



COMUNE DI TRENTO

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 166**

**del Consiglio comunale**

Oggetto: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

Il giorno 25.11.2021 ad ore 18.15 in videoconferenza presso la sede del Comune in seguito a convocazione disposta con regolari avvisi recapitati a termini di legge alle Consigliere e ai Consiglieri, si è riunito il Consiglio comunale sotto la presidenza del signor Piccoli Paolo presidente del Consiglio comunale.

Presenti: presidente **Piccoli Paolo**

sindaco **Ianeselli Franco**

consigliere **Angeli Eleonora**

e consiglieri **Baggia Monica**

**Bosetti Stefano**

**Bridi Vittorio**

**Brugnara Michele**

**Carli Marcello**

**Chilà Filomena**

**Dal Ri Alessandro**

**Demattè Daniele**

**Fernandez Andreas**

**Filippin Giuseppe**

Assenti: consigliere **Bozzarelli Elisabetta**

e consiglieri **Casonato Giulia**

**Filosi Luca**

**Fiori Francesca**

**Franzoia Mariachiara**

**Gilmozzi Italo**

**Giuliani Bruna**

**Lenzi Walter**

**Maschio Andrea**

**Maule Chiara**

**Panetta Salvatore**

**Pedrotti Alberto**

**Raffaelli Anna**

**Frachetti Piergiorgio**

**Guastamacchia Fabrizio**

**Robol Andrea**

**Saltori Alessandro**

**Serra Nicola**

**Stanchina Roberto**

**Tomasi Renato**

**Uez Tiziano**

**Urbani Giuseppe**

**Zanetti Cristian**

**Zanetti Silvia**

**Zappini Federico**

**Maestranzi Dario**

**Merler Andrea**

e pertanto complessivamente presenti n. 34, assenti n. 6, componenti del Consiglio.

Presente: assessore esterno **Facchin Ezio**

Assume la presidenza il signor Piccoli Paolo.

Partecipa la Vicesegretaria generale Debiasi Franca.

Accertata la presenza del numero legale, il Presidente dichiara aperta la seduta per la trattazione dell'oggetto suindicato.

## Il Consiglio comunale

vista la mozione sottoscritta dai Consiglieri Carli, Maschio, Urbani, Bridi, Dematté avente ad oggetto: "Circonvallazione ferroviaria";

visto l'emendamento modificativo del dispositivo della mozione sopra richiamata, presentato dal Presidente del Consiglio comunale in apertura di adunanza, assunto a protocollo il 25.11.2021 al n. 312347, concordato con i presentatori ai sensi dell'art. 85, comma 8 del Regolamento interno del Consiglio comunale;

constatato e proclamato, da parte del Presidente, assistito dagli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

approva

la seguente mozione.

La pandemia da COVID-19 ha determinato un impatto enorme sulle dinamiche sociali ed economiche precedenti.

Una situazione economica già assai difficile per il nostro Paese e tutto il suo tessuto sociale ha subito l'ulteriore ferita derivante dal lockdown prima e dal cambiamento di molti costumi sociali poi, l'Unione europea, dopo un dibattito tanto difficile quanto determinante per la sua funzione di coesione sociale, ha deciso il varo di misure senza precedenti di sostegno alle economie in difficoltà. Il Recovery Fund - ovvero il Next Generation EU Plan - di 750 miliardi di euro, è stato messo in campo per fornire ai paesi maggiormente colpiti dalla crisi, nuovi ed innovativi strumenti finanziari di sostegno alla ripartenza economica. Questi fondi saranno in parte soggetti al rimborso - 360 miliardi - ed in parte a fondo perduto - 390 miliardi di euro.

La componente principale del NGEU Plan è il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza (Recovery and resilience facility, in sigla RFF), per una dimensione pari ad euro 672,5 miliardi e che dura sei anni dal 2021 al 2026.

Di questi fondi, all'Italia sono stati destinati complessivamente euro 191,5 miliardi, oltre ad euro 30,6 miliardi finanziati col Fondo complementare istituito con il Decreto Legge del 6 maggio 2021 n. 59 a valere sullo scostamento pluriennale di bilancio approvato nel Consiglio dei Ministri del 15 aprile.

Tra le opere ammesse al finanziamento dal P.N.R.R. è compresa, per un importo previsto di euro 930.000.000, la circonvallazione ferroviaria di Trento, infrastruttura decisamente funzionale al rafforzamento dell'asse ferroviario del Brennero seguente l'apertura del Brenner Basis Tunnel, programmata nel 2028 ed ora spostata al 2031 (data probabile).

