

**COMUNE DI PERGINE VALSUGANA**

FIEROZZO
FRASSILONGO
PALU' DEL FERSINA
SANT'ORSOLA TERME
VIGNOLA FALESINA

DIREZIONE GENERALE**Area Istituzionale e Organizzazione**

38057 Pergine Valsugana - P.zza Municipio, 7

☎ 0461/502100 📠 0461/502113

e-mail: protocollo@comune.pergine.tn.itpec: protocollo@pec.comune.pergine.tn.it

Numero di protocollo associato al documento come metadato (DPCM 3.12.2013, art. 20). Verificare l'oggetto della PEC o i files allegati alla medesima. Data di registrazione inclusa nella segnatura di protocollo

OGGETTO: Procedimento di valutazione dell'impatto ambientale1 PAUP-2022-05 STATALE - Progetto:[ID: 8728] - Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006 integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del d.P.R. 357/1997. Progetto di fattibilità tecnico economica "Elettrificazione Trento-Bassano del Grappa, Lotto 1: Tratta Trento- Borgo Valsugana Est". Comuni di Pergine Valsugana, Civezzano, Calceranica al Lago, Caldonazzo e Levico Terme. **Parere con osservazioni.**

Al Ministero della transazione ecologica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e
VAS
pec: VA@pec.mite.gov.it

Alla Provincia Autonoma di Trento Agenzia
Provinciale per la Protezione dell'Ambiente
Settore Qualità Ambientale
appa@pec.provincia.tn.it

valamb.appa@pec.provincia.tn.it

sqa.appa@pec.provincia.tn.it

e p.c. Presidente Maurizio Fugatti
presidente@pec.provincia.tn.it

Assessore Mattia Gottardi
ass.entilocali@pec.provincia.tn.it

Comunità Alta Valsugana e Bersntol
comunita@pec.comunita.altavalsugana.tn.it

Con riferimento al progetto di Elettificazione della linea ferroviaria Trento – Bassano del Grappa le Amministrazioni dei Comuni di Pergine Valsugana, Civezzano, Caldonazzo, Calceranica al Lago e Levico Terme ritengono necessario portare a conoscenza dell'Amministrazione Provinciale alcuni elementi che sono oggetto di forte preoccupazione per il territorio.

Si premette che non è in discussione l'utilità e la necessità di abbandonare l'attuale sistema di trazione a favore di sistemi più sostenibili. Sono i territori stessi che da anni attendono una risposta dalle istituzioni e dall'ente gestore della linea in tal senso. Il problema, che invece può essere un'opportunità, sta proprio nell'arco temporale trascorso da quando si è iniziato a parlare di elettrificazione della ferrovia della Valsugana.

Da allora il tema della sostenibilità si è radicato con forza all'interno degli enti territoriali e dell'opinione pubblica, investendo gli amministratori della responsabilità di creare le condizioni per lasciare alle generazioni future un territorio migliore di quello che avevano trovato; individuando soluzioni e modelli di sviluppo che mirino alla salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, valutando le migliori opportunità di efficienza e tecnologia.

Il progetto di elettrificazione attualmente all'attenzione delle amministrazioni locali presenta, ad avviso degli scriventi, una significativa criticità per quanto riguarda l'inserimento paesaggistico soprattutto in alcuni ambiti di pregio.

Ci si riferisce in particolare al tratto tra Pergine e Caldonazzo dove, in alcuni tratti di lunghezza significativa, la linea ferroviaria corre in affiancamento alla sponda del lago e alla pista ciclabile provinciale, ma, osservando il progetto nella sua interezza, vale la pena citare anche la modifica del profilo storico delle arcate di Gocciadoro nel comune di Trento.

La presenza della SP1 e della ferrovia rappresentano già oggi elementi che, per lunghi tratti, rendono complesso il rapporto tra il lago e chi vive a monte di queste infrastrutture. Rimane tuttavia il valore aggiunto di un contesto paesaggistico e di una percezione visiva verso il lago di assoluto valore. I dati di frequentazione della ciclo-pedonale lungolago sono da soli sufficienti a comprendere come il contesto ambientale e paesaggistico di quel tratto di sponda del lago rappresenti un valore aggiunto di fondamentale importanza anche nell'ottica dell'attrattività turistica dell'Alta Valsugana.

La realizzazione della catenaria in queste tratte, con tralicci di altezza pari a circa 8 m dal piano rotabile collegati dai cavi elettrici lungo tutto il tracciato, rappresenta un elemento di forte compromissione di un contesto paesaggistico percepito come particolarmente pregiato e quindi da preservare.

Al fine di tutelare questo patrimonio paesaggistico le nostre Amministrazioni si sono attivate ad acquisire elementi conoscitivi su eventuali sistemi innovativi, sostenibili e allo stesso tempo competitivi, dal punto di vista funzionale, rispetto alla tradizionale trazione elettrica alimentata da catenaria.

