

Trento, 28 novembre 2005

Egr. Sig.  
Bezzi Giacomo  
Presidente del Consiglio Provinciale di Trento  
SEDE

Oggetto: interrogazione con risposta scritta n. 941.

“A che punto è la progettazione della tratta di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero?”

Gli ultimi sviluppi del progetto del tunnel di base del Brennero sono stati illustrati al recente convegno IBET di Bolzano.

Mentre la progettazione della galleria da parte della BBT-SE procede rapidamente, la realizzazione delle tratte di accesso crea alcuni punti interrogativi. La tratta di accesso nord Innsbruck-Kufstein è a buon punto e sarà terminata nel 2009, quella sud Fortezza-Verona sembra essersi arenata in un progetto preliminare con tempi di realizzazione molto differenti per quanto riguarda la realizzazione delle circonvallazioni di Bolzano, Trento e Rovereto.

Forti preoccupazioni sono state espresse nei giorni scorsi anche dalla Conferenza dei Presidenti della Comunità d'azione per la Ferrovia del Brennero (CAB) i quali segnalano il mancato finanziamento della progettazione di alcuni tratti dell'accesso sud (Fortezza-Ponte gardena, Circonvallazione di Bolzano, Circonvallazione di Trento e Rovereto, accesso di Verona).

Con questi presupposti cresce il rischio che il tunnel del Brennero venga costruito senza adottare quelle misure ambientali indispensabili per una zona ad alta densità di popolazione come quella a sud del tunnel e quelle politiche necessarie perché l'opera sia effettivamente in grado di spostare traffico dalla strada alla rotaia.

In particolare, il tunnel metterebbe in circolazione da Fortezza verso sud 300 treni al giorno esponendo migliaia di abitanti a un intollerabile rumore. Gli interventi di tutela contro l'inquinamento acustico dovrebbero dunque assumere fin da subito la massima priorità, visto che il numero dei treni diventerà, in futuro, maggiore.

Il coordinatore europeo dei progetti TEN, Karel van Miert, in occasione del convegno a Bolzano non ha fornito prospettive rassicuranti sul fronte dei finanziamenti.

La UE sarebbe disposta a un finanziamento del tunnel solo ed unicamente alla condizione che le tratte di accesso vengano realizzate parallelamente. I costi stimati da Van Miert per il tunnel sarebbero dell'ordine di 7,4 miliardi di Euro, somma che non include, però, i costi di realizzazione delle tratte di accesso. E la situazione di bilancio del nostro Paese non è delle più rosee...

L'impresa svizzera *prograns* ha stilato, su incarico della società del Tunnel di Base del Brennero SpA, un prospetto dettagliato sull'evoluzione del traffico pesante lungo l'asse del Brennero. Sono stati simulati i seguenti scenari:

- a) Ipotesi legata alla tendenza attuale: costruzione del BBT, con prosecuzione della politica del traffico attuale;
- b) Ipotesi con variazione minima: realizzazione dell'asse alpina, come previsto, ma senza il BBT;
- c) Ipotesi possibile: BBT ed una politica del traffico più incentrata sulla ferrovia ed ispirata ad una mobilità più sostenibile, che prenda spunto dal Libro Bianco della UE.

Queste le ipotesi tradotte in tabella:

### Transito complessivo di mezzi pesanti/ 24 h

	Tendenza attuale con BBT	Variante minima: asse alpina senza BBT	BBT e politica del traffico incentrata sulla ferrovia
2003	<b>4.313</b>		
2015	5.698	5.885	4.678
2025	6.483	6.516	<b>4.661</b>

Le cifre dimostrano che:

- a) La realizzazione del BBT non porta al decongestionamento del traffico, senza l'applicazione delle disposizioni contenute nel Libro Bianco della UE;
- b) Il traffico dei mezzi pesanti aumenterà dei 350 tir al giorno rispetto al 2003, anche qualora venga realizzato il BBT e vengano contemporaneamente adottate le disposizioni del Libro Bianco della UE.

