



COMUNE DI TRENTO

---

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

---

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 1**

**del Consiglio circoscrizionale**

Oggetto: IL BYPASS FERROVIARIO DEVE AFFRONTARE E RISOLVERE I PROBLEMI LEGATI AL TRANSITO DEI TRENI SUL TERRITORIO DELLA CIRCOSCRIZIONE DI GARDOLO, INTERVENENDO DA SUBITO ALMENO FINO ALLO SCALO FERROVIARIO DI RONCAFORT. DOCUMENTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 27 COMMA 2 LETTERA C) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO

---

Il giorno 20.01.2022 ad ore 20.30 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, in seduta pubblica, il Consiglio circoscrizionale sotto la presidenza della signora Frizzera Gianna presidente del Consiglio circoscrizionale.

Presenti: presidente **Frizzera Gianna**  
consigliere **Andreatta Antonella**  
e consiglieri **Avi Gianni**  
**Beltramello Fabio**  
**De Mare Vittoria**  
**Franceschini Lorenza**  
**Nicolussi Paolaz Luca**  
**Paolazzi Corrado**  
**Parkoo Kudzo Woezo**  
**Rizzi Sara**  
**Rodler Christian**  
**Tezzon Ivan**  
**Tomasi Michele**  
**Tosoni Marco**  
**Weiss Giuliano**

e pertanto complessivamente presenti n. 15, assenti n. 0, componenti del Consiglio.

Assume la presidenza la signora Frizzera Gianna.  
Partecipa il Segretario circoscrizionale Cordellini Ubaldo.

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

## Il Consiglio circoscrizionale

premesso che in data 11.01.2022 prot. n.0005388 la maggioranza dei componenti del Consiglio ha presentato un documento ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera c) del Regolamento del Decentramento avente ad oggetto "Il bypass ferroviario deve affrontare e risolvere i problemi legati al transito dei treni sul territorio della Circoscrizione di Gardolo, intervenendo da subito almeno fino allo scalo ferroviario di Roncafort";

dato atto che il consigliere Paolazzi ha relazionato al riguardo dando lettura del predetto documento;

sentiti gli interventi delle consigliere e dei consiglieri;

giudicati condivisibili i contenuti esposti dal consigliere Paolazzi e ritenuto quindi di porre in votazione l'approvazione del documento ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera c) del Regolamento del Decentramento;

rilevato che, ai sensi dell'art. 53 comma 1 lettera c) del Regolamento del decentramento, sulla presente proposta di deliberazione il Segretario circoscrizionale ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, unito alla presente deliberazione;

visti:

- il Codice degli Enti locali della Regione autonoma Trentino – Alto Adige approvato con Legge regionale 3 maggio 2018 n. 2 e successive modifiche;
- lo Statuto comunale approvato e da ultimo modificato rispettivamente con deliberazioni consiliari 09.03.1994 n. 25 e 21.11.2017 n. 147;
- la deliberazione del Consiglio comunale 23.12.2021 n. 199, immediatamente eseguibile, con la quale è stato approvato il Documento Unico di Programmazione 2022-2024;
- il Regolamento sui controlli interni approvato con deliberazione consiliare 23.11.2016 n. 136;
- il Regolamento del decentramento approvato con deliberazione consiliare 11.03.2015 n. 41 e modificato con deliberazione consiliare 29.07.2020 n. 120;

constatato e proclamato da parte del Presidente, con l'assistenza degli scrutatori, l'esito della votazione allegato;

sulla base di tali risultati il Consiglio circoscrizionale

### **delibera**

1. di approvare, ai sensi dell'articolo 27 comma 2 lettera c) del Regolamento del Decentramento il seguente documento avente ad oggetto "Il bypass ferroviario deve affrontare e risolvere i problemi legati al transito dei treni sul territorio della Circoscrizione di Gardolo, intervenendo da subito almeno fino allo scalo ferroviario di Roncafort":