L'essenzialità di quest'opera deriva dal fatto che, una volta aperto il BBT con le sue minori pendenze, il traffico ferroviario passerà ad un ipotetico numero di 240 treni al giorno, ovvero un treno ogni 6 minuti se la frequenza fosse costante. Tale numero di treni renderebbe la città invivibile, determinando un abbassamento enorme della qualità della vita a causa del rumore generato da tanto traffico ferroviario. Non va poi dimenticato che le caratteristiche strutturali del BBT, unitamente al sistema di sicurezza europeo denominato ERMTS/ETCS, consentirebbero il passaggio di un numero di treni sempre maggiore, lunghi fino a 750 metri, pesanti 1.600 tonnellate, con tutte le ripercussioni seguenti in termini acustici e cosa non di poco conto in termini di vibrazioni e rumore solido.

Già negli anni precedenti, il dibattito progettuale aveva considerato l'ipotesi di far passare la variante ferroviaria di quadruplicamento in destra Adige, seguendo indirizzi maturati negli anni '70 con l'idea di spostare la ferrovia storica oltre il fiume per realizzare la nuova stazione nella zona ex Italcementi. Tale idea fu tuttavia abbandonata per la ferma opposizione di alcuni settori sociali ed economici. L'ipotesi alternativa è stata consolidata nell'idea di realizzare la variante di raddoppio ferroviario in sinistra Adige, spostandone il tracciato sotto la collina est.

In questa ipotesi, il progetto ha immaginato una galleria naturale tra la parte sud di Mattarello e la zona a sud della ipotizzata stazione ipogea, da realizzare nell'area dell'ex scalo Filzi in maniera provvisoria, attendendo l'interramento della linea storica per riportare poi la stazione ipogea al di sotto di quella attualmente in funzione. Oltre evidentemente le gallerie artificiali e trincee di interrimento a nord ed a sud.

Secondo quanto è noto, la profondità della stazione ipogea provvisoria da realizzare sotto l'ex scalo Filzi sarebbe di 11,50 metri. Da cui si desume che il tracciato in uscita dalla galleria di variante e connesso con quest'ipotetica stazione potrà collocarsi ad una profondità massima di

13,50 metri sottosuolo, per evidenti ragioni di pendenza massima tollerata per i tracciati ferroviari.

Essendo la variante progettata per l'Alta velocità-Alta capacità (merci), si desume che le zone a ridosso dello scalo Filzi e sotto cui verrebbe realizzata la galleria, si troverebbero ad essere colpite da un grave disagio generato dal transito a velocità elevata - è lo scopo dell'infrastruttura - dei treni merci sopra descritti, con un conseguente ingiustificato abbassamento della qualità dell'abitare e quindi della vita. Le nuove opere devono essere funzionali all'aumento della qualità della vita, e non possono concorrere invece al loro abbassamento.

Ricordiamo come il danno da rumore e/o da rumore solido (vibrazioni) non possono solo portare a danni fisici ma anche purtroppo a danni esistenziali.

A nord dell'ex scalo Filzi, dopo il passaggio dall'ipotetica stazione ipogea, il nuovo tracciato dovrebbe salire fino a quota zero in affiancamento alla linea storica alla quale correrebbe in parallelo, attraversando nella salita una delle zone più inquinate d'Europa (l'area ex carbochimica ed ex Sloi), per poi attraversare Trento nord nella zona prospiciente l'area Magnete, e quindi ricongiungersi con la linea storica, che poi prosegue invariata verso Gardolo e Roncafort, fino all'interporto e oltre.

A sud invece, l'ingresso in galleria avverrebbe in zona Acquaviva, zona che porta tale nome a causa di una sorgente d'acqua particolare, che potrebbe essere valorizzata per la realizzazione di un sito termale della città, utile a diversificare ed integrare l'offerta turistica del capoluogo.

Dalla perforazione necessaria alla realizzazione delle due gallerie parallele si ricaverebbe una massa pari a circa 2.500.000 di metri cubi di materiale; una parte di esso verrebbe utilizzato per la realizzazione di conci di rivestimento delle canne ferroviarie, la creazione di altri manufatti o materiale drenante.

Esiste l'ipotesi di utilizzare una parte del materiale per la parziale sistemazione dell'ex discarica di Sardegna. Della parte rimanente non pare esista un piano di smaltimento.

Le considerazioni sopra esposte rappresentano naturalmente un commento ad un'opera della quale non sono note le caratteristiche specifiche a causa della riservatezza mantenuta dalla stazione appaltante, ovvero R.F.I.

Tale riservatezza collide naturalmente col diritto che le persone hanno di sapere quale sarà l'impatto di un'infrastruttura sul proprio territorio e quale condizionamento eserciterà sulla qualità della vita cui ciascuno di noi ha diritto.

Nessuno mette in discussione la dimensione imprescindibile dell'opera - per le ragioni dianzi esposte - e l'opportunità messa in campo dalle risorse del P.N.R.R. è sicuramente da cogliere.

