

È la tua città.  
E' unica.  
E' su iPad.

yzRMP

Scaricala gratis da iTunes!

# Trento

■ **Indirizzo**  
via Sanseverino, 29 - Trento

■ **Centralino** 0461/885111

■ **Fax** 0461/235022

■ **Abbonamenti** 0471/904252

■ **Pubblicità** 0461/383711

■ **Radio Taxi** 0461/930002  
e con sms 340 9949655

È la tua città.  
E' unica.  
E' su iPad.

yzRMP

Scaricala gratis da iTunes!

■ e-mail: trento@gioialetrentino.it

**GRANDI OPERE** » L'INCONTRO DELL'OSSERVATORIO

## Tav Brennero, progetto più «leggero»

Le gallerie a nord del capoluogo e a sud di Marco non sono più prioritarie: prima la circonvallazione di Trento e Rovereto

di **Andrea Selva**

► TRENTO

È un progetto più leggero, con meno tratti in galleria, almeno in una prima fase, quello che i tecnici di Rfi e il commissario governativo Ezio Facchin hanno presentato l'altro pomeriggio agli amministratori dell'Osservatorio della Provincia del Brennero, riuniti nel palazzo della Provincia assieme all'assessore Mauro Gilmozzi. «Nulla di definitivo, si tratta semplicemente della partenza di un percorso partecipato» ha voluto chiarire l'assessore. Intanto però i sindaci hanno potuto verificare (attraverso l'analisi di alcune planimetrie) una serie di modifiche al progetto presentato in precedenza.

In realtà più che di modifiche si tratta dell'individuazione di una serie di priorità che lasciano in secondo piano i tratti in galleria che avevano sollevato le proteste a sud di Marco e a nord di Trento. La precedenza - hanno spiegato i tecnici - va ad altri lotti al servizio del tunnel del Brennero: il lotto 1 (Ponte Gardena-Fortezza), il lotto 2 (circonvallazione ferroviaria di Bolzano), il lotto 3 (circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto) e il lotto 4 che riguarda il nodo ferroviario di Verona. Gli altri tratti - vista anche l'attuale mancanza di risorse - non sono più considerati prioritari.

Una buona notizia per i movimenti «no Tav» della Piana Rotaliana e del Basso Trentino? Fino ad un certo punto, perché nessuno si illude in realtà che possano esistere «colli di bottiglia» su una linea destinata ad essere - questo il progetto - raddoppiata. C'è quindi la possibilità che la linea venga completata in superficie (o parzialmente interrata) con minori costi ma con una serie di altre contro indicazioni ambientali, legate soprattutto all'inquinamento acustico che - hanno già messo in chiaro alcuni sindaci - dovrà essere



Secondo lo scenario delineato ai sindaci l'altro pomeriggio il tratto in galleria nel Comune di Lavis (foto) non è più considerato prioritario

» Rfi deve fare i conti con la mancanza di risorse in tempi brevi, parte il «percorso partecipativo» che porterà a un tracciato condiviso della nuova ferrovia

limitato con ogni possibile intervento. La circonvallazione di Rovereto sarà in tunnel da Marco ai Murazzi, quella di Trento invece andrà dall'Acqua viva e Trento nord.

I tempi? Per il tunnel del Brennero la data resta quella del 2026, per gli altri lotti considerati prioritari i tempi di realizzazione, è stato ribadito ieri,

sono di 8-10 anni, ma questo tempo non comprende i tempi di progettazione. Indeterminati i tempi per gli altri tratti considerati non prioritari. Ma una cosa è chiara: il tunnel del Brennero sarà terminato in anticipo rispetto alle altre infrastrutture.

Ma le modifiche al progetto presentato dai tecnici agli amministratori trentini coinvolti dal tracciato richiederanno un nuovo passaggio nei consigli comunali. Sicuramente questo avverrà a Trento, come già annunciato nel corso della riunione dal sindaco Alessandro Drea che ha anche chiesto informazioni (in realtà senza risultato) sulla possibilità che il nuovo tracciato ospiti anche il passaggio di treni riservati al trasporto di persone

» Il sindaco Drea: «Il nuovo tracciato deve tornare in consiglio comunale»  
Timori per la possibilità che Trento (con la variante in tunnel) resti tagliata fuori dalle grandi linee

oltre ai convogli merci. Si tratta di una questione tutt'altro che secondaria perché in ballo c'è il collegamento con le grandi linee ferroviarie: Trento rimarrà un nodo primario sulle grandi tratte - come ora - oppure la città rischia di essere tagliata fuori dalla circonvallazione ferroviaria?

L'assessore provinciale

Mauro Gilmozzi - presente alla riunione - invita a mantenere i piedi per terra: «È stato presentato uno scenario che è assolutamente in divenire e che sarà oggetto di un percorso partecipato con la popolazione» ha detto, spiegando che in questa procedura il ruolo della Provincia è quello di «facilitare» i rapporti tra la progettazione delle grandi opere e il territorio. Gilmozzi ha infine ricordato che attualmente il tema viene affrontato su due piani: «Prima bisogna riprendere in mano lo scenario dal punto di vista dei trasporti, considerando i flussi di merci che sono cambiati nel tempo. In un secondo momento ci si potrà concentrare sulle soluzioni infrastrutturali che porteranno alla realizzazione della linea».

**Divieto ai Tir in Austria, finora nessun effetto**

TRENTO. Il divieto di transito imposto dall'Austria ai mezzi pesanti inquinanti (che trasportano particolari categorie di merce sulla A12) non ha avuto finora particolari effetti negativi sulle aziende trentine dell'autotrasporto. Lo sostiene l'assessore Alessandro Olivi in risposta a un'interrogazione presentata dal consigliere provinciale della Lega Nord, Maurizio Fugatti: «Dal 1° novembre 2016 è entrato in vigore il divieto settoriale deciso dal governo austriaco» si legge nel documento. «Il divieto riguarda tutti i veicoli con massa complessiva superiore a 7,5 tonnellate dei mezzi con classi Euro 3 ed Euro 4 che trasportano legno, sughero, terra, marmo, rifiuti, ferro, autoveicoli e piastrelle in ceramiche, mentre per i mezzi classe Euro 5 il divieto è stato prorogato-sospeso fino al 1° maggio 2017 e per i mezzi Euro 6 scatterà il 1° marzo 2018. Tenuto conto di quanto sopra riportato, va peraltro considerato che gli Euro 3 e 4, impiegati per il traffico internazionale, risultano ormai minimali; lo dimostra il fatto che per il servizio Rola-Autostrada Viaggiante presso l'Interporto di Trento, non vi è stato nessun incremento attribuibile all'entrata in vigore del provvedimento. Quindi la proroga in discorso, almeno fino a maggio 2017, tiene sospesi gli effetti di applicazione del provvedimento per i veicoli che interessano le imprese trentine».