

L'INCONTRO

Presente una larga rappresentanza della comunità di Marco che chiede una modifica del tracciato: «Opera faraonica che impatterà sul nostro territorio»

L'ultimatum del presidente Fugatti: «Rfi vuole arrivare presto alla concertazione per poi finanziare i lavori, in caso contrario utilizzerà i soldi per opere altrove»

Bypass, la protesta conquista il Mart

Prima uscita pubblica per il progetto davanti a numerosi contestatori

GIANLUCA MARCOLINI

Avevano la possibilità di metterci la faccia e la voce e non si sono lasciati sfuggire l'opportunità di protestare, in presa diretta, nei confronti di un progetto, quello del bypass ferroviario, che sì, certo, sarà anche necessario e improcrastinabile, ma così come è stato studiato contiene non pochi elementi di criticità, soprattutto per alcuni pezzi di territorio lagarino. La comunità di Marco, forse la più preoccupata in quanto maggiormente esposta, ha voluto far sentire le proprie ragioni partecipando in massa all'incontro - il primo aperto alla cittadinanza, visto che finora il confronto è stato riservato a politici e addetti ai lavori - che si è svolto nel tardo pomeriggio di ieri, al Mart.

La sala si è riempita velocemente con tutti i posti a sedere occupati interamente già prima dell'inizio della riunione, costringendo gli ultimi arrivati a doversi accomodare all'esterno, sulle poltroncine nell'atrio dell'auditorium, dove la conferenza è stata proiettata su maxischermo. Fuori, sotto la cupola di Botta, in divisa e in borghese, anche gli agenti del Commissariato, comandati dal dirigente Roberto Calò, pronti a intervenire in caso di un surriscaldamento eccessivo degli animi. Invece, tutto si è svolto senza il minimo problema. La protesta - in realtà un civico confronto sui temi portato avanti dai cittadini, in particolare da chi oggi risulta maggiormente coinvolto dal progetto - ha preso forma e sostanza al termine della lunga e dettagliata (forse fin troppo) illustrazione del progetto da parte dei tecnici di Rfi.

Ad aprire i lavori è stato il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti**, che ha evidenziato l'importanza di un «percorso utile e doveroso», sottolineando il rischio di una eventuale mancata condivisione territoriale del progetto: «Rfi vuole arrivarci nel più breve tempo possibile, per poi procedere alla copertura finanziaria dell'opera, in caso contrario utilizzerà le risorse altrove. Ma quest'opera è anche necessaria in ottica futura per arrivare un giorno a pianificare l'interramento della attuale ferrovia, che è uno dei sogni della città di Rovereto».

Accanto a lui, seduta in prima fila, la sindaca **Giulia Robol**, e a poca distanza il sindaco di Volano, Emanuele Volani. Presente in sala anche il vicepresidente della Comunità di valle, e sindaco di Calliano, **Lorenzo Conci**, chiamato a sostituire il presidente Scerbo nei saluti iniziali, e poi la giunta comunale di Rovereto pressoché al completo, diversi consiglieri comunali di maggioranza e opposizione, ma soprattutto tantissimi cittadini bramosi di conoscere un progetto destinato ad accendere il dibattito a lungo.



Troppo piena la sala conferenze (in basso), tanta gente si è sistemata nel foyer del teatro. A sx, il tavolo dei relatori



L'esposizione degli ingegneri di Rfi ha offerto ai cittadini un quadro generale di come verrà realizzato il bypass ferroviario nella parte roveretana (la nuova ferrovia giungerà da Verona e proseguirà verso il Brennero), toccando un po' tutte le questioni inerenti il progetto, dalla cantierizzazione al rischio idrogeologico, dall'inquinamento acustico allo smaltimento dei materiali di risulta dello scavo. I tecnici si sono prodigati a sottolineare come ogni potenziale elemento di criticità non solo è stato valutato, ma anche

affrontato e minimizzato (nel senso pratico del termine). Poi, però, la parola è passata alla platea, smaniosa di potersi confrontare con i progettisti e i responsabili di Rfi. **Marino Cofler**, di Legambiente, non ha avuto remore nell'accusare Rfi di non aver messo la cittadinanza di fronte a delle reali alternative sulle diverse ipotesi progettuali: «La soluzione 1 era nata già morta, la 2 impossibile da realizzare per diverse problematiche, alla fine non è rimasta altro che la soluzione 3 mentre, secondo noi, non è stata presa in

considerazione la soluzione 4, che invece andrebbe valutata, ovvero l'interramento del bypass ferroviario sotto l'attuale ferrovia. Ciò consentirebbe di non mettere in pericolo le sorgenti, un rischio a nostro avviso più che realistico». A farsi portavoce delle istanze della comunità di Marco, invece, ci ha pensato **Mario Airoidi**, già consigliere comunale. «Molti di noi non sono contrari a un disegno che punta a spostare le merci dal trasporto su gomma alla ferrovia, ma lo siamo nei confronti di un'opera faraonica che rischia di impattare sul nostro territorio. Delle tre soluzioni prospettate, il denominatore comune è sempre Marco che dovrà sacrificare il proprio territorio e proprio paesaggio dopo che per anni ha ospitato la più grande discarica della provincia e oggi ospita il più grande parcheggio di mezzi pesanti». Airoidi ha parlato delle possibili altre strade da percorrere per implementare il traffico su rotaia e alla fine ha concluso con un appello perentorio: «Chiediamo che venga rivista l'uscita di Marco».

