

Buongiorno,

la presente per inviare alcune personali osservazioni relative alla documentazione inerente il progetto della Circonvallazione di Trento.

Ringraziandovi per l'attenzione,

Cordiali saluti

Maurizio Merotto

OSSERVAZIONI SUL PROGETTO DELLA CIRCONVALLAZIONE FERROVIARI DI TRENTO (Maurizio Merotto - cittadino)

In merito alla "Relazione di sostenibilità" (n.doc. IB0Q3AR27RGSO0000001A), si osserva quanto segue:

1) La valutazione economica e ambientale si fonda sugli scenari contenuti nel documento "*Circonvallazione di Trento - Studio di Traffico finalizzato allo sviluppo dell'analisi di redditività*", costantemente citato (pag. 6, 10, 12, 13, 17, 20, 38, 42), ma non rinvenuto da chi scrive, né sul web, né tra la documentazione progettuale.

Si chiede quindi come sia possibile dare una valutazione sull'effettiva capacità dell'opera di raggiungere gli obiettivi prefissati, se non sono noti, e dunque non valutabili, i contenuti, le ipotesi e il procedimento del modello utilizzato per raggiungere i risultati riportati dal proponente

2) In base ai pochi elementi riportati, è tuttavia possibile comprendere come lo studio effettui una comparazione tra 2 scenari:

- *Scenario di riferimento*, che prevede la realizzazione e attivazione del Tunnel di Base, del Virgolo e del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena
- *Scenario di progetto*, che oltre alle opere dello scenario di riferimento prevede la realizzazione e l'attivazione del global project (*Lotto 2: Circonvallazione di Bolzano, Lotto 3a: Circonvallazione di Trento e Lotto 5: Quadruplicamento Bronzolo – Trento Nord*).

3) In primo luogo si nota che le previsioni circa i tempi di realizzazione delle opere indicate nello *Scenario di Progetto* è piuttosto ottimistico (si veda la vicenda del Tunnel del Brennero, la cui inaugurazione slitterà oltre il 2030), considerando che i lotti 2 e 5 non sono per ora finanziati, né progettati

4) In merito alle ragioni giustificanti la costruzione dell'opera, la principale, come dichiarato dal proponente, è la mitigazione dei cambiamenti climatici, tramite la riduzione delle emissioni di anidride carbonica derivanti dallo spostamento del trasporto merci dalla gomma alla rotaia (nota 5 a pag 11 e pag.25)

Il regolamento UE 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, indica all'articolo 4, comma 1 che "*l'obiettivo generale del dispositivo è promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione migliorando la resilienza, la preparazione alle crisi, la capacità di aggiustamento e il potenziale di crescita degli Stati membri, attenuando l'impatto sociale ed economico di detta crisi, in particolare sulle donne, contribuendo all'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali, sostenendo la transizione verde, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi climatici dell'Unione per il 2030 stabiliti nell'articolo 2, punto 11, del regolamento (UE) 2018/1999, nonché al raggiungimento dell'obiettivo della neutralità climatica dell'UE entro il 2050*". L'Ue richiede quindi che dette opere contribuiscano a raggiungere gli obiettivi climatici non solo al 2050, ma anche al 2030.

Tra questi, il primo obiettivo menzionato dall'art.2, punto 11, del regolamento UE 2018/1999 è "*l'obiettivo vincolante a livello unionale di una riduzione interna di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra nel sistema economico rispetto ai livelli del 1990, da conseguire entro il 2030*." Non si capisce pertanto perché il proponente abbia tarato le sue stime solo sullo Scenario di Progetto riferito all'anno 2032 e non abbia anche valutato le emissioni al 2030.

5) Per quel che riguarda la riduzione degli inquinanti, compresa l'anidride carbonica, lo specchietto "Metodologia" spiega, a pag.13: "*Il processo vede come input iniziale il valore relativo ai km percorsi dai veicoli pesanti per il trasporto merci sottratti alla percorrenza stradale sulla base dei dati riportati nello Studio di traffico. I livelli di emissione per i diversi agenti inquinanti sono stati stimati sulla base dei parametri forniti da SINAnet – ISPRA, delle previsioni sulle caratteristiche del parco circolante, del tipo di alimentazione (elaborazioni su dati ACI) e della tipologia di strada percorsa.*

*Le emissioni medie, in g/veicoli*km, per veicoli pesanti sono state moltiplicate per le variazioni, stimate in diminuzione, dei veicoli*km su strada, determinando pertanto le emissioni totali annue evitabili grazie all'attivazione delle opere oggetto del Programma e alla conseguente diversione*

modale dalla strada alla ferrovia.”

Manca tuttavia l'indicazione di:

- quanti veicoli si ritiene di poter spostare

- qual'è il tratto di percorrenza su strada evitato, dal momento che, a sud di Trento, anche nello Scenario di Progetto il traffico su rotaia avrà luogo sulla vecchia linea ed è da vedere se questa riesca a sopportare l'aumento del traffico merci, cosa di cui gli stessi promotori sembrano dubitare, dal momento che sono previsti anche i Lotti 4 (Ingresso a Verona da Nord), 6 (Bronzolo-Trento) e 7 (Rovereto – Pescantina).

Di conseguenza, se l'aumento del traffico merci su rotaia, portasse alla saturazione della linea preesistente nel tratto sud, il dato dei km risparmiati al “trasporto gomma” diverrebbe fondamentale, in quanto non può essere considerata l'intera tratta Verona-Brennero

6) Entrando nel merito della valutazione fatta dal proponente riguardo il confronto tra i 2 scenari prospettati in termini di emissioni prodotte e risparmiate, la metodologia adottata porta a “gonfiare” il saldo a favore delle ragioni del proponente l'opera.

Se, infatti, il risparmio di emissioni conseguente allo spostamento su rotaia del traffico merci è calcolato sullo Scenario di Progetto, che presuppone la realizzazione anche del Tunnel del Brennero, del Virgolo, del Lotto Fortezza-Ponte Gardena, della Circonvallazione di Bolzano e del Quadruplicamento Bronzolo – Trento Nord, le emissioni prodotte in fase di costruzione considerate dal proponente sono quelle relative alla realizzazione della sola Circonvallazione di Trento.

Si chiede quindi una nuova valutazione che tenga conto del progetto nella sua interezza (comprendendo tutte le opere incluse nello Scenario di Progetto o, meglio ancora, anche dei lotti 4, 6 e 7, esclusi da detto scenario) e dunque consideri anche le emissioni relative alle tratte già realizzate e/o in fase di realizzazione o progettazione,

7) Si segnala infine l'illogicità di fondo di procedere ad aprire i cantieri delle varie componenti della linea “Verona-Brennero” in assenza di un progetto complessivo, che abbia verificato la fattibilità dei singoli lotti e la convenienza economica e ambientale complessiva dell'opera, in quanto non si può escludere che la conformazione delle montagne nelle tratte non progettate sia tale da impedire la prosecuzione della linea, oppure da rendere troppo onerosa la prosecuzione dei lavori.