

## TAV e carote: 5 domande a Dellai

di Mauro Ferone, Ala

*“È una sfortuna, come di chi pianta le carote e non crescono”*. Con questa frase che dovrebbe essere la parafrasi del più comune ed appropriato *“non tutte le ciambelle riescono col buco”*, l'ing. De Col, dipendente della PAT e progettista del tratto trentino della TAV, ha di fatto demolito mesi di difficile e impegnativo lavoro di strategia comunicativa da parte del governatore Dellai e dell'assessore Pacher. Ma veniamo ai fatti.

Il progetto di raddoppio della linea ferroviaria del Brennero è sicuramente l'opera più costosa e impattante che il nostro territorio rischia di subire: così costosa che non si sa come verrà finanziata (di certo è che la pagheranno i cittadini), così devastante perché saranno fatte due gallerie con diametro di 9,6 metri ed un cunicolo esplorativo di 5 metri che bucheranno le nostre montagne per decine di chilometri intercettando centinaia di sorgenti. Il materiale di scavo e i cantieri occuperanno ettari di terreno e dureranno più di 20 anni, stravolgendo la viabilità e la vivibilità di intere comunità. Ebbene, tutto questo non è stato ritenuto sufficiente per organizzare, da parte della Provincia, delle serate informative per dare informazioni chiare e risposte ai cittadini. Esplicito è il sito della PAT relativo ai Lavori Pubblici e Grandi Opere: *“Il sito fornisce ai cittadini interessati tutte le informazioni disponibili riguardo a questa importante infrastruttura in modo da poter progettare la nuova linea nella maniera più condivisa possibile con il massimo rispetto del nostro territorio ed a tutela della qualità della vita degli abitanti”*. Purtroppo alla pagina successiva si scopre che il sito è sospeso, ed è così da più di un anno e mezzo, alla faccia dell'informazione.

Alle serate organizzate su richiesta delle comunità, la Provincia ha sempre fornito informazioni parziali e fuorvianti; emblematiche le foto che prospettano l'inizio della nuova galleria mimetizzata dai vigneti, per nulla impattante. Ma la realtà è diversa: ad ogni ingresso in galleria sono previsti degli edifici e degli enormi spazi per poter intervenire in caso di manutenzioni o d'incidenti.

Come componente della Commissione Ambiente del C.10 ho potuto aver accesso al Progetto di Potenziamento dell'asse ferroviario e in me, come nella Commissione, è maturata la convinzione che questa opera rischi di provocare danni irreversibili all'ambiente. In particolare ci ha molto colpito la relazione dell'ing. prof. Giovanni Barla, contenuta nella Revisione e Validazione dello studio geologico e geomeccanico, dove si rileva che l'analisi idrogeologica è stata gestita in modo semplificato, utilizzando una notevole mole di dati ma non completi. *“Questo ha fatto sì - scrive Barla - che l'analisi complessiva dei dati appaia poco strutturata e approfondita in direzione idrogeologica e non emerge una chiara metodologia di studio e di utilizzo degli stessi dati”*. Il docente del Politecnico di Torino, oltre a rilevare numerose incongruenze, errori e imperfezioni nello studio idrogeologico e nelle elaborazioni della cartografia, evidenzia che *“i profili non riportano la presenza delle emergenze idriche lungo lo sviluppo del tracciato. Analogamente non sono evidenziate le caratteristiche degli acquiferi presenti e in particolare la posizione della falda...; ciò rende impossibile la percezione delle problematiche idrogeologiche”*.

Da questo studio si scopre anche l'incongruenza sulla scelta del tracciato, *“la più importante delle quali è la notevole differenza presente tra il versante destro e quello sinistro della Valle d'Adige. Il versante destro è infatti caratterizzato dalle evidenze morfologiche... di una tettonica duttile accompagnata da quella fragile, mentre il versante sinistro, su cui è previsto lo sviluppo dell'opera in progetto, presenta l'evidenza di una tettonica essenzialmente di tipo fragile”*.

Non posso tralasciare di riportare un'altra osservazione del prof. Barla relativa alla Variante C del tratto sud dell'opera: *“La Variante C presenta indubbiamente maggiori criticità geologiche rispetto alle varianti A e B, che ne sconsigliano l'adozione”*.

Su questo fatto è stato molto chiaro, forse anche troppo, l'ing. De Col, responsabile del procedimento e progettista delle opere civili della Provincia, intervenendo ad Ala: la scelta del tracciato sul versante sinistro dell'Adige è una scelta strettamente politica; la Variante C è la scelta definitiva della Provincia; se troviamo ostacoli insormontabili di tipo idrico o di altro tipo, ci fermeremo e il Corridoio Berlino-Palermo non si farà.

A questo punto De Col concludeva l'intervento con la famosa frase delle carote con cui ho iniziato.

Detto questo, voglio riproporre a Dellai ed a Pacher le seguenti domande: Perché, nonostante che la Provincia declami coinvolgimenti e partecipazioni dei cittadini alle scelte di sviluppo infrastrutturale legate alla mobilità, oscura il sito provinciale e non fornisce deliberatamente le informazioni ed opportunità utili ad una scelta oggettiva? Perché si dichiara che la scelta del versante sinistro è la meno problematica rispetto a quello destro quando la documentazione tecnica dice il contrario? Perché se il Lotto 3 dell'opera (la circonvallazione di Trento e Rovereto) è così importante per lo sviluppo dell'economia europea e mondiale, la Commissione Europea non ha messo a bilancio neanche un euro? Perché l'ing. De Col dichiara che se ci saranno dei problemi tecnici insormontabili alla realizzazione della Variante C il Corridoio Berlino-Palermo

non si farà, escludendo altre soluzioni? Non è un'opera fondamentale? Perché in tutti questi anni in cui si parla dell'importanza di trasferire il traffico merci dalla gomma alla rotaia non si è introdotta nessuna politica per favorire questo processo? Forse perché la PAT ha degli interessi nella A22?