



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Marino Cofler

13 gennaio 2022

Sintesi intervento su traffico deviato a incontro su circonvallazione ferroviaria di Trento Besenello 20 12 21

Intervengo per segnalare che il consiglio comunale di Besenello il 29 maggio 2017 e il consiglio comunale di Trento il 30 gennaio 2019 hanno approvato due mozioni molto simili (che allego) con un dispositivo analogo.

Entrambe avevano come oggetto il traffico pesante "deviato" in Autobrennero e la salvaguardia della qualità dell'aria e della salute dei cittadini di Besenello, di Trento e, per analogia, di tutta la valle dell'Adige soggetta alla ricaduta degli inquinanti emessi da camion e tir in transito sull'A22.

A partire dai dati aggiornati sul superamento dei livelli ammessi di ossidi di azoto lungo l'A22, considerando i ripetuti impegni della Provincia di Trento, che, a partire dal 2010, ha più volte preso in considerazione il problema senza mai giungere, purtroppo, a soluzioni efficaci, le mozioni prevedono interventi molteplici che conducano alla riduzione del traffico deviato, cioè il traffico dovuto a quegli autotreni e tir che, invece di affrontare i tragitti da e verso nord più brevi ma più costosi su treno attraverso i tunnel svizzeri del Gottardo e del Lötschberg e sulla ferrovia dei Tauri Udine-Salisburgo, preferiscono allungare il percorso di diverse decine e centinaia di chilometri, passando dal Brennero, perché più conveniente economicamente.

Solo l'equiparazione delle tariffe di transito tra tutti i valichi transalpini può contribuire a una distribuzione omogenea del traffico, visto che i dati confermano che negli anni il traffico globale sull'arco alpino non è aumentato, mentre è aumentato il traffico attraverso il Brennero per pura convenienza economica.

Tra le misure proposte, oltre l'adeguamento delle tariffe e il maggior controllo del rispetto delle regole di viaggio, si prevede anche il miglioramento dell'attuale ferrovia per consentire un più efficace trasporto su rotaia, nel rispetto dei vincoli posti dalla tutela delle persone dall'inquinamento acustico e dalle vibrazioni che si propagano attraverso il suolo. Ovviamente ogni intervento infrastrutturale aggiuntivo avrà senso solo dopo aver attuato queste misure e averne verificato l'effettiva necessità. La sola riduzione del traffico deviato comporterebbe infatti una riduzione di traffico di autotreni e tir lungo l'asse del Brennero tra il 30 e il 35%.

Con costi/chilometro uguali i camion e tir diretti o provenienti da Germania, Belgio e Olanda da o per Milano e Torino andrebbero per la più breve via Svizzera (su treno visto che sono già entrate in funzione le linee ad alta capacità del Gottardo per Zurigo e del Lötschberg per Berna-Basilea) mentre i camion e tir per o da Germania, Polonia, Danimarca, Paesi Scandinavi da o per Venezia, Pordenone, Udine e Trieste andrebbero via Austria centro orientale grazie alla ferrovia dei Tauri Udine-Salisburgo già adeguata per trasporto mezzi pesanti.

Con il trasporto dei tir sui treni per le vie più brevi si avrebbe anche una elevata riduzione di emissione di biossido di carbonio con un effetto benefico contro il cambiamento climatico.

L'A22 rimarrebbe "libera" per il traffico "proprio" nord sud con una riduzione netta dell'inquinamento dell'aria e da rumore. I TIR locali potrebbero avere tariffe "agevolate" facilmente applicabili con appositi telepass dedicati (quindi senza subire danni economici, anzi con il vantaggio di trovare meno traffico e meno intasamenti).

Naturalmente vanno comunque previsti tutti gli altri sistemi per ridurre l'inquinamento quali motori più efficienti (in prospettiva non più diesel ma a GPL o metano abbinati a sistemi ibridi termico-elettrici o del tutto elettrici), riduzione della velocità a 100 km/ora, barriere laterali verdi,.....

Diventa evidente che solo dopo aver applicato queste misure tariffarie e di utilizzo delle ferrovie esistenti si potrà valutare l'effettiva necessità di una circonvallazione ferroviaria di Trento.

Ringrazio per l'attenzione,

dott. Marino Cofler, chimico

Sintesi intervento su rischio scomparsa sorgenti Acquaviva, Besenello 20 12 21

All'inizio degli anni '80 andavamo con la bici da corsa da Besenello a Riva del Garda e poi lungo la strada del Ponale fino in val di Ledro. Circa a metà della salita del Ponale c'era la sorgente dello Sperone che riforniva anche l'acquedotto di Riva.

Adesso la sorgente non c'è più.

Infatti con la costruzione del tunnel per la Val di Ledro alla fine degli anni '80, si è definitivamente compromessa la falda e la sorgente si è seccata.

La distanza tra la fonte dello Sperone e il tunnel è di 1 chilometro e si tratta circa della distanza che ci sarebbe tra sorgenti dell'Acquaviva di Besenello e l'imbocco sud del tunnel della circonvallazione ferroviaria di Trento.

Dalle sorgenti dell'Acquaviva giunge la maggior parte dell'acqua per l'acquedotto di Besenello e c'è portata sufficiente per dare un buon apporto anche all'acquedotto di Trento

Il rischio di perderle non ci fa stare tranquilli!

Ringrazio per l'attenzione,

dott. Marino Cofler, chimico