

Rovereto

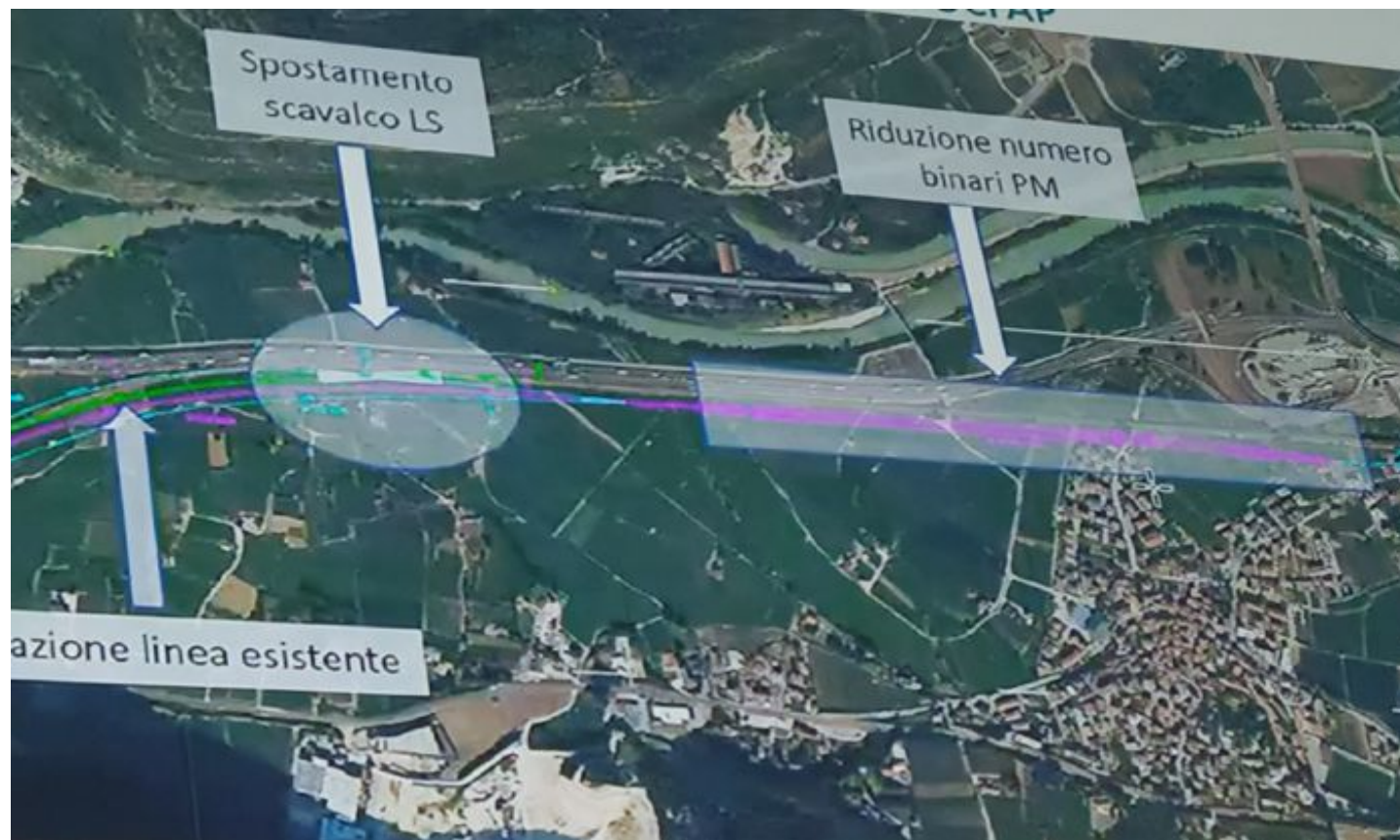
La grande attesa Il dibattito è partito, ma i disegni illustrati non danno soddisfazione. La linea storica in città sotto terra a 12 metri dal Quercia alla Baldresca. Ma senza quest'opera, non si può fare

di **Robert Tosin**

Forse è stata la lunga attesa e i continui rinvii a far lievitare così tanto l'attesa di presentazione del bypass ferroviario di Rovereto, che ieri sera a prevalere è stata la delusione. «Due righe colorate tirate su un foglio non ci fanno capire niente» è stato l'esordio di diversi consiglieri comunali. E si che Rfi aveva schierato l'artiglieria pesante, portando in aula addirittura l'amministratore delegato Strisciuglio e una lunga teoria di ingegneri applicati al progetto. In

- Il potenziamento per il trasporto merci nel tratto Igarino è lungo 23 chilometri dei quali 16 in una galleria che parte dai Murazzi e sbocca a Marco, all'altezza dello svincolo autostradale.

