

Primo piano

LO SCAVO, I DETRITI E IL RECUPERO MATERIALI

Saranno estratti all'incirca 2 milioni e 750 mila metri cubi di materiale. Il 62% del quale considerato ottimo per essere recuperato e riutilizzato a scopi industriali. Il restante 38% è invece composto da materiale per discariche.



La realizzazione della linea Rovereto Cretaccio avrà un tragitto che per la quasi totalità sarà sviluppato in roccia attraverso la realizzazione di un nuovo tunnel per bypassare gli abitati di Mori e Loppio arrivando direttamente nell'Alto Garda.

1. Il punto di partenza sarà la nuova stazione di Mori quale snodo di congiungimento con la linea Brennero Verona realizzata nei pressi dell'attuale stadio dopo aver attraversato l'Adige.
2. Il primo tratto di galleria scavata in roccia prevede di passare al di sotto dell'abitato di Mori sbucando prima di Loppio,
3. Il secondo tratto di tunnel porterà direttamente nell'Alto Garda all'Hub centrale del Cretaccio
4. L'hub di arrivo avrà un'interconnessione con la mobilità leggera altogardesana e darà la possibilità alle imprese di trasportare le merci sull'asse della Vallagarina.

Rovereto-Garda, nuovo tunnel in roccia

Secondo Rfi è solo uno il progetto valido e percorribile per sostenibilità tecnico ec

Il progetto

Dai progetti di Metroland si è sviluppata la nuova ferrovia

di **Leonardo Omezzoli**

Fu allora assessore provinciale Mauro Gilmozzi a dare concretezza politica alle richieste dell'Alto Garda di dare una risposta efficace al continuo aumento di traffico veicolare e all'accrescersi del carico antropico che nel pieno della stagione turistica congestiona la viabilità e opprime i residenti e i lavoratori della Busa. A portare le istanze dei sindaci fu Mauro Malfer, al tempo presidente della Comunità di Valle Alto Garda e Ledro. In quegli anni l'annosa questione della Loppio Busa era tornata in auge per la presentazione ufficiale della scelta del tunnel singolo a tre corsie. Una decisione che aveva sollevato malumori non solo tra cittadini e associazioni, ma anche tra alcune amministrazioni locali. Si cominciò a pensare a ripristinare la vecchia Mori Arco Riva, il piccolo collegamento ferroviario a scartamento ridotto realizzato per fini bellici e che metteva in collegamento



La visita: il ministro Matteo Salvini con il presidente Maurizio Fugatti

la Vallagarina con la zona lacustre. Si cominciò così a riflettere sui vantaggi della ferrovia e a Gilmozzi venne l'idea di pensare, in ottica di finanziamento statale, ad una definizione del tratto ferroviario che valicasse i confini del Trentino meridionale approdando nei lidi più floridi della mobilità sostenibile europea. Un modo semplice, veloce e diretto che desse modo ai popoli teutonici di raggiungere una delle loro località turistiche preferite: il lago di Garda. Nacque così l'idea della Monaco Garda subito declinata in chiave

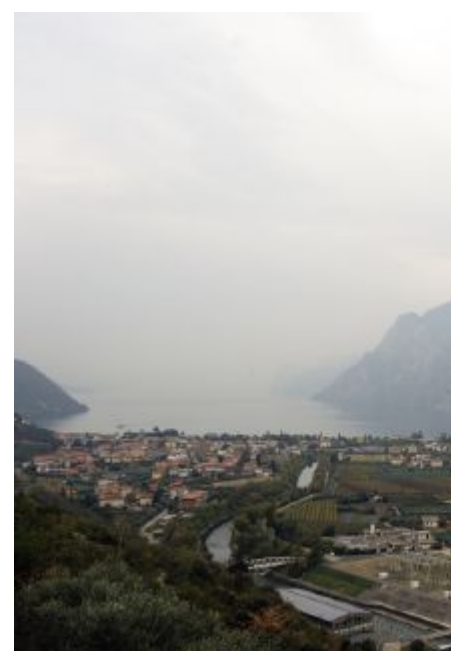
alta velocità con il completamento del tunnel del Brennero e ancora di interconnettività con il potenziamento della viabilità lacustre. Da allora alcune cose sono cambiate e si è giunti ai giorni nostri con in mano uno studio di fattibilità reale, realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) e presentato nei dettagli durante la visita del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini al tunnel San Giovanni Cretaccio. Dal progetto emerge una tratta diretta che da una nuova stazione di Mori realizzata nei pressi del

campo sportivo raggiungerà con un nuovo tunnel in roccia il Garda trentino verso un grande Hub centrale di smistamento e di interconnettività con i territori gardesani. Dall'Hub centrale posto in località baricentrica al Cretaccio si diramano una serie di servizi e di linee che metteranno in collegamento i punti nevralgici della Busa attraverso direttrici che la taglieranno mediante moderni cardì e decumani agevolando e snellendo il traffico territoriale. Durante la visita di Salvini il presidente della Provincia Maurizio Fugatti era riuscito ad ottenere un importante assenso allo studio di Rfi da parte del ministro che aveva dichiarato «l'assoluta importanza del progetto sul quale credo che nessuno possa obiettare». Qualche perplessità era stata sollevata sul computo spese ritenuto

