



Publicato su *No TAV Brennero* (<http://notavbrennero.info>)

[Home](#) > Aggiornamento sulle ipotesi riguardanti il futuro progetto della nuova ferrovia del Brennero in Trentino

Aggiornamento sulle ipotesi riguardanti il futuro progetto della nuova ferrovia del Brennero in Trentino ^[1]

Publicato il Gio, 25/02/2016 - 09:36



CODICE TAVOLA 17.06.05b TITOLO TAVOLA imbocco sud galleria Trento I - progetto FILE: ACTP - IT.06.05b-893881.rvt

[Un'analisi più dettagliata del Progetto preliminare del Lotto 3 - Circonvallazione di Trento e Rovereto del 2008 ci ha fatto giungere a conclusioni diverse rispetto a quelle delineate nell'articolo del 19 febbraio che viene sostituito con questo. NdR]

Il progetto della nuova ferrovia del Brennero, come lo si conosceva in base al progetto preliminare ^[2] del Lotto prioritario 3 del 2008 realizzato da PAT e RFI, potrebbe essere significativamente modificato nella sua prossima revisione. Lo si desume in particolare dalla lettura del progetto definitivo ^[3] del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena riguardante la tratta altoatesina del progetto della nuova ferrovia del Brennero e da recenti dichiarazioni dell'assessore alle infrastrutture e all'ambiente della Provincia autonoma di Trento Mauro Gilmozzi.

Innanzitutto va ricordato che tale progetto (Lotto 3 Circonvallazione di Trento e Rovereto) non è più valido: il 9 settembre 2015 l'assessore Gilmozzi (Unione per il Trentino) ha risposto all'

interrogazione n. 1180/XV ^[4] del consigliere Filippo Degasperì (M5S) sul progetto della Circonvallazione di Trento e Rovereto dichiarando: «il progetto è stato ritirato da R.F.I. nel giugno 2011, e pertanto non ha mai avuto una approvazione né un passaggio al CIPE».

In un recente consiglio comunale del Comune di Lavis ^[5], il sindaco Andrea Brugnara (PATT) ha riportato quanto era stato detto in una precedente riunione organizzata da Gilmozzi a cui hanno partecipato i sindaci trentini i cui comuni sono interessati al progetto TAV-TAC ed anche un rappresentante di RFI. «Il progetto - ha spiegato Brugnara - ha avviato degli aggiornamenti tecnici, iniziati nel 2014. La progettazione preliminare prevede uno studio d'impatto ambientale. L'iter seguirà due filoni: uno tecnico, coordinato dal Ministero delle infrastrutture ed uno ambientale, seguito dal Ministero dell'ambiente. L'ultimo progetto, redatto da Italferr, è stato consegnato nel 2015, ma per ora, ci è stato detto, non è ancora pervenuto in Provincia. Entro il primo semestre 2016, i due Ministeri indiranno una conferenza dei servizi. Ci hanno rassicurati che il progetto è ancora in itinere, e che quindi i tratti individuati potranno essere discussi, e ci potranno essere delle proposte tecniche che arrivano dal territorio. La fine del preliminare è prevista per metà 2017, poi si provvederà al progetto definitivo. Nel 2028 aprirebbe l'intera tratta del tunnel». A prescindere dalle tempistiche delineate, è importante la conferma del fatto che il Trentino sarà interessato da un nuovo progetto di cui però per ora si sa poco o nulla.

In base a quello del 2008, il Trentino doveva essere interessato dalla realizzazione di un nuovo tracciato per 80 km (di cui circa 68 in galleria) suddiviso tra la tratta di completamento Nord (dal confine con l'Alto Adige a Trento), il Lotto 3 (Circonvallazione di Trento e Rovereto) e la tratta di completamento Sud (da Serravalle al confine con il Veneto). In base ad alcuni dati recentemente resi disponibili, possiamo pensare che la situazione potrebbe essere diversa e che ciò potrebbe significare una notevole riduzione delle nuove tratte ferroviarie. Quanto affermiamo è, lo ricordiamo, frutto di nostre deduzioni che potrebbero essere smentite quando verrà pubblicato il nuovo progetto del Lotto 3.

