

APPELLO URGENTE **per la Circonvallazione Ferroviaria di Trento per l'Alta Capacità**

Una delle dorsali principali dei collegamenti europei è il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Questo Corridoio, che attraversa molteplici realtà territoriali, trova uno dei principali nodi nell'attraversamento del territorio alpino in Austria e in Italia, specificatamente per questa nella Regione Trentino-Alto Adige. Il punto di passaggio più noto a tutti è il Brennero, con la nuova galleria ferroviaria in corso di costruzione sia sul versante austriaco che sul versante italiano. Molteplici problemi, di tipo amministrativo prima, esecutivi ora specialmente sul versante austriaco, hanno già ritardato l'esecuzione dei lavori ed il completamento del tunnel, che se tutto ora procederà senza intoppi, dovrebbe avvenire nel 2032.

Sul versante italiano si stanno ora programmando i vari lotti che compongono il tratto per il raddoppio della linea del Brennero tra Fortezza e Verona per quanto riguarda l'Alta Capacità, ovvero l'ambizioso programma per il trasferimento su rotaia del traffico merci che ora gravita pesantemente, per il tratto italiano, sull'Autostrada del Brennero (A22), favorito in questo da una politica di pedaggi molto più economica che su altri passi alpini, che ha portato a una cospicua concentrazione su questa tratta, del traffico commerciale.

Per molti anni, per i vari lotti previsti nel tratto di competenza della Provincia Autonoma di Trento, l'Amministrazione ha perso molto tempo senza mai coinvolgere la popolazione nella scelta e nella condivisione di un tracciato che potesse rispondere a criteri di vera sostenibilità ambientale, risparmio di territorio e allontanamento delle merci dai centri urbani, anche pericolose, che transitano sulla ferrovia. Un faraonico progetto preliminare del 2003, presentato dalla Provincia autonoma di Trento, prevedeva, in luogo della scelta più intelligente operata da Rete Ferroviaria Italiana di passaggio in Destra Adige, una lunghissima galleria in Sinistra Adige paragonabile per lunghezza a quella del Tunnel del Brennero. Tutto ciò *“a salvaguardia di alcune porzioni di territori situati a nord della città di Trento”*. Con il passare degli anni e delle varie verifiche fatte, questo progetto preliminare è stato *“smontato pezzo per pezzo”* per gli inevitabili e già conosciuti (!!Agli uffici tecnici dell'Amministrazione!!) problemi idrogeologici esistenti sul versante orografico sinistro della valle dell'Adige. La prova più evidente di ciò è la scomparsa del lotto 3 (che invece compare tuttora nella declaratoria del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo per quanto riguarda il tratto a sud del Brennero) denominato *“Circonvallazione Trento e Rovereto”*. Infatti il tratto riguardante Rovereto, che si doveva ottenere con una lunga galleria sotto il Monte Zugna, è stato abbandonato causa i gravi problemi che tale infrastruttura avrebbe provocato all'acquifero dello Spino, la più importante sorgente d'acqua potabile dell'intera Provincia di Trento.

Il Piano Nazionale di Ricostruzione e Resilienza varato dal Governo Italiano beneficia di importanti risorse finanziarie europee legate al contrasto della Pandemia Covid-19, che ha messo in crisi la stabilità economica dell'intero pianeta e quindi dell'Europa stessa.

Purtroppo questo importante finanziamento è stato la causa per una brusca e inaspettata accelerata della progettazione e presumibile realizzazione della *“Circonvallazione ferroviaria per l'Alta Capacità di Trento”* (diventata negli atti locali lotto 3a). Brusca poiché la comunità interessata, la popolazione di Trento e quella dei comuni limitrofi, non ha potuto svolgere uno dei fondamentali diritti che sono riconosciuti ai cittadini europei, e cioè quello di conoscere fin dall'inizio non solo l'eventuale ipotesi di progetto, ma neanche le alternative che di norma devono essere presentate ai cittadini quando vi è in programma la realizzazione di infrastrutture di così grande portata che incideranno per sempre sulla vita e sullo sviluppo, sociale, urbanistico e economico, di un territorio. Il progetto è stato di fatto secretato alla popolazione da un *“Patto di riservatezza”*, contrario ai più elementari principi della democrazia partecipativa fondanti la Comunità Europea, stipulato nel 2018 e poi aggiornato nel 2019 tra Provincia autonoma di Trento, Comune di Trento e Rete Ferroviaria Italiana. I cittadini hanno potuto vedere e capire ufficialmente il progetto solo il **28 ottobre 2021**,

