

■ Bypass, alcuni problemi ancora da risolvere

Egregio Direttore, leggendo l'intervento di Giacomo Santini sull'Adige vengono spontanee alcune importanti osservazioni su aspetti che non sono stati considerati.

Primo. Il fatto che il potenziamento della linea storica ferroviaria del Corridoio scandinavo mediterraneo (e non il «quadruplicamento») sia stato deciso dalla comunità europea e dal governo nazionale non vuol dire che debba riguardare solo il trasporto delle merci. Infatti il trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia e la realizzazione delle circonvallazioni e infrastrutture ferroviarie consentiranno di liberare la linea storica dai treni merci, consentendo di effettuare più treni regionali e a lunga percorrenza.

Nel progetto di potenziamento è previsto uno scenario 2040 con un trasporto delle merci il 50% su strada e 50% su ferrovia.

Secondo. Il tracciato del lotto 3A, progettato da Italferr, interessa il centro cittadino di Trento e i rischi dovuti al trasporto delle merci pericolose, al rumore e alle vibrazioni prodotto dai treni, continuano ad essere presenti. Solo con la realizzazione del lotto 5, cioè quella parte dell'accesso sud del Tunnel di base del Brennero che collegherà il lotto 3A con la circonvallazione di Bolzano, la quasi totalità dei treni merci viaggerà fuori dai centri abitati. Tranne i treni della Ro.la (autostrada ferroviaria viaggiante) che continueranno a percorrere il tracciato del lotto 3A, da e per l'interporto di Roncafort.

Terzo. Il lotto 3A e l'intero accesso sud con il raddoppio dei binari risulta sovradimensionato. La potenzialità di circa 450 treni/giorno, di cui 214 treni merci previsti nel 2040 e la capacità di trasporto/giorno risulterebbero essere eccessive rispetto alle esigenze future.

Il Comitato mobilità sostenibile trentino Cmst, durante il dibattito pubblico ha dimostrato, nel quaderno 22, che per trasportare il 50% delle merci future, occorrerebbero 98 treni/giorno anziché 214.

Il Cmst non ha ricevuto nessuna critica da parte dei progettisti, sul calcolo fatto nel suddetto quaderno 22 e nei suoi allegati. È da evidenziare che l'opera è sovradimensionata anche perché attualmente si trasportano circa 55 milioni di tonnellate (30% su ferrovia e 70% su strada) ma buona parte di tale traffico è dovuto da quello deviato dagli altri valichi alpini per le politiche sui pedaggi, sullo sconto delle accise sul gasolio. Le circonvallazioni sono utili per trasportare le merci lontane dai maggiori centri abitati.

Quarto. Il tracciato del lotto 3A presenta notevoli criticità nell'ex scalo Filzi dovute al propagarsi di contaminanti nel suolo e sottosuolo e nella falda acquifera dal Sin Trento Nord, uno dei 42 siti nazionali più inquinati. Pertanto risulta necessario prevedere, come proposto dal Cmst, l'imbocco della galleria Trento a 2 Km più a Nord, nei pressi del parco Melta.

Quinto. Per il Cmst la realizzazione del Tunnel di Base del Brennero e dell'accesso sud costituisce una grande opportunità per implementare la metropolitana di superficie (in alternativa a Metroland) e il Sistema di mobilità sostenibile in Trentino e nell'Euregio, per migliorare la qualità della vita dei cittadini della valle dell'Adige e delle altre valli Trentine.

Ezio Viglietti - Portavoce Comitato mobilità sostenibile Trentino
ing. Alberto Baccaga