

TRASPORTI

Il sindaco Valduga: sappiamo delle ipotesi di Rfi ma non sono ancora progetti su cui esprimersi. L'interramento è più praticabile del bypass, ci sono però molti punti da chiarire

Nel Recovery plan non ci sono i soldi per Rovereto, servono almeno 500 milioni. «I tempi saranno più lunghi del 2026 E dobbiamo capire la connessione con la linea per Riva»

«Valutiamo i binari interrati ma no alla secante sopra»



FRANCESCO TERRERI

«Certo che l'ingegner Consolini ci ha riferito delle ipotesi di Rfi. Ma ha specificato che sono solo enunciazioni sulla carta. È la stessa cosa che ho detto io: abbiamo visto solo linee tracciate su una cartina». Il sindaco di Rovereto **Francesco Valduga** lo sottolinea più di una volta: le soluzioni indicate dalla società di Ferrovie dello Stato per la circonvallazione ferroviaria di Rovereto (*L'Adige* di ieri) sono solo ipotesi, «progetti su cui esprimersi non ce ne sono». Qualche punto fermo però si delinea. In primo luogo, l'interramento sotto la linea attuale è più praticabile del bypass. In secondo luogo, a Rovereto manca la compensazione prevista per Trento: non si possono interrare i binari e poi farci passare sopra la tangenziale, «che a quel punto sarebbe una secante», lasciando la città divisa. In terzo luogo, le risorse necessarie, che ammontano ad almeno mezzo miliardo di euro, ancora non ci sono.

Con l'ingegner **Omar Consolini**, che rappresenta l'amministrazione nel Comitato tecnico scientifico dell'Osservatorio per lo sviluppo del corridoio del Brennero, «c'è un contatto continuo» dice Valduga. Il Comitato è la sede dove lo scorso marzo l'ingegner **Carmine Pillozzi** di Rfi ha esposto un ventaglio di ipotesi sulla nuova ferrovia a Rovereto, parte della nuova linea ad alta capacità dedicata soprattutto al trasporto merci. «Ma sono appunto ipotesi, non c'è un progetto, non abbiamo i dati su cui possiamo esprimere un parere».

Valduga ribadisce: «Siamo consapevoli di ciò che c'è dietro il corridoio, il Comune non è dormiente. Tra tutte queste ipotesi dobbiamo poter valutare quali hanno impatto e quali no». Qualche valutazione sull'impatto idrogeologico, lo stesso che ha portato all'accantonamento del tunnel sotto il monte Zugna, però c'è. «Sì ma ragionano sulle carte di pericolosità geologica».

Tuttavia qualche primo punto fermo sembra emergere. «L'interramento sull'attuale sedime sembra più praticabile del bypass, che passerebbe sotto il Mart o sotto la collina, ipotesi insosteni-

conoscere per poter comunicare. Uno dei problemi è che non abbiamo compensazioni chiare all'interramento della ferrovia. Trento ha compensazioni chiare: in superficie fa il boulevard, la tangenziale già ce l'ha. A noi la Provincia ha detto: la tangenziale la facciamo sopra la ferrovia interrata. Che poi non sarebbe una tangenziale, sarebbe una secante. Ma così non va: se la ferrovia è interrata, sopra devo guadagnarci elementi di connessione e di relazione, non devo ritrovarmi la città divisa in due».

Poi c'è la questione delle risorse, che non è da poco. Nel Piano nazionale di ripresa e resilienza ci sono i soldi per la circonvallazione di Trento, oltre 900 milioni di euro, ma per Rovereto no. «L'assessore **Achille Spinelli**, nel suo intervento che mi ha fatto arrabbiare, ha ammesso che hanno chiesto i soldi perché "così intanto partiamo" - dice Valduga - Trento è l'unica tratta finanziata, non si approfondisce cosa c'è prima e dopo».

I costi dell'interramento a Rovereto dipendono dalla soluzione scelta, ma le prime stime di Rfi parlano di non meno di 500 milioni di euro. «I tempi però saranno sicuramente più lunghi del 2026 - sostiene Valduga - Anche i tempi del tunnel del Brennero si sono allungati, ora si parla del 2032. Poi dobbiamo capire che connessione ci sarà con la ferrovia Rovereto-Riva, che non sarà interrata. Noi partecipiamo al corridoio del Brennero, abbiamo avviato un'interlocuzione diretta nazionale. Ma dobbiamo sapere cosa resta di tutto questo sul territorio».

