

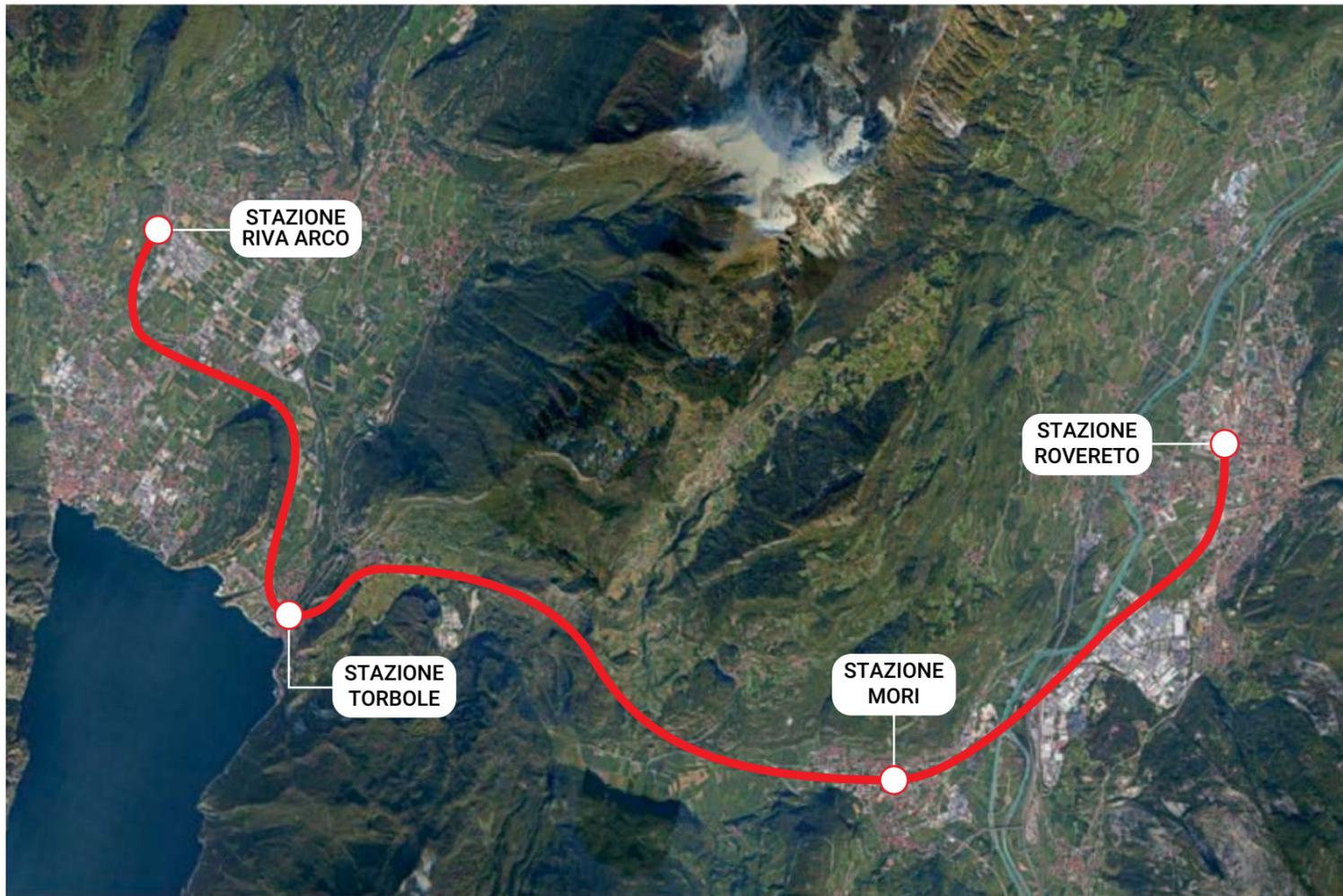
## Mobilità

Rete Ferroviaria Italiana ha dato l'ok a seguito delle analisi di sostenibilità tecnica ed economica. «Se tutto va bene, pronta entro il 2035»

di Chiara Turrini

**RIVA** La notizia è arrivata agli uffici provinciali lo scorso 20 luglio, ma solo ieri è stata resa pubblica, nella cornice di Palazzo Martini a Riva del Garda, di fronte ai rappresentanti di tutti i Comuni interessati dall'opera: dopo le lunghe e dettagliatissime verifiche tecniche, Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) ha detto sì, e il collegamento ferroviario Rovereto-Riva ha ottenuto parere positivo per l'inserimento tra le opere strategiche per la mobilità ferroviaria concordate con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. A dare l'annuncio alla platea di sindaci ed assessori è stato il presidente Maurizio Fugatti, accompagnato dal dirigente del dipartimento Territorio e Trasporti Roberto Andreatta. «Si tratta di un passo in avanti sostanziale nel percorso condiviso che ha visto nel 2021 la firma del protocollo con Rfi, riguardo all'ipotesi di intervento che è stata poi oggetto di uno studio di fattibilità e di un'analisi

