

IL CASO

Il sindaco di Rovereto Francesco Valduga: «Sul corridoio del Brennero sono stufo di un dibattito sul nulla. A Trento si parla già del dopo? Sulla Vallagarina non c'è niente»

«Per ora i contatti con Roma li ha tenuti la Provincia, e ancora non si sa nulla. Ci attiveremo per avere una comunicazione con Rfi. Interramento? Molte perplessità»

«Basta chiacchiere in libertà Ci facciano vedere i progetti»



MATTHIAS PFAENDER

«Cercheremo di parlare con Fs, ci attiveremo per avere un'interlocuzione direttamente con Roma. Anche con la sponda dei nostri parlamentari». Il sindaco Francesco Valduga si dice stufo delle «chiacchiere in libertà» che oggi animano il dibattito sul passaggio del corridoio del Brennero in Vallagarina. Dibattito che ha visto un'accelerata fenomenale dopo l'inserimento nel Pnrr della circoscrizione interrata di Trento. **Sindaco Valduga, a Trento si dibatte sia dell'opera in sé, sia del "dopo". Si parla dei progetti di rigenerazione dopo l'interramento dei binari.**

«Giusto che si dibatta, ma la prospettiva del "dopo" è affrettata. Lo dico anche al collega lanesselli: non ha senso parlare di cosa fare solo a Trento, senza una logica di insieme dell'opera, in un'ottica trentina». **Ma l'uso dei fondi del Recovery Fund è legato a tempi strettissimi. La dead line è al 2026.**

«Lo so, ma non è plausibile che questo tempo possa essere rispettato per interrare 12 chilometri di ferrovia a quattro binari sotto Trento». **Ma l'opera si farà, questo è certo. E una volta terminata, ci si rivolgerà a sud. Il presidente Fugatti dice che ad ora su Vallagarina e Rovereto non c'è nulla. Nessun progetto. Di certo c'è solo che non si passerà più sotto lo Zugna per non mettere a rischio le fonti d'acqua. È vero. Fugatti non sa nulla, perché non c'è nulla. Ma dato che è proprio la Provincia ad**

aver tenuto per ora i contatti con Fs, cui è in capo la progettazione ed il finanziamento dell'attraversamento di Rovereto del corridoio del Brennero, ci attiveremo per avere una comunicazione diretta». **C'è chi dice che il Comune per ora è stato a guardare.**

«Non è vero. Ho portato la cosa all'attenzione delle autonomie locali. Ne ho parlato con Fugatti, e anche con lanesselli. Anche sulla stampa. Soprattutto, ho portato le nostre perplessità in quello che è il luogo deputato per questo dibattito, il gruppo di lavoro sul corridoio del

I binari sotto terra non compatibili con gli interventi di ricucitura est-ovest in essere oggi

Brennero. È in quella sede che è stata stralciata, dietro istanza dei territori, l'ipotesi di passare sotto lo Zugna».

Quindi ora Fs parla di interrare la ferrovia anche a Rovereto, per il costo di 500 milioni di euro.

«Per ora abbiamo visto solo delle righe disegnate su una carta».

Ok, manca il progetto, ma l'intenzione è quella. Del resto una volta superata sottoterra Trento, i quattro binari per i treni merci che viaggiano a 200 all'ora dovranno pur superare Rovereto.

