

Spett. **Direzione Generale Valutazioni Ambientali**  
[VA@pec.mite.gov.it](mailto:VA@pec.mite.gov.it)

pc Mattia Gottardi – Assessore competente PAT  
[ass.entilocali@pec.provincia.tn.it](mailto:ass.entilocali@pec.provincia.tn.it)

Oggetto: **OSSERVAZIONI** alla progettualità generale riguardante  
l’**“Elettrificazione Trento – Bassano del Grappa, Lotto 1: Tratta Trento –  
Borgo Valsugana Est; ai sensi dell’art. 24, comma 3 del D. Lgs.152/2006 –  
per effetto di quanto stabilito dall’art. 53-bis comma 3, terzo periodo del  
D. L.77/2021 convertito, con modificazioni, nella L. 108/2021**

Gentilissimi,

in riferimento al progetto in oggetto, porto le seguenti osservazioni soggettive:

Si presume che il progetto **non porterà alcun vantaggio** in termini di *“miglioramento dei tempi di percorrenza e di frequenza oraria”* (delibera 217 dd 01/09/22 della Giunta Comune di Trento) in quanto:

-i mezzi diesel per il trasporto viaggiatori, ormai tutti definiti “leggeri”, hanno prestazioni (in termini di velocità) assimilabili agli elettrici. Spesso risultano anche più versatili perché utilizzabili laddove sussista assenza di catenaria per criticità.

Il miglioramento dei tempi di percorrenza dipende in maniera del tutto trascurabile dalla tipologia di trazione utilizzata.

- Il tratto critico Trento-Pergine, presenta e **presenterà comunque pendenze tra il 20‰ e il 25‰** (limite massimo ammissibile 35‰) con VII grado di frenatura (massimo IX) in discesa. I segmenti ferroviari con tali valori (sono gli stessi della Brennero-Bolzano per avere un termine di paragone) hanno dei grossi limiti per quanto riguarda la velocità ammissibile per sicurezza di esercizio e possono essere superati solamente con una rivisitazione totale della linea con tratti in galleria (sulla Brennero, gallerie Sciliar e Fleres, 1994 e 1998).

-Il tratto critico **presenta e presenterà comunque velocità molto basse**, tra i 50 e i 70 km/h; identicamente anche il resto della tratta, per caratteristiche geometriche intrinseche della linea.

Si crede inoltre che il progetto **non porterà vantaggi tangibili in termini di inquinamento ambientale**. Non è stato elaborato né redatto un progetto di “costo energetico globale” di impronta ambientale complessiva. L’inquinamento acustico lungo la linea è trascurabile; meno sicuramente nei pressi della stazione di Trento. Qui il contributo maggiore è dovuto esclusivamente al transito dei treni merci, lunghi fino a 600m, con una frequenza molto alta anche in orario notturno. I mezzi diesel contribuiscono molto poco nella sommatoria del rumore.

In caso di chiusura totale della linea si avrebbero delle ripercussioni **per le aziende ferroviarie** operanti sulla tratta, con probabili esuberi o cambi mansione (costi alti).

Si crede inoltre che i viaggiatori, nel tempo interessato (3 anni?), troverebbero sicuramente validi mezzi alternativi più snelli e veloci, in sostituzione del treno che comunque risulterebbe (anche elettrico) sempre molto lento. Nessuno poi tornerebbe al treno.

Anche un recente articolo di Repubblica racconta e spiega molto bene il problema ancora aperto delle tratte (non dei treni) lumaca:

[https://www.repubblica.it/cronaca/2022/09/07/news/rimini\\_bologna\\_benevento\\_avellino\\_treni\\_lumaca-364605604/](https://www.repubblica.it/cronaca/2022/09/07/news/rimini_bologna_benevento_avellino_treni_lumaca-364605604/)

Trento-Pergine	diesel	30'
<b>Trento-Pergine</b>	<b>elettrificata</b>	<b>30'</b>

Un cenno al sistema di sicurezza SCMT (fino a Grigno) e ai percorsi deviati molto lenti (anche 10 km/h). Questi aspetti, se migliorati, potrebbero far guadagnare tendenzialmente alcuni minuti con una corretta gestione degli incroci treno, comandati da remoto dai gestori di RFI (DCO, Verona).

