

MOBILITÀ

L'incontro con il presidente Fugatti, i sindaci della zona e gli operai al lavoro per il tunnel e la bonifica della Maza
«Autonomia e sviluppo: il Trentino, esempio da imitare»

Da Monaco al lago di Garda in treno: per la tratta locale previsto un investimento di 280 milioni. Andreatta:
«Il rapporto costi-benefici è ampiamente soddisfacente»

«Sì alla ferrovia: è un'opera prioritaria»

*Il ministro Salvini in visita al cantiere della Loppio-Busa assicura:
«Porterò il collegamento su rotaia Rovereto-Riva al tavolo con Rfi»*

Il ministro Matteo Salvini
assieme al presidente
della Provincia autonoma
Maurizio Fugatti
e ai responsabili del cantiere



leri mattina il ministro delle infrastrutture Matteo Salvini ha fatto tappa al cantiere per il tunnel Loppio-Busa prima di salire a Trento. Nel corso dell'incontro con amministratori e tecnici si è parlato anche dell'ipotesi del collegamento ferroviario Rovereto-Riva. Nella foto a destra in basso Salvini è con i sindaci e gli amministratori del territorio. La visita si è conclusa all'interno della galleria (Fotohop Professional)



GIANCARLO RUDARI

Ascolta con attenzione, guarda le slide e poi sentenza: «Il collegamento ferroviario Rovereto-Riva è una priorità che porterò al tavolo di confronto con Rfi. Si tratta di un'opera importante non solo a livello locale ma di interesse nazionale ed internazionale per le connessioni con la Germania». Matteo Salvini, ministro delle infrastrutture, arriva al cantiere della Loppio-Busa poco prima delle 10 accompagnato dall'assessore provinciale Roberto Failoni. Ad attenderlo il presidente della Provincia Maurizio Fugatti, i dirigenti provinciali Raffaele De Col (protezione civile) e Roberto Andreatta (trasporti e ambiente) amministratori comunali della Busa e della Vallagarina (i sindaci di Nago Torbole Gianni Morandi, di Riva Cristina Santi, di Arco Alessandro Betta, di Drena Giovanna Chiarani e di Mori Stefano Barozzi), i rappresentanti delle Comunità di Valle (l'assessore Ezio Tarolli per l'Alto Garda-Ledro e il presidente Stefano Bisoffi per la Vallagarina), responsabili ed operai del cantiere.

Sorrisi, strette di mano e selfie (a fine incontro) per poi passare velocemente («oggi alle 12.20 devo finire gli incontri perché gioca il Milan») alla presentazione dei progetti che riguardano il territorio. Partiamo dal collegamento stradale Rovereto-Alto Garda con il tratto in galleria (lavori iniziati nel 2018, conclusione prevista nel 2024) per un costo di 136 milioni ai quali vanno aggiunti 24 milioni dell'in-

tervento di recupero della discarica della Maza (le opere di bonifica prevedono la rimozione di un milione di metri cubi di rifiuti). Ma non basta perché il progetto di riordino complessivo della viabilità prevede la bretellina sul fondovalle e lo svincolo sul Sarca, la ciclabile e in futuro («è allo stato embrionale») il bypass dell'abitato di Loppio oltre a un nuovo tratto in galleria per salvaguardare il biotopo di Loppio. La mole di lavoro è tanta ma i problemi della mobilità tra la Vallagarina e l'Alto Garda non si risolvono solo con strade e tunnel. E allora? Allora non si dimentica il

passato per far tornare in auge (con percorsi e modalità diverse, ovviamente) la vecchia ferrovia Mar (Mori-Arco-Riva) smantellata nel 1936. Quasi un secolo dopo la Provincia ha ipotizzato un nuovo tracciato con i binari non a scartamento ridotto ma come derivazione di una linea internazionale in collegamento diretto con la linea del Brennero a Rovereto. Insomma un «corridoio» ferroviario per portare i turisti tedeschi direttamente da Monaco sulla sponda trentina del Benaco. «In Trentino - ha esordito il dirigente Andreatta - ogni anno si registrano 12 milioni di presenze

turistiche un terzo delle quali sul Garda trentino. Di questo terzo il 50% arriva dalla Germania». Una fetta importante di turisti che, sempre più consapevoli dei danni ambientali prodotti dalle auto, potrebbe optare per il trasporto su rotaia.