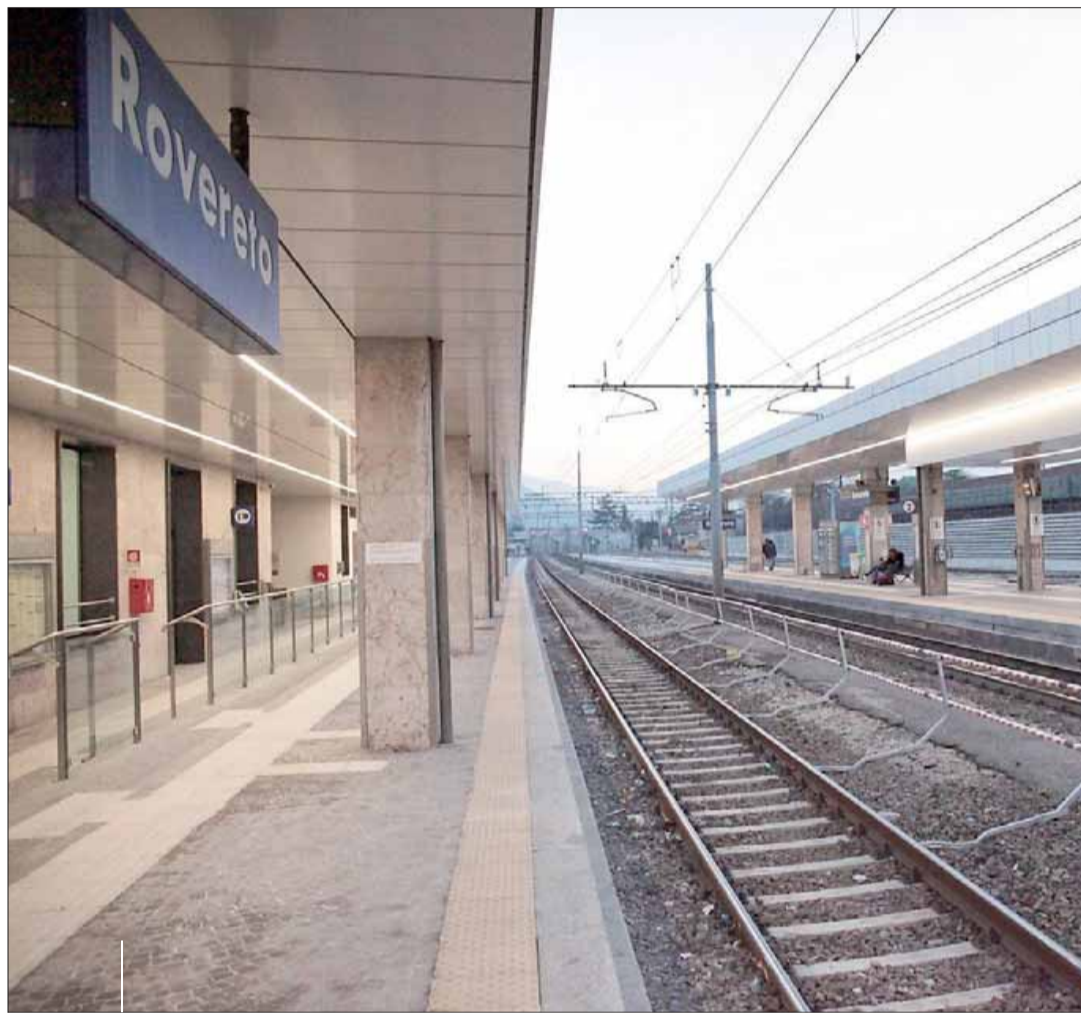
«Lo stesso tunnel del Brennero, l'opera simbolo del progetto Europeo di collegare Oslo alla Sicilia, è in forte ritardo. Ora per il completamento si parla del 2032. Comunque, nel merito dico che va fatta chiarezza, questa sì, subito, sulla compatibilità dell'interramento con le progettualità in essere oggi a Rovereto per la ricucitura delle parti est ed ovest della città».

I sottopassi tra piazzale Orsi e via Zeni: se si interra la ferrovia bisognerà fare il collegamento con la Ss12 a raso. A meno di non interrare anche la Statale.

«In quel caso andrebbe costruita prima la circoscrizione, dove riversare il traffico della Statale. E poi c'è il Leno. La ferrovia e la statale dovrebbero passare anche lì sotto. Si è addirittura parlato di "alzare" il torrente. Direi che c'è di che discutere, ma lo faremo nell'ambito corretto, il gruppo di lavoro sul Corridoio del Brennero. **Anche perché se non si farà l'interramento, la nuova ferrovia a 4 binari passerà dove c'è ora la ferrovia. Oltre all'impatto ambientale del passaggio di treni merci ai 200 all'ora, si dirà addio alla "metropolitana" di superficie che oggi collega Rovereto a Trento.**

«Ed anche a tutti i bei progetti di ripresa della mobilità su ferro tra Riva, Mori, Rovereto e Trento. Davvero, vedo tanta confusione». **Non crede che ci sia il rischio che alla fine, pur di intercettare i 900 milioni del Pnrr, l'interramento si farà solo a Trento, senza un collegamento a Nord o a Sud?**

«Sarebbe gravissimo».



La stazione di Rovereto. Al momento è teatro degli interventi di ricucitura tra le parti est ed ovest della città: il prolungamento del sottopasso della stazione fino a via Zeni. La realizzazione di un parcheggio di attestamento temporaneo nell'ex scalo merci. La realizzazione di un nuovo sottopasso ciclopedonale da Piazzale Orsi a via Zeni, ad opera della Provincia, i cui lavori dovrebbero iniziare a breve.