Anche l'implementazione di **tutti** "gli scambi" a 60 km/h potrebbe migliorare (poco) la percorribilità oraria.

Da valutare anche la possibilità di installare uno o più Posti di Servizio preposti per gli incroci treno in caso di ritardi o per la gestione dei "treni veloci". Devono essere previsti circa a metà tratta e potrebbero influire positivamente sulla percorribilità oraria complessiva della linea.

La linea della Valsugana ha una gestione d'insieme relativamente complessa e i tempi di percorrenza così lunghi derivano dalla velocità di linea ridotta e (soprattutto) dal binario unico e la rispettiva gestione degli incroci.

L'abbattimento di queste barriere infrastrutturali è l'unica azione per un effettivo e tangibile *miglioramento dei tempi di percorrenza e frequenza oraria*.

#### NUOVO PROGETTO?

Porto all'attenzione di questa Direzione l'idea ipotetica di un nuovo progetto di circa 10-12 km Trento-Pergine a **doppio binario** dalla zona nord di Trento, in galleria, in destra orografica del torrente Fersina, verso poi Pergine.

Idealmente potrebbe essere prevista una stazione nei pressi di Civezzano (bacino "porfido" e pinetano) raggiungendo poi Pergine (interrata?) eliminando contestualmente i passaggi a livello presenti. Anche il sindaco Oss Emer, nel passato, aveva avanzato questa idea progettuale.

L'innesto cittadino (sotto la collina di Trento) potrebbe essere inglobato nel progetto di quadruplicamento della Verona-Brennero prevedendo una nuova "bretella Valsugana2.0".

La tratta Civezzano-Trento potrebbe essere stimata in circa 5-8 minuti, 10 minuti Trento-Pergine e viceversa. Tutte le criticità di binario unico, pendenze e frenatura verrebbero superate.

Il progetto idealmente potrebbe arrivare inizialmente fino a Pergine per poi proseguire con un secondo lotto in galleria sotto il colle di Tenna e prevedere una stazione unica "laghi" nelle campagne tra Caldonazzo e Levico per poi proseguire su Borgo anche sulla vecchia linea (da raddoppiare in futuro).

Il grosso bacino d'utenza è su Pergine Valsugana (terzo centro del trentino). La vecchia linea rimarrebbe per servire la periferia di Trento e l'ospedale.