«La Provincia: sopra la ferrovia fateci la strada. Ma così ci ritroviamo di nuovo la città divisa»

«Non è compito del Comune fare il progetto - aggiunge - Dobbiamo

abili» afferma Valduga. Nell'ultima riunione con Provincia e tecnici sulla ferrovia, aggiunge il sindaco, «è stato specificato che c'è da capire quali raggi di curvatura siano praticabili. Le ferrovie devono essere le più dritte possibili». Le ipotesi di interramento sono diverse, c'è anche quella con una lunga galleria di 11 chilometri. «Ma non sappiamo se il materasso di acqua che abbiamo sotto ce lo permette» osserva Valduga.

«Non è compito del Comune fare il progetto - aggiunge - Dobbiamo



La stazione ferroviaria di Rovereto. L'interramento della ferrovia sotto la linea attuale sembra l'ipotesi più praticabile ma sono ancora molti i nodi da sciogliere, dalla curvatura all'impatto idrogeologico, al collegamento con altri rami ferroviari come l'ipotizzata linea Rovereto-Riva, alla metropolitana di superficie

EUROPA VERDE

«Fugatti vuole la Valdastico contro i territori»

«Sì alle nuove ferrovie»

«In questi giorni si discute su possibili progetti di interramento della ferrovia a Rovereto. Parole in libertà, prive di ogni riscontro oggettivo. La realtà è che non esiste nessun nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica del Lotto 3b (circonvallazione di Rovereto) e del collegamento ferroviario Rovereto-Garda». Lo sostiene l'ingegner **Ezio Viglietti** (nella foto) a nome del gruppo Europa Verde Rovereto. «Non esiste nessun finanziamento di queste chiacchierate opere. Per il collegamento Rovereto-Garda Rfi (Ferrovie dello Stato ndr), entro l'autunno prossimo dovrebbe essere reso pubblico un generico studio di fattibilità, finanziato dalla Provincia con 35.000 euro. Cioè nulla».

«Inoltre - prosegue Viglietti - l'attuale e la precedente giunta provinciale e consiglio provinciale non hanno ancora approvato il Piano provinciale della mobilità sostenibile, previsto nella legge provinciale 30 giugno 2017 numero 6. Non si capisce tutto questo clamore per il nulla. Forse tale attività è dovuta all'approssimarsi della consultazione elettorale provinciale?».

D'altra parte la giunta Fugatti «ha approvato a fine giugno la variante al Piano urbanistico provinciale (Pup) che prevede l'ampliamento del corridoio est di accesso al Trentino, cioè la linea ferroviaria della Valsugana e la strada statale 47. È in atto la procedura prevista dalla legge provinciale 15/2015 ed entro settembre i Comuni dovranno esprimere pareri. Tale ampliamento, contrassegnato con un puntinato nelle cartografie,



comprende l'ipotetica traccia della Valdastico Nord A31 con sbocco a Serravalle. Infatti tale variante dovrebbe rappresentare la "visione strategica" per realizzare il collegamento del vicentino con il Trentino». «La verità, purtroppo - sottolinea Viglietti - è che questa giunta provinciale naviga a vista e non ha una visione strategica sulla mobilità delle persone e delle merci in Trentino. Recentemente, molti consigli comunali hanno votato mozioni contrarie alla progettazione e realizzazione della Valdastico Nord A31. I comuni di Rovereto, Mori, Riva del Garda e Dro hanno votato all'unanimità mozioni per la progettazione vera del collegamento ferroviario Rove-

reto-Garda e per ricercare i finanziamenti applicando il principio chi inquina paga (Eurovignette) e istituendo il Fondo provinciale per la mobilità sostenibile alimentato con le accise e i pedaggi autostradali. Evidentemente l'espressione della volontà dei territori non ha alcun valore per questa giunta provinciale».

Europa Verde quindi «dice no alla Valdastico Nord, opera inutile e dannosa all'ambiente, ed è impegnata a dialogare con istituzioni e con le forze in campo per dotare il Trentino degli strumenti pianificatori in materia di mobilità sostenibile, necessari per ottenere finanziamenti europei, e per dare concretezza al sistema di mobilità sostenibile con progetti specifici secondo quanto previsto dal nuovo Codice degli appalti».