Il dibattito/1 | L'ex assessore Maurizio Tomazzoni

«Ma di questi treni merci sotto terra, che se ne fa Rovereto? Un bel nulla»

«Che per Rovereto l'interramento della ferrovia sia "l'unica soluzione", è affermazione frutto di improvvisazione. La realtà è che non si è mai attivato uno studio con le giuste competenze, e le soluzioni che si sono susseguite finora scaturiscono da un pennarello che da qualche ufficio del "Palazzo", traccia una riga su una carta geografica». Così l'ex assessore all'Urbanistica Maurizio Tomazzoni. «E c'è anche una scelta politica da affrontare: che tipo di ferrovia deve passare? E perché? Una infrastruttura che considera il territorio roveretano un impedimento da attraversare più velocemente possibile? Allora va bene la galleria a 50 metri sotto terra che inizi a Volargne e finisca a Monaco. Oppure ci interessa una ferrovia che interagisca col nostro territorio? Perché sia chiaro: eliminare totalmente la possibilità di interagire col traffico merci toglierà camion dall'autostrada, ma non ne toglierà neppure uno dal resto di strade statali e provinciali. L'alta velocità inoltre toglierà anche la possibilità di interagire col traffico passeggeri di lunga percorrenza. Che ancora non è ben chiaro su quale binario transiterà».

«Il sottosuolo non è uno spazio che si può utilizzare a piacimento e che basta "bucare". L'esempio è il maldestro tentativo di passare sotto lo Zugna: un progetto ritirato in sordina per il solo motivo che lì sotto c'è la miglior sorgente d'acqua del Trentino. A Bolzano la soluzione di interrare la ferrovia è stata scartata dopo una accurata

perizia idrogeologica, perché un tunnel trasformerebbe la città in una palude. A Rovereto cosa sappiamo del sottosuolo? Per ora troppo poco, ma il sottopasso della Favorita, dove passa anche la ferrovia, ogni volta che piove deve attivare le pompe. È ormai consuetudine che dalla provincia arrivino in Vallagarina soluzioni faraoniche e totalmente inattuabili. Nel sottosuolo molto probabilmente l'alveo del Leno genera una falda che verrebbe definitivamente compromessa. Per i tempi poi, si scontra la massima ipocrisia previsionale: un interramento come ipotizzato, oltre a dover avere prima un bypass (dove, come e in quali tempi?) ha tempi di realizzazione di circa 20 anni. Partendo subito».

«Ma soprattutto: perché il nostro territorio dovrebbe rinunciare ad interagire con la ferrovia? Di quei 400 treni sottoterra, al Trentino, in termini di ricaduta economica, cosa rientrerebbe? La risposta è "0". E anche l'idea che le merci debbano passare il più velocemente possibile, stride con la filosofia del stesso del Pnrr, ove si parla di resilienza dei territori, di economia circolare, di filiera corta. E soprattutto possiamo dare l'addio all'industria in Trentino, che si verrebbe a trovare ancor più lontana dai grandi scali merci. La scelta di legare ancora di più il nostro modello di sviluppo industriale ed artigianale al trasporto su gomma è comunque legato a Verona è tendenza che stride assai con un certo concetto di autonomia».

Il dibattito/2 | L'ex assessore Paolo Farinati

«Un'opportunità da cogliere al volo, pure cambiando i progetti di oggi»

«L'ipotesi di interramento a Rovereto del tratto della ferrovia prossimo alla stazione ha aperto un legittimo dibattito in città. Laddove il progetto si presentasse concreto e credibile, io da ormai quasi "anziano" roveretano ne sarei molto felice. Vi intravedo un'opera che sarebbe capace di riunire due parti della città, quella più storica ad est e quella più moderna ad ovest, per molti decenni oggettivamente divise. E questo nonostante il cavalcavia in fondo a via Cavour e il sottopasso in fondo a via Manzoni». Così l'ex assessore Paolo Farinati. «Unire in tranquilla e sicura superficie Corso Rosmini e Piazzale Orsi con via Zeni e con il popoloso quartiere di San Giorgio, la vedo come una grande opportunità. Sicuramente da cogliere in un momento storico dove le risorse per gli investimenti utili sono assai abbondanti. La città di Trento ha già da tempo "metabolizzato" questa operazione infrastrutturale, che porterà certamente concreti vantaggi al capoluogo. Rovereto non deve aver alcun timore. Anche di cambiare ipotesi progettuali già esistenti, che diventerebbero superate se l'interramento dei binari proseguisse nella sua progettualità e concreta fattibilità. Penso a come e quanto è cambiata la città ad ovest della ferrovia negli ultimi 50 anni. In quei quartieri è aumentata di molto la popolazione, sono sorte scuole e istituti che accolgono e mettono in movimento ogni giorno migliaia di ragazzi, lì si sono localizzate molte aziende innovati-

