



Associazione Transdolomites

Strada Donato Zeni N. 13
I-38036 Pozza di Fassa (TN)
Tel. 320.4039769
www.transdolomites.eu
info@transdolomites.eu
girardi.massimo@brennercom.net
Codice fiscale: 91014960222
P.IVA : 02224860227
Coordinate bancarie:
Cassa Rurale Val di Fassa e Agordino
IBAN: IT86-N081-4035-2700-0000-4037-607

Petizione per il progetto di collegamento ferroviario Trento con Penia di Canazei, attraverso le valli di Cembra , Fiemme e Fassa

Premessa storica

1) 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 rami 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.

2) 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

ASSOCIAZIONE TRANSDOLOMITES – TRANSDOLOMITES VEREIN – TRANSDOLOMITES ASSOCIATION



Camping Vidor
Strada de Ruf de Ruacia, 15
I-38036 Pozza di Fassa (TN)

Tel. 320.4039769

Codice fiscale: 91014960222
Steuernummer: 91014960222
Tax Code: 91014960222

www.transdolomites.eu
info@transdolomites.eu
massimo.girardi@brennercom.net
t

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.

3) *“ 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 “*

Il Consiglio Comunale di

Considerato che

1) *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; ritrarle dal mercato della città entro il 2050; raggiungere una logistica della città libere da CO2 in grandi centri urbani entro il 2030;

ASSOCIAZIONE TRANSDOLOMITES – TRANSDOLOMITES VEREIN – TRANSDOLOMITES ASSOCIATION



Camping Vidor
Strada de Ruf de Ruacia, 15
I-38036 Pozza di Fassa (TN)

Tel. 320.4039769

Codice fiscale: 91014960222
Steuernummer: 91014960222
Tax Code: 91014960222

www.transdolomites.eu
info@transdolomites.eu
massimo.girardi@brennercom.net
t

- 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.

2) 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.

3) 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.

4) 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 e relevantissimo.

5) 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.

6) E' urgente fornire una adeguata risposta ai problemi di mobilità delle valli e dei passi dolomitici attraverso scelte di trasporto in sede propria e con una visione unitaria e integrata sui problemi della mobilità.



7) Con 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 Comun 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"; con la deliberazione n. 121 sempre di data 25 luglio 2014 del Consiglio Direttivo del Consorzio B.I.M. Adige 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.

Visto che

I- La mozione N. 38 approvata dal Consiglio della Provincia Autonoma di Trento in data 12 giugno 2014 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";

II- 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;

III- 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 è approvato, 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.

Tutto quanto sopra visto, considerato e premesso

Chiede

che la Giunta della Provincia Autonoma di Trento, in attuazione della mozione N. 38 approvata dal Consiglio 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 inserire l'opera in questione negli strumenti di programmazione previsti dalla normativa provinciale e a predisporre il piano stralcio della mobilità relativamente al tale opera, ai sensi dell'art. 52 c. 3 della L.P. 3/2000, previa intesa con le comunità interessate.

ASSOCIAZIONE TRANSDOLOMITES – TRANSDOLOMITES VEREIN – TRANSDOLOMITES ASSOCIATION



Camping Vidor
Strada de Ruf de Ruacia, 15
I-38036 Pozza di Fassa (TN)

Tel. 320.4039769

Codice fiscale: 91014960222
Steuernummer: 91014960222
Tax Code: 91014960222

www.transdolomites.eu
info@transdolomites.eu
massimo.girardi@brennercom.net
t