

Brennero, ecco come sarà la nuova linea

Due super-tunnel di 12 e 17 chilometri per evitare Trento e Rovereto
In totale 36 chilometri prioritari, per il resto si seguirà il tracciato esistente

di **Andrea Selva**
TRENTO

Trentasei chilometri di nuova linea ferroviaria di cui 32 in galleria o comunque interrati. Ecco il piano che Rfi (Rete ferroviaria italiana) prevede per la Provincia di Trento all'interno del piano complessivo delle tratte d'accesso al tunnel del Brennero. Per i tecnici si tratta del cosiddetto Lotto 3 - che prevede la circonvallazione ferroviaria di Trento e Rovereto - e che assieme alla tratta Fortezza-Ponte Gardena (Lotto 1), alla circonvallazione ferroviaria di Bolzano (Lotto 2) e all'ingresso al nodo ferroviario di Verona (Lotto 4) è considerato prioritario nell'ambito dei lavori per la nuova ferrovia ad alta capacità.

Questa è l'indicazione di massima che è stata presentata in gennaio ai sindaci che fanno parte dell'Osservatorio sul



corridoio del Brennero (senza però fornire ai primi cittadini la documentazione completa, come abbiamo scritto nei giorni scorsi) e che il Trentino ora è in grado di proporre nei detta-

gli ai suoi lettori. Come risulta evidente dalle planimetrie, i tecnici di Rfi non hanno fornito indicazioni per quanto riguarda i tratti a nord di Trento e a sud di Marco, con-

siderati non prioritari. Questo significa che il "progetto leggero" (come l'aveva definito il nostro giornale in gennaio) potrebbe essere una soluzione mista fra il percorso ferroviario

esistente (ad esempio nella piana Rotaliana e nel Basso Trentino) e le nuove opere che - come è evidente dai progetti - hanno l'obiettivo principale di evitare ai centri abitati maggio-



ri (Trento e Rovereto) il transito dei treni a lunga percorrenza che verrebbero deviati verso il nuovo percorso.

Alla luce di questa indicazione di massima (non si tratta ancora di un progetto) assumono un senso le trivellazioni portate avanti su incarico di Rfi l'an-



no scorso a monte di Mattarello (in località Novaline) dove gli operai hanno lavorato con la scorta delle forze dell'ordine in seguito alle contestazioni del movimento No Tav.

Questa ipotesi di tracciato - hanno fatto sapere i tecnici che l'hanno presentato - è un'indicazione di massima che può essere considerata un punto di partenza per il dibattito che si dovrà aprire con le comunità locali. A Trento l'ingresso in tunnel è previsto in via Brennero (all'altezza dello scalo Filzi) con uscita a sud di Mattarello. Quindi i treni correranno accanto alla linea esistente per tornare in galleria ai Murazzi e uscirne a Marco di Rovereto.

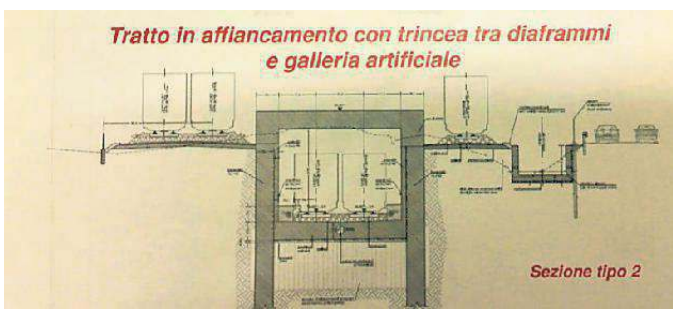
Il dibattito dovrà tenere conto anche delle simulazioni sul traffico ferroviario futuro, con una domanda: il traffico reale sarà compatibile con la qualità della vita delle località dove è previsto il semplice affiancamento della linea ferroviaria esistente?