ve che danno vita a notevoli spostamenti giornalieri di persone e di mezzi. L'investimento dell'interramento della ferrovia e di parte della stazione dei treni richiederà, oltre a tante risorse finanziarie, per le quali non intravedo alcun problema, anche parecchio tempo e molti sacrifici da parte dei cittadini. Ma il beneficio finale che ne verrà, vale la pena farsene carico. Abbiamo sentito che il sindaco di Rovereto e alcuni suoi assessori sono contrari all'opera, motivando la scelta con il possibile ritardo o annullamento degli investimenti già programmati da anni dalla Provincia in Piazzale Orsi. Ovvero, in primis, il previsto sottopassaggio ciclopedonale fino a via Zeni. Comprendo la loro preoccupazione, ma allo stesso tempo, fossi al loro posto, attenderei proprio dalla Provincia alcune celeri precisazioni e i conseguenti necessari formali impegni». «Al presidente Fugatti - conclude Farinati - da roveretano chiedo di andare oltre gli annunci più o meno entusiastici. La politica, quella vera, significa prendersi delle responsabilità a 360 gradi. In altre parole, se come a Trento, ritiene fattibile anche a Rovereto l'interramento della ferrovia, ponga al più presto su un tavolo istituzionale l'accordo con le Ferrovie dello Stato, il progetto di fattibilità, il piano di copertura finanziaria e la programmazione temporale dell'infrastruttura. Solo allora l'amministrazione comunale e noi cittadini potremo decidere in piena conoscenza».

Il dibattito/3 | Il consigliere Andrea Zambelli

«A Trento progettano il loro futuro, qui invece il Comune se la dorme»

«La questione dell'interramento della ferrovia denuncia anzitutto l'assenza della politica, di una visione di città e di territorio». Così il consigliere comunale Andrea Zambelli. «C'è molta timidezza da parte delle istituzioni locali con uno stucchevole rimpallo tra Provincia e Comune di Rovereto. Una commedia che ha come unico scopo quello di non assumersi responsabilità e come unico effetto quello di affondare in terreni sempre più paludosi la nostra città. Nel frattempo il Comune di Trento, a differenza della sonnolenta giunta nostrana, si muove speditamente». «A Trento - argomenta Zambelli - ragionano in modo ambizioso immaginando il volto della città dei prossimi decenni senza subire scelte ma cavalcandole e cercando di indirizzarle secondo le proprie prospettive. A Rovereto si galleggia senza coraggio, accontentandosi di ztl a intermittenza, sensi unici e rotatorie. Non è questione di centrodestra e centrosinistra: è solo questione di volere fare le cose e di saperle fare. Se Rovereto non si dà una sveglia rischia di pagare a caro prezzo l'eventuale interramento solo sul tratto di Trento! È da più di un anno che Trento si muove e Rovereto dorme sonni profondi! Occorre una pianificazione strategica

trilaterale che coinvolga Trento, Rovereto con la regia della Provincia: ma nessuno batte un colpo e ognuno viaggia per conto proprio, o sta fermo. È inaccettabile che la politica si senta esentata da responsabilità in attesa di risposte da qualcun altro. Il destino di una comunità non può essere demandato a una Rfi qualunque. È la politica che deve far sentire la propria voce, che deve dire cosa vuole fare, che deve aprire e alimentare il dibattito sul proprio futuro e guidarne lo sviluppo. Qui si fa il contrario, si subisce passivamente, e si fa male». «Che le istituzioni si attivino subito per recuperare il tempo perduto: anzitutto con un dibattito in Consiglio comunale alla presenza dei vertici della Provincia. Perché il potere va esercitato e non semplicemente occupato. Ho, invece, l'impressione che il rapporto tra Provincia e Comune di Rovereto sia come un gioco di specchi contrapposti in cui l'unico obiettivo sia quello di ingegnarsi a lasciare l'avversario (politico) col cerino in mano. Ma a scottarsi sarebbe solo la città. Personalmente non mi piacciono questi giochetti, dai quali mi tiro fuori lasciandoli volentieri ai professionisti, perché la città si merita ben altro. Quello che si può fare a Trento si deve fare anche a Rovereto».