

BYPASS. Il Comitato Mobilità Sostenibile attacca: «Ipotesi interrata a 10 metri, o 30», ma anche a -70. Tutto nelle segrete stanze

Circonvallazione Tav di Rovereto: «Come a Trento, tutto di nascosto»

GIGI ZOPPELLO

ROVERETO. La Tav a Rovereto? Si sta ripetendo lo stesso copione del Byèass «Circonvallazione ferroviaria» di Trento: incontri al vertice, comunicazione lacunosa e accesso agli atti praticamente impossibile.

Lo afferma il Comitato Mobilità Sostenibile (accreditato anche al Tavolo per la Mobilità della Provincia). «Dopo il Consiglio Comunale del 12 ottobre 2021 a Rovereto, alla presenza del Presidente Fugatti e dei dirigenti PAT dei Dipartimenti impegnati nella realizzazione del lotto 3B, non è successo niente. In Consiglio comunale l'ing. Cristina Pretto e De Col hanno presentato con delle slide due soluzioni: una che prevede l'interramento della sola linea ferroviaria merci a -10 metri e un'altra che invece prevede l'interramento di entrambe le linee, passeggeri e merci, a -30 metri».

E poi, in questi giorni, l'incontro al vertice fra la Commissaria all'opera, ing. Paola Firmi, e il sindaco Valduga. Con una nota stampa nella quale dsi parla di interrimento della ferrovia nel tratto urbano fino a 70 metri di profondità.

«Il CMST ha richiesto al Dipartimento Infrastrutture della PAT le slide che sono state pro-

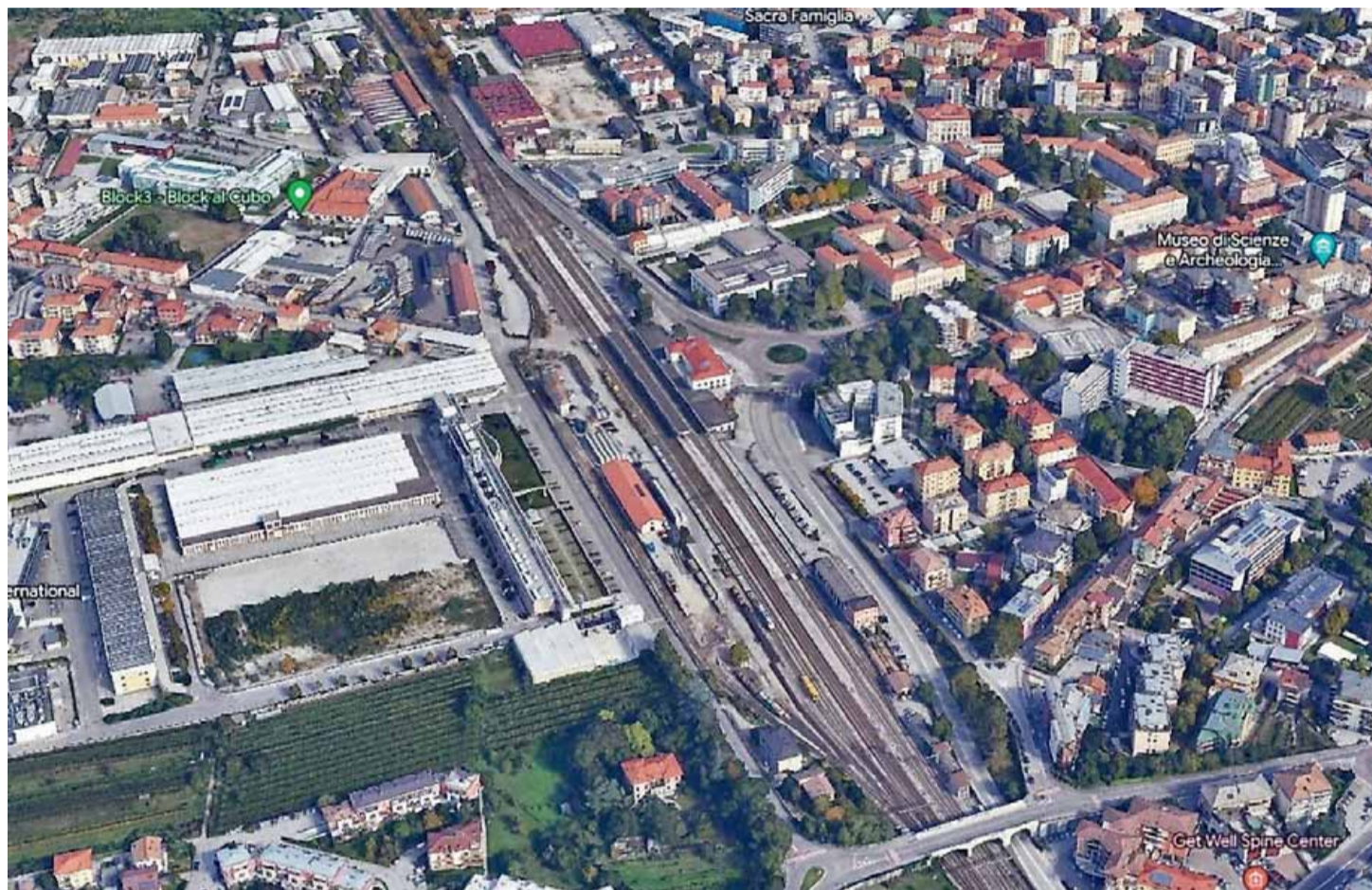
iettate in Consiglio comunale. Nessuna risposta. La popolazione è stata tenuta all'oscuro di quanto Provincia, Comune di Rovereto e RFI SpA stanno decidendo su questa importante opera che riguarda il Nodo di Rovereto. Si sta replicando con lo stesso copione che si è svolto per il lotto 3 A Circonvallazione di Trento» dice il Comitato.