- L'interramento della linea storica nel tratto cittadino è stato pensato a 12 metri di profondità nel tratto dallo stadio Quercia alla Baldresca. Ma senza bypass non si potrà fare.



La mappa In un delle poche slide mostrate si vede l'allargamento della ferrovia previsto a Marco per ospitare il "posto di movimento" (6 binari)

Bypass, il nodo resta sempre Marco

Il consiglio rimane deluso dalla presentazione del progetto da parte di Rfi

effetti le perplessità già anticipate nei mesi passati anche senza conoscere i dettagli sono rimaste tutte sul campo.

Comunque l'incontro con il consiglio comunale e i sindaci della Vallagarina va considerato solo un primo approccio che, come ricordato anche dal presidente Maurizio Fuggati, è l'avvio di quello che sarà un più ampio confronto con i territori.

I tempi

Diversi punti sono stati comunque chiariti, a cominciare dai tempi e dalle modalità. L'ingegnere della Provincia Andreatta ha chiarito che per questo progetto non sono previsti passaggi formali per l'inserimento nel Piano provinciale, essendo di fatto già previsto. Di conseguenza non servirà nemmeno toccare gli altri piani urbanistici. Il via libera al progetto si avrà semplicemente con un "accordo" formalizzato nella conferenza dei servizi dopo il via libera dei territori. «In teoria - ha detto Fuggati - i territori potrebbero dire di no; il progetto non si ferma ma Rfi potrebbe portare l'investimento in altri tratti del potenziamento ferroviario. Sono previsti 6 mesi di confronto, poi si avvierà la vera e

propria progettazione. Avvio dei lavori, dunque, non prima di 7 anni.

La proposta di tracciato

Valutate tre opzioni, i tecnici ne suggeriscono una in particolare: partendo da nord: imbocco della galleria ai Murazzi (altezza depuratore), profondità 70 metri per sbucare di nuovo in superficie a Marco, all'altezza dello svincolo autostradale. Sempre lì, i vecchi binari saranno spostati verso ovest per fare spazio, sempre nell'attuale area di rispetto della ferrovia, a 6 binari (ridotti, prima ne erano previsti addirittura 10) che costituiranno il posto di movimento (centro di gestione dei treni di passaggio, smistamento delle precedenze). Occuperà 30 metri «e cercheremo di allontanarli il più possibile dalle case di Marco», hanno detto i tecnici.

L'illusione

Pareva quasi assodato che l'operazione di interrare i treni merci avrebbe contestualmente portato anche all'interramento della linea storica. Un sogno decennale della città nell'ottica di ricucire finalmente il centro con Sacco e San Giorgio. «È stata valutata anche questa ipotesi, proponendo una soluzione interrata



a 12 metri - hanno detto gli ingegneri di Rfi - che tiene conto anche della realizzazione del tracciato verso il lago di Garda. L'interramento a 12 metri è stato pensato dallo stadio Quercia alla Baldresca». Piccolo dettaglio: questo interramento non si potrà fare fino a quando non sarà concluso il primo, semplicemente perché non è pensabile interrompere il traffico ferroviario senza avere un'alternativa. E, altro piccolo dettaglio, il finanziamento non è nemmeno previsto. Insomma, è stato un bel sogno e se ne riparlerà fra qualche decennio.

Il pubblico

Che il tema fosse di interesse, non c'era alcun dubbio. I No Tav hanno appeso uno striscione davanti al municipio e la sala riservata al pubblico era gremita, soprattutto di residenti di Marco. Un applauso spontaneo è scaturito solo quando la consigliera Bianca Gaifas ha detto, senza mezzi termini, che una presentazione del genere era quantomeno imbarazzante.

Le domande

La delusione è stata evidenziata in modo trasversale. Le slide mostrate

sollecitavano dubbi più che risolverne, qualcuno ha anche chiesto inutilmente di poterle avere in mano se non altro per provare a decifrarle. L'assessore Miniucchi ha suggerito di ampliare la discussione sui temi connessi al potenziamento della ferrovia: è ben vero che per questo progetto non serve cambiare il Prg, ma forse per interventi abbinati o combinati si dovrebbe farlo. Come ha buttato lì la valutazione di ristori o di opere compensative per i disagi provocati. Si è insistito molto anche per la costituzione di un osservatorio, nel quale siano presenti istituzioni ma anche gruppi di cittadini.

Via alla discussione

Ora dunque si aprirà formalmente la presentazione ai territori. Il nodo principale, facile da capire, non sarà tanto sull'interramento a 70 metri dei treni merci, quanto sullo sbocco a Marco, a ridosso delle abitazioni: ci saranno sei binari per gestire le precedenze e quindi rumori costanti, ma soprattutto ci sarà un imbocco di galleria che solo nel (lungo) periodo di cantiere porterà a movimentare centinaia di camion e tonnellate di materiale quotidianamente.