

GRANDI OPERE

L'idea progettuale prevede il collegamento diretto della nuova ferrovia all'asse del Brennero, per portare sul Garda i turisti del nord Europa: oltre 122mila solo a luglio

L'infrastruttura ridurrebbe di un terzo il traffico tra la Vallagarina e la Busa, e cambierebbe il volto dei Comuni attraversati con le riqualificazioni degli areali ferroviari

Le 4 nuove stazioni tra Rovereto e Riva

Nel progetto scelto da Rfi due soste intermedie a Mori e Torbole Piano da 500 milioni per spostare 10mila passeggeri al giorno

Il tracciato proposto dai progettisti: 15 chilometri di lunghezza, da percorrersi in 25 minuti. Si pensa a un esercizio da 35 coppie di corse al giorno.

MATTHIAS PFAENDER

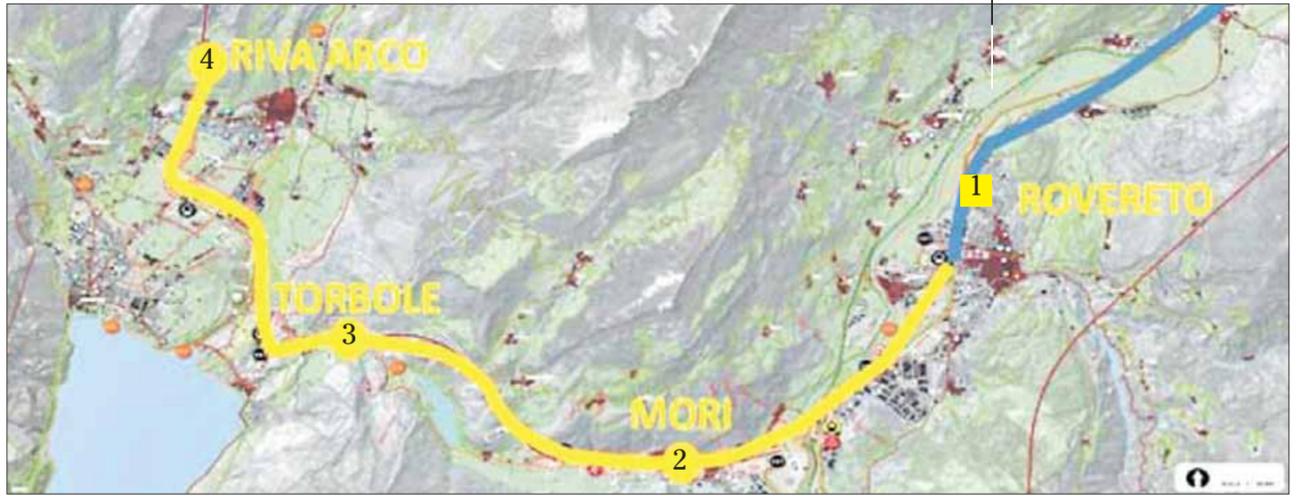
La visita in Trentino del ministro alle Infrastrutture Matteo Salvini ha dato un'importante spinta all'iter per la creazione della tratta ferroviaria Rovereto - Riva. «L'analisi costi-benefici dice che quest'opera serve» ha chiarito il leader leghista, che poi ha assicurato che porterà il progetto «al tavolo di lavoro con Rfi».

Nello specifico: quale progetto? Quello realizzato nel 2014 dallo studio "Mmi Gestìo d'Arquitectura Paisatage" di Barcellona, a cui ha lavorato anche l'architetto roveretano Marco Malossini nell'ambito del concorso di idee bandito all'epoca dalla Provincia. Su questo progetto le ferrovie dello Stato hanno poi elaborato l'analisi costi benefici, che nel 2022 ha sancito la convenienza pubblica dell'opera. Oggi l'Adige può mostrare, per la prima volta, i rendering delle quattro nuove stazioni dei treni (Rovereto, Mori, Torbole e Riva) che caratterizzeranno il nuovo tracciato, studiato peraltro per essere parte integrante dell'esistente corridoio ferroviario del Brennero. «Un mezzo di trasporto - spiega il presidente della Provincia Maurizio Fugatti - che collega non semplicemente Rovereto, ma l'Europa e la Germania con l'Alto Garda». L'obiettivo è infatti spostare almeno un terzo dei massicci flussi di traffico auto che, soprattutto nella stagione estiva, intasano le vie d'accesso alla Busa, con qualcosa come 25mila transiti bidirezionali giornalieri a Loppio e 22mila a Dro nei mesi di picco, luglio e agosto.

Secondo la visione dei progettisti catalani, la nuova linea su rotaia partirà dai binari interrati a Rovereto, altra opera imponente in fase di studio, attraverserà l'Adige su un ponte ferroviario, entrerà in galleria, da dove uscirà per due fermate intermedie nelle stazioni di Mori e di Torbole, per poi arrivare al capolinea, la stazione Riva-Arco. Quindici chilometri di lunghezza complessiva, da percorrersi in 25 minuti. Costo complessivo: mezzo miliardo di euro, con 300 milioni per la linea e il resto per le quattro nuove stazioni e per le opere accessorie come parcheggi e viabilità integrata. Tempi di realizzazione: se davvero Salvini e Rfi troveranno le risorse, e senza complicazioni, potrebbe essere tutto pronto nel 2036.