Riportiamo innanzitutto lo schema della suddivisione delle tratte che costituirebbero la Linea di accesso Sud al BBT contenuto nella Relazione illustrativa generale ^[6] del progetto definitivo del Lotto 1 Fortezza-Ponte Gardena ^[3] del 2015.

Nell'ambito della Linea di accesso Sud sono stati individuati quattro lotti funzionali, con priorità sulle tratte che presentano limiti di prestazione e di velocità.

I primi due lotti ricadono nel territorio della Provincia Autonoma di Bolzano, il terzo in quello della Provincia Autonoma di Trento e il quarto ricade nel territorio della Provincia di Verona:

Lotto 1	Tratta Fortezza- Ponte Gardena
Lotto 2	Circonvallazione di Bolzano
Lotto 3	Circonvallazione di Trento e Rovereto
Lotto 4	Ingresso a Verona da Nord

Le rimanenti tratte della linea Fortezza – Verona sono state suddivise nei seguenti lotti di completamento:

- Tratta di linea Ponte Gardena - Prato Isarco
- Tratto di linea Bronzolo - Trento
- Tratto di linea Rovereto – Pescantina

Successivamente riportiamo le tabelle 8.4 e 8.5 sempre della Relazione illustrativa generale - che rappresentano il modello di esercizio della nuova linea in connessione con la ferrovia esistente nello scenario secondo cui sarebbero realizzati i lotti prioritari 1-4 e il BBT - e la premessa.

I modelli di esercizio di progetto fanno riferimento a scenari infrastrutturali perfettamente in linea con quelli riportati sulla documentazione della galleria di base del Brennero (BBT)³.

Tali modelli di esercizio presentano, nei tratti di linea non quadruplicati, un numero di treni ai limiti della capacità della linea attuale (superiore ai 300 treni/giorno). Occorrerà valutare successivamente, anche in funzione degli effettivi lotti funzionali di sicura realizzazione, un ulteriore intervento di potenziamento tecnologico al fine di aumentare l'attuale capacità di circolazione (riduzione del distanziamento).

Innanzitutto si può pensare che RFI consideri necessario portare a termine solo i lotti funzionali ma non le tratte di completamento. Nel caso infatti la linea storica nella tratta comune non fosse in grado di sopportare il traffico portato dalle nuove tratte, secondo RFI si potrebbe valutare un ?potenziamento tecnologico?, che consisterebbe tra l'altro nella riduzione del distanziamento dei treni, e non la realizzazione delle tratte di completamento.

Il modello di esercizio riportato sullo documento BBT è riportato di seguito.

<i>BRENNERO - VERONA (Linea Storica)</i>	<i>LP</i>	<i>Reg</i>	<i>Merci</i>	<i>Tot</i>	
Brennero-Fortezza	14	36	22	72	
Fortezza-Bivio P.Gardena	10	52	28	90	
Bivio P.Gardena - Bivio P.Isarco	52	52	229	333	<i>Tratta comune</i>
Bivio P.Isarco - Bolzano	52	52	24	128	
Bolzano-Bolzano Sud	52	116	0	168	
Bolzano Sud -Bivio Bronzolo	52	70	0	122	
Bivio Bronzolo - B. Trento nord	52	70	205	327	<i>Tratta comune</i>
Bivio Trento Nord - Roncafort	52	70	24	146	
Roncafort - Trento	52	70	40	162	
Trento - Bivio Trento sud	52	70	29	151	
Bivio Trento sud - Bivio Pescantina	52	70	210	332	<i>Tratta comune</i>
Bivio Pescantina - Bivio San Massimo	52	70	20	142	

Tabella 8.4 - Riepilogo treni su linea storica scenario 2025 BBT

Lotti funzionali	<i>LP</i>	<i>Reg</i>	<i>Mer</i>	<i>Tot</i>
Brennero-Fortezza (nuova linea)	42	0	201	243
Fortezza AC-Bivio P.Gardena (lotto 1)	42	0	182	224
Bivio P.Isarco -Bivio Bronzolo (lotto 2)	0	0	187	187
Bivio Trento Nord - Bivio Trento Sud (lotto 3)	0	0	163	163
Bivio Pescantina - Verona (lotto 4)	0	0	173	173

Tabella 8.5 - Riepilogo treni su lotti funzionali scenario 2025 BBT

Per quanto riguarda queste tabelle, a scanso di equivoci, rileviamo che quando RFI parla di Bivio Trento Sud non si deve pensare che consideri effettivamente la zona meridionale di Trento, quanto invece il termine della Circonvallazione di Trento e Rovereto, situata nella zona di Serravalle (si veda lo Schema opere di linea [7] del Lotto 3 nel Progetto preliminare del 2008).

