



Dibattito Pubblico
**CIRCONVALLAZIONE
FERROVIARIA TRENTO**

**QUADERNO
DEGLI ATTORI**

Presentato da
Maurizio Francescon

18 gennaio 2022

Considerazioni, indotte dalla lettura dei documenti, su falde acquifere e sicurezza rispetto alle sostanze trasportate su treno.

La pagina 15 del Dossier di progetto del lotto 3a: Circonvallazione di Trento linea di accesso sud alla galleria di base del Brennero quadruplicamento della linea Fortezza - Verona sintetizza le tappe di un iter quasi ventennale che ha, come ultimo passo, l'elaborazione di questa proposta che bruscamente ci ha fatto sussultare.

Sicuramente la situazione generale attuale ha sbiadito quell'entusiasmo attorno all'idea di un progetto di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa che contraddistingueva il tempo del trattato di Maastricht (anno 1992) in cui questi "corridoi" venivano codificati. Era l'epoca dell'allargamento della Comunità Europea, dei gemellaggi, della condivisione, e abbozzare grandi progetti, allora futuri, risultava facile e l'attenzione ad eventuali problematiche derivanti da essi era flebile.

Adesso il percorso avviato ci impone di tradurre quelle bozze in realtà, confrontandole con un territorio non facile, già organizzato ancorché condizionato da criticità. È innegabile che la valle dell'Adige sia il percorso più facile per oltrepassare le Alpi da sud a nord, come certifica la storia millenaria dei traffici commerciali e della loro gestione politico-amministrativa.

Queste considerazioni non contrastano l'idea generale dell'adeguamento dei percorsi alle esigenze attuali: ciò che stupisce è la scelta del come e del dove passare, soprattutto considerando dove questa scelta è stata fatta, ossia dalle nostre amministrazioni locali provinciali e comunali.

Stupisce perché le nostre amministrazioni da anni parlano delle falde acquifere che da nord a sud sono presenti nella nostra valle e con esse si confrontano in tante problematiche: l'inquinamento a Trento nord che deve rimanere confinato in attesa cospicui finanziamenti per la sua eliminazione; la realizzazione del depuratore Trento tre all'Acquaviva, che le falde acquifere della Vigolana hanno fatto spostare all'esterno della roccia; alla falda di fondovalle superficiale che anni fa ha casato la realizzazione di due centrali idroelettriche sull'Adige perché il carico d'acqua trattenuto nell'alveo del fiume avrebbe 'caricato' eccessivamente la stessa falda con gravi ripercussioni per le colture agricole; alla falda superficiale che condiziona la parte interrata di gran parte dei nuovi grandi edifici che sono stati realizzati nel fondovalle cittadino, ma anche di quelli meno recenti a causa di cessati utilizzi industriali dell'acqua sotterranea. E nonostante tutto questo, quale giustificazione della nuova opera, si persegue l'idea di inserire nella falda sotterranea una scatola delle dimensioni di una stazione sotterranea con l'aggiunta di un tubo lungo quanto l'attuale percorso ferroviario cittadino e largo quanto il sedime per accogliere due o più binari, glissando sulle conseguenze gravi e costose che la anzi ricordata vivacità dell'ambiente sotterraneo attuale sicuramente subirà e produrrà. Costi di realizzazione maggiorati per impermeabilizzazioni, per drenaggi, per manutenzione e condizionamento della durata dei manufatti, tanto per pensare ai più immediati e facilmente intuibili. Incalcolabili e irrimediabili se dovessero esserci accidentali interferenze operative con la zona inquinata.

Per la valutazione di tanti progetti la falda sembra condizionante, mentre per l'interramento della ferrovia, se non lo è, sembra meno. Se l'interramento della stazione fosse la chiave di volta per risolvere i problemi di Trento, sembrerebbe comunque più logico prima di qualsiasi intervento, bonificare.

Dalla lettura della documentazione disponibile sembra che l'apporto di eventi naturali eccezionali sia considerato con parametri non aggiornati, ossia che non tengono conto degli effetti maggiormente disastrosi degli eventi alluvionali più recenti.

Pur presentando il progetto come tratta ferroviaria per il transito merci, nella sua esposizione e nell'attenzione alla sicurezza non si fa riferimento ad eventuali incidenti derivati dai carichi trasportati o alla maggior pericolosità che da tali carichi possono derivare per incidenti meccanici o strutturali. Nella documentazione di progetto si fa riferimento alle norme vigenti che regolano la sicurezza solo in merito alla sicurezza passeggeri, passeggeri che però non dovrebbero essere la prassi su una linea dedicata alle merci.

La probabilità che succedano incidenti ai treni merci non è poi così remota se pensiamo a quanto è successo il 13 dicembre 2003 vicino ad Avio quando, a seguito di un tamponamento tra treni merci, da una crepa di una cisterna è uscita una sostanza che si è rivelata come difenilmetano 4 di isocianato: la sostanza che causò il disastro di Bhopal in India nel 1984. Fortunatamente le basse temperature del periodo, la zona dell'incidente distante dai centri abitati e la rapida identificazione della sostanza hanno consentito di limitare i danni a irritazione della pelle e bruciori alle vie respiratorie per i primi soccorritori, che sono stati subito fatti allontanare, facendo poi intervenire una squadra dei Vigili del Fuoco specializzate da Mestre.¹

La casistica di incidenti che la vastissima gamma di sostanze trasportate su carri merci ferroviari può indurre a ipotizzare è tale da rendere impossibile la loro raccolta in un elenco sintetico.

Se poi, come è successo nel caso citato, c'è discrepanza tra i regolamenti che classificano le sostanze pericolose nocive a livello europeo e quelli che regolano il loro trasporto ferroviario, le preoccupazioni aumentano.

L'indignazione deriva dal fatto che, pur in presenza di evidenti rischi che si sono già concretizzati anche sulla linea del Brennero, con questo progetto si propone un nuovo percorso ferroviario per trasporto merci in centro città: perché la zona di San Martino, dov'è previsto l'imbocco nord del tunnel, è città.

Le norme e i regolamenti, per quanto aggiornati, non garantiscono la sicurezza assoluta come purtroppo ben ci ricordano gli incidenti accaduti, in quanto non contrastano l'imponderabile o le lacune del fattore umano, quasi sempre conseguenti a pressioni economiche e/o d'esercizio.

Dovendo comunque accettare che anche le merci pericolose siano trasportate col treno, per evitare tragedie come quella di Viareggio del 29 giugno 2009 ed evitare ai sopravvissuti l'ulteriore pena di un lungo, estenuante e stressante iter processuale che non sempre garantisce i giusti ristori morali ed economici, l'unica soluzione è quella di allontanare il più possibile il transito delle merci su ferrovia dai centri abitati.

Questo la soluzione proposta non lo fa. Anzi!. E quindi va bocciata.

Maurizio Francescon
Via del Rio Stolzano 6
38123 Trento

1 <https://www.lastampa.it/cronaca/2006/12/13/news/scontro-fra-treni-merci-due-morti-1.37142094>