

MOBILITÀ

Il corridoio del Brennero è partito da anni e Trento si è infilata nel Pnrr ottenendo il trasloco della ferrovia in galleria anche se gli abitanti stanno protestando

I lavori si faranno ma rimane il caso Rovereto. Scartata l'ipotesi tunnel sotto lo Zugna, l'unica soluzione possibile è passare sotto gli attuali binari e sotto il Leno

«Interramento unica soluzione Ma per ora non c'è progetto»



NICOLA GUARNIERI

n.guarnieri@ladige.it

Il corridoio del Brennero si farà, e questo lo si sa, ma al di là del dibattito in corso a Trento sulla circoscrizione ferroviaria che passa sotto il quartiere di San Martino, rimane il grosso interrogativo sul futuro di Rovereto e della Vallagarina. Scartata l'ipotesi tunnel sotto il monte Zugna per non infastidire le falde (e l'acqua, che se ne dica, rimane il bene più prezioso) l'unica alternativa è la valle. Che, tra case e campagna, non è più occupabile. Eppure quello stradone di ferro con quattro binari per portare le merci dalla Scandinavia alla Sicilia si farà. Il capoluogo, grazie ai fondi del Pnrr, ha già previsto una galleria di 12,5 chilometri dall'Acquaviva a via Brennero e poco importa per la casa che saranno demolite per far posto alla modernità, ma a Sud c'è ancora il buio. Tradotto significa che, se non si farà nulla, i megatreni merci da 200 chilometri orari occuperanno l'attuale ferrovia chiudendo gli spazi ai passeggeri e, di conseguenza, a quella sorta di metropolitana di superficie tra Rovereto e Trento che dovrebbe portare studenti ed economia.

Il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti**, rispetto ai sussurri dei sindaci Francesco Valduga e Franco Ianeselli che attendono l'oracolo, qualcosa di più concreto lo dice: «Non ci sono progetti al momento. Mi rendo conto che la gente è preoccupata ma della questione si occupano le Ferrovie. Scartate le ipotesi Destra e Sinistra Adige l'unica soluzione possibile è l'interramento dei binari. A noi va bene, per altro, anche perché risolverebbe la questione della tangenziale di Rovereto». Ma è una soluzione percorribile? «Rfi parla di 500 milioni di euro per realizzarla ma, ripeto, progetti non ce ne sono. Li stiamo sollecitando e quando avremo un'ipotesi concreta di tracciato ci confronteremo con le realtà locali». In Comune stanno attendendo suggerimenti mentre la stessa Provincia, nella fattispecie il dirigente De Col, di rimando attende «suggerimenti dal Comune». A conti fatti, insomma, nessuno sa niente a parte il fatto che la megalopoli si farà a prescindere perché è di interesse internazionale. Fugatti, almeno, un'idea ce l'ha. «È stata Rfi a parlarci dell'interramento della ferrovia a Rovereto e a noi va bene come soluzione».

Tutti i binari sotto terra, una tangenziale sopra per tacitare gli automobilisti ma la metropolitana di superficie? «Sarà il Comune di

Rovereto a proporla. Se davvero la ferrovia scompare dalla vista la superficie ricucita si presta a molti progetti di cui si discuterà insieme».

L'unico dato certo, al momento, è che se davvero interrare i binari costa mezzo miliardo di euro di sicuro non sono soldi figli del Pnrr. Un aspetto per certi versi secondario visto che, una volta che la circoscrizione di Trento partirà, qualcosa si dovrà fare per evitare non solo di non trovare più un treno passeggeri comodo per Trento ma anche per sopportare i chilometri di convogli merci che giorno e notte attraverseranno la città. «È vero, il Pnrr non contempla quanto annunciato dalla Provincia di infilare i binari sotto terra: - confermava tempo fa l'assessore **Andrea Miniucchi** - non ci sono degli stanziamenti e non c'è nemmeno un progetto. Le uniche interlocuzioni del sindaco Francesco Valduga con la giunta provinciale e i tecnici hanno mostrato solo ipotesi ma, come detto, nessun progetto. La questione, però, interessa tutta la Vallagarina e ci si augura che, qualunque sia, prevederà un'interlocuzione con i Comuni e i portatori di interesse. La cosa che ci lascia tranquilli, ovviamente, è che ci sono le opere già previste che ora saranno accantierate: il sottopasso ciclopeditonale, il parcheggio sull'ex scalo merci in via Zeni e la stazione delle corriere. Ci hanno garantito che questo non contrasta con l'eventuale interrimento della ferrovia». Intanto, però, all'orizzonte si prospettano 400 treni lunghi 750 metri che trasporteranno ogni giorno 1.600 tonnellate di merci.



Il corridoio ferroviario del Brennero interesserà anche Rovereto e la Vallagarina ma, al momento, non ci sono progetti sul tavolo. L'unica ipotesi a cui si sta lavorando è l'interramento della ferrovia. Un progetto vero e proprio ancora non c'è ma i conti, fatti a spanne da Provincia e Rfi, sono di mezzo miliardo di euro. I tempi stringono visto che quando partiranno i lavori a Trento Rovereto dovrà avere una soluzione definitiva