"Fin dalle prime anticipazioni del progetto inerente la "Circonvallazione Ferroviaria di Trento"presentate dal Comune, è stata portata all'attenzione degli attori coinvolti la problematica relativa alle previsioni progettuali relative al tratto più a nord del sotto lotto 3.a. Quello, per capirci, che definisce le opere dallo sbocco nord della galleria naturale all'altezza dell'ex scalo Filzi e che prosegue – nella versione originaria del progetto presentato – fino al ricongiungimento con l'attuale linea "storica" poco più a nord della rotatoria di Nassirya. La specifica questione è stata affrontata in alcune delibere della Circoscrizione Centro storico -Piedicastello e della nostra Circoscrizione. Con toni, motivazioni ed accenti diversi, richiedevano sostanzialmente:- interventi di mitigazione delle vibrazioni, dell'inquinamento acustico ed ambientale causati dal passaggio dei treni;- lo studio di soluzioni in grado di favorire la ricucitura del territorio e la penetrazione est-ovest dello stesso;- massima attenzione nell'esecuzione delle opere nel tratto che attraversa le aree inquinate del S.I.N. ex Sloi-Carbochimica;- il prolungamento verso nord ben oltre il limite previsto dal sotto lotto 3.a di dette opere,proseguendo con il raddoppio dei binari (quadruplicamento) fino al nuovo scalo Filzi di Roncafort,"invadendo" la zona di competenza del lotto 5.Nel corso dell'assemblea indetta dalla Circoscrizione di Gardolo del giorno 9 dicembre 2021, è stato reso pubblico il risultato della valutazione fatta da RFI relativamente alla richiesta di prolungamento dell'interramento verso nord oltre il punto previsto nel progetto. Tale prolungamento è stato ritenuto possibile per una lunghezza

massima di 150/200 metri, che sposterebbe la rimessa in quota dei binari in corrispondenza del viadotto della tangenziale. Tale allungamento, comunque ritenuto utile e necessario, non risulta però soddisfacente per il territorio di Gardolo che in questa ipotesi risulta completamente escluso da qualsiasi tipo di intervento che – non si sa come e quando - non siano le classiche barriere antirumore. Durante la serata prevista dalla procedura di dibattito pubblico tenutasi il giorno 14 dicembre 2021 presso il teatro “Gigi Cona” di Gardolo che si proponeva di approfondire gli interventi e le opere previste dal progetto nella zona nord della città, è stata presentata un’ipotesi di realizzazione di una galleria artificiale completamente fuori terra, con ricopertura della stessa, per realizzare una collina al posto delle ipotizzate barriere antirumore. Analizzata la proposta, che sembra essere ben accolta da Enti e Committente, sulla base delle informazioni oggi disponibili, si rilevano le seguenti criticità:

1) per quanto suggestiva, è una soluzione parziale il cui rapporto costi/benefici è tutto da verificare. Se sul versante di Canova si può immaginare di ridisegnare i piani attuativi delle aree C3 prevedendo di acquisire con la perequazione i terreni adiacenti alla ferrovia (doveva a finire però l’idea di riqualificazione di quel quartiere attraverso l’utilizzo di queste aree?), altrettanto non si può dire sul versante di Roncafort dove si dovrà procedere con esproprio. Senza tener conto che su una parte di questi terreni il progetto di Bypass prevede la collocazione del “cantiere base”. Queste brevi considerazioni disegnano orizzonti temporali non compatibili con i fondi del P.N.R.R. e quindi ci chiediamo quando e con che soldi potrà essere finanziata l’opera;

2) il posizionamento della “collina” tra Canova e Roncafort, per una lunghezza di circa 400/450 metri, insiste inevitabilmente sulla parte di tragitto dove gli edifici risultano più lontani dalla linea ferroviaria stessa e quindi dove i problemi di vibrazione, rumore, ecc. sono minori. D’altra parte, se posizionata nei tratti più stretti, la collina diventerebbe un muro abbellito con delle terre armate più alto, ma molto simile a quello che oggi separa l’abitato di Roncafort dai binari dello scalo ferroviario;

