

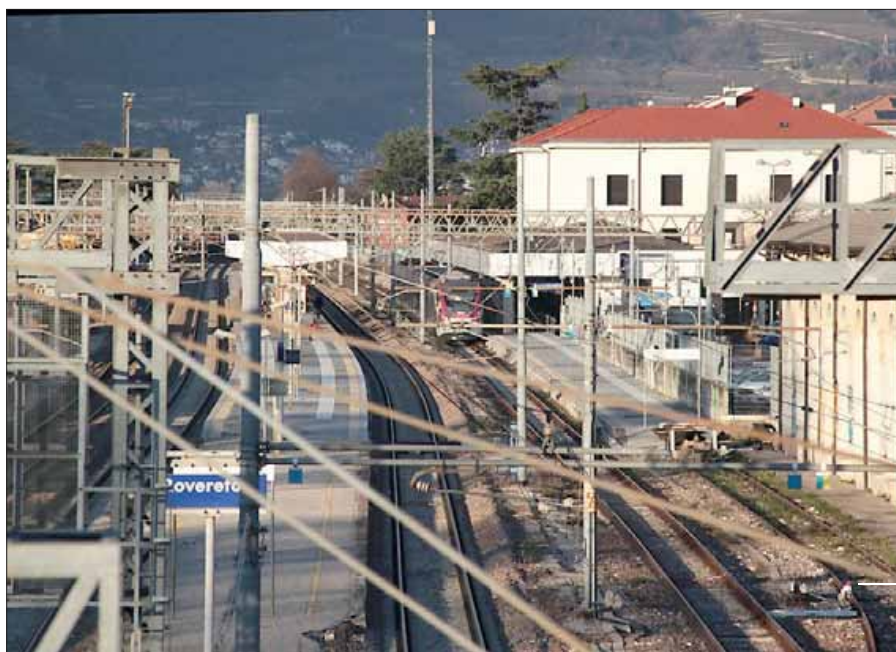
GRANDI OPERE

Nel "Contratto di programma 2023-2026" tra le Ferrovie dello Stato ed il ministero alle Infrastrutture previsto lo stanziamento per il nuovo attraversamento di Rovereto

Ci sono i soldi, ma Rfi non ha ancora mostrato ai territori i due nuovi progetti, per i quali ha messo sul piatto due milioni. Dovevano essere pronti entro la fine del 2022

Ferrovia interrata, da Rfi 365 milioni

Salvini ha firmato il piano: i fondi per il bypass disponibili dal 2024



A destra il rendering del vecchio progetto, oggi superato, di una galleria sotto lo Zugna tra i murazzi (in foto) e Marco di Rovereto. Ora si ragiona di interrare le linee merci e passeggeri sotto l'attuale sedime dei binari. A sinistra la stazione dei treni di Rovereto.



MATTHIAS PFAENDER

m.pfaender@ladige.it

Negli ultimi giorni si è tornati a parlare di grandi opere a Rovereto. Diverse le cause. Certamente è merito della recente visita trentina del ministro alle Infrastrutture Salvini, che ha rilanciato la riapertura della linea ferroviaria tra Rovereto e Riva del Garda. Ma certo è anche un riflesso dell'attivismo con cui a Trento ci si muove in vista dell'avvio dei cantieri per l'interramento della linea ferroviaria merci. Nella città della Quercia, su questa partita, si sta a guardare. Non per apatia politica locale, ma perché la palla è in mano ad Rfi, che avrebbe già dovuto presentare all'amministrazione comunale e provinciale le proposte progettuali commissionate un quasi un anno fa per il by-pass di Rovereto. All'epoca dell'incarico, costato due milioni di euro, ci si era dati appuntamento prima della fine del 2022. L'anno è passato ma, per ora, nessuna nuova da Roma.

Ma in realtà una novità c'è. E importante. Non ci sono progetti, ma ci sono i soldi. Tra le pieghe del "Contratto di programma 2022-2026" firmato il 20 dicembre scorso tra i vertici di Rfi e lo stesso Salvini è citata anche, nell'ambito del macroproget-

Il colosso pubblico indotto dal Comune a cambiare il vecchio progetto che prevedeva una galleria sotto lo Zugna

to "Accesso al Brennero", la circoscrizione di Rovereto. E, in mancanza di sapere cosa si farà, a Roma pianificano in anticipo tempi e costi. Per il by-pass cittadino, che rappresenterà la prosecuzione verso sud della nuova ferrovia che a Trento contano di costruire in tempi record

per non perdere i fondi del Pnrr, Rfi mette a bilancio, a partire dal 2024, 365 milioni di euro. Quindi, l'intenzione è di concludere nel corso dell'anno la definizione progettuale e avviare dal prossimo anno i lavori veri e propri.

Quindi, nell'attesa delle comunicazioni da parte di Rete ferroviaria italiana, il Comune resta fermo sulle proprie posizioni, già ampiamente espresse nei mesi (e anni) passati. Tanto è vero che la stessa attesa dei nuovi progetti è figlia dell'intervento con cui Palazzo Pretorio, due anni fa, indusse Rfi, al tavolo per il Corridoio del Brennero, a modificare il progetto originario del by-pass, che prevedeva il passaggio in galleria sotto il monte Zugna. «Così come per la Valdastico, l'idea di forare la montagna è da rifiutare in toto, perché mette a grave rischio la fonte dello Spino. Noi non siamo contrari a priori alla circoscrizione ferroviaria, ci mancherebbe. Le prospettive positive per la città sono importanti. Ma vogliamo un'opera il meno impattante possibile» commentava all'Adige il

sindaco Francesco Valduga. Ma quali sono le ipotesi progettuali che Rfi dovrebbe presentare a stretto giro? A grandi linee sono note. Una prevede l'interramento profondo, a circa 30 metri, della linea merci sotto la statale del Brennero e il suc-

Il sindaco Valduga: «Come per la Valdastico, siamo contrari a opere che mettano a rischio le nostre sorgenti»

cessivo interrimento a circa 10 metri della linea del traffico passeggeri, e della stazione dei treni, sotto il sedime attuale. «Una prospettiva molto interessante - argomentava il sindaco -, che ci permetterebbe dei ragionamenti sulla Statale 12 e la ricucitura urbanistica tra l'est e l'ovest del-

la città, ma che deve essere compatibile con altre progettualità, come la ferrovia per il Garda e la metropolitana di superficie per Trento». L'altra ipotesi è l'interramento della sola linea merci, a circa 10 metri, lasciando la linea passeggeri in superficie. In entrambi i casi si tratta di passare sotto la città, tra il Millennium Center e Sant'Ilario, mentre a nord e a sud è previsto il raddoppio della linea in affiancamento all'esistente in superficie.

Ma quest'ultimo aspetto dovrà essere studiato di concerto con i Comuni sia a nord che a sud di Rovereto, perché l'impatto paesaggistico rischia di essere molto pesante per dei territori che, soprattutto nell'Alta Vallagarina, già soffrono per l'attraversamento della Statale 12.

«Per questo ritengo che sia importante - concludeva Valduga - come anche i sindaci a nord di Trento hanno già espresso, che l'opera sia pensata il più possibile nella sua dimensione generale, per indirizzare i ragionamenti in un'ottica di sostenibilità e fattibilità».