

Trento, 15 luglio 2009

Spett. Agenzia Provinciale per la
protezione dell'ambiente
Via Romagnosi 11/A
38100 Trento

OGGETTO: osservazioni al Progetto Preliminare e studio di impatto ambientale del potenziamento dell'Asse ferroviario Monaco-Verona in Provincia di Trento.

Le presenti osservazioni si articolano in due parti: la prima intende evidenziare – in modo sintetico – quali dovrebbero essere gli obiettivi di carattere generale entro i quali collocare le opere pubbliche necessarie a migliorare e razionalizzare la rete dei trasporti (di merci e persone) attraverso le Alpi, con un richiamo iniziale all'importanza di un coinvolgimento, fin dalla fase di predisposizione dei progetti, della popolazione e delle amministrazioni locali, con una conoscenza ed informazione approfondita rispetto a quanto si intende realizzare nell'arco di un periodo temporale relativamente ampio. Questa modalità operativa è tanto più necessaria dopo le difficoltà emerse in altre zone del territorio nazionale (Piemonte/Val di Susa, in particolare, ma non solo) dovute in particolare al mancato coinvolgimento delle popolazioni interessate che si sono viste letteralmente calare sulla testa progetti che in alcune parti hanno dimostrato perfino di essere stati approntati con grande approssimazione ed improvvisazione, dimostrando scarsa conoscenza del territorio e delle problematiche che inevitabilmente le grandi opere comportano. Valga per tutte – nel caso trentino della nuova tratta ferroviaria – l'incertezza (e la conseguente preoccupazione) per l'impatto sulle falde acquifere e sulla sorte di numerose sorgenti che potrebbero venir meno in futuro, proprio a causa delle opere previste, sorgenti ritenute indispensabili oltre che per scopi civili (acquedotti pubblici, ecc.) anche per rilevanti finalità economiche (agricoltura, in primo luogo).

Inoltre l'esigenza di promuovere una "forte iniziativa comunicativa" attraverso specifiche pubblicazioni ed incontro pubblici che coinvolgano le popolazioni dei comuni interessati al tracciato corrisponde ad una precisa direttiva del Consiglio provinciale che, al riguardo, ha approvato una mozione di indirizzo alla Giunta provinciale fin dal 6 giugno 2007 (mozione n. 55/2007).

La seconda parte, più specificamente riferita al progetto preliminare in discussione, indica alcuni obiettivi (e le carenze del progetto rispetto ad essi) che dovrebbero essere perseguiti fin d'ora proprio ad evitare che – realizzata l'opera – la effettiva ricaduta per il Trentino sia modesta.