Costo di gestione inferiore al gap costi ricavi della ferrovia Trento - Malè

troppo basso rispetto agli adeguamenti economici conseguenti l'innalzamento dei costi. Qualcosa di concreto, però, c'è. Un progetto. O meglio una proposta di progetto inserita

tra quelle sviluppate all'interno del concorso Metroland, indetto dal Dipartimento infrastrutture e mobilità della Provincia per sviluppare nuove linee di mobilità urbana e interurbana in Trentino. L'ipotesi due della Linea Azzurra, ossia la seconda classificata, è stata reputata «trasportisticamente» la più performante. La validità del progetto è quindi servita all'analisi dei costi e benefici oltre che ad una corretta analisi di fattibilità tecnico economica. Il responso è, come annunciato allo stesso Ministro, positivo. «Sulla sostenibilità gestionale finanziaria delle opere ferroviarie come questa - ha spiegato nel dettaglio Roberto Andreatta, dirigente generale di dipartimento del territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione - va ricordato che in Trentino in questo momento la spesa corrente annua si aggira sui 100 milioni di euro per garantire la sostenibilità dei servizi trasporto urbano extraurbano e ferroviario, e accanto alle contribuzioni pubbliche le imprese di trasporto su gomma e su ferro introitano (o meglio introitavano prima del Covid) una somma pari a circa 20 milioni di euro, il che indica che il grado di copertura del costo gestionale da tariffa è inferiore al 20%. Oggi - continua Andreatta - nessuna gestione di



Turismo: L'Alto Garda è me

trasporto si ripaga dal punto di vista gestionale e continuerà a gravare evidentemente sul bilancio di parte corrente provinciale e quindi in gran parte in carico alla fiscalità pubblica. Per dare un raffronto dimensionale - continua il dirigente provinciale - un costo di gestione per la Rovereto Riva come quello ipotizzato nel progetto considerato da Rfi, risulta inferiore al contributo di gestione sostenuto attualmente dalla Provincia per il gap costi ricavi della ferrovia Trento - Malè e che si aggira sui 12 milioni di euro». Dalle stime dichiarate, la sostenibilità sarebbe raggiunta con un costo da

DUE NUOVE GALLERIE NELLA DURA ROCCIA DOLOMIA

Saranno due le principali gallerie che conetteranno la Vallagarina al Garda. La prima partirà dalla nuova stazione di Mori per attraversare tutto l'abitato fino a poco prima della riserva di Loppio. La seconda da poco dopo fino al Cretaccio.

LA STAZIONE DI MORI SARÀ RIFATTA E SPOSTATA

Nuova collocazione per la stazione di Mori che sarà realizzata nei pressi dell'attuale stadio. Sarà raggiunta da uno snodo ferroviario che dalla tratta Rovereto Verona porterà ad attraversare l'Adige affrontando poi un breve tunnel fino alla nuova stazione

SPARISCE IL TRATTO FINO AL LAGO GARDA

Dallo studio di fattibilità di Rfi la tratta interna che dal Cretaccio permetteva di arrivare ad una piccola stazione limitrofa al lago di Garda nei pressi di porto San Nicolò non è stata considerata. Attualmente non è prevista nel progetto ferroviario.



La mobilità del Garda: «Già progettato il futuro»

L'assessore Tarolli: «L'infrastruttura si farà»



La visita del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini ha segnato per l'Alto Garda un punto fermo. «Per quanto ci riguarda - ha dichiarato l'assessore della Comunità di Valle Alto Garda e Ledro alla pianificazione territoriale, viabilità, mobilità Ezio Tarolli - la ferrovia Rovereto Garda la consideriamo reale e concreta. Sappiamo che sarà futuribile e che ci vorranno decenni per vederla realizzata, ma per noi, per le progettazioni che stiamo attuando e che abbiamo attuato in questi anni, è un punto fermo. Tutto - continua l'assessore - ruota attorno al collegamento ferroviario». Secondo Tarolli la ferrovia darà quella risposta aggiuntiva e performativa alla questione del traffico veicolare che il solo tunnel San Giovanni Cretaccio non riuscirà a fare. «Siamo soffocati dal traffico - ha precisato Tarolli - c'è un turismo mordi e fuggi che ha una durata media di 4 giorni e che però si ripete più volte in un anno. Siamo una meta che una certa parte di turismo tedesco ricerca e che continuerà a ricercare se gli sarà dato modo di raggiungerci con agilità, in modo semplice e veloce senza lo stress di avere al seguito un'auto». Per l'assessore questo si traduce in un sistema complesso di viabilità e servizi che dovranno intrecciarsi per dare completezza all'arrivo della ferrovia. «Chi partirà con il treno dalla Germania dovrà arrivare ed essere messo nelle condizioni di raggiungere la struttura ricettiva preferita oltre che trovare un sistema di servizio e noleggio di quelle che sono le strumentazioni o i mezzi adeguati a svolgere la propria attività sportiva e ricreativa. Tutto - ha chiarito Tarolli - dovrà rientrare in quest'ottica. Allora sì che saremo in grado di abbattere se non addirittura eliminare l'alto