Infine «Europa Verde Rovereto propone alla giunta provinciale e al sindaco e maggioranza consiliare di Rovereto di prendere l'iniziativa affinché Rfi e la commissaria straordinaria al potenziamento della ferrovia del Brennero **Paola Firmi** procedano alla elaborazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica che comprenda l'interramento dell'attuale linea storica Fortezza-Verona nella tratta che interessa il centro abitato di Rovereto. In tale progetto sarebbe importante anche prevedere il raccordo con il nuovo collegamento ferroviario Rovereto-Garda. Auspichiamo che seguano fatti di questo genere piuttosto che quelli di devastare l'ambiente e il paesaggio della Valle dell'Adige e della Val d'Astico».

FORZA ITALIA

«Valduga dialoghi con la Provincia che investe»

«Rovereto è indietro»

«Da roveretano ancora prima che da consigliere provinciale e assessore regionale, ho trovato sconveniente e offensiva l'intervista del sindaco **Francesco Valduga** comparsa sull'*Adige* di martedì 7 settembre - afferma **Giorgio Leonardi** di Forza Italia (nella foto) - Sconveniente e offensiva perché non vi è rispetto dei ruoli istituzionali e del fatto che un sindaco non rappresenta solo le proprie idee, ma una città che è una comunità e quindi la forma diviene sostanza, a maggior ragione in un confronto di progettualità con la Provincia».

«Ho iniziato la mia attività politico-amministrativa sui banchi del consiglio comunale di Rovereto nella consiliatura 2005-2010 - prosegue Leonardi - e già allora come centrodestra si evidenziava la mancanza di progettualità complessiva sullo sviluppo di Rovereto, che non si può considerare solo nella realizzazione di alcune strutture: Mart, Manifattura Domani, Polo Meccatronica, opere spesso volute più a livello provinciale che non locale e che non sono entrate nel tessuto della città. Dopo quasi vent'anni ancora si parla del ruolo del Mart, della tangenziale e della viabilità sempre caotica, della "vocazione roveretana" per la cultura e l'elenco potrebbe continuare».

Secondo Leonardi «la città della Quercia, seconda città della provincia e terza della regione, ha bisogno di una progettualità alta, non come quella che il sindaco Valduga propone, con l'allargamento della Ztl ad una via e mezza in forma sperimentale



il sabato e la domenica. Le grandi progettualità, con opere che ridisegnano le infrastrutture e ricuciono il territorio, devono essere concordate assieme ai comuni limitrofi e alla Provincia in quanto impattano su tutto il sistema provinciale e necessitano di notevoli investimenti e di forza contrattuale a livello nazionale che solo un ente come la Provincia può avere».

«Il tema dell'interramento della ferrovia rientra in queste tematiche; interrare la ferrovia nell'attraversamento della città significa ricucire il taglio che questa struttura crea sia da un punto di vista urbanistico che dell'inquinamento acustico, dando spazio a nuovi scenari

anche per la viabilità della città. L'interramento della statale in piazzale Orsi, così come voluto dall'amministrazione comunale, non è una soluzione di lunga prospettiva e sposta semplicemente il problema viabilistico in altri punti della città, creando un "non spazio" davanti alla stazione che potrebbe diventare un luogo di abbandono e non di accoglienza per chi arriva a Rovereto».

«Per la prima volta - sostiene l'assessore regionale - la città di Rovereto può confrontarsi con una giunta provinciale che vuole portare forti investimenti strutturali e che riconosce l'importanza del ruolo della città della Quercia. Probabilmente questo non va bene al sindaco Valduga e alla sua maggioranza in quanto pensano più ai loro giochetti politici in funzione delle elezioni provinciali del 2023. Il sindaco afferma che ha visto solo due righe tracciate su una cartina della città e non un progetto della ferrovia. Per forza, i tempi ristretti per presentare i progetti sui fondi europei del Pnrr non consentono di più, ma dal momento che ci sono i fondi e ci saranno gli accordi con Ferrovie si procederà con la progettualità di dettaglio e ci sarà un confronto stretto con l'amministrazione comunale. La giunta provinciale e la maggioranza di centrodestra vogliono dialogare con il territorio. Mi sembra doveroso invitare il sindaco Valduga ad abbassare i toni. Non è con la contrapposizione alla Provincia che si amministra ma cercando di trovare assieme le soluzioni migliori».