Il CMST «ritiene doveroso richiedere sin d'ora alcune azioni, da parte delle istituzioni locali, di RFI e della Commissaria Straordinaria ing. Paola Firmi, certe e trasparenti e non fumose supposizioni».

Il CMST è d'accordo ad interrare la linea ferroviaria merci e passeggeri. A tal proposito il CMST ha elaborato la sua proposta progettuale dell'ing. Alberto Baccega che prevede un tracciato in sotterranea dallo stadio Quercia a Serravalle. Tale documentazione è a disposizione di tutti.

Il CMST è favorevole e propone anche all'interramento della SS 12, creando un parcheggio sotterraneo nella zona adiacente alla nuova stazione sotterranea. Tale soluzione eliminerebbe molti dei problemi e delle criticità riguardanti la mobilità e la viabilità che affliggono da troppi anni il centro abitato di Rovereto».

Però, afferma la nota, «Occorre al più presto definire il Quadro Esigenziale e il Documento di Fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) come stabilito nelle Linee Guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (C.S.L.L.PP). La Commissaria Straordinaria Ing. Paola Firmi dovrebbe commissionare al Progettista RFI Italferr, il Documento di Fattibilità Alternative Progettuali (DOCFAP) e con una seria analisi mul-



La stazione ferroviaria di Rovereto: verrà interrata? Di quanto? Insieme alla statale? Per il CMS tante domande senza risposte FOTO GOOGLE EARTH

ticriteria (AMC) e/o un'analisi costi benefici (ACB) e il Commitente, cioè la Stazione Appaltante, rappresentata dalla stessa Commissaria Straordinaria, dovrà scegliere la migliore soluzione dal punto di vista economico, ambientale e sociale. Tale processo decisionale dovrà avvenire in modo trasparente e la cittadinanza dovrà essere informata e coinvolta con il Dibattito Pubblico».

Attenzione però: «La scelta oggettiva dovrà essere fatta su valutazioni dell'AMC o

dell'ACB e non potrà essere sicuramente fatta in maniera soggettiva dai politici locali e RFI nelle "segrete stanze". Inoltre non si comprende perché il PFTE+ (il Progetto di fattibilità tecnico economica con integrazioni, ndr) del lotto 3B e degli altri lotti dell'accesso sud del Tunnel del Brennero debbano essere elaborati in regime di monopolio (RFI Italferr) con accordi e protocolli fatti tra PAT e enti locali».