Questa è la prova che un'effettivo sgravio della strada, in paragone al modello svizzero (il 75% dei tir viaggia su rotaia; il 25% sulla strada), sarà difficilmente ottenibile lungo la rotta del Brennero.

Conclusione: la promessa di una riduzione del traffico pesante non verrà mantenuta – secondo la *prograns* – neppure con il BBT, neppure nella migliore delle ipotesi.

La realizzazione del Tunnel del Brennero necessiterà di una spesa pubblica immensa e il transito sull'autostrada rimarrà invariato.

Di fronte a questi scenari preoccupanti è necessario intervenire prontamente affinché le prestazioni del trasporto ferroviario siano riviste e potenziate da subito in modo efficace. Il cosiddetto "piano d'azione del Brennero" del 2002 aveva previsto entro il 2005 un miglioramento decisivo del trasporto su rotaia (una migliore cooperazione tra i gestori della rete ferroviaria e le imprese di trasporto, una qualità del management ferroviario diversa, ammodernamento delle infrastrutture esistenti ecc...). Nulla di tutto ciò è stato realizzato, mentre al Brennero il traffico pesante su rotaia è sceso dal 29% al 24% tra 2003 e 2004.

Ciò premesso, si interroga la Giunta provinciale per sapere

1. a che punto è, per quanto di competenza della Provincia, la progettazione della tratta di accesso sud al tunnel di base, in particolare se sono stati individuati definitivamente i percorsi di attraversamento del territorio trentino;
2. se ci sono previsioni sul costo complessivo delle opere di attraversamento del Trentino ed in particolare dei costi delle circonvallazioni di Trento e Rovereto;
3. se le circonvallazioni di Trento e Rovereto saranno pronte per l'ipotetica entrata in funzione del tunnel di base, ovvero quanti anni dopo entreranno in funzione e quali interventi la

- Provincia intenda adottare per ridurre il disagio derivante alla popolazione delle due città e delle valli attraversate dall'aumentato traffico ferroviario;
4. se non ritenga prioritario intervenire affinché le circonvallazioni di Trento e Rovereto possano essere progettate, finanziate e realizzate prima dell'entrata in funzione del tunnel di base, utilizzando a questo fine anche le risorse accantonate dalla Società Autostrada del Brennero;
  5. come ritenga di intervenire affinché, nonostante l'entrata in funzione del tunnel di base, possa essere trasferito concretamente il traffico di transito dalla gomma alla ferrovia;
  6. se non ritenga necessario chiedere alla Società Autostrada del Brennero di aumentare i pedaggi nei confronti del trasporto pesante, in particolare dei veicoli più inquinanti, lungo l'A22, attualmente molto inferiori a quelli austriaci;
  7. se intenda monitorare in continuo la qualità dell'aria lungo l'A22 come già avviene nelle località di Vomp (Tirolo) e Schrampach (Suedtirolo);
  8. se intenda intervenire affinché siano introdotte modifiche al traffico pesante, come il divieto di transito lungo l'A22 per i veicoli di classe Euro 0 ed Euro 1 e, entro il 2006, anche per gli Euro 2 e se intenda applicare il divieto di transito notturno anche nella parte trentina, introducendo pure nuove proposte per divieti di transito settoriali e selettivi;
  9. se intenda installare nel territorio provinciale, lungo l'Autobrennero, nuove stazioni di controllo per il traffico pesante come quelle già collocate a Kundl/Radfeld;
  10. se intenda progettare e finanziare la posa di barriere vegetali lungo l'A22, in particolare nei tratti dove essa attraversa o affianca centri abitati, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e di proteggere le coltivazioni agricole, ovvero se intenda chiedere alla Società Autostrada del Brennero di intervenire anche in questa direzione.

In attesa di risposta scritta colgo l'occasione per porgere cordiali saluti.

Cons. prov. dott. Roberto Bombarda