Tenuto conto delle informazioni fornite al Consiglio comunale e dei quesiti formulati dalle forze politiche nella seduta informativa del 20 ottobre 2021,

il Consiglio comunale  
impegna  
il Sindaco e la Giunta comunale:

1. a farsi parte attiva presso gli organi istituzionali e Rete Ferroviaria Italiana affinché il progetto e la realizzazione dell'opera denominata Circonvallazione ferroviaria di Trento e finanziata dal P.N.R.R. siano rispettosi del diritto della cittadinanza a non subire un peggioramento ambientale e delle condizioni di vita da un punto di vista acustico e delle vibrazioni generate dal passaggio del traffico ferroviario nella nuova sede infrastrutturale;
2. a farsi parte attiva nell'ambito del progetto di dibattito pubblico affinché venga esaminata anche la proposta di un percorso della circonvallazione in destra Adige, anche alla luce delle proposte recentemente emerse, con riferimento a variazione di tempi, costi, impatti ambientali e intersezione con il Progetto Integrato, utilizzando le risorse del P.N.R.R.;
3. a chiedere a R.F.I. di dare urgente risposta alla richiesta inviata di studiare la possibilità di un allungamento del percorso in galleria naturale fino all'interporto, prevedendo il congiungimento con la linea storica all'altezza di quel chilometraggio;
4. a chiedere a R.F.I. ove la verifica richiesta al punto precedente desse esito negativo, di studiare, compatibilmente con il cronoprogramma previsto dai tempi dettati dal P.N.R.R. per la realizzazione dell'opera, la possibilità di realizzare dei tratti di galleria artificiale dall'ex scalo Filzi fino all'interporto di una larghezza tale da migliorare la permeabilità del territorio da est a ovest e al fine di mitigare l'impatto acustico;
5. a chiedere a R.F.I. di operare con tutti gli accorgimenti necessari per mitigare il più possibile rumori e vibrazioni sulle abitazioni dei rioni sotto-attraaversati;

6. a chiedere a R.F.I. di verificare la possibilità d'intesa con P.A.T. (Provincia autonoma di Trento) e Ministero, nell'ambito del progetto, della integrale bonifica delle aree ex Sloi;
7. a chiedere a R.F.I. di garantire il finanziamento e la realizzazione dei lotti previsti e non ancora finanziati;
8. a chiedere a R.F.I. di adoperarsi al fine di trovare le soluzioni più idonee per tenere aperto il collegamento garantito dalla Trento-Malè;
9. a chiedere a R.F.I. di agire, nelle procedure di esproprio, in stretto collegamento con l'incaricato dalla Giunta comunale a seguirne l'iter;
10. a chiedere a R.F.I. che, d'intesa con P.A.T. e Comune, venga costituito un Osservatorio ambientale e per la sicurezza del lavoro per la gestione e la misurazione dello stato ambientale del territorio interessato dai lavori e per il controllo e la vigilanza sugli impatti che l'opera produce;
11. a chiedere a R.F.I. di sottoscrivere con il Comune e la Provincia autonoma di Trento un accordo preciso e dettagliato relativamente al progetto ed alla realizzazione dell'interramento della ferrovia storica, definendo specificamente i tempi ed i modi della sua realizzazione, tenendo conto del Pums e del quadro provinciale di riferimento;
12. a proporre alla Conferenza dei Capigruppo, per tramite del Presidente del Consiglio comunale, di attivare una Commissione Consiliare Speciale che segua l'iter progettuale e realizzativo di tutta l'opera.

Si dà atto che nella presente proposta non sono ravvisabili aspetti specificatamente tecnico-amministrativi e contabili.

LA VICESEGRETARIA GENERALE  
f.to Debiasi

IL PRESIDENTE  
f.to Piccoli

---

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

---

### ESITO DELLA VOTAZIONE

Oggetto: MOZIONE AVENTE AD OGGETTO: "CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA".

---

---

#### Votazione palese

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 34

**Favorevoli:** n. 32 (Angeli, Baggia, Bosetti, Bridi, Brugnara, Carli, Chilà, Dal Ri, Demattè, Fernandez, Filosi, Fiori, Franzoia, Gilmozzi, Giuliani, Ianeselli, Lenzi, Maschio, Maule, Panetta, Pedrotti, Raffaelli, Robol, Saltori, Serra, Stanchina, Tomasi, Uez, Urbani, Zanetti C., Zanetti S., Zappini)

**Contrari:** n. 0

**Astenuti:** n. 1 (Filippin)

**Non votanti:** n. 1 (Piccoli)

Trento, addì 25.11.2021

la Vicesegretaria generale  
f.to Dott.ssa Franca Debiasi