L'approdo: Nella zona industriale al Linfano sarà collocata la stazione di arrivo della ferrovia e l'Hub di snodo del Garda trentino. Foto Federico Nardelli ©



carico veicolare che ci opprime in stagione». La Comunità di Valle ha quindi iniziato dei ragionamenti portando a compimento un piano territoriale esaustivo che ben si intreccia con la soluzione analizzata da Rfi per lo studio di fattibilità. «La ferrovia - spiega Tarolli assistito dal tecnico Gianfranco Zolin - sbucherà dopo aver attraversato Mori e Loppio in galleria nella zona del Cretaccio vicino alla zona industriale. Un punto di non poco conto perché le stesse aziende - hanno confidato Zolin e Tarolli - si sono dette interessate a utilizzare i binari per trasportare le merci in orari notturni o comunque in fasce orarie che non diano fastidio al trasporto pubblico. Chi

■ «Per noi la ferrovia è un dato di fatto. Sappiamo che ci vorrà tempo per vederla, ma è nelle program- mazioni territoriali»

giungerà al Cretaccio troverà una zona semiprotetta e nascosta sulle pendici settentrionali del Brione dove saranno posti i collegamenti con il trasporto pubblico su

ruoto, o i servizi di car e bike sharing». Da quest'area, si dirameranno delle strade di scorrimento che taglieranno da ovest a est e da nord a sud l'intero territorio. «Vie - hanno spiegato tecnico e assessore - che permetteranno di raggiungere punti nevralgici come la zona lago orientale, la zona lago centrale e la zona lago afferente alla città di Riva». Le altre direttrici taglieranno l'Alto Garda mettendo in rete altri due Hub minori, uno più grande in zona Baltera e uno minore nei pressi di Caneve in territorio Arcense. «Questo piano - ha concluso Tarolli - è stato approvato dalla Provincia nel 2020 e per noi è imprescindibile».

Le.Om

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La valutazione | Vagiate tutte le ipotesi, nessuna è percorribile

Il tram verso il lago non si può fare

La viabilità interna del Garda Trentino negli ultimi anni ha pensato numerose soluzioni per alleggerire i collegamenti interni agevolando la mobilità delle persone verso spostamenti smart e sostenibili. Una delle ultime soluzioni ideate è Bus&Go il sistema attivato in stagione che permette a chiamata a turisti e cittadini di spostarsi agevolmente tra le varie località della Busa prenotando la chiamata con una semplice applicazione. Una delle proposte spesso annunciate riguarda la realizzazione di un tram o di un collegamento in stile metropolitana di superficie da realizzare per mettere in connessione veloce almeno i due centri principali Riva del Garda e Arco. Da quanto dichiarato dal tecnico Gianfranco Zolin e dall'assessore della Comunità di Valle Alto Garda e Ledro Ezio



Hub Una delle aree alla Baltera (Riva) di possibile realizzazione di uno dei tre snodi della mobilità

Tarolli questa strada non sarebbe percorribile. «Ci sono diverse opzioni che sono state analizzate - spiegano Zolin e Tarolli - ma non ci sono le

possibilità tecniche per realizzarlo. Sia che si prediliga un collegamento rialzato, sia che si voglia un più classico tram cittadino, il nostro

territorio presenta sull'asse nord sud una serie di problematiche che non consentono la sua realizzazione o che richiederebbero costi elevati per adeguare il territorio al passaggio di una semplice tramvia». Proprio per questo sono stati sviluppati i tre Hub che saranno messi in rete non solo da una più snella viabilità basata su intersezioni nodali di cardi e decumani, ma che saranno serviti da mobilità alternative come il trasporto pubblico locale, mobilità elettrica e altri sistemi di interconnessione come ciclopedonabili e servizi di trasporto in stile Bus&Go. «In questo modo muoversi nell'Alto Garda sarà semplice e veloce - conclude Tarolli - Gli Hub diventeranno dei punti di interscambio della mobilità. Non solo chi giungerà con la ferrovia potrà muoversi in tutta la Comunità agevolmente, ma anche e soprattutto i cittadini che così potranno andare al lavoro o muoversi nel proprio territorio senza gli stress e le difficoltà che si hanno con una vettura».

Le.Om

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ia
conomica



ta di numerosi turisti di provenienza germanica

parte della Provincia di circa 6 milioni di euro annui oltre che da un passaggio giornaliero di 10.000

■ ■ ■
Sostenibilità raggiunta con 10.000 passaggi al giorno

passaggeri. La nuova ferrovia è fattibile e collegherà Mori con il Garda trentino passando per la quasi totalità in roccia senza fermate intermedie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA