



Il progetto proposto da Rfi, una linea a doppio binario di 23,4 km: inizio a 700 metri dalla fermata di Serravalle (Ala) con un primo tratto all'aperto dei nuovi binari. Poi si entra in galleria naturale ad ovest dei Lavini di Marco. Ritorno in superficie a Besenello.

L'OPERA

Il quadruplicamento della linea necessario per favorire una progressiva redistribuzione del trasporto merci dalla gomma alla ferrovia

Il progetto parte del più ampio programma di potenziamento della linea ferroviaria da Fortezza a Verona nella rete europea Ten-T

Il tratto lagarino del corridoio che collegherà Oslo a Palermo

123 km di binari, per la maggior parte sotto terra fino a 70 metri di profondità, tra Marco e Acquaviva

Ci sono gli occhi dell'Europa sul bypass di Rovereto. Perché il progetto di quella che ufficialmente si chiama "Circonvallazione ferroviaria di Rovereto (Lotto 3B)" si inserisce nel più ampio programma di potenziamento della linea ferroviaria da Fortezza a Verona, infrastruttura che a sua volta costituisce uno degli assi principali del mega corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo della rete Ten-T (Trans European transport network). Questo corridoio, che unirà Oslo con Palermo, è rappresentato come uno dei principali collegamenti infrastrutturali tra il Nord Europa e l'area mediterranea e svolge un ruolo di primo piano sia per il traffico merci internazionale sia per i servizi ferroviari passeggeri di lunga percorrenza.

Quindi è in questo quadro strategico che vanno strutturate le osservazioni al progetto presentato da Rfi, con la consapevolezza che quasi certamente l'infrastruttura si farà, anche di fronte ad una, peraltro improbabile, compatta maggioranza contraria. Lo stesso Fugatti l'ha sempre detto e ribadito all'inizio degli incontri pubblici: la ferrovia merci qui passerà

di sicuro. Se sottoterra su binari nuovi o sui binari di superficie attualmente esistenti (il che significherebbe un transito h24 di lunghissimi treni merci) è da vedere. Perché il bypass di Rovereto si colloca all'interno di una politica infrastrutturale di scala europea finalizzata al potenziamento del sistema ferroviario, anche in vista della futura entrata in esercizio della Galleria di base del Brennero. Il quadruplicamento della linea esistente costituisce infatti uno degli interventi necessari per adeguare l'infrastruttura all'incremento previsto dei flussi di traffico e per favorire una progressiva redistribuzione del trasporto merci dalla gomma alla ferrovia.

La circonvallazione ferroviaria di Rovereto si propone, in particolare, di separare i flussi di traffico ferroviario merci da quelli passeggeri, consentendo una gestione più efficiente della rete. Questa separazione potrà ridurre l'impatto della circolazione ferroviaria nei centri abitati attualmente attraversati dalla linea storica, con riduzione del rumore e delle interferenze con il contesto urbano.

In breve: si prevede la realizzazione di una nuova

linea ferroviaria a doppio binario, progettata per garantire adeguate prestazioni funzionali anche per il traffico merci e per consentire velocità di esercizio elevate. Gran parte del tracciato è prevista in galleria, soluzione che consente di limitare il consumo di suolo e di ridurre le interferenze con il sistema insediativo e infrastrutturale esistente. Dal punto di vista territoriale, l'opera coinvolge diversi Comuni lagarini. Il tracciato prende avvio a circa 700 metri a nord della fermata ferroviaria di Serravalle e si sviluppa verso nord fino alla località Acquaviva, dove si raccorda con la linea ferroviaria esistente e con il futuro bypass di Trento. Il tracciato si sviluppa prevalentemente sotto terra, fino a 70 metri di profondità, soluzione progettuale adottata per ridurre le interferenze con il territorio e con gli insediamenti urbani.

Nel complesso, l'opera viene presentata come un intervento strategico per il rafforzamento del sistema ferroviario nazionale ed europeo, con potenziali benefici in termini di competitività del trasporto ferroviario, riduzione delle emissioni climalteranti e miglioramento dell'accessibilità territoriale.

SOSTENIBILITÀ SOCIALE

39. Procedure ablatorio-espriative, tutela del diritto di proprietà e gestione degli impatti indiretti dell'infrastruttura. Devono essere tutelati i diritti dei proprietari coinvolti. Si sottolinea l'importanza degli aspetti sociali oltre che economici. È necessario considerare il legame con il territorio. Si richiede uniformità nei criteri indennitari.

40. Centralità del confronto con i proprietari e ruolo di garanzia dell'ente locale nelle procedure ablatorio-espriative. Il Comune può ridurre conflitti e tensioni sociali. Deve supportare i cittadini coinvolti. La mediazione istituzionale è fondamentale.

41. Tutela del valore patrimoniale degli immobili prospicienti la nuova infrastruttura ferroviaria e applicazione dei criteri indennitari. Gli effetti possono derivare da rumore, impatto visivo e percezione di disagio. Devono essere considerati anche i danni non espropriativi. È necessario garantire adeguate compensazioni.

42. Necessità di una figura di garanzia nelle procedure ablatorio-espriative. Tale soggetto dovrebbe vigilare sulla correttezza delle procedure. Potrebbe fungere da punto di riferimento per i proprietari. Si richiede imparzialità e trasparenza. La figura dovrebbe contribuire alla risoluzione dei conflitti. È previsto un ruolo di mediazione.

43. Ottimizzazione e contenimento dell'occupazione temporanea di suolo per le attività di cantiere. Si richiede una riduzione delle aree interessate. È necessario limitare la durata delle occupazioni. Devono essere previste misure di ripristino. Si sottolinea la necessità di minimizzare i disagi. Le aree devono essere restituite rapidamente.

44. Localizzazione, organizzazione e impatti del cantiere base quale area attrezzata destinata ad ospitare le maestranze, il personale tecnico e amministrativo, nonché gli apprestamenti logistici e funzionali a supporto delle attività di cantiere. Devono essere ridotti gli impatti ambientali e sociali. È necessario limitare le interferenze con le aree abitate.

45. Realizzazione del manufatto idraulico in prossimità del torrente Leno. È necessario evitare alterazioni dei flussi naturali. Il progetto deve essere integrato nel contesto ambientale. Si propongono soluzioni a basso impatto. Il torrente è elemento sensibile.

46. Impianto di sollevamento in prossimità del centro commerciale Leno Center: valutazioni idrauliche e misure di minimizzazione dell'impatto sulle funzioni di interesse collettivo. Devono essere garantite accessibilità e continuità delle attività: si propone una revisione della localizzazione.

47. Interventi viabilistici in via San Romedio: consumo di suolo, interferenze con edifici esistenti e necessità di compatibilizzazione. Devono essere minimizzati gli impatti sulla mobilità locale e porre attenzione alla sicurezza. Si propongono soluzioni alternative. L'inserimento urbano deve essere coerente.

48. Interferenze tra attività di cantiere e funzioni residenziali: tutela della vivibilità, dell'agibilità, della salubrità e del decoro dell'abitare. Si richiede la tutela della salute e del benessere e devono essere previste misure di mitigazione. È necessario limitare i disagi nel tempo, sottolineando l'importanza della qualità della vita.

49. Impatti psicologici e socio-comportamentali derivanti dalla realizzazione della circonvallazione ferroviaria sulla comunità di Marco. Tali effetti, pur non quantificabili facilmente, sono rilevanti. Si richiede la loro considerazione nelle valutazioni. L'opera incide sulla percezione del territorio e pertanto è necessario un approccio più attento alla dimensione sociale.

50. Posas ed estensione delle barriere antirumore per tutela psicofisica e qualità della vita degli abitanti di Marco. È necessario curarne anche l'inserimento paesaggistico: le strutture non devono impattare visivamente sul territorio. Devono essere estese e performanti. Si evidenzia la tutela della qualità della vita.

51. Tutela dei lavoratori nell'ambito del cantiere. Si richiede monitoraggio continuo delle attività. La formazione del personale è fondamentale.

52. Soluzioni alternative per la cittadella dei lavoratori. Si propone la realizzazione di una struttura dedicata ai lavoratori del cantiere. L'obiettivo è concentrare servizi e logistica in un'unica area in quanto ciò potrebbe ridurre impatti diffusi sul territorio. È necessario infatti minimizzare le interferenze con aree abitate.

53. Criticità per il tessuto economico e i servizi locali nella frazione di Marco. Si richiede una valutazione degli effetti indiretti. Devono essere previste misure di sostegno e compensazione. È importante tutelare il tessuto produttivo e proteggere l'economia locale.

LA TRATTATIVA

L'amministrazione: «Difenderemo la salute e la qualità della vita»

«Cambierà il Dna di Marco»

MATTHIAS PFAENDER

La trattativa con Rfi per modificare il progetto del bypass sarà sostanzialmente una battaglia a difesa di Marco, quartiere destinato ad essere sconvolto. Dal cantiere prima, e dall'esercizio dell'opera poi. Nessun dubbio in merito.

