



ALLEGATO ___ Dgr n.

del

pag. 1/4



REGISTRI REGIONALI

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**DOCUMENTO CONCLUSIVO DEL COMITATO PARITETICO
tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto e la
Provincia Autonoma di Trento concernente il corridoio infrastrutturale di
interconnessione del Trentino con il Veneto**

VISTO l'esito della seduta del CIPE del 6 agosto 2015, durante la quale il Comitato ha preso atto, relativamente all'Autostrada A31 Valdastico Nord, dell'accordo intervenuto tra il Governo italiano, la Provincia autonoma di Trento e la Regione del Veneto finalizzato a definire l'iter per il perfezionamento dell'Intesa concernente il collegamento autostradale Valdastico Nord, secondo lotto di completamento, tra il casello di Valle dell'Astico e la congiunzione con l'autostrada A22 del Brennero;

PRESO ATTO dell'avvio della procedura per l'intesa prevista dall'art. 19 della norma di attuazione dello Statuto di cui al d.P.R. n. 381 del 1974 e dall'art. 1, comma 1, della legge n. 443 del 2001, mediante la costituzione di un Comitato Paritetico fra lo Stato, la Regione del Veneto e la Provincia Autonoma di Trento che entro 45 giorni *"provvederà a verificare la sussistenza di tutte le condizioni previste ai fini dell'intesa e a definire la soluzione più rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali"*, che nei successivi 30 giorni, previa delibera da parte degli organi statali, provinciali e regionali competenti, sarà sottoposta al CIPE, comprensiva delle attività e dei tempi previsti per la redazione del progetto definitivo e la sua approvazione da parte dello stesso CIPE;

VISTA la costituzione presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Comitato Paritetico fra lo Stato, la Regione del Veneto e Provincia autonoma di Trento la cui riunione è avvenuta in prima seduta in data 9 ottobre 2015;

VISTE l'analisi degli aspetti trasportistici e la valutazione dei costi e dei benefici indotti dall'Autostrada Valdastico A31 nord, elaborata dalla società concessionaria Brescia-Verona-Vicenza-Padova S.p.A. è presentata durante la riunione del 9 ottobre 2015;

CONSIDERATO che nella seduta del Comitato Paritetico del 9 ottobre 2015, la Provincia autonoma di Trento ha rappresentato il permanere della contrarietà della Provincia stessa alla realizzazione dell'opera, in considerazione principalmente della priorità che la Provincia, in ossequio alla Convenzione delle Alpi, assegna al trasporto merci via ferrovia. È stato, pertanto, richiesto un quadro di analisi più ampio, volto a descrivere su scala europea, nazionale e locale gli scenari di evoluzione della mobilità



e dei modelli trasportistici, sia stradali che ferroviari, e che tenga conto delle previsioni di traffico:

- stradale e ferroviario, merci e passeggeri, bassa, media e lunga percorrenza;
- su tutto l'arco alpino e non solo al valico del Brennero;
- senza e con le infrastrutture ferroviarie e viarie in costruzione o in progettazione;
- senza e con le misure volte a potenziare l'intermodalità e la sostenibilità del trasporto merci attraverso le Alpi.

L'analisi dovrebbe inoltre comprendere previsioni aggiornate in merito ai costi e ai tempi di attuazione della Galleria di base del Brennero e delle aste di accesso nonché dei principali terminali merci di interscambio. La Provincia ha altresì evidenziato la necessità di acquisire dati più aggiornati e dettagliati in merito ai flussi di traffico merci e passeggeri tra il Veneto e il Trentino;

CONSIDERATO che la Regione del Veneto ha condiviso l'esigenza di disporre delle informazioni di dettaglio richieste dalla Provincia autonoma di Trento, segnalando al contempo che la Regione del Veneto si è impegnata a razionalizzare la rete stradale e autostradale di adduzione al Trentino, anche attraverso la revisione di alcune opere in *project financing*. La Regione del Veneto ha altresì evidenziato che la situazione attuale delle rete stradale non può essere/considerata una opzione accettabile, in considerazione dei fenomeni di congestione che interessano la zona pedemontana veneta;

CONSIDERATO che, alla luce delle richieste della Provincia autonoma di Trento e della Regione del Veneto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato gli approfondimenti richiesti, in termini di scenario, anche al fine di garantire la terzietà dei dati e dei risultati;