giorno in cui Rete Ferroviaria Italiana lo ha inviato per l'apertura della procedura di Dibattito Pubblico, i cui tempi di realizzazione sono stati ristretti e compressi (45 giorni) a causa del finanziamento europeo che ne vincola l'uso in un determinato periodo di tempo (30 giugno 2026).

I cittadini contrari a quest'opera così come è stata concepita, sono convinti della necessità di trasferire il traffico merci da gomma a rotaia: pertanto sono favorevoli alla realizzazione dell'infrastruttura denominata "Corridoio Scandinavo-Mediterraneo".

Questi stessi cittadini di Trento (almeno trentamila persone) contestano però questo progetto per una serie di problemi sostanziali che determineranno danni alla comunità cittadina ma anche dei comuni limitrofi, e quindi trentina nel suo complesso.

I problemi principali consistono in:

- Danni ambientali, per il fatto che il tracciato previsto in galleria sul versante in sinistra orografica porterà danni alle risorse idriche sia potabili che irrigue, nonché inciderà su un versante che ha delle proprie fragilità di tipo geologico;
- Danni ambientali, per il fatto che il raddoppio della linea ferroviaria attraverserà un Sito inquinato di Interesse Nazionale, l'area ex SLOI e Carbochimica, ove nel sottosuolo giacciono piombo tetraetile e idrocarburi;
- Danni ambientali per l'ulteriore scomparsa di territorio agricolo e delle attività umane connesse, soprattutto nel tratto a sud ove la galleria sfocia per ricongiungersi alla linea ferroviaria esistente nell'area di Mattarello;
- Danni sociali, in quanto quella prevista non è una Circonvallazione dell'intero ambito urbano, ma solo di una parte di esso, con la logica conseguenza che l'ambito urbano nord della città che si snoda per circa 2,5 chilometri sarà ulteriormente frantumato dalla realizzazione del raddoppio della linea del Brennero sul piano di campagna, con un traffico di treni, a regime, di 260 treni al giorno (uno ogni sei minuti) dei quali 170-180 saranno treni dell'Alta Capacità merci lunghi 750 metri, del peso complessivo di 1600 tonnellate e che potranno viaggiare, in tale tratto anche a 160 chilometri/orari;
- Danni ambientali che potranno determinarsi nel caso di incidenti ferroviari che coinvolgano treni che trasportano merci pericolose, per il fatto che la linea dell'Alta Capacità correrà nell'ambito urbano per ben 2,5 chilometri;
- Danni ambientali per il futuro tratto dell'Alta Capacità tra Trento (loc.Acquaviva) e Rovereto Nord, perché con la scelta di passare in galleria sul versante in sinistra Adige, saranno pregiudicati irrimediabilmente i territori agricoli che dovranno essere espropriati per più di 12 chilometri di lunghezza per realizzare il raddoppio della linea;

La premessa che RFI ha messo all'inizio dello studio di fattibilità tecnico-economica della "Circonvallazione per l'Alta Capacità di Trento" dice testualmente:

*"La realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento nella fase di esercizio consentirà il sostanziale annullamento degli impatti, reali e potenziali, oggi generati sul centro urbano dal transito delle merci. **Il progetto consente uno sviluppo sostenibile ed inclusivo dei territori** in cui si inserisce, in quanto intervento trainante di iniziative che generano valore in senso più ampio, accelerando dinamiche di crescita economica, sociale e turistica, **con particolare attenzione all'ambiente**, sia a scala locale che sovracomunale, contribuendo al miglioramento della qualità della vita, all'incentivazione della mobilità sostenibile, al potenziamento della vivibilità turistica del territorio, allo sviluppo di attività logistiche e dell'occupazione, alla riqualificazione urbana e fruibilità del territorio".*

