

Rovereto

Il potenziamento ferroviario

Il presidente della frazione Andrea Vaccari deluso dalla presentazione di Rfi: «Mancano dettagli e risposte, non possiamo avviare un dibattito sul territorio senza avere informazioni»

di **Robert Tosin**

Di tutta l'operazione bypass vagamente illustrata in consiglio comunale dai vertici di Rfi, l'unica cosa certa è che tutti i potenziali disagi cadranno inesorabilmente su Marco, paese che invece non avrà alcun beneficio. Infatti, se Rovereto città non vedrà nulla del tunnel scavato a 70 metri di profondità, nella frazione più a sud ci sarà l'inferno di un cantiere che durerà anni, la presenza di sei binari che allargheranno di 30 metri la sede ferroviaria (spostandosi più a ovest, lontano dalle case, hanno promesso i tecnici) e l'aumento del traffico dei treni in superficie. «Sono rimasto profondamente deluso - dice il presidente della

● Il tunnel del tratto lagarino del potenziamento della ferrovia partirà dai Murazzi e sarà lungo 16 chilometri.

● L'uscita a sud sarà all'altezza dello svincolo autostradale di Rovereto Sud.

● Appena i binari torneranno in superficie si moltiplicheranno fino a diventare 6 e costituiranno il posto di movimentazione con i quali gestire le coincidenze



Bypass, la Circostrizione in allarme

Lo sbocco del tunnel, il cantiere, il posto di movimento: tutto vicino alle abitazioni

Circostrizione Andrea Vaccari - dall'illustrazione in consiglio comunale. Fatta così, è del tutto inutile. Come facciamo ad avviare un dibattito su un progetto tanto fumoso, senza dettagli importanti, senza sapere esattamente che cosa succede del nostro territorio? Viene quasi spontaneo pensare che forse sono stati così vaghi apposta, per non farci capire la vera realtà dei fatti. Gli interrogativi che abbiamo sono rimasti tutti al loro posto: la galleria, il cantiere, i binari, il materiale di risulta... L'impressione è che sia stata usata la questione dell'interramento della linea storica come specchio delle allodole. Sono convinto che non la vedremo mai, ma anche qui ci sono più domande che risposte: poniamo che partano i lavori, li voglio vedere a mandare i viaggiatori a 70 metri di profondità per prendere il treno sulla nuova linea».

Non è stato un caso se in consiglio comunale erano presenti tra il pubblico parecchie residenti di Marco. C'è una preoccupazione molto alta per questo stillicidio di ipotesi

● Le domande rimase senza risposta sono molte, anche perché il progetto mostrato non aveva alcun dettaglio. Perché la galleria deve sbucare proprio lì e non magari subito dopo il paese dove non ci sono abitazioni? Il posto di movimento non può essere realizzato ad Acquaviva o ai Murazzi? Come si ricorda l'opera con la ferrovia per Riva, con la prossima stazione dei bus, con il futuro (se mai ci sarà) interrimento della linea storica? Come verrà gestito il cantiere tanto imponente?

che vogliono concentrate sul piccolo paese tutti i progetti più contestati. Da decenni, incombe ad esempio l'uscita della Valdastico: punto strategico per collegarsi allo svincolo autostradale di Rovereto Sud (e perché a Besenello, altra ipotesi, avrebbe poco senso); altro tema ricorrente, ritornato d'attualità in questi mesi, è l'inceneritore, da piazzare nei pressi della discarica dentro i Lavini. Ora pure lo sbocco del bypass: un accerchiamento che mette a rischio anche il valore economico del paese. «Ho già visto annunci economici - aggiunge il presidente - nel quale ci si premura di scrivere che l'edificio in vendita non è a Marco, quasi per tranquillizzare l'eventuale acquirente».

Qualche nota positiva, però, si è vista o, almeno, si è intuita perché in realtà non si è parlato di progettazione da Marco in giù. La prima è che è sparito il mega sovrappasso previsto per superare, in superficie, l'attuale linea; la seconda è che la selva di binari per lo smistamento dei treni prevista all'inizio in dieci unità è stata ridotta a



Mori Stazione
Il tunnel del bypass sbucherà poco più avanti; qui, il presidente Andrea Vaccari

potrà succedere e siamo già nella fase di cantierizzazione. I punti fermi sono la partenza e l'arrivo: il tracciato del bypass lagarino sarà di 2,3 chilometri, di cui 16 in galleria. Il tunnel parte a nord dai Murazzi (altezza depuratore) per scendere fino a 70 metri seguendo in buona parte il tracciato esistente. Poi sbucherà a Marco. Discussioni e progetti si porteranno via almeno 7 anni. L'opera al momento non è finanziata.

6. «Anche su questo - aggiunge Vaccari - non c'è chiarezza: perché questo non è stato fatto ad Acquaviva, cioè nello sbocco a nord della galleria? Lì non ci sono paesi o case. È vero, hanno anche specificato che il tracciato sarà spostato più a ovest verso l'autostrada, cercando quindi di allontanarsi dalle abitazioni, ma lo spazio resta quello. Quello che manca è una specificazione del progetto in generale: lo hanno detto anche alcuni consiglieri comunali, servivano dettagli in più e qualche disegno più chiaro, magari un rendering. È difficile infatti rendersi conto di quello che in effetti succederà osservando solo delle linee tracciate su un foglio. E se il territorio deve valutare l'opera e dare un suo parere, lo si può fare solo avendo tutti gli elementi per fare questo esercizio di condivisione».

C'è dunque generale insoddisfazione, anche perché risulta assai complesso per i non addetti ai lavori capire che cosa comporti accantierare un'opera del genere. Non a caso a Trento solo ora si comincia a intuire quello che