A questo punto riportiamo le parole [8] dell'assessore Mauro Gilmozzi del 9/11/2015 a proposito del nuovo progetto trentino.

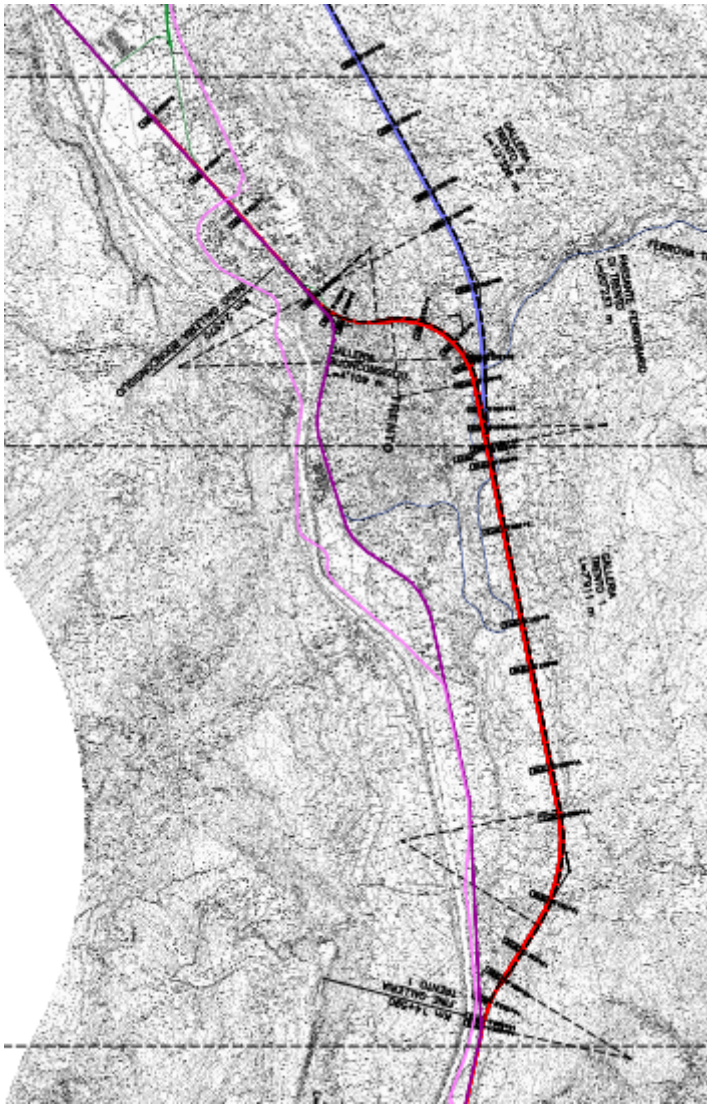
[giornalista] Ma serve proprio tutto così come prospettato, cioè con la circonvallazione di Trento e quella di Rovereto? [Gilmozzi] Secondo la Rfi la circonvallazione di Trento è necessaria, quella di Rovereto non sembrerebbe così importante.

