ferroviario in oggetto, e che - così conclude l'Assessore nella sopra citata lettera di risposta al Presidente del Consiglio provinciale - "la valutazione della documentazione in essere è in avanzato stato di

attuazione ma ad oggi non è ancora stata completata nelle conclusioni, considerata la complessità della materia trattata. Non appena il Dipartimento avrà completato la sua analisi sarà nostra cura convocare i portatori d'interesse per un primo confronto”;

Considerato che Il programma di sviluppo provinciale per la XV legislatura della Provincia Autonoma di Trento, approvato dalla Giunta provinciale nella seduta del 22.11.2014, prevede tra le azioni prioritarie il potenziamento del sistema ferroviario anche con riferimento alle linee locali, e lo sviluppo di azioni volte a minimizzare l'impatto del traffico veicolare con la valorizzazione del trasporto pubblico tra sistemi territoriali e di multimodalità di mobilità sostenibile;

Dato atto che le norme di attuazione del PUP (art. 41 c. 3) prevedono i corridoi infrastrutturali interni, intesi come fasce territoriali interessate da sistemi di mobilità alternativa finalizzati all'interconnessione delle valli del Trentino in coerenza con il modello provinciale di mobilità orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico. La definizione delle scelte e degli interventi da realizzare, sia sotto il profilo della previsione urbanistica che della adozione di un diverso sistema di mobilità, è effettuata con il piano provinciale concernente la mobilità. Il piano della mobilità è approvato - anche per stralci tematici o territoriali o relativi a singole opere e interventi strategici, previa intesa con le comunità interessate, come previsto dall'art. 52 c. 3 della L.P. 3/2000 - , assicurando la partecipazione degli enti territoriali e degli altri soggetti interessati e sentito il parere della commissione consiliare competente, secondo le procedure stabilite dalla legge urbanistica. Il piano ha effetto di variante ai piani territoriali delle comunità e ai piani regolatori generali per gli specifici interventi espressamente definiti a livello cartografico dal piano medesimo. La Giunta provinciale con la deliberazione di approvazione del piano provinciale concernente la mobilità dispone l'aggiornamento delle previsioni del PUP.

Rilevata la propria competenza ad assumere il provvedimento ai sensi dell'art. 26 del T.U.LL.RR.O.C. sull'Ordinamento dei comuni approvato con D.P.Reg. 01 febbraio 2005, n. 3/L e s.m.;

Acquisito il parere favorevole del Vice Segretario comunale in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, espresso ai sensi dell'art. 81 del T.U.LL.RR.O.C. approvato con D.P.Reg. 01 febbraio 2005, n. 3/L e s.m.;

Dato atto che non necessita parere di regolarità contabile, verificato che non ci sono riflessi di ordine contabile e finanziario;

Visto il T.U.LL.RR.O.C. approvato con D.P.Reg. 01 febbraio 2005, n. 3/L e s.m.;

Con voti favorevoli n. 13, contrari n.0 astenuti n. 0, su n. 13 Consiglieri presenti e votanti, espressi per alzata di mano, accertati dal Presidente con l'assistenza degli scrutatori signori Nardin Andrea e Pojer Marica,

DELIBERA

- 1) di approvare la petizione in oggetto chiedendo che la Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento, in attuazione della mozione N. 38, approvata dal Consiglio Provinciale della Provincia Autonoma di Trento in data 12 giugno 2014, promuova il progetto di collegamento ferroviario della Città di Trento con le valli di Fiemme e Fassa attraverso la valle di Cembra, tenendo conto delle esigenze della mobilità locale all'interno di ciascuna valle e nel contempo tra di esse e impegnandosi a concludere lo studio di fattibilità e ad inserire l'opera in questione negli strumenti di programmazione previsti dalla normativa provinciale, predisponendo il piano stralcio della mobilità relativamente a tale opera, ai sensi dell'art. 52 c. 3 della L.P. 3/2000, previa intesa con le comunità interessate”.
- 2) di trasmettere copia della presente deliberazione alla Giunta Provinciale della Provincia Autonoma di Trento;

- 3) di dare atto che la presente deliberazione, per effetto della legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3, non è soggetta al controllo preventivo di legittimità e diverrà esecutiva a pubblicazione avvenuta;
- 4) di dare evidenza, ai sensi dell'articolo 4 della L.P. 30.11.1992, n. 23 che avverso la presente deliberazione sono ammessi i seguenti ricorsi:
 - a) opposizione da parte di ogni cittadino entro il periodo di pubblicazione da presentare alla Giunta comunale ai sensi dell'art. 79, comma 5, del T.U.LL.RR.O.C. approvato con D.P.Reg. 01 febbraio 2005, n. 3/L;
 - b) ricorso straordinario al Presidente della Repubblica da parte di chi vi abbia interesse, per i motivi di legittimità entro 120 giorni ai sensi del D.P.R. 24.11.1971, n. 1199; (*)
 - c) ricorso giurisdizionale al TRGA di Trento da parte di chi vi abbia interesse entro 60 giorni ai sensi dell'art. 29 del D. Lgs. 02 luglio 2010, n. 104. (*)

(*) i ricorsi b) e c) sono alternativi

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SINDACO
F.to Paolazzi Matteo

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
F.to Tabarelli De Fatis Paolo

Copia conforme all'originale in carta libera per uso amministrativo.

Altavalle, li 29.12.2016 Visto:

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
Tabarelli De Fatis dott. Paolo

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Certifico io sottoscritto Vice Segretario Comunale su conforme dichiarazione del Messo, che copia del presente verbale è stata pubblicata all'albo pretorio il giorno 29.12.2016 per restarvi giorni 10 consecutivi.

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
F.to Tabarelli De Fatis dott. Paolo

CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'

Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo pretorio senza riportare, entro 10 giorni dall'affissione, denunce di vizi di illegittimità o incongruenze, per cui la stessa è divenuta esecutiva il giorno 09.01.2017 ai sensi dell'art. 79, 3° comma del D.P.Reg. 01.02.2005 n. 3/L.

Altavalle, li 09/01/2017

IL VICE SEGRETARIO COMUNALE
Tabarelli De Fatis dott. Paolo