## La ferrovia Rovereto-Riva del Garda



# Rfi approva il progetto del treno Rovereto-Riva del Garda

Fugatti: «Ora serve ottenere l'inserimento nei programmi del ministero e accedere

costi-benefici» ha spiegato il presidente Fugatti. Un passo avanti che era necessario per far sì che il treno, nell'Alto Garda, non restasse solo un buon proposito. Di fatto, per i cittadini, non cambia ancora nulla, né si hanno sotto mano progetti definiti, ma intanto il primo ostacolo, quello delle verifiche tecniche e delle analisi dei costi/benefici, è stato superato. La ferrovia Rovereto-Riva è stata quindi inclusa nella recente informativa al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (Cipess) in appendice al contratto di programma Ministero-Rfi. Ora si può accedere alla fase successiva dell'iter prescritto dal Ministero,

ovvero l'inserimento nel contratto di programma con relativo finanziamento. Il progetto preso in considerazione da Rfi per effettuare le valutazioni è quello a firma dello studio Mmi di Barcellona, che prevede una stazione a Mori, una a Torbole e una tra Arco e Riva e una lunghezza di circa 20 chilometri. Si tratta del percorso più lungo e «lento» tra quelli formulati per il concorso d'idee promosso dalla Provincia nel 2012. Ancora nessun progetto né tanto meno rendering di una infrastruttura che sarà realizzata in più lotti. «L'analisi costi/benefici ha dato come risultato 1,4 - ha detto ancora Fugatti - un tasso ben oltre la soglia minima necessaria, che è 1». Il dato

si somma all'analisi trasportistica, anch'essa ritenuta valida da Rfi. La capacità di trasporto media giornaliera è stimata in 6.700 persone, con picchi di 10 mila passeggeri durante la stagione turistica. Per dare un termine di paragone: la linea ferroviaria Trento-Verona, con circa cento treni al giorno, riesce a toccare picchi di 15 mila persone. Per dare un altro elemento utile a comprendere la portata dell'opera, basti pensare ai flussi di traffico su gomma che investono Loppio e Nago Torbole ogni giorno, in entrambe le direzioni: una media giornaliera di 19.533 veicoli a Loppio e 12.132 a Nago Torbole, con valori di picco rispettivamente di 29.000 e 22.000. Per questo, la

ferrovia tra Rovereto e Riva è attesa da molti come la vera valvola di sfogo del traffico veicolare, una volta per tutte eliminato e non spostato. «Questo è un momento particolarmente importante per il nostro territorio - è il commento della sindaca di Riva del Garda Cristina Santi - Portare avanti questo progetto è fondamentale per tutto l'ambito dell'Alto Garda, per il futuro del nostro territorio sarà sempre più decisiva la mobilità ferroviaria e il collegamento con il Brennero, per lo sviluppo del turismo ma anche delle tante aziende industriali presenti nell'Alto Garda». «Il ragionamento avviato in condivisione tra la Provincia, i



Sindaca Santi



Presidente Mimola

## Tempi, percorso, merci e costi: i dubbi dei Comuni

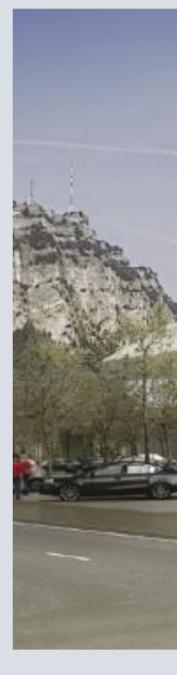
**Interrogativi**  
Poche certezze sull'opera, Trento prepara un documento informativo per i territori