E poi c'è un'altra domanda fondamentale: che senso avranno le circoscrizioni di Trento e Rovereto all'interno di un progetto complessivo ridimensionato? Al proposito i tecnici fanno notare che liberare Trento e Rovereto dalle infrastrutture ferroviarie che attualmente ospitano il traffico internazionale consentirà anche di creare nuove possibilità per il trasporto pubblico locale oltre che a dare risposte in termini di qualità della vita.

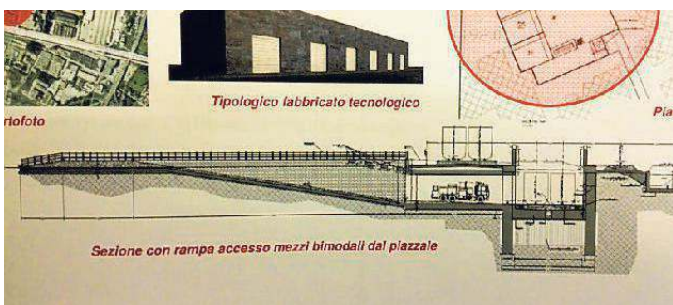
Come abbiamo già avuto modo di riportare sul Trentino nelle settimane scorse, la circoscrizione di Trento non dovrebbe tagliare fuori la città dal traffico internazionale perché l'ingresso della galleria "Trento" nell'area dello scalo Filzi è compatibile con una fermata del traffico passeggeri, tanto che anche le "Frece" che collegano Trento e Bolzano con Verona, Bologna e Roma potrebbero essere deviate lungo il nuovo percorso ad alta velocità (e capacità).

Sui tempi e sui costi di queste opere non sono state fornite indicazioni, ma rispetto ai lavori che procedono al confine di Stato va evidenziato che si tratta di opere previste ma non ancora finanziate dallo Stato.

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Una sezione che illustra i binari interrati e coperti accanto alla linea esistente



L'area di emergenza con la rampa per i mezzi bimodali: gomma e rotaia

Punto per punto le interferenze con strade e corsi d'acqua

All'imbocco dei tunnel ci saranno tratti realizzati "in trincea" Previste tre aree di emergenza dotate di elisuperficie

LA NUOVA LINEA DEL BRENNERO IN TRENTINO

- loc. Roncafart-Scalo Filzi - 2 km (connessione con linea esistente)
- Galleria artificiale Trento (imbocco nord) - 1,1 km
- Galleria naturale Trento - 12 km
- località Acquaviva - 3,6 km (connessione con linea esistente)
- Galleria naturale Zugna - 17 km
- Galleria artificiale Zugna (imbocco sud) - 0,7 km
- Località Marco - 1 km (connessione con linea esistente)

LOTTO 3

36 km di nuova linea ferroviaria

32 km in sotterraneo

► TRENTINO

La nuova linea di progetto - come evidenziato dai tecnici di Rfi - interferisce con alcune opere di viabilità e con alcuni corsi d'acqua minori. Un problema che sarà risolto - è stato detto - con la realizzazione di opere dedicate. In particolare a Trento nord dovrà essere trovata compatibilità con il cavalcavia di via Caduti di Nasiriyah, con la cavalcavia della statale del Brennero (la tangenziale) e con il Canale Laviosotto. Ma bisognerà anche fare attenzione alle aree inquisite che vengono interessate da parte del progetto. Interferenze con i cavalcavia e con la viabilità ordinaria anche in località Acquaviva mentre a Marco di Rovereto sono indicate interferenze con via Vecchio Alveo e con via alla Stazione. Nella documentazione che il Trentino ha avuto modo di consultare non sono citate criticità idrogeologiche e relativi interventi. Si tratta - come evidenziato dai tecnici di Rfi - di un'indicazione di massima, da considerare un punto di partenza.