Sulla base di questa affermazione e della premessa alle tabelle 8.4 e 8.5, si può ipotizzare che RFI consideri necessari i soli lotti funzionali ed escluda le tratte di completamento e che il Lotto 3 comincerebbe da Trento Nord (così come da progetto preliminare del 2008) ma terminerebbe a Trento Sud, escludendo la circonvallazione di Rovereto. Se ciò fosse vero, il raddoppio della ferrovia si limiterebbe al Lotto 3 nel solo tratto tra Trento Nord e Trento Sud, e cioè

- alla tratta in trincea e in galleria Buonconsiglio (dallo scalo merci di Roncafort alla connessione con la Galleria Trento 1) per 6,6 km. In particolare, la nuova tratta parte dallo scalo merci di Trento-Roncafort ed affianca la linea storica prima in rilevato per 1,7 km, poi in trincea aperta per circa 800 m e quindi in galleria artificiale per circa 1,1 km fino all'area ex Scalo Filzi da dove, completamente interrata, parte una galleria naturale di circa 2,9 km (galleria artificiale e naturale denominata galleria "Buonconsiglio");
- alla galleria Trento 1 fino ad Acquaviva per 7,91 km,

ed escluderebbe

- la tratta di completamento Nord, che consisterebbe nella galleria Corona (dal confine con la provincia di Bolzano alla Località Ischia per 7,8 km), nella tratta all'aperto tra San Michele all'Adige a Nave San Felice (1,3 km) e nella galleria Trento 2 (da Nave San Rocco alla connessione con l'inizio della galleria Trento 1 sotto Povo-Mesiano per 12,3 km);
- la tratta all'aperto tra Acquaviva e Murazzi (3,6 km) tra la fine della galleria Trento 1 e l'inizio della galleria Zugna;
- la galleria Zugna (16,7 km) tra Murazzi e Serravalle;
- la tratta all'aperto di Marco-Serravalle (3,7 km);
- la tratta di completamento Sud, che consisterebbe nella galleria Fittanze da Serravalle a Peri (21 km).



Dettaglio della Corografia generale [9] del Progetto preliminare Lotto 3 Circonvallazione di Trento e Rovereto del 2008 il cui tracciato è descritto in modo esteso alle pp. 4-11 della Relazione illustrativa generale [2]. Da Nord: la galleria Trento 2 (colore violetto-azzurro) appartenente alla tratta di completamento Nord. In rosso la nuova tratta in trincea dallo scalo merci di Roncafort e la galleria Buonconsiglio fino al bivio di connessione con la galleria Trento 2 da cui inizia la galleria Trento 1 che termina a Acquaviva. Secondo le nostre ipotesi, la tratta colorata in rosso sarebbe quella che RFI avrebbe ancora intenzione di realizzare.

Queste ipotesi (cancellazione delle tratte di completamento Nord e Sud e riduzione del Lotto 3 a sola circonvallazione di Trento) ridurrebbe il progetto TAV-TAC in Trentino da una nuova linea di 80 km di cui 68 in galleria ad un bypass ferroviario per la sola città di Trento di 14,6 km, di cui circa 12 in galleria.

No TAV Brennero newsletter [10]

Facendo uso di questo sito, accetti quanto dichiarato nel Disclaimer.

URL sorgente: <http://notavbrennero.info/articoli/gio-25022016-0936/aggiornamento-sulle-ipotesi-riguardanti-il-futuro-progetto-della-nuova>

Collegamenti

[1] <http://notavbrennero.info/articoli/gio-25022016-0936/aggiornamento-sulle-ipotesi-riguardanti-il-futuro-progetto-della-nuova>

- [2] http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/ACTP_01_01_00_08V1R4.pdf
- [3] <http://notavbrennero.info/doc/accesso-sud-lotto-1-fortezza-ponte-gardena-progetto-definitivo>
- [4] http://www.consiglio.provincia.tn.it/attivita/atti-politici/archivio/Pages/Interrogazione%20n.%201180XV%20a%20risposta%20scritta_458797.aspx?zid=d2ff2ff1-8dcf-4059-aec1-b45bacd163d8
- [5] <http://notavbrennero.info/stampa/trentinocorrierealpigelocalit/si-parla-di-tav-e-l-aula-si-riempie>
- [6] <http://www.va.minambiente.it/File/Documento/151387>
- [7] http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/ACTP_01_03_00_08V1R0.pdf
- [8] <http://notavbrennero.info/stampa/trentino/gilmozzi-sulla-tav-nulla-stato-deciso>
- [9] http://notavbrennero.info/sites/default/files/Documentazione/ACTP_02_02_00_08V1R5.pdf
- [10] <http://notavbrennero.info/newsletter/no-tav-brennero-newsletter>