Osservazioni in tema di politica delle reti di trasporti pubblici

- Si vuole innanzi tutto evidenziare la necessità di informare adeguatamente la popolazione, direttamente o indirettamente interessata al progetto di potenziamento dell'asse ferroviario Monaco – Verona. Quindi la necessità di divulgare, a livello di Provincia, i particolari del progetto e le modalità di realizzazione. Alla partecipazione ai progetti e alla trasparenza - accesso dei dati, sono dedicate due apposite direttive europee: 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale; 2003/35/CE che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi. L'apertura prima possibile del processo decisionale è l'unica via di gestire l'inevitabile conflitto ambientale, che altrimenti può solo crescere, ed esplodere (L. Bobbio), nelle mani dei progettisti, degli amministratori, con danni agli uni e agli altri.
- La Commissione Europea ha previsto una rete dei trasporti TEN-T (Trans European Network Transport) L'asse del Brennero (Monaco-Innsbruck-Bolzano-Verona) figura tra i 14 progetti prioritari menzionati all'Allegato III degli orientamenti Ten; esso dovrebbe contribuire a “ridurre le ripercussioni ambientali negative dei trasporti, in particolare in un'area sensibile come quella alpina”. Si deve quindi riconoscere ed evidenziare la specificità e peculiarità dell'area Alpina non considerandola come “ostacolo” alla connessione con il resto dell'Europa ma esaltandone le caratteristiche di forma ed ambientali, paesaggistiche ed economiche oltre che sociali. Dall'analisi delle specificità e peculiarità dell'area Alpina emerge preponderante la necessità di uno sviluppo e gestione dei trasporti economicamente sostenibile coerente con la sostenibilità ecologica e sociale. Nel progetto, attualmente mancano completamente considerazioni (e rassicurazioni) in tal senso.
- La corretta gestione della rete dei trasporti nelle regioni Alpine, deve necessariamente prevedere una omogeneità nelle scelte logistiche e progettuali per evitare che le scelte di alcune regioni abbiano ripercussioni negative sulle altre regioni. Da ciò emerge quindi la necessità di un governo del traffico e dei trasporti e di una strategia comune ed estesa a tutto l'arco alpino.
- Ponendosi nella condizione di non potersi sottrarre alle scelte strategiche prese a livello di Unione Europea sulle tematiche dei trasporti, si vuole comunque evidenziare che la stessa Unione Europea nel progetto della rete dei trasporti non prevede né obbliga alla realizzazione di linee ad alta velocità o capacità, ma specifica la necessità di un trasporto integrato per raggiungere gli obiettivi di interconnessione tra gli stati membri e tra tutte le regioni che attualmente sono penalizzate da un accesso difficoltoso e lento alle infrastrutture di collegamento e trasporto.
- Appena 1/4 delle merci trasportate corre su ferro e la capacità residua delle ferrovie permette per lo meno di raddoppiare la quantità di merci trasportate; questo evidenzia la non coerenza con le politiche del trasporto.
- Il progetto di potenziamento dell'asse ferroviario e l'utilizzo di TAV e TAC, tocca la nostra regione, comporta degli indiscutibili danni ambientali, sociali e paesaggistici. Di fronte a danni certi, mancano indicazioni e impegni di compensazione ecologica per contesti già vulnerabili. Si tratta di un investimento economico rilevante senza

avere una ricaduta positiva e concreta sul territorio, anzi con un costo netto territoriale a vantaggio di pochi soggetti, con ridotta (nel tempo) e limitata (nello spazio) redistribuzione di grandi guadagni (posti di lavoro per i cantieri). Una più equa ed efficiente distribuzione di maggiori vantaggi (ai costruttori, agli utenti, alle comunità) può essere ottenuta con una integrata gestione dei trasporti.

- Infine appare opportuno richiamare l'ordine del giorno n. 54 del 26 marzo 2009, approvato dal Consiglio provinciale durante la discussione del disegno di legge n. 12 che accompagnava la manovra finanziaria di assestamento per il 2009, che sollecita la Giunta provinciale "a definire in via sperimentale, con proprio provvedimento, i limiti, le modalità ed i criteri per evidenziare nell'ambito della procedura di impatto ambientale i contributi dei progetti di grandi opere alla produzione di anidride carbonica e di altri gas climalteranti ed il loro contributo al consumo complessivo di energia". In altri termini è opportuno prevedere un bilancio energetico ed un bilancio delle emissioni climalteranti fin dalla procedura di VIA. Non v'è dubbio, infatti, che il progetto in questione rientri fra le grandi opere cui fa riferimento l'atto di indirizzo approvato dal Consiglio provinciale.

Osservazioni specifiche al progetto preliminare

La realizzazione di una nuova linea ferroviaria deve avere come obiettivo il miglioramento dell'offerta di trasporto. Le caratteristiche dell'infrastruttura devono pertanto essere opportunamente dimensionate sulla base dei parametri di esercizio che si intendono ottenere.

A prescindere da quanto richiesto dalle procedure di VIA, la documentazione sottoposta ad esame è carente sia sulle motivazioni che sui benefici al trasporto ferroviario merci e passeggeri derivanti dalla realizzazione della nuova linea.

