

Grandi opere Toffolon (Italia Nostra) è critico. Gianmoena: grande occasione di lavoro e sviluppo «Tunnel, quale rapporto con il territorio?»

TRENTO — Piano piano un progetto discusso per cinquant'anni fa capolino, diventa sempre più concreto. Se a Mules, in Alto Adige, la galleria base del Brennero sta svelandosi giorno dopo giorno, il Trentino si avvicina alla fase esecutiva. A dicembre, infatti, è previsto il progetto preliminare del lotto 3, ovvero l'attesissima circonvallazione di Trento e Rovereto. Ma chi, da sempre, segue con attenzione il destino della mobilità locale, conserva qualche perplessità. «Ancora oggi — dice Beppo Toffolon (Italia Nostra) — non è assolutamente chiaro il ruolo che l'opera avrà sul territorio». Un interrogativo su tutti aleggia nella mente dell'architetto: «Il vecchio tracciato della ferrovia a cosa sarà destinato?».

Domande, un pizzico d'attesa e la voglia di conoscere quello che accadrà nei prossimi anni. Nel corso della spedizione altoatesina per visitare il cantiere del tunnel del Brennero (Corriere del Trentino di ieri), i tecnici di Bbt (titolare dei lavori del tunnel di base) hanno riepiloga-



Architetto Beppo Toffolon

to i prossimi passaggi. Le tratte d'accesso dovranno partire per essere pronte una volta completata la galleria, ovvero nel 2025. Tant'è che lo Stato ha previsto di portare all'approvazione del Cipe (il Comitato Interministeriale per la programmazione economica) il progetto preliminare del lotto 3 — la circonvallazione di Trento e Rovereto, per l'appunto — entro il 31 dicembre 2014, per arrivare al completamento del progetto definitivo entro il 31 dicembre 2015. Con l'approvazione nel 2017, l'avvio dei lavori è previsto nel 2019 e la fine nel 2026.

Ci siamo, dunque. O forse non del tutto. «È sconcertante — premette Toffolon — I lavori sono iniziati e non c'è ancora un piano chiaro sul ruolo che l'opera avrà nel territorio trentino». Ancora: «Non si sa nemmeno vagamente se il tunnel sarà destinato al solo traffico merci, se ci sarà anche traffico passeggeri, se convivranno sulla stessa linea o se saranno smistati tra vecchio e nuovo tracciato. Dopo dibattiti e discorsi siamo ancora all'anno zero della riflessione definitiva sul rapporto tra la nuova linea ferroviaria e l'assetto urbanistico futuro — dice — Cosa accadrà a Trento e Rovereto? Le stazioni si spostano? La vecchia ferrovia verrà recuperata per il traffico regionale? L'opera procede quasi per inerzia e noi siamo ancora zeppi di dubbi perché in questi anni ci siamo limitati a fare spallucce, pensando che il tunnel non si sarebbe mai fatto, oppure delegando tutto al sapere degli ingegneri». Due aspetti restano certi: «Il traffico merci non può passare a ridosso dei centri abitati — spiega —

Ed è altrettanto pacifico che Trento e Rovereto abbiano bisogno di bypass funzionali».

Paride Gianmoena, presidente del Consorzio dei Comuni, interpreta invece l'entusiasmo dei municipi trentini. «Questa è un'opera attesissima, strategica, garantirà sviluppo al territorio» dice. «Ciò che conta è il ruolo che il Trentino potrà avere in Europa». Una cosa va detta, però: i bypass sono determinanti. «Le città — conclude — devono esser collegate per non perdere l'occasione».

Continuano, intanto, le contestazioni dei grillini: «Se un chilometro di tunnel costa 463 milioni di euro (stime austriache), per ogni chilometro di Tav la Provincia potrebbe pagare per dieci anni il canone moderato di 10.000 appartamenti Itca. Non è populismo, è concretezza». Intanto i «No Tav» trentini si mobilitano per rilanciare il no all'opera: assemblea il 10 febbraio alla sala circoscrizionale di via Perini.

Marika Damaggio