

MOBILITÀ

L'ufficio valutazione impatto ambientale della Provincia ha quasi ultimato il suo lavoro, ma la rilevanza del progetto richiede che si attivi un iter nazionale

Il lotto trentino (2,7 miliardi) rientra fra le tratte di accesso al tunnel. Il Governo ha assicurato il suo impegno finanziario ma le somme non sono ancora a bilancio

Brennero, il raddoppio dimenticato

*Ferrovia, il ministero dell'Ambiente dorme
Senza i soldi non avvia la procedura di Via*

LUISA MARIA PATRUNO

Trento si muove, ma Roma dorme. Sono passati ormai più di due anni dal deposito all'ufficio Valutazione impatto ambientale di Trento del progetto preliminare - curato dalla Provincia e da Rfi - per il raddoppio della ferrovia del Brennero nel tratto Trentino, da Salorno a Serravalle di Ala.

L'ufficio trentino, guidato dal dirigente Enrico Menapace, dopo aver raccolto le osservazioni dei comuni e delle parti interessate insieme alle integrazioni - nel febbraio scorso - della documentazione con le modifiche progettuali (nuova ipotesi tra Marco e Serravalle), nell'arco di un mese e mezzo o al massimo due dovrebbe concludere il suo lavoro, presentando il rapporto alla giunta provinciale, che poi dovrà esprimere il parere al ministero dell'Ambiente. Sempre però che questo glielo chieda. È proprio qui sta il problema.

Il ministero dell'Ambiente in questi due anni non ha ancora avviato l'iter per la Valutazione di impatto ambientale che, per un'opera di tale portata, deve seguire una procedura nazionale. Perché in due anni il ministero dell'Ambiente non ha ancora avviato la procedura di Via nazionale per gli 80 km di nuovi binari, 70 dei quali in galleria, previsti in Trentino? A Trento il lavoro di valutazione dell'impatto della nuova opera sul territorio provinciale, sotto tutti i profili, è stato



I rendering del progetto
Sopra, l'uscita della ferrovia all'Acquaviva, sotto Mattarello
A sinistra il tratto fra Nave S.Rocco e S.Michele

fatto e così come il confronto con le comunità e i cittadini, ma visto che è richiesta la procedura nazionale non basta. Dietro questa inerzia ci sarebbe, come per tutte le grandi infrastrutture finanziate dallo Stato (in questo caso anche in parte dall'Ue) un problema di soldi. Di fronte alla mancata certezza del finanziamento di un intervento che costa circa 2,7 miliardi di euro il ministero dell'Ambiente sta fermo.

IL PROGETTO

Da Salorno ad Ala

Sono 80 km di nuovi binari

La tratta nord del progetto parte al confine con l'Alto Adige in galleria ad est di Salorno con due distinte ipotesi di tracciato in galleria naturale (gallerie Corona) per circa 12 chilometri. Tra S.Michele all'Adige e Nave S.Felice il tracciato esce all'aperto (1,3 km) affiancandosi alla linea esistente per consentire lo scambio con lo scalo ferroviario di Roncafort. Poi, la linea torna in tunnel e inizia il passante ferroviario in galleria di Trento che prevede il superamento del capoluogo passando sotto Povo e Villazzano per sbucare all'Acquaviva. Il passante prevede però anche uno sdoppiamento del tracciato in galleria verso lo scalo Filzi. Dai Murazzi inizia una nuova galleria (Zugna) che supera Rovereto. Ma qui nel progetto preliminare si propongono tre soluzioni diverse, che riguardano in alternativa l'uscita della galleria a nord-ovest dell'abitato di Marco oppure a Serravalle.

Almeno questa è l'unica motivazione che riesce a trovare Raffaele De Col, dirigente del Dipartimento infrastrutture della Provincia, che ha curato il progetto insieme alla Rfi. «Per avviare l'iter - spiega De Col - il ministero dell'Ambiente ha bisogno dell'approvazione del Comitato ambiente, che però si esprime solo alla presenza di una delibera del Cipe e dello stanziamento dei finanziamenti nel bilancio dello Stato». Insomma, finché Tremonti non trova i soldi niente si muove. Sul piano politico, però, fino adesso, il Governo ha sempre garantito alla Provincia la volontà di finanziare l'opera con priorità per il lotto 3 (circonvallazione di Trento e Rovereto) e le due tratte di completamento a Nord e Sud fino ai confini provinciali. A gennaio il ministro alle infrastrutture, Altero Mattioli, in un incontro a Roma aveva garantito al vicepresidente della Provincia, Alberto Pacher, «l'impegno finanzia-

rio dello Stato». Il guaio è che proprio i temporeggiamenti statali hanno nel frattempo portato l'Unione europea nel gennaio scorso a riconsiderare i suoi finanziamenti delle tratte d'accesso al tunnel di base del Brennero, tra cui appunto il lotto trentino. E ora lo Stato potrebbe decidere di spostare più avanti nella progettazione e realizzazione proprio la tratta di Trento per presentare all'Ue un piano più realistico sulla copertura finanziaria complessiva.

Il piano originario prevede che la circonvallazione di Trento e Rovereto (lunghezza variabile fra i 38 e i 40 km a seconda della soluzione adottata, costo 1.340 milioni) sia collegata come lotto prioritario al tunnel del Brennero e dovrebbe essere conclusa tra il 2020 e il 2022, mentre le tratte complementari nord e sud (fra i 37 e i 41 km, costo di 1.400 milioni), potrebbero essere ultimate tra il 2030 e il 2035.