

Trento, 06 giugno 2011

***Il Trentino e il suo Oriente:
quali infrastrutture di comunicazione con il Veneto***

Ore 16.00 - ore 16.30

Infrastrutture e territorio: le ragioni dell'ambiente

*30minuti, divisi fra 7 oratori,
riservano per ciascuno 4 minuti e 28 secondi !*

La situazione è quasi comica, il tempo a disposizione è sicuramente ridicolo per portare le "ragioni dell'Ambiente" e indica con evidenza la "democrazia organizzativa" di questa iniziativa.

Sarò qui quindi più come ascoltatore, che come relatore e, neppure come partecipante attivo, non essendo previsto alcun tempo per interventi, domande, critiche, ecc.

Distribuzione quindi assai criticabile di tempi e di argomenti.

In estrema sintesi, di cosa avrei parlato, se mi fosse stato concesso il tempo necessario:

- Il mondo è molto malato, e in situazione critica, gli esperti dicono che ormai si è superata la condizione di non ritorno, che l'impronta ecologica è stata eccessiva.

Il riscaldamento globale, dovuto alle combustioni ed alle produzioni, continua inesorabilmente aumentando sensibilmente; le conseguenze per chi non è cieco sono evidenti:

scioglimento dei ghiacciai, innalzamento dei mari, desertificazioni, violenti fenomeni climatici, ecc.

E' quindi vitale e improrogabile rallentare la crescita, risparmiare radicalmente il consumo di materie prime e di energia, produrre o realizzare solamente quanto è strettamente necessario.

- Da queste considerazioni, ne deriva il comportamento che si dovrebbe assumere nell'affrontare il problema delle infrastrutture

viarie e ferroviarie di comunicazione, anche nel nostro piccolo territorio, tra Trentino e Veneto.

Sempre sommariamente:

S.S. 47 E' necessario potenziare e migliorare la qualità di percorrenza della strada statale; è sicuramente eccessivo invece costruire una nuova autostrada parallela, perché la S.S. 47 (resa per tutta la sua estensione a 4 corsie, risolta nei punti critici e munita di by-pass per evitare i centri abitati) è sufficiente a sopportare il traffico presente e futuro, perché il costo economico ed energetico sono elevatissimi.

Ferrovia della Valsugana E' sicuramente fondamentale potenziare e razionalizzare la linea ferroviaria (elettrificazione, doppio binario, realizzazione di una linea diretta Borgo - Interporto - Stazione di Trento, attuazione di un centro di intermodalità in Veneto per spingere il traffico merci a lungo percorrenza alla riconversione dalla gomma alla rotaia).

L'aumento dei veicoli non è ineluttabile ma si può opportunamente governare.

A 31

Il completamento verso nord dell'autostrada della Val d'Astico, non comporterà un sollievo sensibile al traffico in Valsugana (secondo i tecnici porterebbe alla diminuzione del 10 ÷ 15 % dei veicoli in transito e prevalentemente dei veicoli leggeri).

Viceversa il rischio di sconvolgimenti ecologici è sicuro, assai probabile la necessità delle terze corsie sull'autostrada del Brennero, negativa è l'analisi economica, abnorme il consumo energetico (potenza impiegata di ca. 25.000 KW, pari a circa

1/12 di quella prodotta nella centrale di S.Massenza). Elevati gli impatti ambientali sia in Val d'Astico, sia in Val d'Adige.

Ci si domanda quindi se valga la pena costruire un'autostrada di interesse locale, tutt'al più regionale, non sulla base di chiari motivi tecnici ed economici di interesse collettivo, ma prevalentemente per l'obiettivo dichiarato dalla società A4 di ottenere la proroga della concessione governativa.

Sezione Trentina di Italia Nostra
Il presidente Paolo Mayr

Trento, 06 giugno 2011