

## IL CASO

L'annuncio dato dall'assessore Plotegher in circoscrizione a Marco. Il dietrofront di Rete Ferroviaria Italiana dopo la richiesta di revisione del progetto del Comune

Lo scavo della doppia galleria di 700 metri poteva far «collassare» all'interno il bacino idrico. Soddissfatto Vaccari: «Un risultato per il quale abbiamo lottato»

# Tav-Tac: salva l'acqua dello Spino

## Rfi fa un passo indietro e cestina il progetto di perforare il monte Zugna: troppo rischioso

IL GEOLOGO

La perizia di Finotti

«Tutte le sorgenti sono a rischio»

La costruzione della Tac-Tav mette seriamente a rischio le sorgenti della Vallagarina. A dire una cosa del genere, e cioè che la costruzione del lotto 3 della tratta Monaco-Verona comporta potenziali ripercussioni pesantissime sull'ambiente, è stato, un paio di anni fa, **Franco Finotti**, allora direttore del Museo Civico e geologo. Finotti ha prestato la sua competenza ad un gruppo di cittadini, tra tutti le «Mamme di Marco» del «Comitato No Tav», per analizzare la relazione idrogeologica del «Progetto preliminare della circoscrizione di Trento e Rovereto» elaborata da Provincia e Rfi. Una lunghissima serie di analisi, grafici e mappe che raccontano cosa scorre sotto terra e di cosa è fatto il sottosuolo del circondario di Rovereto. «Siamo di fronte ad un terreno carsico - ha spiegato Finotti - e quindi l'equilibrio geologico è dinamico, si alternano grandi cavità e collegamenti idrici nascosti. Per fare un esempio, il torrente Leno è copioso ma non ha neppure un affluente, tutte le sue sorgenti sono sotterranee. Le più importanti sono lo Spino, il Molino e l'Orco. La sorgente Spino è l'unica captata per l'acquedotto, ed è un'acqua straordinaria che serve tanti cittadini e città. Quando in un contesto del genere si scavano due gallerie del diametro di otto metri, più una galleria di servizio di cinque, è facilissimo abbassare il livello del carsismo, un fenomeno che porta alla scomparsa delle sorgenti: un'opera di questo tipo potrebbe privare di acqua intere zone. Inoltre, durante lo scavo, si incontrano venute d'acqua improvvise, molto pericolose. Un altro problema riguarda l'inquinamento: a causa della sua natura, un terreno carsico è estremamente vulnerabile, basta un piccolo sversamento e si arriva subito in falda. Il tracciato previsto della Tav taglia una gran quantità di faglie tettoniche, in un ambiente ad alta sismicità, ed i recenti terremoti lo testimoniano».

ENRICO DE ROSA

No Tav: è finito al macero il progetto di perforazione del Monte Zugna, che doveva consentire la costruzione di un tunnel ferroviario di quasi un chilometro per l'alta velocità, ma che comportava rischi idrogeologici gravissimi. La decisione è stata presa dalla stessa Rfi (Rete Ferroviaria Italiana) che l'aveva ideato e annunciato a suo tempo. Ma il corridoio europeo su rotaie per collegare Stoccolma a Malta, attraversando l'Italia dal Brennero, non si ferma. È allo studio un nuovo tracciato al posto di quello abbandonato, dopo ben 15 anni dalla sua comunicazione.

L'annuncio è stato fatto dall'assessore alla viabilità **Carlo Plotegher** convenuto insieme al funzionario comunale **Andrea Larcher** durante l'ultima seduta del consiglio circoscrizionale di Marco. Il progetto, il cosiddetto lotto 3, che dovrà collegare il tratto Trento-Rovereto-Verona, attraverso un tracciato ferroviario, incombe sul destino dei roveretani e di tutta la Vallagarina da ormai 15 anni.

È salva, però, la sorgente dello Spino, che fornisce l'acqua per i rubinetti di tutta la Vallagarina e che a seguito delle profonde trivellazioni rischia di inabissarsi (vedi altro articolo in pagina). La Rete ferroviaria italiana ha ufficialmente rinunciato al progetto Tac-Tav che pretendeva di perforare il Monte Zugna per costruire due gallerie.

Come si ricorderà, dal punto di vista politico era stata proprio la circoscrizione marcolina, e proprio negli anni di presidenza di Plotegher, a dare battaglia contro il disegno di trivellare il Monte Zugna. Un dissenso che si era manifestato anche a livello istituzionale, grazie alla riunione di tutti i consiglieri circoscrizionali di Rovereto dell'aprile del 2011.



In alto il rendering della galleria di accesso sotto lo Zugna, oggi stralciato dal progetto generale del cosiddetto «lotto 3». A sinistra Carlo Plotegher nel 2015, all'epoca presidente della circoscrizione Marco, dove il movimento di opposizione al progetto Tav-Tac si è particolarmente sviluppato

Non solo, erano state coinvolte anche persone comuni e associazioni, unitesi nel fronte No Tav.

Le Ferrovie, sin dal lontano 2003, avevano progettato nel tratto ferroviario di 36 chilometri tra Trento e Rovereto un percorso sotterraneo, in cui si prevedevano due gallerie artificiali: una di 1,1 chilometri per l'imbocco a Nord per Trento e una di 700 metri per l'imbocco a Sud sotto lo Zugna. Quest'ultima era diventata l'oggetto delle discussioni più accese e preoccupate. Era subito emerso il problema delle abitazioni vicino all'ingresso, ma soprattutto si erano sollevate obiezioni sulla pericolosità idrogeologica dei lavori di scavo. Il traforo avrebbe potuto compromettere non soltanto le sorgenti di Spino, ma anche quelle di Besenello e di Acquaviva. Il vero nodo che suscitava le critiche degli esperti, dei geo-

logi, e non soltanto di quelli vicini ai comitati No Tav, era il tracciato che intercettava le fonti di acqua, ma anche le caratteristiche carsiche del monte che non consentivano profonde escavazioni, pena la potenziale dispersione delle acque delle sorgive. In altre parole, l'elevato rischio, ammesso alla fine dalle stesse Ferrovie italiane, era di veder sparire il flusso di acqua che si sarebbe disperso in mille rivoli a seguito della perforazione di due gallerie di profondità che avrebbero richiesto scavi circolari per formare due corsie di 7 metri l'una e un'altra di 8 metri lineari. Due tunnel, cui si sarebbe aggiunta poi una galleria pilota, quella cosiddetta di ispezione, indispensabile per motivi di emergenza e sicurezza, collocata a sua volta sotto le gallerie. L'ingegner **Andrea Larcher**, rappresentante del Comune nel-

l'Osservatorio per il corridoio del Brennero, organismo che ha partecipato alle riunioni, aveva chiesto di rivedere il progetto in una riunione del gennaio 2017. Nella scorsa seduta di Marco ha anche ricordato che «il percorso su rotaie era destinato al passaggio di merci, quindi per treni ad alta capacità, Tac, non come si era ipotizzato in un primo tempo per i passeggeri».

Una toni di soddisfazione **Andrea Vaccari**, presidente della circoscrizione: «È un risultato che noi ci eravamo prefissati, per cui hanno lottato anche i consigli circoscrizionali precedenti». Infine, molto cauto l'assessore **Carlo Plotegher**, che ha commentato: «Non so se sia una bella o brutta notizia. È uno stralcio della parte progettuale della Rfi. Mi sono sempre opposto in sede istituzionale a questa devastazione del nostro territorio».