3) l’altezza complessiva della collina risulterebbe pari a circa 11/12 m dal piano di campagna attuale. Per capirne l’impatto si può confrontare con l’altezza del sovrappasso ferroviario che rimane l’unico collegamento utilizzabile dai veicoli per raggiungere da nord-est Roncafort. Se cittadini e Circostrizione di sono battuti per anni per avere un sottopassociclo-pedonale, ci sarà pur stato un motivo. Semplice: salire e scendere a piedi, in bicicletta, in carrozzella, ecc. lungo il percorso del sovrappasso era ed è impresa non alla portata di tutti.

4) Ricucitura: al fine di evitare fraintendimenti dobbiamo intenderci sul significato che vogliamo attribuire a questa parola. Per noi ricucire vuol dire favorire le connessioni: tra i servizi e la residenza, tra un quartiere e l’abitato adiacente, risolvere le disuguaglianze fra centralità e marginalità incrementando i servizi e distribuendo i benefici. Troviamo poco di tutto ciò nell’idea di collina artificiale. Considerato che, rimanendo il manufatto di proprietà di RFI, sulla sommità ed ai lati della collina non si potrà costruire, non rimane spazio che per un’area verde attrezzata con dei percorsi ciclo-pedonali e forse, come ventilato, per una destinazione agricola. Quello che manca ai quartieri di Canova e Roncafort è davvero un nuovo parco sopraelevato dove poter correre, pedalare, fare sport, e coltivare la vite?;

5) crediamo infine che un intervento di tale portata, che risolve indubbiamente per un piccolo tratto del percorso ferroviario il problema del rumore, debba essere inquadrato dentro un processo di trasformazione urbana che ponga le sue fondamenta sulla condivisione e sulla partecipazione sociale. Quello che si aspetta la cittadinanza è che, superati gli inevitabili disagi che dovrà sopportare, si possa riscontrare una situazione migliore di quella esistente. Da un punto di vista tecnico non entriamo nel merito delle opere e delle tecniche ingegneristiche, ma facciamo alcune riflessioni:

-l’ingegno umano ci ha permesso di realizzare un collegamento ferroviario sotto la Manica e destiniamo non pochi fondi per la ricerca di acqua su Marte. Pensiamo sia possibile trovare una soluzione efficace ed elegante anche per il tratto di percorso ferroviario che parte dal viadotto della tangenziale (a sud) e l’entrata del nuovo scalo ferroviario (a nord);

-i rappresentanti di RFI in risposta ai dubbi sollevati in merito ai tempi stretti per la realizzazione dei lavori, hanno sempre detto che le opere devono essere sfidanti. Riteniamo che una collina di terreno di almeno 11 metri non sia la risposta adeguata a questa sfida. Sembra più la soluzione, servita su un piatto d’argento, per lo smaltimento del materiale di scavo;

-ci preoccupa la volontà di proseguire con l’attuale progetto, posticipando ad altro intervento il raddoppio dei binari sul territorio della nostra Circostrizione, che – ricordiamo – fa ancora parte del Comune di Trento. L’ultima conferma, rispetto a questo intendimento, è arrivata dal Sindaco di Trento nella sua risposta alle apprensioni relative ai possibili futuri abbattimenti lungo via Martino Aichner e Bepi Todesca. Se si mantengono i due lotti staccati, con esecuzione delle opere

sicuramente in tempi diversi, si deve tener presente che tutte le proposte emerse sinora, comprese quelle contenute nel Metaprogetto elaborato dagli uffici tecnici comunali, dovranno slittare nel tempo fino al completamento del raddoppio dei binari ferroviari e di quelli della Trento-Malè previsto dal progetto Nordus;

Tutto ciò premesso, il Consiglio Circoscrizionale chiede al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale, di farsi parte attiva nei confronti di RFI e di subordinare il proprio parere favorevole al progetto di Bypass ferroviario