L'obiettivo principale dell'intervento pare essere uno spostamento modale del trasporto merci dall'autostrada alla ferrovia.

Considerato che:

- la nuova linea AV sarà percorsa nella sua totalità unicamente da treni merci e da treni passeggeri a lunga percorrenza in transito,
- i treni a lunga percorrenza con fermate in Provincia di Trento utilizzeranno almeno in parte l'attuale linea storica,
- tutto il trasporto passeggeri regionale ed interregionale nonché gran parte della lunga percorrenza continuerà a transitare sulla linea storica,

appare importante che il potenziamento dell'asse ferroviario si ponga un secondo obiettivo, ovvero si inserisca in un progetto complessivo di riqualificazione dell'intero trasporto

ferroviario passeggeri in Provincia di Trento, portando benefici in termini di maggiore capillarità, frequenza e velocità anche sulla linea storica con particolare riferimento a:

- cadenzamento completo e rigoroso del trasporto ferroviario regionale passeggeri: un treno Regionale ogni 30 min con fermate in tutte le stazioni e un treno Regionale Veloce ogni 60 minuti con fermate a Mezzocorona, Trento, Rovereto e Ala;
- eliminazione dell'Interruzione Programmata di Orario a metà mattinata o spostamento in orario notturno;
- riduzione dei tempi di percorrenza sulla linea storica per creare un cadenzamento simmetrico nei principali nodi: i Regionali Veloci devono essere in grado di percorrere in 30 minuti la tratta tra BZ e TN e in 60 minuti la tratta tra TN e VR;
- realizzazione di nuove fermate per il trasporto ferroviario regionale: Mattarello, Calliano, ...;
- coordinamento con le altre linee ferroviarie esistenti (Valsugana e FTM) e progettate (Metroland), con una pianificazione congiunta di infrastruttura ed esercizio, in particolare per quanto riguarda il Nodo Ferroviario di Trento;
- integrazione con il sistema del trasporto pubblico provinciale esistente e previsto;

Questi obiettivi in termini di miglioramento dei servizi e conseguentemente delle prestazioni dell'infrastruttura dovrebbero essere chiaramente individuati e definiti in un documento ufficiale tra Provincia Autonoma di Trento e RFI.

Sulla base dello Schema Opere di Linea del Progetto Preliminare è oggi possibile ipotizzare il seguente utilizzo delle linee storica e AV da parte dei treni passeggeri:

Fermate previste	Percorso sulla linea storica
nessuna fermata tra Verona e Fortezza	interamente su nuova linea
Trento (nuova stazione) ma non Bolzano	tra Trento e interconnessione Ischia/Sorni
Trento (nuova stazione) e Bolzano	tra Trento e Ponte Gardena
Bolzano	tra Trento e Ponte Gardena
Rovereto, Trento, Ora e Bolzano	tra Mori/Serravalle e Ponte Gardena
maggiori fermate	interamente su linea storica

In tale contesto appare di particolare importanza il ruolo delle 3 interconnessioni tra le 2 linee presenti in Provincia di Trento: Sorni/Ischia, Trento e Mori/Serravalle.

Non è chiaro perchè queste interconnessioni non siano predisposte in modo da consentire la massima flessibilità nell'utilizzo dell'infrastruttura (da linea storica a linea AV e viceversa) da/per tutte le direzioni, nè perchè l'affiancamento Mattarello-Murazzi non preveda analoghe interconnessioni.

Interconnessione Ischia/Sorni

- Considerato che tale interconnessione (a binario unico?) costituisce l'accesso/uscita Nord allo scalo Roncafort e alla nuova stazione di Trento, si chiede un'attenta verifica in particolare sulle perturbazioni all'esercizio e sul cadenzamento della linea storica.
- La tratta all'aperto di circa 1.300m è prevista in gran parte sull'attuale sedime ferroviario FTM tra le stazioni di Nave S.Felice e Sornello. Appare importante che il previsto interrimento della linea FTM venga realizzato interamente a doppio binario e integrato con la stazione di Nave S. Felice FTM.