IL DIBATTITO

In calendario ancora un incontro dal «vivo». Da oggi a giovedì solo online

Il 20 aprile seconda e ultima sfida

Una sfida spalmata su due incontri. Un impegno lungo due serate, esattamente come per l'Italia calcistica che punta a qualificarsi ai mondiali e che oggi disputerà la sua seconda e cruciale partita. Anche per il progetto del bypass sono due i momenti decisivi (aperti alla cittadinanza) messi in calendario: il primo si è svolto ieri (ne scriviamo sopra), il secondo è in programma lunedì 20 aprile, sempre alle 17.30 e sempre al Mart. Sarà l'ultima occasione per ascoltare in diretta e in presenza le ragioni di un progetto che sta sollevando critiche e proteste, soprattutto a Marco, con altre comunità della Vallagarina non poco critiche nei confronti dell'opera. La fase 4Awt3nzygy6q-1774975400

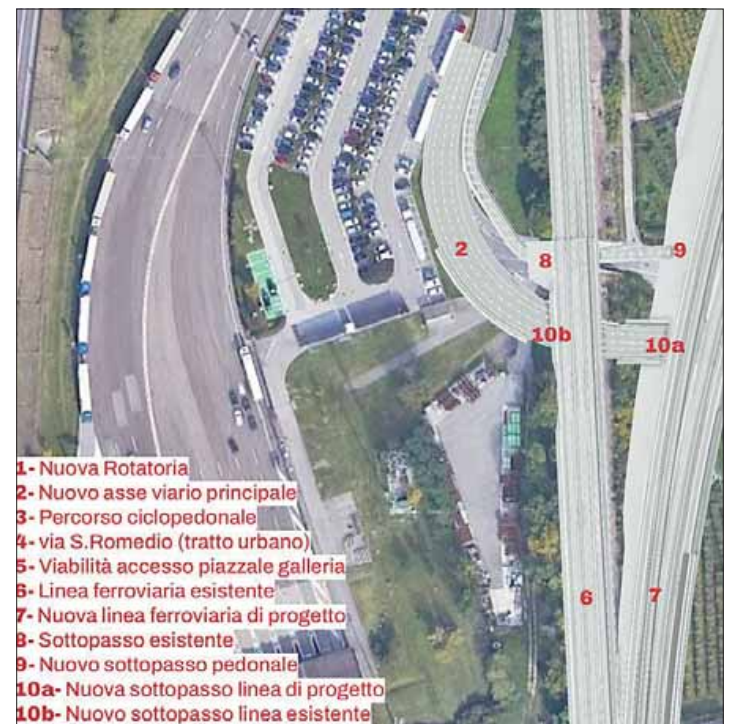
di ascolto e condivisione - giudicata da più parti insufficiente e tardiva - proseguirà, dopo ieri, nelle giornate di oggi, domani e giovedì, ma solo online (ci si deve iscrivere) con incontri dedicati all'approfondimento dei temi legati alla relazione dell'opera con l'ambito territoriale di Rovereto, e con quelli a sud (**in foto lo svincolo di Marco**) e nord di Rovereto (www.dpcirconvallazionerovereto.it). Fino all'8 maggio ci sarà la possibilità per Comuni, Comunità di valle e portatori di interessi, costituiti in associazioni o comitati, di inviare richieste e proposte al Responsabile del Dibattito Pubblico. Il percorso si concluderà a settembre con la stesura

e successiva pubblicazione del Documento conclusivo.

Il percorso del bypass ferroviario attraverserà, secondo il progetto, i territori di Ala, Mori, Rovereto, Nomi, Volano, Calliano, Besenello e infine Trento, come parte del più ampio quadruplicamento della linea Verona-Fortezza. Pertanto, il dibattito sulla realizzazione dell'imponente opera - del costo preventivato di 2,4 miliardi di euro, al netto di eventuali varianti e modifiche (come quelle che molti sindaci lagarini vorrebbero venissero apportate) - coinvolge diverse amministrazioni lagarine, in generale l'intera comunità di valle.

Il Lotto 3B "Circonvallazione

di Rovereto" è funzionale all'accesso sud alla Galleria di Base del Brennero e al potenziamento del corridoio europeo Scandiano-Mediterraneo. La soluzione ritenuta più idonea nel Documento delle alternative progettuali, così come è stato spiegato durante la presentazione, prevede una nuova linea a doppio binario lunga circa 23,4 chilometri, in gran parte in galleria (16,4 chilometri), ad una profondità media di circa 60-70 metri dal piano campagna, che partirà a nord della stazione di Serravalle, bypasserà Rovereto e si collegherà ad Acquaviva con il lotto 3A della circonvallazione di Trento in corso di realizzazione.



- 1- Nuova Rotatoria
- 2- Nuovo asse viario principale
- 3- Percorso ciclopedonale
- 4- via S. Romedio (tratto urbano)
- 5- Viabilità accesso piazzale galleria
- 6- Linea ferroviaria esistente
- 7- Nuova linea ferroviaria di progetto
- 8- Sottopasso esistente
- 9- Nuovo sottopasso pedonale
- 10a- Nuova sottopasso linea di progetto
- 10b- Nuovo sottopasso linea esistente