

## FERROVIA

I dubbi dei tecnici nella riunione secretata ai sindaci interessati

## NESSUN CENNO

Il «lotto 3» trentino dovrà prendere atto che la Provincia di Bolzano ha già pianificato il tracciato in galleria. L'incompatibilità è evidente rispetto alla scelta di utilizzare il tracciato ferroviario esistente sotto Salorno. Dovrebbe inoltre fare i conti con i progetti ferroviari ipotizzati a Trento: Nordus (uso metropolitano della Trento-Malé) e tramvia Ring (nella foto) per la collina. Ma il comitato tecnico scientifico non ne ha parlato.



## NO SEGRETEZZA

Il Tav-Tac è «un'opera di notevole consistenza ed impatto (...), ma il patto di riservatezza firmato dalla Provincia impedisce ai sindaci in carica di avere notizie persino sul tracciato» scrivono **Jacopo Zannini** e **Renata Attolini** (nella foto) di Sinistra italiana del Trentino «Un approccio al problema che non tiene conto del legame con il territorio e della necessità di assicurare adeguati spazi di democrazia partecipata».



# Tav-Tac: né soldi, né dati sul traffico

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Il Tav-Tac non corre affatto. Anzi, ad osservare lo schema di progetto - definirlo progetto preliminare è un azzardo, stante la documentazione presentata - predisposto da Rfi e Italfer, pare di essere ritornati all'ipotesi concepita nel 2009, quando la Giunta provinciale approvò un progetto, quello si preliminare, in sinistra orografica all'Adige, per l'80% in galleria. Tant'è che, significativamente, lo schema che l'ingegner **Giuseppe Romeo** di Rfi ha presentato al Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero e connesse infrastrutture nella prima riunione del 7 marzo scorso, nella tabella dell'inquadramento generale del «lotto 3», che riguarda le circoscrizioni di Trento e Rovereto, riproduce lo stesso tracciato del 2009.

**La progettazione nascosta.**

Gli interlocutori, tecnici in rappresentanza di Comuni e Comunità di valle coinvolte, si aspettavano obiettivamente qualcosa di più, posto che Rfi ha avviato gli approfondimenti nel 2014. La documentazione, per essendo una mera ipotesi di massima tutta da discutere, è stata secretata anche ai sindaci, ai quali - e non solo a loro - tale «nascondimento» pare incomprensibile. Vediamo dunque cosa stabilisce il «progetto preliminare» secretato, che vincola i tecnici ad un patto di riservatezza.

**Linea da 36 km.**

Il «lotto 3» si sviluppa su 36 km di nuova linea di cui 32 in sotterraneo. L'ipotesi prevede una galleria naturale di 12 km per aggirare Trento, una galleria naturale sotto lo Zugna per bypassare Rovereto e due gallerie artificiali: una di 1,1 km per l'imbocco a nord di Trento e una di 700 metri per l'imbocco sud sotto lo Zugna. Le connessioni con le linee esistenti sono tre: 2 km allo Scalo Filzi a Roncafort, 3,6 km ad Acquaviva e 1 km a Marco. Nella sostanza, all'altezza dello Scalo Filzi è prevista una linea che affianca quella attuale, in trincea tra muri, con galleria artificiale e imbocco della galleria naturale «Trento» all'altezza del ponte di Nassiriva. Il primo tratto, a valle dello Scalo Filzi,

*Lo schema progettuale di Rfi ripescava la «vecchia» soluzione del 2009*



Sopra, l'ipotesi dell'innesto della ferrovia dallo Scalo Filzi a Trento nord. A destra e a sinistra, la simulazione dell'inserimento ad Acquaviva



sarebbe su rilevato. È la conferma di quanto già anticipato: che nel tratto a monte, verso Bolzano, sarà utilizzata la linea esistente, abbandonando l'ipotesi del lungo tratto in galleria. Invece, all'uscita sud, a Mattarello, è previsto il raddoppio della linea a cielo aperto, con nuovi binari in affiancamento a ovest della linea esistente, fino all'imbocco sud della galleria «Zugna». Anche a Marco di Rovereto lo schema di

Rfi prevede l'affiancamento alla linea esistente con trincea tra muri e galleria artificiale. Dopodiché, in direzione Verona, avanti sulla linea esistente. A fini della sicurezza in galleria, sono previste tre aree attrezzate agli imbocchi, dotate di piazzale di emergenza, area per Triage, elisuperficie e vasca antincendio. Vengono inoltre indicate le interferenze viarie e idrauliche: con il cavalcaviaferrovia di via Caduti di Nassiriva,

il rio Lavisotto, il cavalcaviaferrovia sulla statale del Brennero a Trento nord; con il cavalcaviaferrovia della statale 12 ad Acquaviva; con via Vecchio Alvo e via alla Stazione a Marco. Solo un cenno alla compatibilità con il futuro raddoppio della linea Trento-Malé. **Ciò che manca e il non detto.** Ciò che manca sono i «fondamentali». E nella riunione con il comitato scientifico è emerso con chiarezza: non ci

sono i dati sul traffico ferroviario, relativi ad un contesto cambiato. Perché, dopo il progetto del 2009, è entrato in esercizio il tunnel del Gottardo, e perché la crisi economica ha impattato sui volumi di traffico.

**I costi e i tempi.**

L'ingegner Romeo ha spiegato che il progetto si sviluppa su un arco temporale di dieci anni, che il «lotto 3» avrebbe un costo di 1,9 miliardi di euro e che è necessaria una pianificazione finanziaria. Che è un aspetto decisivo: chi ci mette i soldi, che ora non ci sono? Nessuna certezza, al dunque, né sui flussi di traffico, né sui finanziamenti, indispensabili per raccordare l'opera con le opere certe (tunnel di base e tratte a nord di Bolzano) in corso di realizzazione o progettazione e già finanziate. Romeo ha spiegato inoltre, riferendosi ai dati già presentati in sede di Via nel 2009, che il materiale di scavo prodotto sarebbe di 5 milioni di m<sup>3</sup>, di cui solo il 5% riutilizzabile.

**Molti dubbi tra i tecnici.**

Nonostante le indicazioni di massima dello schema progettuale, che utilizza sezioni standard, non sono mancati i dubbi e le richieste nella riunione del Comitato scientifico. Ad esempio, l'ingegner **Ennio D'Andrea** (Comune di Trento) ha chiesto lumi su ingresso e uscita della galleria di Trento. Delicato appare l'innesto a Roncafort. L'ingegner **Andrea Larcher** (Comune di Rovereto) ha chiesto chiarimenti sull'ingresso a sud della galleria Zugna, in considerazione del fatto che è prossima a case di abitazione, avanzando dubbi sulle opere di mitigazione previste. Il geologo **Luigi Frassinella** (per il Comune di Besenello) ha richiamato le problematiche dell'impatto dell'opera sulla sorgente di Spino di Rovereto e sulle sorgenti di Besenello e Acquaviva, essendo la zona carsica. I timori sono gli stessi presentati in sede di Valutazione di impatto ambientale per il «vecchio» ma analogo progetto del 2009. L'ingegner **Raffaello De Col**, che rappresenta la Provincia, ha detto che nella prossima riunione sarà proprio il nodo delle sorgenti e dell'assetto idrogeologico ad essere valutato, anche per quanto riguarda l'imbocco della galleria a Trento nord, che interferisce con la falda prossima alle zone inquinate ex Carcochimica ed ex Sloi.