Queste frasi sono vuote e prive di significato perché non aderenti alla realtà dei fatti perché:

- **Impatti dei treni merci sul centro urbano non sono nulli: infatti la nuova circonvallazione corre per 2,5 chilometri in ambito urbano;**
- **Il progetto non consente uno sviluppo sostenibile ed inclusivo dei territori: non è stato sviluppato l'intero tracciato provinciale, per cui questa finta Circonvallazione di Trento determinerà un unico e irreparabile passaggio nei territori a sud di Trento fino a Rovereto Sud;**
- **Non pone attenzione all'ambiente, né a scala comunale né tantomeno a quella sovra-comunale: esiste una corposa Relazione del 2009 firmata da uno dei maggiori esperti di geotecnica e di idrogeologia, che evidenziò come il versante orografico Sinistro della valle dell'Adige ha più problematicità di quello Destro, con rischi per le risorse idriche potabili, e tale relazione è stata ignorata nonostante quell'esperto fosse stato consulente della Provincia per altre importanti questioni riguardanti due grandi frane storiche del territorio trentino;**
- **Non riqualifica l'intero ambito urbano: infatti è falso che consente la riqualificazione completa della città, determinando al contrario un netto e peggior futuro per una parte importante della città lunga 2,5 chilometri;**
- **Rende non fruibile per sempre non solo parte del territorio urbano ma anche extra-comunale: determina infatti un inutile e ormai non più sostenibile consumo di territorio agricolo in una valle stretta come la valle dell'Adige;**
- **Va da sé anche che gli impatti potenziali delle merci non sono nulli: è vivo il ricordo della tragedia di Viareggio, e sui treni merci viaggiano e viaggeranno sempre merci potenzialmente pericolose, e farli transitare ancora per 2,5 chilometri in area urbana è INAUDITO;**
- **Lo smaltimento dello smarino di scavo della galleria avverrà SOLO con trasporto su gomma: più di 2.100.000 metri cubi di materiale (che dopo lo scavo diventeranno 2.400.000-2.500.00) saranno caricati su autocarri da 20 mc. e conferiti per il 90% nelle cave in provincia di Verona con circa 90 chilometri di viaggio in andata e altrettanti al ritorno. Un camion ogni 6 minuti dal territorio urbano di Trento partirà con lo smarino, 120.000 camion da 20 mc.. INSOSTENIBILE.**

Infine non va sottaciuto il carattere opportunistico della Giunta Provinciale di Trento, che nel mentre cerca di approfittare del finanziamento europeo, con i soldi del PNRR per 930 milioni di euro, nella pratica persegue obiettivi totalmente opposti a quelli che il Corridoio Scandinavo – Mediterraneo si prefigge e cioè l'abbandono del trasporto su gomma a favore della rotaia, visto che nel suo programma di governo vi è la realizzazione di un tratto di circa trenta chilometri di nuova autostrada per collegarsi a un'autostrada esistente in territorio veneto.

Tutto ciò premesso, con questa lettera i cittadini trentini **chiedono a viva voce**, convinti che non è stato possibile confrontare soluzioni alternative e che il Dibattito Pubblico così come è stato strutturato in questo preciso caso non è corrispondente ai principi fondanti della Carta Europea, **l'intervento della Comunità Europea, in virtù del fatto che i finanziamenti sono europei**, affinché:

- Sia sospeso l'iter dello Studio di fattibilità tecnico-economica;
- Sia sospeso il Dibattito Pubblico e riformulato sulla necessità di mettere a confronto più alternative, CHE ESISTONO, e che lo stesso proponente RFI deve presentare con studi di fattibilità tecnico-economica confrontabili sulla base delle più moderne analisi valutative;
- Sia possibile, attraverso l'esame di più ipotesi alternative, condotto con criteri internazionali riconosciuti, un iter partecipativo genuino e una scelta definitiva condivisa, nell'interesse dell'ambiente e degli individui che lo abitano;

Rete dei Cittadini di Trento