Gli amministratori dell'Alto Garda e di Mori hanno ascoltato con attenzione la presentazione di Fugatti e del dirigente tecnico Andreatta. E infine, sono arrivate molte domande e osservazioni relative alla ferrovia Rovereto-Riva, un'infrastruttura impattante e gestita a un livello superiore a quello comunale. Lo strumento in mano ai governi locali sarà infatti il Piano territoriale di Comunità, anche se, ha anticipato Andreatta,

andranno trovati nuovi strumenti normativi per consentire agli enti locali di avere voce in capitolo su un'opera che non è della Provincia ma di Rfi. E perciò, sorge qualche preoccupazione. Dove passerà esattamente il treno? Arriverà in fascia lago? E se sì, in quali spazi? «Tenete conto delle territorialità - ha chiesto la vicesindaca di Nago Torbole Sara Balduzzi - perché non abbiamo ancora visto i

progetti, e il territorio è piccolo e con tante esigenze. Bene il treno, ma chiediamo che la circonvallazione di Torbole non sia dimenticata». L'assessore alle opere pubbliche di Riva del Garda Pietro Matteotti, ha preso parole per entrare nei dettagli del progetto e sollevare dubbi legittimi su costi e tempistiche («Io ho settant'anni e vorrei arrivare a vedere la ferrovia, presidente» ha detto Matteotti a Fugatti, il quale in risposta lo ha rassicurato). La notizia di ieri riguarda infatti un passaggio burocratico che per quanto fondamentale, non offre ancora certezze. «Il 2032, circa, se tutto andrà bene» ha detto Fugatti circa le tempistiche di consegna dell'opera. «Ora dovremo iniziare un'attività di lobbying, in senso positivo, per portare avanti istanze della Provincia al Ministero» ha spiegato Andreatta in merito ai prossimi passaggi. Sui costi invece, già si sa che i

320 milioni di euro stimati nel 2021 non sono aggiornati ai listini correnti. Secondo i dati di allora, l'opera comporta un investimento immediato di 230 milioni di euro, su un totale di costi calcolati di 317 milioni di euro, per una ricaduta complessiva in termini di benefici economici di 450 milioni di euro. «Ma il mercato oscilla - anche qui rassicura Fugatti - e potrebbe tornare a livelli "normali" pre rincari». La domanda sui costi è dettagliata: «Comprendono anche le stazioni e le opere complementari come i parcheggi di testata?». Nel piano presentato dallo studio spagnolo Mmi, ci sono già le linee guida per le stazioni: edifici con piano terra e piano interrato che occuperanno una superficie di circa 2000 metri quadrati, con adiacente parcheggio e area pubblica. «Quelle cifre sembrano davvero basse se consideriamo l'opera in tutte le sue parti» ha detto





**CAPACITÀ MEDIA DI TRASPORTO**

**6.700**

passengeri al giorno



**10.000**

picchi massimi di passeggeri al giorno



Linea del Brennero

**15.000**

passengeri sulla tratta Trento - Verona



**IL TRAFFICO SU GOMMA OGGI**

Loppio

**19.533**

media giornaliera



**29.000**

Picchi massimo di veicoli al giorno



Nago - Torbole

**12.132**

media giornaliera



**22.000**

Picchi massimo di veicoli al giorno



Withub

# Rovereto-Riva e ai finanziamenti»

Comuni e la Comunità di valle va nella direzione di tutelare il territorio - ha aggiunto il presidente della Comunità di Valle Claudio Mimiola -, promuovendo le soluzioni che favoriscono una mobilità amica dell'ambiente e che diventino una valida base per lo sviluppo futuro del nostro turismo e della nostra economia, oltre che di tutte le connessioni, con vantaggi concreti per tutti i cittadini». «Questo risultato ottenuto è molto apprezzabile - ha detto infine il dirigente, Roberto Andreatta, esaminando la questione sul piano tecnico - perché dobbiamo considerare che oggi Rfi investe principalmente in due ambiti, quello della valorizzazione delle reti esistenti e quello dell'implementazione dell'alta velocità, dove sono anche convogliati i fondi europei del Pnrr. Sappiamo - ha poi ammesso - che la gestazione di un'opera come questa è molto lunga, ma oggi Rfi ha valutato il territorio come in grado di gestire questa infrastruttura, e nuovi metri di binario oggi hanno un grande valore».