VISTA la documentazione elaborata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e trasmessa alla Regione del Veneto ed alla Provincia autonoma di Trento in data 10 novembre 2015;

CONSIDERATO che, nella seconda riunione del Comitato Paritetico del 26 novembre 2015, la Provincia autonoma di Trento e la Regione del Veneto hanno chiesto ulteriori approfondimenti allo studio elaborato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 21 gennaio 2016, contenente gli ulteriori approfondimenti richiesti;

CONSIDERATO che, in linea con le politiche di trasporto europee e nazionali, il rafforzamento dell'opzione ferroviaria con il tunnel di base del Brennero e l'accesso allo stesso valico costituiscono elemento prioritario e si realizzano attraverso le misure volte ad assicurare un concreto avanzamento nella progettazione e



realizzazione delle opere ferroviarie della tratta a sud del Brennero, in particolare della circonvallazione di Trento;

CONSIDERATE le ipotesi di scenario alternative, di interconnessione del Trentino con il Veneto, emergenti dalla documentazione esaminata dal Comitato paritetico;

CONSIDERATO che il Comitato Paritetico ha individuato uno scenario di comune interesse che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia Autonoma di Trento e l'area del Veneto Centrale;

CONSIDERATO che tale scenario si articola, in sostanza, su:

- un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige;
- un'ottimizzazione dei collegamenti tra la SS 47 della Valsugana e la SS 12 del Brennero in provincia di Trento in prossimità di località Mattarello;
- un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana in territorio veneto, che prevedano interventi sulla SS 47 della Valsugana che risolvano le criticità presenti nel territorio veneto;

CONSIDERATO che dal Documento presentato dalla Provincia Autonoma di Trento nel corso della riunione del Comitato del 09.02.2016 si evincono, nello scenario definito n. 2, le seguenti ricadute positive nel contesto dei territori interregionali:

- alleggerimento della SS 47 della Valsugana nel tratto Laghi-Trento nord;
- impedimento dell'incremento di traffico in ingresso nel territorio trentino sulla SS 47 a Grigno;
- valorizzazione del collegamento ferroviario della Valsugana con il Veneto mediante rettifica ed elettrificazione;

CONSIDERATA la necessità di risolvere le congestioni di traffico presenti nell'area pedemontana veneta, risolvendo il problema della connettività verso il Trentino, salvaguardando la Valsugana;

CONSIDERATO che le nuove opere viabilistiche devono essere funzionali anche all'alleggerimento del traffico stradale nella zona dei Laghi di Caldonazzo e Levico e dell'Alta Valsugana e di Trento;

VISTA la convergenza delle Parti per l'identificazione di un corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS 47 "della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero";



VISTO il verbale conclusivo del Comitato Paritetico di cui alla riunione del 09.02.2016;

TUTTO CIO' PREMESSO, LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE:

- il Comitato Paritetico ha verificato che sussistono le condizioni per la prosecuzione dell'iter di perfezionamento dell'Intesa ai sensi dell'art. 19 del d.P.R. n. 381 del 1974 e dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 – anche ai fini dell'assenso previsto dal Piano urbanistico della Provincia autonoma di Trento - ed ha riconosciuto lo scenario maggiormente rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali, analizzando e integrando le ipotesi progettuali allo studio nel quadro complessivo dei collegamenti che attraversano l'Arco Alpino Orientale, come risultante dai verbali e dai suoi allegati;
- lo scenario di comune interesse consiste nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS 47 "della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero" il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali, come riportato nelle premesse;
- lo scenario come sopra individuato sarà sottoposto in via preliminare al CIPE, come previsto dalla Delibera n. 55 del 6 agosto 2015, previa adozione di convergenti atti decisionali a carattere amministrativo degli organi provinciali, regionali e statali competenti, nonché previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale;
- la progettazione viabilistica, che sarà redatta, sulla base dello scenario riportato nelle premesse, dal Ministero comprensivo delle connesse attività, previa adozione degli atti decisionali – a carattere amministrativo e, ove ne ricorrano i presupposti, legislativo -- degli organi provinciali, regionali e statali competenti, sarà sottoposto nuovamente al CIPE entro due anni dall'approvazione del presente documento da parte del CIPE stesso.

9 FEB. 2016

Per il Ministero dei Trasporti

Per la Regione del Veneto

Per la Provincia Autonoma di Trento