



SCHEMA

**ATTO AGGIUNTIVO AL DOCUMENTO CONCLUSIVO DEL 09.02.2016
DEL COMITATO PARITETICO TRA
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
REGIONE DEL VENETO E PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
CONCERNENTE IL CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE
DI INTERCONNESSIONE DEL TRENINO CON IL VENETO**

- VISTO il “Documento Conclusivo” del Comitato Paritetico del 9 febbraio 2016, il cui contenuto qui si richiama integralmente, nel quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto e la Provincia Autonoma di Trento convenivano, tra l’altro, che nello scenario di comune interesse rientrava un corridoio d’interconnessione infrastrutturale tra la Valdadige, la Valsugana e la Valle dell’Adige, che in territorio trentino si sarebbe contestualizzato anche come collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la S.S. 47 “della Valsugana” e la S.S. 12 “dell’Abetone e del Brennero”;
- VISTA l’attività svolta dal Gruppo di Coordinamento, costituito da rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, della Regione Veneto e della Provincia Autonoma di Trento, che ha condotto all’individuazione di tre possibili alternative coerenti con il “Documento Conclusivo” del Comitato paritetico del 9 febbraio 2016 e formalizzate nel “Verbale finale” del Gruppo di Coordinamento del 15 ottobre 2018;
- CONSIDERATO che nel “Verbale finale” in data 15 ottobre 2018 viene evidenziato che non può essere procrastinato l’avvio di un programma di interventi, con riferimento alla strada statale S.S. 47 “della Valsugana”, atto a corroborare l’effetto di riduzione del traffico veicolare mediante:
 - attuazione di idonei interventi in grado di risolvere le criticità attualmente presenti, tra cui il nodo di Carpanè di San Nazario (VI) e l’intera tratta compresa tra Pove del Grappa e Carpanè; e con riferimento alla linea ferroviaria Trento-Venezia mediante:
 - rettifica/potenziamento ed elettrificazione della linea ferroviaria della Valsugana nella tratta tra Bassano del Grappa e Trento, con l’obiettivo di riqualificare il sistema esistente, caratterizzandolo per elevati standard prestazionali (cadenzamento, velocità commerciale, puntualità e comfort) e di aumentarne la competitività rispetto allo spostamento su gomma.
- CONSIDERATO che la Provincia Autonoma di Trento, con nota n. 227898 del 9 aprile 2019, ha trasmesso una relazione denominata “Connessione infrastrutturale fra il Veneto e il Trentino: memorandum integrativo”, recante l’individuazione di un’ulteriore Alternativa di collegamento viabilistico tra il vertice del primo lotto dell’A31 Nord e l’A22, con innesto nella zona di “Rovereto Sud”;
- CONSIDERATO che la Regione Veneto, con nota n. 161338 del 23 aprile 2019, ha rimesso ogni valutazione in merito a quest’ulteriore Alternativa alla Provincia Autonoma di Trento ed ai Ministeri competenti, evidenziando che tale esigenza riguarda solo il territorio della Provincia Autonoma di Trento;



- VISTI lo “Studio di fattibilità” e il “Rapporto ambientale”, trasmessi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Regione Veneto e alla Provincia Autonoma di Trento con nota n. 28582 del 27 novembre 2019;
- CONSIDERATO l’esito della riunione del 13 dicembre 2019, durante la quale rappresentando l’ulteriore alternativa di innesto nella zona di “Rovereto Sud” una modifica a quanto stabilito dal documento conclusivo del Comitato Paritetico del 9 febbraio 2016, si è ravvisata la necessità di sottoscrivere un Atto Aggiuntivo a tale Documento:

TUTTO CIO’ PREMESSO, LE PARTI CONVENGONO QUANTO SEGUE

- resta fermo il contenuto del “Documento Conclusivo” del Comitato Paritetico del 9 febbraio 2016, con l’integrazione che l’articolazione dello scenario generale di comune interesse, che riguarda i collegamenti trasportistici tra la Provincia Autonoma di Trento e l’area del Veneto Centrale, si arricchisce (in alternativa all’ipotesi di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell’Astico, Valsugana e Valle dell’Adige) con l’opzione di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell’Astico e la zona di “Rovereto Sud”, la cui individuazione implica un approfondimento tecnico-ambientale equivalente alle ipotesi di tracciato già analizzate in precedenza, limitatamente al tracciato in Provincia di Trento;

Data _____

Per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per la Regione del Veneto

Per la Provincia Autonoma di Trento