Tratta Ischia/Sorni-Trento

- Tale tratta vedrà a regime la presenza sulla linea storica di tutto il trasporto ferroviario regionale (con fermata a Lavis), dei treni merci in accesso/uscita Nord all'Interporto di Trento, dei treni AV con fermata a Trento e/o Bolzano.
- In tale tratta vi è il nuovo raccordo a servizio della zona industriale di Lavis (raccordo Firmin) con accesso direttamente in linea (a Lavis sono stati eliminati i binari di precedenza), nonché l'accesso al terminal Roncafort.
- Esiste una simulazione di esercizio (capacità e tempi di percorrenza) per la linea storica, con particolare riferimento agli obiettivi di maggiore velocità, capillarità e frequenza del trasporto regionale?

Nuova stazione di Trento e riorganizzazione del Nodo Ferroviario di Trento

- La realizzazione del potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero deve essere inserita nella più generale riorganizzazione del Nodo Ferroviario di Trento, assieme agli altri interventi previsti quali riqualificazione FTM, riqualificazione Valsugana, nuovo collegamento Trento-Pergine (Metroland), nuovo sistema di trasporto urbano. È quindi necessaria una visione e pianificazione congiunta del Nodo Ferroviario di Trento.
- Affinchè la capacità liberata dallo spostamento in galleria dei treni merci possa essere adeguatamente sfruttata nel trasporto passeggeri, la realizzazione delle nuove infrastrutture deve assicurare flessibilità nella realizzazione dei servizi (in particolare

servizi suburbani passanti «S-Bahn» Pergine-Trento-Mezzocorona, Rovereto-Trento-Pergine, ...) con capillarità delle fermate in ambito urbano ed efficaci possibilità di interscambio sia intramodale (tra diverse linee ferroviarie) che intermodale (trasporto urbano, autoservizi extraurbani, auto privata, biciclette, pedoni).

- In tale contesto si inserisce anche la nuova stazione ferroviaria prevista presso l'ex scalo Filzi. Considerato che la maggior parte dei treni passeggeri Verona-Brennero continueranno a percorrere la linea storica e a fermare all'attuale stazione di Trento, la nuova stazione avrà prevalentemente la funzione di stazione suburbana per i quartieri limitrofi, di interscambio, nonché di stazione per i (pochi?) treni AV.

Sulla base di tali considerazioni appare importante che la stazione offra:

- velocità di interscambio grazie a: vicinanza dei binari (meglio se su un unico livello interrato, portando il TPL sopra ai binari?), binari a doppio marciapiede, vicinanza della fermata del trasporto pubblico urbano ed extraurbano, collocazione e accessibilità veicolare al parcheggio multipiano per soluzioni P+R che non interferiscano con la viabilità urbana;
- un numero adeguato di binari e marciapiedi per assicurare la massima flessibilità di esercizio: servizi passanti, termine corsa e sosta, transito di treni passeggeri e merci (accesso Sud al terminal intermodale). L'attuale previsione di 2 binari per il raccordo AV, 2 binari per la linea storica RFI, 1 binario per la Valsugana, 1 binario per la FTM, senza alcun binario aggiuntivo appare sottodimensionata;
- la possibilità di innesto da tutti i binari in tutte le linee sia verso Nord che verso Sud (ad es. per collegamenti Rovereto-Pergine con cambio banco in stazione);
- gli ulteriori spazi commerciali e di servizi appaiono notevolmente sovradimensionati se connessi al numero di passeggeri previsti e sembrano prevedere attrazione di utenza indipendente da quella ferroviaria. La previsione di nuove funzioni urbane in prossimità delle stazioni è comunque positiva, purchè opportunamente considerata nella pianificazione urbanistica cittadina.

Cons. Roberto Bombarda