Cordialmente,  
Francesco Maria Raimondo

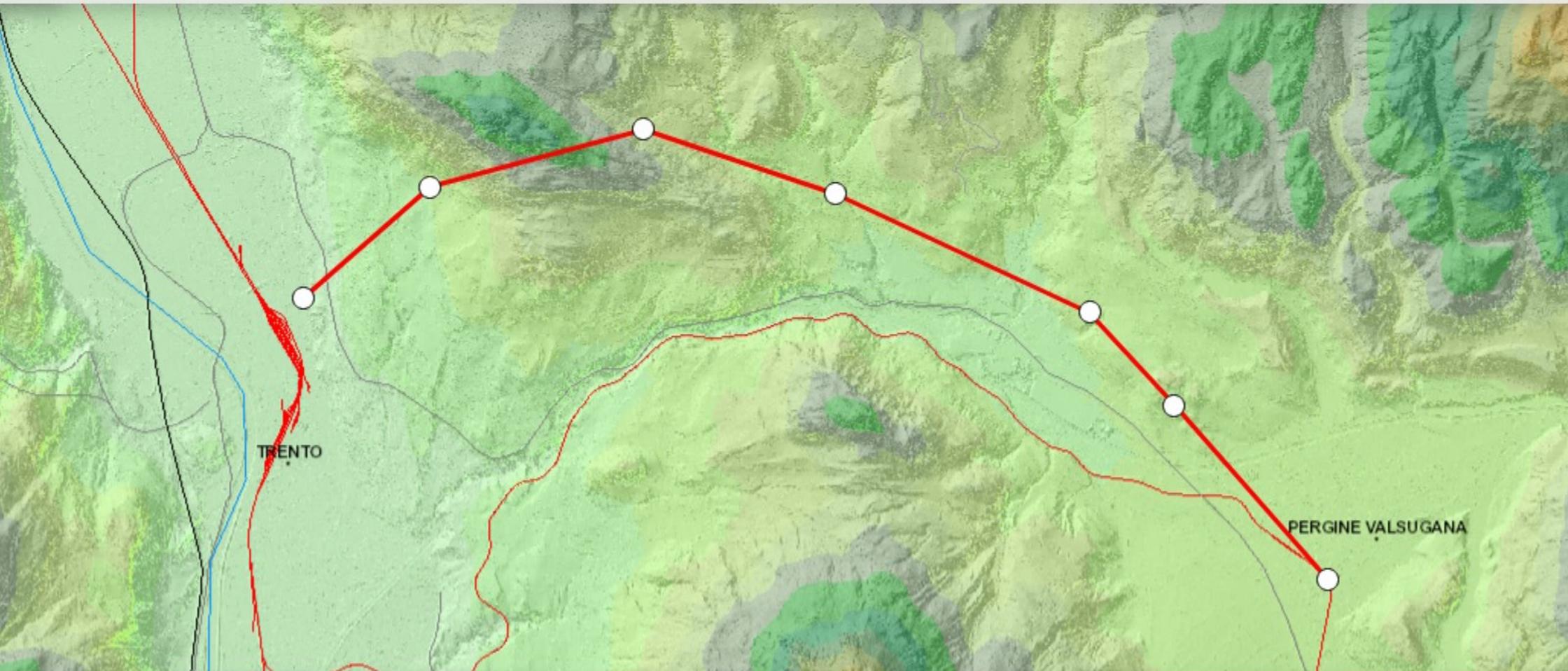
ing. Ambiente e il Territorio

laureato (come studente lavoratore) presso l'Università di Trento nel 2013

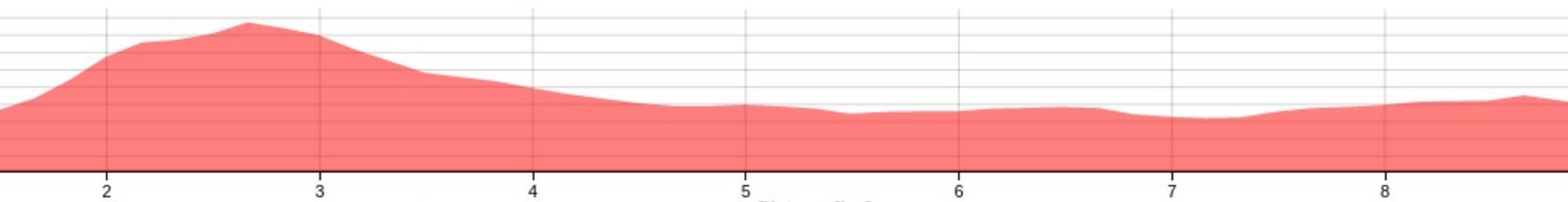
con la tesi di laurea CALCOLO E MAPPATURA DEI TEMPI DI INTERVENTO PER EMERGENZA SU LINEA FERROVIARIA – IL CASO DELLA PROVINCIA DI TRENTO; abilitato alla professione nel 2014.

Macchinista di Trentitalia dal 2006 ad oggi (spesso lungo la linea della Valsugana)

# Disegno & Misura



ficie



0m ^ 975.00m v 192.00m → 10.64km ⌚ 4h 41min

Distanza [km]