1 – al prolungamento dell'intervento di raddoppio dei binari (quadruplicamento) almeno fino al nuovo scalo ferroviario di Roncafort, superando di fatto la problematica degli incroci e delle soste dei convogli in tratti in pendenza. Spostando a nord il rientro sulla attuale linea storica, incroci e soste potranno avvenire in tutta sicurezza all'interno dello scalo ferroviario;

2 – alla previsione, qualora risulti tecnicamente impossibile interrare completamente il tracciato ferroviario, di inserire i binari in trincea ad una quota di almeno 3/ 4 metri sotto il livello del suolo, in modo tale da contenere una eventuale copertura o barriera entro un'altezza massima di 5/6 metri fuori terra. Ciò renderebbe possibile prolungare l'intervento (trincea + copertura artificiale) fin oltre l'abitato di Roncafort, anche nei tratti dove le case sono più vicine ai binari. Appare evidente che contestualmente o in tempi successivi l'intervento dovrebbe prevedere il trinceramento non solo per i nuovi binari, ma anche per la linea storica. Si chiede inoltre al Sindaco, alla Giunta Comunale e al Consiglio Comunale:

3 – di appoggiare e sostenere con la PAT, in collaborazione e sinergia con RFI per i tratti dove i binari corrono paralleli tra loro, una simile soluzione anche per il raddoppio dei binari della linea Trento-Malè, nella prospettiva di realizzazione del progetto Nordus”.

Data lettura del presente verbale, viene approvato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO CIRCOSCRIZIONALE  
f.to Cordellini

LA PRESIDENTE  
f.to Frizzera

---

Alla presente deliberazione è unito:

- esito della votazione palese;
- parere in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa;
- certificazione iter.



COMUNE DI TRENTO

---

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

---

**ESITO DELLA VOTAZIONE**

Oggetto: IL BYPASS FERROVIARIO DEVE AFFRONTARE E RISOLVERE I PROBLEMI LEGATI AL TRANSITO DEI TRENI SUL TERRITORIO DELLA CIRCOSCRIZIONE DI GARDOLO, INTERVENENDO DA SUBITO ALMENO FINO ALLO SCALO FERROVIARIO DI RONCAFORT. DOCUMENTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 27 COMMA 2 LETTERA C) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO

---

**Votazione palese**

Consigliere e Consiglieri presenti in aula al momento del voto n. 15

**Favorevoli:** n. 14 (Andreatta, Avi, Beltramello, De Mare, Franceschini, Frizzera, Nicolussi Paolaz, Paolazzi, Rizzi, Rodler, Tezzon, Tomasi, Tosoni, Weiss)

**Contrari:** n. 0

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

**Non votanti:** n. 0

Trento, addì 20.01.2022

il Segretario circoscrizionale  
Ubaldo Cordellini  
(firmato elettronicamente)



COMUNE DI TRENTO

---

CIRCOSCRIZIONE N. 1 - GARDOLO

---

**PARERE IN ORDINE ALLA REGOLARITÀ TECNICO-AMMINISTRATIVA**

Oggetto: IL BYPASS FERROVIARIO DEVE AFFRONTARE E RISOLVERE I PROBLEMI LEGATI AL TRANSITO DEI TRENI SUL TERRITORIO DELLA CIRCOSCRIZIONE DI GARDOLO, INTERVENENDO DA SUBITO ALMENO FINO ALLO SCALO FERROVIARIO DI RONCAFORT. DOCUMENTO AI SENSI DELL'ARTICOLO 27 COMMA 2 LETTERA C) DEL REGOLAMENTO DEL DECENTRAMENTO

---

---

Vista la suddetta proposta di deliberazione, si esprime, ai sensi dell'art. 53, comma 1, lett. c), del Regolamento del Decentramento, parere favorevole in ordine alla regolarità tecnico-amministrativa, senza osservazioni.

Trento, 20.01.2022

il Segretario circoscrizionale  
Ubaldo Cordellini  
(firmato elettronicamente)