

L'OPERA

In aula i vertici di Rfi. Confermate le indiscrezioni: grande impatto sulla frazione, nessuno stanziamento economico e nessun progetto per l'interramento della linea passeggeri

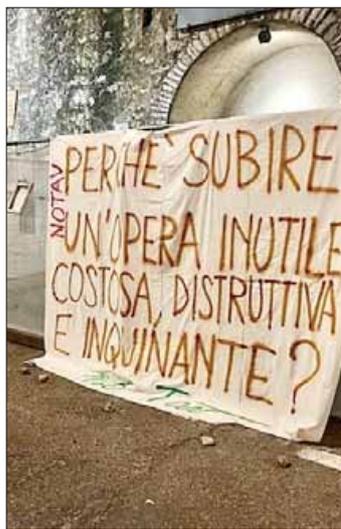
Consiglieri delusi dalla pochezza dell'esposizione. Fugatti: «La linea ad alta capacità qui arriverà in ogni caso, sta a noi fare sintesi e ottenerne il massimo che si può»

Bypass di Rovereto, via al confronto

Presentate ieri in Comune le prime ipotesi: 16 chilometri di galleria dai Murazzi a Marco

MATTHIAS PFAENDER

Bypass ferroviario di Rovereto: ieri sera, dopo quattro convocazioni a vuoto, si è tenuta la presentazione delle prime ipotesi di tracciato in Consiglio comunale, allargato per l'occasione ai sindaci della Vallagarina. In aula a relazionare per la parte politica il presidente della Provincia Maurizio Fugatti. Per la parte tecnica, l'amministratore delegato di Rfi Gianpiero Strisciuglio. Un incontro che di fatto ha dato il via - almeno ufficioso - alla fase di confronto con i territori che nell'arco dei prossimi due anni dovrebbe portare alla definizione della progettazione dell'infrastruttura più grande che la storia recente della Vallagarina ricordi. Solo l'arrivo dell'A22 può essere paragonato a quanto Rfi pianifica di fare in Vallagarina, e che comunque resta un piccolo tassello di un'opera mastodontica di carattere europeo, il "corridoio 5", dalla Scandinavia alla Sicilia. Rovereto non è come Trento. È questa probabilmente l'indicazione generale che i vertici di Rfi si portano via dalla serata di ieri. Non solo per gli striscioni di protesta affissi fuori dal municipio, o per il folto pubblico unanimamente schierato contro l'opera. Ma soprattutto perché la reazione dell'aula ai dati esposti da Rfi è stata sostanzialmen-



Sui banchi della giunta, la sindaca Robol, il presidente Fugatti e l'ad di Rfi Gianpiero Strisciuglio

te di insoddisfazione e sconcerto. Sentimenti innescati dalla sproporzione tra la caratura degli oratori e la qualità di quanto presentato. Che magari non si è ridotto proprio alle «quattro linee disegnate sulla carta del formaggio», come sintetizzato dalla consigliera Bianca Gaifas. Ma in fondo è stato poco di più. In sintesi, ieri sera sono state confermate tutte le indiscrezioni già note. Una nuova ferrovia a due binari dedicata al solo trasporto merci: 23 chilometri, dei quali 16 in galleria, realizzata a 70 metri di profondità dai Murazzi, all'altezza del nuovo de-

puratore, fino all'abitato di Marco. Qui i binari torneranno in superficie, confluyendo nel "posto movimento" che - e questa è una novità - sarà realizzato subito all'uscita della galleria, all'altezza dell'abitato di Marco ma spostato il più ad ovest possibile, nella fascia di rispetto già esistente della ferrovia, e sarà di sei binari invece dei 10 inizialmente prospettati. Il superamento, poco più a sud, della linea ferrata storica, sarà mitigato eliminando dal progetto il cavalcavia ma "abbassando" la linea oggi in esercizio. Una modifica progettuale che Rfi - e lo ha

sottolineato anche la sindaca Robol - ha adottato per venire incontro alle richieste del Comune per attutire l'impatto su Marco. Niente di più. Nulla sull'impatto ambientale del cantiere, sull'impatto urbanistico dell'infrastruttura, sulla sua possibile coesistenza con altre grandi opere in progetto (Valdastico, linea Rovereto-Riva, sottopasso ferroviario). Nulla sul possibile contestuale interrimento anche della linea passeggeri, che comunque nel caso sarà di soli due chilometri, dallo stadio alla Favorita. Una penuria infor-

mativa che ha esasperato più di un consigliere, soprattutto alla luce dell'attesa che ha preceduto l'incontro. Ed anche in reazione alla chiave politica con cui lo stesso Fugatti ha introdotto l'opera. «La linea ad alta capacità si farà - ha dichiarato -. Al Brennero stanno bucando le Alpi, a Trento si sta per cantierizzare l'interramento. La linea arriverà anche qui, e starà ai territori essere capaci di accoglierla ottenendo il meglio possibile. Ben sapendo che per questo progetto (spesa stimata di 2,4 miliardi di euro per sette anni di lavori,

ndr) non c'è al momento un euro stanziato. Sta alla politica fare sintesi, e presentare a Rfi una linea di condivisione. Altri progetti di bypass, in altri territori lungo il tracciato dell'opera». Una sorta di "prendere o lasciare". Un discorso peraltro politicamente sensato, e coerente. Impossibile pensare che Rovereto possa opporsi ad una linea ferrata dalla Sicilia ad Oslo. E il fine ultimo, quello di togliere il trasporto delle merci dalla gomma, è inattuabile. Ma c'è molto, molto da fare per farlo capire ai roveretani.