A Marco è previsto l'imbocco della galleria; il "posto movimento" per treni fino a 750 metri di lunghezza; la sottostazione elettrica e di segnalamento; barriere antirumore, con sviluppo di circa 920 metri e, in alcuni tratti, dieci metri di altezza rispetto al piano campagna; piazzali di emergenza e punti di evacuazione. Non solo: Rfi propone per Marco anche un nuovo assetto viabilistico, con una nuova rotatoria; un nuovo asse viario principale in prossimità del parcheggio dell'A22; lo sdoppiamento del sottopasso ferroviario, con un nuovo sottopasso carrabile (quello esistente verrà destinato a bici e pedoni). Altre opere che, seppur ideate per esigenze di riorganizzazione della mobilità, avranno un ulteriore impatto territoriale rilevante, con significativa occupazione di suolo agricolo e di spazi aperti e trasformazione dell'assetto attuale del contesto.

Nessuna sorpresa dunque se i marcolini guardino a tutta la vicenda con estrema attenzione e preoccupazione. La partecipazione agli incontri pubblici tenuti nel rione è stata molto alta. E il sentimento di urgenza nel presentare e sostenere le posizioni a difesa del rione meridionale è stato fatto proprio dall'amministrazione Robol. «Elemento prioritario - si legge nella bozza delle osservazioni - deve essere l'immanenza del principio di precauzione e di cautela in tutte le fasi valutative e autorizzative dell'opera. Principio che, sancito dal diritto dell'Ue, impone alle autorità di adottare misure idonee a prevenire rischi potenziali per la salute, la sicurezza e l'ambiente, anche in assenza di piena certezza scientifica. Sia chiaro: al centro delle nostre valutazioni ci sono la salute pubblica, il benessere psi-



«Per la comunità sarà uno shock con effetti duraturi. Una perdita di identità che va alleviata»

cologico e la qualità della vita delle persone. Non sono elementi accessori. Sono il punto di partenza».

«Parliamo di comunità che vivono, lavorano, crescono. Parliamo di equilibrio quotidiano, di serenità, di sicurezza percepita. Non esiste sviluppo che possa prescindere da questo. Accanto a questi aspetti prioritari, dovranno essere oggetto di analisi rigorosa tutti gli altri ambiti di rischio ambientale, anche solo potenziale: la qualità dell'aria e l'inquinamento da polveri, l'impatto vibrazionale e la stabilità degli edifici, la subsidenza e le interferenze geologiche e idrogeologiche, le risorse idriche e le sorgenti, l'impatto acustico, la gestione delle terre e rocce da scavo, i rischi legati a una cantierizzazione prolungata. Nulla di tutto questo può essere considerato secondario. Nulla

può essere sottovalutato. Gli impatti antropici e ambientali sono evidenti, soprattutto nei tratti in cui l'infrastruttura si avvicina al suolo e al tessuto urbano. Sono impatti reali, concreti, inequivocabili. E su salute, ambiente e qualità della vita non esistono sconti».

E ancora: «I profili di criticità, in molti casi, non sono immediatamente misurabili, ma non per questo sono meno rilevanti: a Marco cambieranno le abitudini di vita, cambieranno i percorsi quotidiani. In alcuni casi, si prospetteranno situazioni di spostamento, temporaneo o permanente, per gli espropri. Vi saranno effetti sulle dinamiche familiari e sociali: la possibile riduzione o indisponibilità degli spazi di aggregazione, anche per periodi prolungati, rischia di compromettere la qualità delle relazioni e della vita comunitaria. Vi sono poi aspetti legati allo stress psicologico e adattivo: l'esposizione continuativa a rumore, polveri, traffico di cantiere, unita all'incertezza sui tempi e sugli esiti, può determinare condizioni di disagio persistenti e una riduzione del benessere percepito. Questa situazione richiama, inevitabilmente, una trasformazione profonda del tessuto sociale. Parliamo,

senza enfasi ma con realismo, di una possibile alterazione del "Dna" di una comunità; un'intera frazione che si trova ad affrontare uno shock. Uno shock che non è circoscritto nel tempo, ma che rischia di protrarsi e di lasciare effetti duraturi. Ed è per questo che riteniamo necessario, con determinazione, individuare tutte le soluzioni tecniche possibili per evitare o quantomeno ridurre questa perdita di identità. Allo stato attuale, il tracciato ferroviario in corrispondenza dell'abitato di Marco risulta prevalentemente impostato in superficie, senza prevedere né un interrimento né una configurazione in sede depressa rispetto al piano di campagna. Una scelta che, per l'amministrazione e per la comunità locale, solleva criticità rilevanti. La configurazione in superficie appare difficilmente sostenibile, sia sotto il profilo dell'impatto complessivo, sia in termini di equità territoriale. Si determina infatti una evidente disparità di trattamento rispetto ad altri contesti in cui il tracciato è previsto in sotterraneo. E questo porta inevitabilmente a interrogarsi sulla piena applicazione del principio di precauzione e della tutela della salute».