

Paesaggi futuri e mobilità

Sala gremita per il primo confronto pubblico sul futuro volto di Rovereto, conseguente all'interramento della linea ferroviaria. «Sapere per decidere»

di **Leonardo Omezzoli**

Immaginare il futuro di una comunità intervenendo direttamente come città sulla valutazione di un progetto importante che, sebbene non sia ancora stato reso pubblico nella sua possibile definizione, è destinato a mutare per sempre il volto di Rovereto e i suoi rapporti sociali, economici e turistici. Vivace, partecipata e animata la serata organizzata da Unione popolare in collaborazione con «il T» quotidiano che ha permesso ai cittadini di Rovereto di venire a conoscenza di

Dialogo

Nella sala dell'Urban Center numerosi cittadini e architetti si sono confrontati per capire il destino di Rovereto con l'arrivo del potenziamento ferroviario e l'interramento della tratta cittadina. Sotto a sinistra l'ex assessore comunale Beppino Graziola e a destra l'architetto Maurizio Tomazzoni



Ferrovia: «Cambiamento epocale»

La città si prepara a trovare una nuova identità socio-economica e turistica

un tema delicato che li toccherà da vicino in tempi non troppo lunghi, ossia l'interramento parziale o generale della linea ferroviaria aprendo così alla possibilità di una modifica urbana epocale.

Il diritto di sapere

Tema principale quello del «sapere» perché la città, in quanto organismo complesso ed eterogeneo composto da più anime (sociale, economica, turistica) ha il diritto e il dovere di approfittare come muteranno i suoi aspetti fondanti e caratterizzanti per poter decidere consapevolmente e indirizzare quello che sarà l'avvenire. Ad oggi sono conosciute preliminarmente solo due ipotesi ognuna delle quali porta in sé delle ripercussioni cittadine. La prima delle quali, la più ambiziosa, prevede l'interramento da sud a nord dell'intero tratto ferroviario cittadino con la quadruplicazione della rete ferroviaria. La seconda ipotesi darebbe meno possibilità di unire tra la parte est e quella ovest della città ma aprirebbe nuovi ragionamenti di rivalsa che Rovereto dovrebbe far pesare per ottenere un ruolo dominante nel diventare punto di snodo intermodale per i flussi turistici del Trentino e non solo.

Il corridoio d'Europa

Beppino Graziola, ex assessore comunale, urbanista e tecnico di lungo corso ha portato agli astanti una visione d'insieme sottolineando come, a prescindere da quello che sarà il progetto, questo non potrà che essere realizzato in quanto la decisione è sovranazionale e destinata a rispondere ad esigenze europee per il continuo crescere dei volumi di merce spostata. «Qui passa e passerà - ha dichiarato Graziola - il collegamento tra il nord Europa e il Mediterraneo. Una direttrice finalizzata al trasporto veloce delle merci e non solo, anche delle persone. Qui - continua l'ex assessore - si prevede il quadruplicamento della linea con l'obiettivo strategico di interrare i binari dedicati ai treni merci. Perché oggi la situazione del trasporto delle merci è al limite delle possibilità infrastrutturali sia sull'asse dell'autostrada del Brennero, sia su quello ferroviario e i dati - ha precisato - parlano chiaro, i volumi sono in costante crescita. Siamo davanti ad accordi sovranazionali e pertanto quella che si discuterà è una decisione irreversibile e non ci sarà modo di cambiare idea, il corridoio Nord Europa e il passaggio attraverso la Vallagarina si farà e si realizzerà in tempi non lunghi».



Graziola ha poi ricordato i lavori del tunnel del Brennero, oramai in fase avanzata di costruzione con l'ultimazione prevista nel 2025, che lo porterà ad essere il tunnel ferroviario più lungo del mondo. A questo si collegheranno gli imminenti lavori della circonvallazione ferroviaria di Trento e quelli già previsti e decisi per lo snodo ferroviario su Verona.

Rfi, progetti entro maggio

In questo momento si stanno attendendo gli studi di fattibilità di Rfi che, stando alle ultime informazioni



dovranno essere consegnati alla Provincia tra aprile e maggio. Nella prima opzione si avrebbe un interrimento della ferrovia per la linea merci ad una profondità di 30 metri, mentre quella passeggeri con stazione ipogea sarebbe interrata a quota -15. Nella seconda ipotesi conosciuta verrebbe interrata la linea merci lasciando a quota 0 quella passeggeri. Stando a quanto raccolto dagli architetti presenti in sala la prima opzione sarebbe troppo dispendiosa e questo avrebbe portato Rfi a preferire la seconda soluzione. «Forse solo la Provincia oggi sa quello

che sta progettando Rfi - ha sentenziato Graziola -. Non ci è più stato comunicato nulla e siamo in attesa di sapere quale sarà la soluzione che verrà data dai tecnici».

Valdastico superata

«In ogni caso - continua l'ex assessore - mi pare evidente che la Valdastico risulta superata, sarebbe anacronistica. Perché nel momento in cui si investono capitali enormi per togliere merci dal trasporto su gomma corridoi stradali come la Valdastico sono paradossali». Pianificare unitariamente Per l'architetto Maurizio Tomazzoni va fatta una pianificazione che sappia coinvolgere la visione della città. «Oggi sempre più manca la pianificazione e viene meno la capacità di immaginarsi il futuro. Dobbiamo insieme conoscere e informarci per immaginarci il destino della città, il paesaggio che non è solo quello che si vede, ma tutto l'insieme di relazioni sociali che la compongono e che definiscono gli spazi e le azioni secondo le percezioni della popolazione. Per questo il dibattito deve iniziare prima che ci venga presentato un progetto, dobbiamo essere parte del cambiamento».