

TRASPORTI

Nel Comitato tecnico dell'Osservatorio del Brennero siedono rappresentanti di Provincia, Comuni e Comunità. Proposte illustrate da Rfi, cioè Ferrovie dello Stato

Nuove soluzioni dopo la bocciatura del tunnel sotto il monte Zugna ma restano aperti problemi di impatto idrogeologico e urbano. Progetto definitivo entro il 2022

Ecco le ipotesi per la nuova ferrovia

Galleria con uscita a Sant'Ilario o Calliano, binari più o meno interrati

FRANCESCO TERRERI

twitter: @ftterri

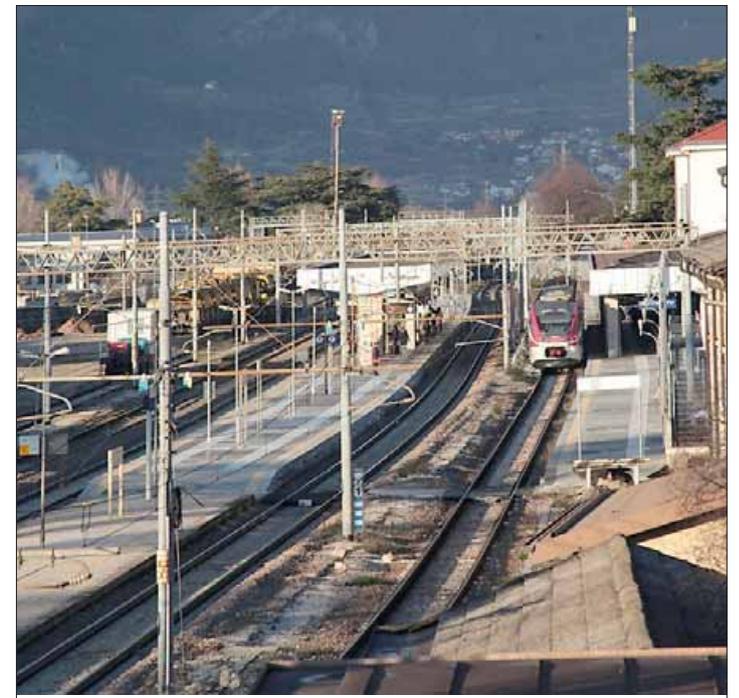
Una galleria di 6 chilometri con uscita a Sant'Ilario. Oppure una galleria di 7 chilometri e 400 metri che bypassa completamente Rovereto e Volano con uscita a Calliano. Oppure un passante ferroviario interrato, più in profondità o più in superficie. O infine il sotto attraversamento completo di Rovereto con una galleria di 11 chilometri. Sono le ipotesi in campo per la nuova circonvallazione ferroviaria che rientra nel progetto più ampio del corridoio del Brennero. Il sindaco di Rovereto **Francesco Valduga** finora ha visto solo delle linee tracciate su una cartina. L'assessore provinciale **Achille Spinelli** «da roveretano» polemizza col sindaco e afferma che la città è indietro su questo tema, ma anche lui non sa niente dei tracciati. Eppure le ipotesi sulla nuova ferrovia, anticipate ieri dall'*Adige* nelle cronache provinciali, arrivano dal Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero. E nel Comitato, oltre a Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), cioè Ferrovie dello Stato, ci sono fior di rappresentanti di Provincia, Comuni e Comunità di valle.

In particolare, per il Comune di Rovereto partecipa al Comitato l'ingegner **Omar Consolini**, mentre l'ingegner **Roberto Lorenzi** e il geologo **Luigi Frassinella** sono presenti per la Comunità della Vallagarina. L'ultima riunione del Comitato risale al marzo scorso. Le soluzioni ipotizzate per la circonvallazione di Rovereto sono presentate dall'ingegner **Carmine Pillozzi** di Rfi, la società incaricata della progettazione. Le nuove ipotesi sostituiscono il progetto del 2015, che prevedeva la galleria da 17 chilometri sotto il monte Zugna, poi bocciata soprattutto per le criticità di tipo idrogeologico che erano emerse.