I tratti in galleria principali dovrebbero essere realizzati in roccia mentre le gallerie artificiali (nella mappa ricostruita qui a sinistra indicate in viola) dovrebbero essere realizzate "in trincea", interrate o semi-interrate. Perplesità per la galleria sotto la collina densamente abitata di Trento da via Brennero (all'altezza dell'ex Motel Agip) fino all'uscita a sud di Mattarello, 12 chilometri più a sud? I tecnici fanno notare che a Martignano la situazione era (molto) più complicata.

La nuova linea ferroviaria del Brennero prevede un capitolo specifico per le opere indispensabili per la sicurezza. In particolare - come prevedono le norme - dovranno essere previsti piazzali attrezzati per l'emergenza in prossimità degli imbocchi delle gallerie principali con la possibilità di accesso ai mezzi di soccorso dalla rete viaria principale. In particolare queste aree dovranno essere dotate di area "triage" (500 metri quadri minimo), di un'elisuperficie (500 metri quadri) e di un piazzale d'emergenza (altri 500 metri quadri) e di un fabbricato tecnologico. Le aree sono previste all'imbocco nord della galleria Trento e ad entrambi gli imbocchi della galleria Zugna con una rampa di accesso al tunnel percorribili con i mezzi bimodali dei vigili del fuoco (si tratta di mezzi speciali che possono muoversi sia su gomma che su rotaia).

Le vere preoccupazioni dell'amministrazione provinciale sono in realtà rivolte all'opinione pubblica che ha dimostrato di reagire in maniera molto più "nervosa" rispetto alla comunità altoatesina all'idea delle grandi opere ferroviarie in Trentino. (a.s.)

CRIPRODUZIONE RISERVATA

Treni rumorosi, pronta la denuncia

Cristo Re, 130 famiglie aderiscono all'iniziativa del Comitato antivibrazioni

► TRENTINO

Sono 130 le famiglie residenti nella circoscrizione di Cristo Re che hanno aderito all'iniziativa proposta dal "Comitato Antivibrazioni" di sottoscrivere la procura speciale per il deposito di una denuncia-querela a seguito dell'esposto presentato da un gruppo di famiglie nel gennaio 2014 riferito ai rumori ed alle vibrazioni prodotte dai treni. Da oggi sarà possibile aderire all'iniziativa firmando presso la sede della circoscrizione, ma partirà anche un'azione casa per casa per intercettare il maggior numero di persone possibili. Il timore concreto è che la situazione possa peggiorare perché - come ha spiegato il presidente del comitato Daldon - Svizzera e Germania hanno interdetto il transito dei treni merci non a norma che invece possono viaggiare in Italia: "In pratica siamo l'unica possibilità di passaggio per tutte le vecchie carrette in transito e così il traffico aumenterà. Il secondo problema nasce dal fatto che



L'incontro di ieri del Comitato anti rumore (foto Panato)

non si rispetta il limite dei 70 km/h, perché non ci sono controlli. Anzi spesso accelerano in corrispondenza di Via Laviosotto per recuperare i ritardi". Si era parlato delle barriere antirumore la cui messa in opera era stata deliberata nel 2016 con l'impegno di realiz-

zarle entro il 2017. Finora non si è mosso assolutamente nulla e questa situazione di stallo sarà oggetto di un'interrogazione alla Giunta Provinciale da parte del M5S.

Un altro intervento sarà quello di una raccolta di firme per chiedere al sindaco Andre-

IL PRESIDENTE DALDON

In pratica siamo diventati l'unica possibilità di passaggio per tutte le vecchie carrette in transito tra Svizzera e Germania

atta un'ordinanza che obblighi alla velocità moderata nelle ore notturne. "Anche in questo caso la situazione in essere non si spiega - prosegue Daldon - esiste una delibera del Consiglio Comunale che il sindaco dovrebbe far osservare, ma per la quale invece non fa assolutamente nulla". Al di là dei progetti faraonici di gallerie e ferrovia interrata, a risolvere il problema basterebbero due interventi: il primo gratuito che è quello del far osservare i limiti di velocità che i treni devono osservare e la realizzazione delle barriere antirumore, a quanto pare già deliberate e finanziate". (d.p.)