Ci si riferisce in particolar modo al tema dei sistemi a batteria o ibridi elettrico/batteria. Questi sistemi, di recente realizzazione ma con già importanti esperienze a livello europeo (regione del Baden-Württemberg in Germania, linea St Pölten - Horn nella Bassa Austria e altri entreranno in servizio dalla seconda metà del 2023 su sette linee nei dipartimenti di Lione, Bordeaux, Marsiglia e Nimes in Francia), consentono la percorrenza di tratti ferroviari fino a 90 km, che sarebbero sufficienti per coprire tutto il percorso da Trento fino a Bassano del Grappa.

In ogni caso, per una maggiore affidabilità sull'autonomia di percorrenza, si potrebbe puntare ad una soluzione mista con un percorso in batteria da Trento fino a dopo la zona laghi,

quindi un tratto elettrificato da fino a Primolano, durante il quale ricaricare le batterie ed un ultimo tratto da Primolano fino a Bassano del Grappa ancora a batteria.

L'elettrificazione del tratto "post laghi"-Primolano consentirebbe la ricarica del sistema di accumulo dei treni ibridi, che si troverebbero ad affrontare solo due tragitti molto corti senza elettrificazione, pari a circa 30 km tra Trento e Levico Terme e 28 km tra Primolano e Bassano del Grappa.

Questa soluzione rispecchierebbe anche l'ipotesi di lavoro di RFI che ha previsto la suddivisione in tre lotti dell'elettrificazione della Valsugana: il primo lotto da Trento a Borgo Valsugana, il secondo lotto da Borgo Valsugana a Primolano ed il terzo lotto da Primolano fino a Bassano del Grappa.

In sostanza si chiede di realizzare solamente i lavori del secondo lotto per l'elettrificazione, rinunciando ai lavori del primo lotto.

Con questa soluzione si potrebbe evitare l'elettrificazione delle gallerie tra Trento e Pergine Valsugana e tra Primolano e Bassano del Grappa, risparmiando una parte consistente dell'investimento previsto, che potrebbe invece essere utilizzato per:

- ridurre i tempi di percorrenza della ferrovia mediante il raddoppio dei binari nei punti di incrocio dei treni come nei pressi di Caldonazzo, di Roncegno e di Grigno;
- realizzare dei sottopassi o dei sovrappassi stradali, eliminando alcuni passaggi a livello molto critici.

L'utilizzo di treni ibridi a batteria, necessari per percorrere il tratto senza elettrificazione tra Trento e Levico Terme, consentirebbe inoltre di avere un unico mezzo di trasporto per tutto il tratto Trento - Bassano del Grappa, senza richiedere una rottura di carico a Borgo Valsugana e causare disagio ai passeggeri per il cambio di treno. Con tale soluzione è anche ipotizzabile un'unica linea di percorrenza Innsbruck Venezia, dato che l'impiego di un treno ibrido potrebbe percorrere senza problemi sia tratti elettrificati che tratti non elettrificati. Lo stesso treno che attualmente percorre la tratta Trento Bassano del Grappa, potrebbe arrivare direttamente fino a Venezia senza effettuare alcun cambio di convoglio.

L'elettrificazione del tratto ferroviario tra Levico Terme e Primolano potrebbe inoltre avvenire senza alcuna interruzione del servizio ferroviario, dal momento che i lavori interesserebbero un tratto di linea del tutto privo di gallerie e facilmente cantierizzabile, tanto da ridurre notevolmente anche la durata complessiva del cantiere.

Si consideri che RFI, per l'elettrificazione delle gallerie tra Trento e Pergine Valsugana ha previsto una interruzione del servizio di trasporto della durata minima di 9 mesi. L'interruzione della linea ferroviaria andrebbe quindi ad aggravare ulteriormente la situazione già critica della strada statale 47 della Valsugana.

Gli elementi tecnici sopra esposti rendono doveroso, a detta dei sottoscrittori della presente nota, un approfondimento tecnico da parte delle competenti strutture provinciali che consenta di mettere a confronto vantaggi e svantaggi delle diverse soluzioni tecnologiche oggi disponibili, al fine di indirizzare la scelta verso un progetto in grado di garantire la maggior sostenibilità, non solo in termini paesaggistico-ambientali, ma anche economici.

In conclusione, alla luce di quanto sopra esposto, chiediamo la disponibilità ad un confronto per condividere una possibile strategia che permetta di indirizzare le scelte progettuali su un "binario" di maggiore sostenibilità, tutelando gli aspetti paesaggistici precedentemente citati.

Sarebbe l'occasione per rilanciare l'idea di un Trentino come laboratorio di sperimentazione di tecnologie innovative ad alta sostenibilità, anche nell'ottica di esercitare con determinazione le prerogative di tutela del territorio specifiche della nostra Autonomia.

Cordiali Saluti.

*Le Amministrazioni comunali di:
Pergine Valsugana, Civezzano, Calceranica al Lago, Caldonazzo e Levico Terme.*



IL SINDACO
- Roberto Oss Emer -

Questa nota, se trasmessa in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D.Lgs. 39/1993.)