La prima ipotesi illustrata dal tecnico di Rfi prevede uno sviluppo complessivo della nuova ferrovia di 18,9 chilometri con una galleria di 6 chilometri in attraversamento a Rovereto con uscita a Sant'Ilario e il completamento in affiancamento alla linea esistente per 12,2 chilometri. Lo studio altimetrico dell'attraversamento individua due ipotesi a profondità diverse per minimizzare gli impatti sugli edifici del primo tratto a sud. Lì infatti ci sarebbero potenziali criticità, accanto all'interferenza con aree con pericolosità geologica, anche se bassa. Tra i vantaggi, invece, ci sarebbero la localizzazione degli imbocchi al di fuori dal centro abitato e il minimo impatto del cantiere per la realizzazione. Bilancio simile per la variante della pri-



La stazione di Rovereto. Con la nuova ferrovia il trasporto delle merci dovrebbe spostarsi da strada a rotaia



Ci sono diverse ipotesi su come realizzare la circonvallazione ferroviaria

ma ipotesi, quella che prevede uno sviluppo complessivo di 18,5 chilometri di cui 7,4 in galleria, con un bypass totale di Rovereto, compresa Volano, e l'uscita a Calliano. Sarebbe un tracciato non rettilineo, per evitare interferenze con un'area protetta. Tra i contro, in questo caso, c'è l'attraversamento di terreni con pericolosità geologica alta e il possibile maggior impatto con aree di pregio agricolo.

L'altro tipo di soluzione prevede un passante ferroviario interrato. Potrebbe essere un passante più in profondità, senza interferenze con il costruito, con contestuale interrimento della linea storica. Oppure un passante più in superficie, con scavo a cielo aperto, realizzabile in un'unica canna a doppio binario, con uscite di sicurezza ogni mille metri in area urbana e un tratto in galleria di 3,6 chilometri. La profondità deriva dal sotto attraversamento del torrente Leno.

Infine la soluzione che prevede anche il bypass della zona industriale a sud di Rovereto e il sotto attraversamento della città. In questo caso serve una galleria di 11 chilometri. Rfi, peraltro, sta studiando anche l'interramento della linea ferroviaria esistente. In ogni caso il progetto definitivo potrebbe essere pronto entro l'anno prossimo. Poi ci vogliono i soldi: un progetto come questo vale centinaia di milioni di euro.

INFRASTRUTTURE

Olivi all'attacco: parla di ferrovia ma vuole la Valdastico

«Fugatti è contro Rovereto»



Alessandro Olivi consigliere provinciale del Partito Democratico ed ex assessore allo sviluppo economico e al lavoro

«Quello dell'assessore **Achille Spinelli** è stato un atteggiamento irrispettoso nei confronti di Rovereto. Se c'è un compito che ha la Provincia è quello di tenere insieme i territori e promuovere una progettualità coordinata, altro che dare pagelle». Il consigliere provinciale **Alessandro Olivi** va all'attacco della giunta di **Maurizio Fugatti** proprio sulla questio-

ne ferroviaria, respingendo al mittente, come peraltro ha già fatto il sindaco **Francesco Valduga**, le accuse di immobilismo. Anzi, Olivi va oltre: «Che c'entra l'autostrada Valdastico e lo sciagurato scenario progettuale che dovrebbe perforare il Pasubio con la nuova ferrovia a Rovereto o il treno per Riva del Garda? Si riesumano progetti vecchi che sono in contraddizione con un nuovo modello di mobilità sostenibile». Per il consigliere del Pd, proprio il caso della circonvallazione ferroviaria di Rovereto mostra i limiti della giunta provinciale. «A Trento la progettazione è più avanzata - dice Olivi - ma è il governo provinciale che dovrebbe favorire lo sviluppo di ipotesi a nord e a sud che vanno cucite col resto del territorio». Del resto, sostiene Olivi, «finora a Rovereto la giunta Fugatti ha solo smontato quel disegno urbanistico che

puntava alla ricucitura della città».

No alla Valdastico, dice Olivi, perché invece sulla ferrovia vanno fatte scelte coraggiose. «Puntare sul treno Rovereto-Riva è fondamentale. Così come ritengo una sfida ambiziosa quella dell'interramento della ferrovia. Non possiamo solo fermarci a vivisezionare progetti, bisogna in primo luogo chiedersi se sia una scelta utile. L'interramento è fondamentale, rientra nel tipo di corridoio del Brennero che intendiamo realizzare, un corridoio green basato sull'intermodalità, con la viabilità di montagna alleggerita». E i soldi? Non si trovano nel Recovery plan, sottolinea Olivi, bisogna programmarli. Ma non inventarli, come quei 90 milioni di euro che due anni fa, secondo la giunta provinciale, dovevano servire per la tangenziale e che poi non c'erano. **F. Ter.**