Nel frattempo, Fugatti ha annunciato il finanziamento stata-

le della ferrovia Rovereto-Riva: «Il CMST ritiene importante che nella definizione del Quadro Esigenziale, nella progettazione del DOCFAP del lotto 3B, occorra anche prevedere il collegamento Trento-Rovereto-Lago di Garda, in quanto opera strategica che recentemente ha avuto l'ok tecnico e verrà inserito nel Contratto di Programma - Investimenti di RFI. In pratica occorrerà inserire nel progetto le diramate per la ferrovia per il lago di Garda».

Infine il CMST «nel ritenere il

lotto 3B del Nodo di Rovereto un'opera strategica e utile nell'ambito del Corridoio di accesso sud al Tunnel di Base del Brennero, insieme al collegamento ferroviario con il Lago di Garda, ritiene che si debba dichiarare pubblicamente la disponibilità di risorse finanziarie, per progettarle e realizzarle e la volontà politica di rivedere la pianificazione della mobilità sostenibile in Vallagarina e Alto Garda e Ledro» conclude il Comitato Mobilità Sostenibile Trentino.

70

metri sotto terra, l'ipotesi per la ferrovia Tac/Tav

30

metri sotto terra, per la nuova stazione interrata

10

chilometri di «trincea»

Palazzo Thun. «La commissaria Firmi ha detto di averlo trasmesso da tempo: è segreto?»

«Voglio vedere il progetto Pfte+» Dematté (Fdl) attacca il Comune

TRENTO. Ma dov'è (e soprattutto com'è) il famoso PFTE+, ovvero il progetto «corretto» delle Ferrovie per il bypass di Trento? Non è un dettaglio da poco: è infatti la versione aggiornata del progetto precedente, ma dovrebbe contenere anche le «prescrizioni» indicate da Comune di Trento e Provincia. E ovviamente anche le «soluzioni» per adempierle.

Il problema è che il PFTE+ non lo ha visto ancora nessuno. O forse sì.

Ieri il consigliere comunale Daniele Dematté (Fratelli d'Italia) ha infatti depositato a palazzo Thun una richiesta formale di «accesso agli atti». Come spiega: «ho depositato poco fa una richiesta di accesso agli atti presso la Segreteria del Comune di Trento, per chiedere copia del "Progetto di fattibilità tecni-



Intanto, in via Brennero, giù il primo edificio sul lato est

co economica arricchito" che descrive il recepimento delle principali «prescrizioni per la realizzazione dell'opera.

Sulla stampa di oggi, la Commissaria Firmi ha dichiarato che è già stato reso disponibile

nei mesi scorsi. Come mai allora non è stato reso «pubblico?»

Il rebus potrebbe essere sciolto dall'Osservatorio per la Sicurezza e l'Ambiente: il coordinatore Stefano Robol, a verbale, aveva dichiarato che era dispo-

nibile ma che il progetto arricchito era «incompleto, mancante di alcune parti e anche di interi capitoli». Per quel motivo l'Osservatorio aveva deciso (a verbale) che «per il momento non è da rendere pubblico».

Ora, con la richiesta formale di Dematté di accesso agli atti, si aprono due strade: siccome il PFTE+ dovrebbe essere stato consegnato alla Provincia Autonoma di Trento ed al Comune, a Dematté potrebbe essere consegnato quello che l'Osservatorio ha definito «mancante di alcune parti». Oppure il sindaco laneselli (e il presidente Fugatti) sarebbero obbligati a rivelare che ne hanno una nuovissima versione, questa volta completa.

«Ma se ce l'hanno e l'hanno tenuta nascosta anche ai consiglieri - tuona Dematté - è omissione di atti d'ufficio!» G.Z.



La «barriera» di Pietrastretta spostata per dare il passaggio

TRENTO. Il Comune di Trento informa che «È tornato agibile il tratto di marciapiede in via Pietrastretta che era stato parzialmente occupato dalla barriera per il cantiere della circonvallazione ferroviaria. La recinzione era stata installata in via emergenziale dal Consorzio Tridentum i primi gior-

ni del mese di luglio, anche su indicazione della Questura. Rimossa la barriera, il passaggio sul marciapiede è tornato alla normalità».

La barriera, più alta di prima, è stata spostata di circa un metro verso l'esterno: impedisce la visuale sulle demolizioni, ma almeno si passa.