Lo studio di trasporto e l'analisi multi-criteriale sull'opera sono stati elaborati da Rfi a seguito della convenzione stipulata con la Provincia nel 2021. Lo studio è stato presentato nel febbraio scorso ai sindaci dell'Alto Garda e della Vallagarina interessati. Come detto la nuova ferrovia, se mai si farà, non sarà una tradizionale ferrovia di valle a scartamento metrico (un metro di larghezza rispetto a 1 metro e 40 dello scartamento ordinario), come la vecchia "Mar" Mori-Arco-Riva, oggi non riproponibile perché non profittevole, o come non lo sono la Trento-Malè e la Valsugana. La nuova ferrovia tra la città della Quercia e l'Alto Garda sarà collegata alla rete del Brennero, e coinvolgerà indirettamente un'area disseminata da 92 Comuni trentini, lombardi e veneti con una popolazione di un milione di abitanti. L'area interessata direttamente dalla nuova ferrovia comprende invece i Comuni di Rovereto, Mori, Nago-Torbole, Riva del Garda e Ar-

co. In quest'area vivono 88.872 persone, con un incremento del 7,5% rispetto al 2011. Sul fronte turistico, il picco di arrivi sul Garda trentino si registra ad agosto, con 182.980 turisti totali nel 2019. Ma è nel mese di luglio che vi è il maggiore afflusso di turisti provenienti dall'estero: 161.378 arrivi, di cui 122.518 da Paesi esteri, in testa la Germania. A Rovereto fermano ogni giorno 102 treni fra Eurocity, Eurostar e regionali, mentre per il trasporto pubblico su gomma sono tre le linee che servono la zona: da Rovereto a Riva del Garda al capolinea nella frazione di Bolognaro ad Arco, da Trento a Rovereto, Nago-Torbole e Riva, da Trento ad Arco attraverso Vezzano, Sarche e Dro. I tempi di percorrenza arrivano anche ad un'ora e mezza. I flussi di traffico più consistenti sono però quelli stradali. Nell'area di intervento, a fronte di 4.701 spostamenti sistematici, cioè per lavoro e studio, e 1.727 non sistematici attraverso



so il trasporto pubblico locale, si contano 18.121 spostamenti sistematici e 13.735 non sistematici in auto. A questi vanno aggiunti i consistenti numeri

del traffico generato dai turisti, stanziali, che cioè dormono almeno una notte, e occasionali, che cioè si spostano in giornata. Gli orari di esercizio ipotizza-

ti per la nuova linea sarebbero di 35 coppie di corse al giorno, di cui 17 prolungate fino a Bolzano. «Parliamo di 6.000-7.000 passeggeri al giorno nei periodi or-

dinari e 10.000 nei periodi di punta - spiegano dalla Provincia - La ferrovia potrebbe intercettare un terzo dei passaggi in auto».

ROVERETO

«La stazione - si legge nel progetto - si trasforma in un passaggio-strada sopraelevato che prolunga l'asse di Corso Rosmini e connette le due parti della città. Le opportunità di trasformazione e di riqualificazione che la città stava aspettando. Il prolungamento della passerella pedonale genera uno spazio coperto adibito a stazione degli autobus e a un parcheggio a raso, costruendo così un nodo intermodale a scala urbana. Il rivestimento in rame ossidato identifica il carattere urbano del nuovo polo intermodale, in una relazione contemporanea e dinamica con le preesistenze».



MORI

«L'insediamento della stazione - scrivono i progettisti catalani dello studio MMI - favorisce la trasformazione e la generazione di nuovi spazi pubblici e di nuove connessioni che migliorano il tessuto urbano del centro abitato. La sua posizione è simultaneamente centrale e di valenza extraurbana, situata accanto alla SS240 a soli 500m dall'area centrale di Piazza Cal di Ponte. Le facciate in lastre di porfido mettono in relazione l'edificio con i materiali locali e con la tradizionale attività estrattiva trentina».

TORBOLE

Secondo gli architetti che hanno firmato il progetto prescelto da Rfi quella di Torbole sarà «una stazione-ponte pensata per ricevere un grande numero di turisti che organizza e riconnette i due lati del fiume Sarca. La sua collocazione in elevazione permette di contemplare il paesaggio dall'interno dei treni. Le superfici esterne in calcestruzzo a vista risolvono la relazione fra il nuovo edificio, il viadotto e i contrafforti rocciosi. L'intervento proposto permette lo sviluppo in basso, di una zona di parcheggio scambiatore per veicoli e bus con la ferrovia».



ARCO - RIVA

«L'ubicazione della stazione adiacente alla SP-45 e intermedia rispetto al "nesso Riva-Arco" - riporta il progetto preliminare - rende possibile la realizzazione di una nuova zona per lo sviluppo economico di grande importanza a livello di comunità. La nuova stazione prevede una rete di nuove connessioni pedonali che rende più permeabile la relazione fra il paesaggio rurale che la circonda e le nuove zone di riqualificazione urbana. La materialità, riprodotta dalla pietra bianca, anticipa il carattere urbano che l'edificio adotterà in futuro».