Ma la stima (ai costi attuali) di un investimento tra i 260 e i 280 milioni di euro è sostenibile? Certo, risponde la Provincia: «L'analisi tra costi e benefici è ampiamente soddisfacente e sostenibile dal punto di vista economico. E i sei milioni di costi di gestione all'anno è una cifra sopportabile...». Senza considerare i benefici per l'ambiente visto che il treno diventerebbe il mezzo appetibile anche per i pendolari (motivi di studio e di lavoro) che ogni giorno si riversano sulla strada Rovereto-Riva. Convinto signor ministro? «Vengo a farvi i complimenti: di solito quando incontro sindaci e amministratori ricevo proteste, mentre qui siete ad incentivare interventi per lo sviluppo del territorio. Sull'importanza di questa opera (linea ferroviaria ndr) siamo tutti d'accordo - dichiara Salvini - e a Rfi chiederò che l'intervento venga inserito tra le priorità. E a chi ha ancora dei dubbi sul valore dell'autonomia come volano di sviluppo dirò di venire qui a vedere cosa è capace di fare il Trentino. Voi avete dimostrato di saperlo fare, e anche bene». Le ultime strette di mano, un'occhiata allo smartphone e poi via alla volta di Trento per incontrare i vertici dell'A22. E poi? Poi ci sono la partita del Milan e qualche discesa con gli sci sulle piste della Val Rendena.

IL SINDACO Soluzione anche per la ciclovia

«Torbole, circonvallazione necessaria»

Bene tutte le opere («purché sostenibili») che migliorano il territorio (il collegamento Loppio-Busa, la bonifica della discarica, la ciclovia del Garda e magari la ferrovia) ma resta ancora irrisolto il nodo della circonvallazione di Torbole. «È un tassello mancante che completerebbe la viabilità dell'Alto Garda e mi auguro che questo investimento da «medio termine» diventi a «breve termine». Perché la circonvallazione sostiene convinto il sindaco di Nago Torbole Gianni Morandi - non risolverebbe soltanto il problema del traffico da e per la sponda veronese del lago, ma consentirebbe di realizzare la ciclovia ottimizzando il territorio, sfruttando il lungo lago e la viabilità esistente». Con un'ipotesi di spesa sulla settantina di milioni di euro («tutta un'altra cosa rispetto ai 900 dell'ipotetica galleria Avio-Malcesine che ci potrebbe anche stare») la circonvallazione (in tunnel) partirebbe all'altezza della galleria Adige Garda per sbucare poco dopo la centrale del Linfano e quindi collegarsi con il Cretaccio. «Una soluzione percorribile che vorremmo vedere trasformata in progetto e poi realizzata in tempi brevi. Non lo chiedo io, lo chiede il nostro territorio...» chiosa Morandi.

IL SINDACATO

Appello di Feneal Uil alla Provincia sulle condizioni di lavoro degli operai

«Cantieri, servono più controlli»

Parla di «la legalità ripristinata» e di «problematiche risolte», ma allo stesso tempo non manca l'affondo con l'invito alla Provincia a vigilare sui cantieri delle grandi (e piccole) opere pubbliche. Matteo Salvetti, segretario della Feneal Uil (lavoratori edili, affini e del legno) definisce «senz'altro positivo» il fatto che l'altro Matteo (Salvini, ministro delle infrastrutture) abbia deciso di visitare quello che, al momento, «rimane l'unico grande cantiere del Trentino». Ma c'è un ma che resta sospeso... «Chiediamo che la Provincia sia più partecipe e più attenta nel sorvegliare sul rispetto delle normative in materia di lavoro e del contratto applicato. Perché - afferma Salvetti - parliamo di un «cantiere maledetto»

(quello della Loppio-Busa ndr), con problematiche che riguardavano alloggi e mancati pagamenti delle spettanze ai lavoratori. Fortunatamente queste questioni sono state risolte ma l'attenzione, anche in vista di altre importanti opere pubbliche, deve rimanere ad alto livello». Secondo il sindacalista, quel cantiere è diventato un simbolo, per molti aspetti, di «cattiva gestione a seguito delle numerose problematiche emerse per quanto riguarda la gestione del personale con il Consorzio Sac di Torecuso (Benevento) che si è aggiudicato l'appalto per la realizzazione dell'opera». Problemathe che sono state oggetto della recente visita dell'ispettore del lavoro: «Non sappiamo ancora i risultati di questa indagine,



Matteo Salvetti (Feneal Uil)

ma dobbiamo vigilare continuamente per evitare che si ripetano situazioni e condizioni di lavoro deprecabili» evidenzia Salvetti. Come i mancati pagamenti (così lamentavano gli operai) delle ore di lavoro effettivamente svolte: «Un problema risolto grazie all'azione delle tre organizzazioni sindacali per arrivare all'introduzione del badge». Il cantiere è partito male, conclude Salvetti, «ma è stato raddrizzato in corso d'opera. Per il futuro chiediamo che la soglia di attenzione delle istituzioni in merito al rispetto della legalità nei cantieri per quanto riguarda turni di lavoro, riposi e pagamento delle retribuzioni non venga mai meno. Soprattutto in previsione dell'avvio di altri grandi cantieri in provincia».



Il ministro Salvini al suo arrivo al cantiere di Passo San Giovanni