La presentazione L'incontro di ieri a Palazzo Martini

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una stazione Questo masterplan mostra la stazione ferroviaria di Torbole

Matteotti. L'ultima perplessità riguarda la possibilità di trasportare anche le merci sui binari della Rovereto-Riva, un'ipotesi sostenuta da parte della giunta rivana e non solo, ma che trova anche voci scettiche. «Quello del trasporto merci è un tema che andrà affrontare, dovremo ragionarci - ha risposto Roberto Andreatta - perché sappiamo che l'Alto Garda è un territorio che trarrebbe beneficio da questo. Per citare un esempio, anche nei recenti periodi di crisi del trasporto merci su rotaia, all'interporto di Trento c'era un transito costante verso le industrie dell'Alto Garda che poi veniva passato su gomma. Non è escluso, quindi, che non si tratterà solo di trasporto persone». Ora i Comuni attendono un documento dettagliato circa il progetto, che la Provincia ha promesso e che dovrebbe arrivare nelle prossime settimane. **C.T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Loppio-Cretaccio, il terzo lotto: viadotto ancora in fase preliminare

**Fugatti:** «L'opera più importante in corso in Trentino, si tratta di un intervento complesso, ma strategico per l'area del Garda Trentino e per questo molto atteso»

**Progetto** Sotto, il disegno preliminare del viadotto che collegherà la nuova strada al fondovalle



**Per il tunnel finora sono stati movimentati circa 650 mila metri cubi di materiale di risulta e ad oggi mancano solamente 460 metri di scavo per abbattere l'ultimo diaframma**

## Preliminare

Modificato il progetto del ponte: campata unica e più basso, con pista ciclabile

**ALTO GARDA** Se per tanti il progetto della ferrovia Rovereto-Riva è una bella idea che vedrà la luce, forse, tra un paio di generazioni, il collegamento stradale del tunnel tra Loppio e la Busa è invece un'ormai concreta realtà che deve essere solo completata. E proprio del collegamento tra l'uscita del tunnel, la Maza e il fondovalle si è accennato durante un altro incontro che si è tenuto ieri pomeriggio - stavolta a porte chiuse - in sede della Comunità di Valle Alto Garda e Ledro. Non erano presenti i sindaci né i loro rappresentanti: l'appuntamento era riservato ai referenti di Comunità, con il presidente della

sembra prendere forma. Usciti dal tunnel, gli automobilisti troveranno una grande rotonda, con un'uscita che riporterà sulla Maza e un'altra invece che scenderà a valle, lungo un'arteria che si eleverà grazie a un ponte per congiungersi alla rete viaria esistente, al Cretaccio. Il ponte sarà un vero e proprio viadotto lungo una novantina di metri - 87 di preciso - che «scavalcherà» il fiume Sarca. La prima bozza di progetto preliminare era stata presentata un anno fa, un po' in sordina: inizialmente era un sovrappasso a due campate, che avrebbe accolto le corsie stradali. Oggi invece dalla riunione a porte chiuse esce la notizia che si farà una campata unica - «Stiamo studiando il progetto per evitare il degrado sotto il viadotto» aveva accennato in mattinata il dirigente Roberto Andreatta - e l'altezza dovrebbe essere inferiore a quanto previsto in origine. Un'analisi della portata massima del vaso di espansione della Sarca ha indirizzato il progetto, per trovare - dicono dalla Comunità di Valle - un compromesso che stia in piedi a livello paesaggistico, ambientale e di sicurezza in caso di piena del Sarca. Infine, sul viadotto troverà spazio anche un tratto ciclabile. In materia di tempistiche, sono state fornite le prime indicazioni: la valutazione dell'impatto ambientale dell'opera dovrebbe arrivare entro la fine di quest'anno, e il progetto dovrebbe passare da preliminare ad esecutivo nella primavera del 2024. A questo punto, tempo di indire il bando tramite l'agenzia provinciale e a fine 2024 l'opera dovrebbe essere appaltata. Due anni circa il tempo stimato per i lavori. L'ultima parte del collegamento rischierebbe dunque di non essere pronta quando il tunnel sarà completato, ma, hanno rassicurato i tecnici, le tempistiche dovrebbero coincidere. La bonifica della discarica Maza impiega più tempo del previsto, e l'apertura del tunnel dovrebbe ritardare di un anno rispetto alla data preventivata e annunciata di recente, che era il 2025. Attualmente è in corso l'intervento che riguarda l'unità funzionale 2, ovvero la realizzazione del tunnel, l'intersezione al Passo San Giovanni e la bretellina di collegamento tra l'uscita del tunnel e la Maza. Mancano solamente 460 metri di scavo per arrivare all'abbattimento dell'ultimo diaframma del tunnel. Intanto, in seguito all'incontro di ieri, tra i sindaci dell'Alto Garda è salito un po' di malumore. Sembra che nessuno fosse al corrente del fatto che, tra i punti trattati in Comunità di Valle, ci fosse anche il collegamento Loppio-Busa. E così, i Comuni restano in attesa di un incontro ufficiale. **C.T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA