

GRANDI OPERE

L'area, da realizzarsi forzatamente subito dopo la fuoriuscita dalla galleria, servirà alla fermata, smistamento e ordinamento dei treni merci in base alle priorità di viaggio

La sopraelevazione in corrispondenza dell'abitato della frazione necessaria perché la nuova linea merci intersecherebbe l'attuale ferrovia, che resterà in esercizio

Dopo Marco un "posto di movimento"

Non solo il viadotto: a sud della città anche una "stazione" da 10 binari



In alto, un "posto di movimento" delle ferrovie italiane. A sinistra, l'attuale ferrovia nel punto in cui interseca via San Romedio, accesso alla frazione di Marco dal casello dell'A22 Rovereto Sud: la nuova ferrovia merci ad Alta Velocità, una volta uscita dalla galleria, dovrà passare sopra all'attuale linea ferrata. In basso, Maurizio Fugatti e Francesco Valduga.

MATTHIAS PFAENDER

Il bypass di Rovereto della nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità rischia di avere pesantissime ripercussioni sull'abitato di Marco, ben maggiori di quanto non si stimasse finora. Perché man mano che escono dettagli sulle ipotesi progettuali presentate un paio di settimane fa da Rfi a Provincia e Comune, cresce la dimensione delle ricadute ambientali e paesaggistiche sulla frazione più meridionale della città.

Ieri l'Adige ha dato conto di come sia prevista, all'uscita della galleria nell'area a nord dell'abitato di Marco, la realizzazione di un viadotto che porti in alto i binari sui quali sfrecceranno, secondo le stime della stessa Rfi, circa 200 treni al giorno a più di duecento chilometri orari. Una necessità, quella di sopraelevare i convogli dopo averli fatti scendere sottoterra fino a 70 metri nell'attraversamento dell'Alta Vallagarina, dovuta al fatto che il percorso previsto dopo la fuoriuscita dal tunnel della nuova ferrovia intersecherebbe l'attuale linea ferroviaria. Linea che peraltro resterà in esercizio per il trasporto passeggeri, a meno di imprevisti e radicali cambi di scenario. Ma oggi, oltre alla sopraelevazione della nuova linea ad alta capacità, si aggiunge un altro elemento dell'ipotesi progettua-

le, anche questo certamente impattante per Marco: un "posto di movimento" da dieci binari, che dovrà forzatamente sorgere nei pressi dell'uscita della galleria.

Un "posto di movimento" è di fatto una stazione ferroviaria, ma senza servizi ai passeggeri o di carico e scarico merci: un'area con diversi binari, dove i treni fermano e vengo-

Il sindaco Valduga apre al Consiglio comunale ad hoc con Fugatti per presentare i progetti

no smistati, ordinati, fatti transitare e ripartire in base alle precedenze di priorità di viaggio. E sarebbe proprio la necessità di creare subito dopo la risalita in superficie dei binari questo "posto di movimento" a complicare l'eventuale prolungamento della galleria fino all'area a sud dell'abitato di Marco, ipotesi che il sindaco di Rovereto Francesco Valduga, di fronte alle carte presentate da Rfi, ha subito avanzato. Però prolungare la galleria da Besenello fino a sud di Marco darebbe poco spazio di manovra ai progettisti, preso atto

che la valle a sud dell'abitato di Marco si restringe; e che un posto di movimento a dieci binari richiede ampi spazi, che peraltro saranno ottenuti espropriando aree agricole.

I tecnici Rfi si sono assunti l'impegno di valutare la fattibilità realizzativa di una galleria più lunga che superi anche l'abitato di Marco. Staremo a vedere.

Nel frattempo la Lega spinge perché le ipotesi progettuali presentate a Provincia e Comune siano comunicate al Consiglio comunale. Richiesta che il sindaco Valduga si dice disponibile ad esaudire, visto che peraltro un'altra seduta del Consiglio comunale si è già stabilito di convocarla per parlare di Valdastico. «Sarà una seduta di Consiglio - spiega Valduga - che ribadirà la nostra contrarietà al progetto di una nuova, inutile e pericolosa autostrada per le Valli del Leno e con uscita prevista, anche questa, a Marco di Rovereto. Quindi, nessun problema da parte mia a tenere nella stessa seduta, o magari il giorno dopo, la discussione sulle ipotesi progettuali del bypass ferroviario. Ma sia chiaro che anche la Provincia non ha in mano altro da mostrare ai Consiglieri se non le informazioni che sono già state diffuse».

Non si parlerà, nel prossimo Consiglio, dell'interramento della linea passeggeri. «Perché nell'incontro con Rfi e Provin-

cia - spiega ancora Valduga - non si è approfondita l'ipotesi di un interrimento anche della linea passeggeri, perché al di là di tutto ad oggi non ci sono le risorse. Se e quando si parlerà di questo aspetto, che è al momento una mera suggestione e quindi al di fuori delle valutazioni, queste si necessarie, sull'interrimento della linea merci, si dovrà approfondi-

re la fattibilità e la compatibilità con le infrastrutture esistenti ed in via di costruzione. Per esempio: sarebbe compatibile con il sottopasso in via di costruzione in piazzale Orsi? Con la futura stazione delle corriere su via Zeni? Con il progetto della metropolitana di superficie per Trento e con la ricostruzione della linea per Riva del Garda? Che effetti avreb-

be sul futuro nuovo accesso viabilistico nord della città? Senza contare - conclude Valduga - che Rovereto ha appena ricevuto cinque milioni di euro dall'Ue per il progetto del nuovo "Green innovation hub" nella stazione di Piazzale Orsi e che la stessa Rfi ne sta investendo 4,5, di milioni, per riattivare la stazione dei treni di Caliano».

