

L'esperto ed ex direttore del Museo Civico: «Questa è zona carsica, sarebbe difficile persino la cantierizzazione dell'opera»

VIABILITÀ

«L'area dello Zugna è stata già interessata da frane. E la possibilità di interferire con l'equilibrio idrico è più di una semplice ipotesi»

«Valdastico a Rovereto Problemi ambientali»

Finotti: «Seri rischi di tipo geologico e idrogeologico»

BARBARA GOIO

«Tutto è tecnicamente possibile, ma poi bisogna vedere se effettivamente ne vale la pena». Franco Finotti, geologo ed ex direttore della Fondazione Museo Civico di Rovereto, valuta con una certa apprensione la decisione annunciata dalla Provincia di Trento di dare l'ok alla Valdastico, e soprattutto alla variante T5, quella che sbucherebbe al casello autostradale di Rovereto Sud. Si tratta di un tratto impervio che collega Pivovene Rocchetta ad Arsiero, e poi Arsiero a Rovereto attraversando di fatto le valli di Posina, Fiaba, Inferno e Terragnolo, utilizzando ben quattro viadotti (Geròli, Val de Zal, Leno e Marco) e cinque gallerie (Geròli, Ronco, Cornio Boccaldò e Marco). Quello che preoccupa il geologo è però soprattutto la quantità di strada che sarà scavata sottoterra: il tragitto, della lunghezza di una quarantina di chilometri, secondo gli studi preliminari si dovrebbe snoda-

re infatti per il 78,51 in galleria. «Due cose ci tengo a precisare - sottolinea Finotti - la prima è che bisogna assolutamente informarsi, leggere, entrare nel merito delle cose, non dare mai nulla per scontato. La seconda è che tutta questa area da Schio a Marco è, per usare un eufemismo, problematica». Già nello studio preliminare del Consorzio Raetia si parlava di zone rapide e facilmente franabili: «La particolarità di questo contesto orografico è la forma particolarmente scoscesa delle pareti delle montagne che la contornano, con gli insediamenti umani e la viabilità posti sul versante nord, mentre quello a sud non presenta evidenti segni antropici, probabilmente legati alla morfologia complessa. Sono presenti strette valli laterali con i loro compluvi naturali, con pendenze particolarmente elevate ed a volte sedi di fenomeni erosivi e gravitativi che influiranno sulla cantierizzazione delle opere». Riprende il geologo: «Sono assolutamente in sintonia con queste considerazioni.



E anzi la storia ci ha insegnato quanto sia delicato interferire con gli equilibri geologici ed idrogeologici di queste terre. Soltanto ripensando a quando è stata scavata la galleria dello Spino, si è andati incontro ad imprevisti e problemi, ma allora si trattava di costruire un serbatoio, non certo una lunga galleria stradale a due o tre canne». Prosegue Finotti: «Questa è una zona carsica, in cui si alternano vuoti improvvisi e pericolose venute d'acqua, anche violente. Per questo ci si deve muovere con estrema attenzione.

Persino lavorare in queste condizioni è un problema serio. Questo è un territorio delicato e fragile, in cui si possono verificare improvvisi versamenti d'acqua». Un secondo aspetto riguarda le sorgenti: «I problemi idrogeologici sono sostanziali, ed il rischio che si vada ad interferire con l'equilibrio idrico è più che una semplice ipotesi». Per questo l'attenzione per le tante e importantissime sorgenti presenti deve essere costante: ci si deve ricordare che l'approvvigionamento d'acqua è un bene primario».



Il geologo, ed ex direttore del Museo Civico, Franco Finotti

Infine, l'allerta frane resta alto. «Proprio in relazione alla pendenza dei versanti, - rimarca l'esperto - è ovvio che qualsiasi intervento può avere conseguenze del tutto inaspettate. Bisogna capire bene da dove si intende uscire e come si vuole collegare Terragnolo a Marco. Anche perché l'intera area dello Zugna è considerata zona rossa, già in passato caratterizzata da grandi frane. E non va dimenticato che anche la zona della Posina presenta notevoli criticità. In sintesi tutto il progetto del collegamento tra il Veneto e Rovereto Sud,

che appare tra i più difficili da realizzare tra quelli proposti, presenta problemi di tipo gravitativo, geologico ed idrogeologico». Ecco dunque che se da una parte l'idea di portare una gran quantità di traffico e merci dal Veneto alla Vallagarina può far comodo ad alcuni, il costo ambientale, economico e sociale appare davvero imponente. «Costi e benefici: se ne parla sempre, e a volte anche a sproposito. Perché in questo caso non provare ad analizzarli con serietà e serenità?» ribatte Finotti.