

MOBILITÀ

Si è aperto ufficialmente ieri il percorso che porterà all'alta capacità ferroviaria per il trasporto merci che si infilerà sotto Rovereto e la Vallagarina a 70 metri di profondità

I soldi, però, ancora non ci sono. Il governatore Fugatti: «È necessario muoverci per tempo ed esserci in questa operazione altrimenti le risorse saranno dirottate altrove»

Dieci anni e 2,4 miliardi per i Tir su treno

Quattro binari interrati tra Marco e Acquaviva Dibattito aperto e progetto varato tra sei mesi

NICOLA GUARNIERI

Per ora non ci sono soldi ma, in un modo o nell'altro, la via è tracciata e la nuova ferrovia a quattro binari per portare le merci in Europa si farà. Per vederla in azione, però, ci vorrà almeno una decina d'anni ma poi i Tir, nelle intenzioni dell'Ue, spariranno dalle nostre strade e si infileranno su treni che passeranno sotto terra, nascosti alla vista e senza disturbare alcuno. Il tutto ad un costo - costretto a lievitare nel tempo dall'andamento isterico della geopolitica e dell'economia internazionale - di 2,4 miliardi di euro. Solo, si badi bene, per il tratto lagarino, da Marco all'Acquaviva. All'appello, però, manca poi il tratto Sud, sul territorio di Ala e Avio perché, come detto, stiamo parlando di un'alta capacità ferroviaria che prevede il passaggio di treni merci a 200 chilometri orari che corrono su quattro binari, due verso Nord e due verso Sud da e per Verona. E che conducono al lunghissimo tunnel del Brennero che, forse, sarà inaugurato nel 2034. Per quella data si vorrebbe completare l'intero corridoio di quella lunghissima autostrada su rotaie che, nelle intenzioni di Bruxelles, dovrà collegare la Scandinavia con Malta ma, per opere faraoniche come questo, la tempistica è un'ipotesi. Tanto più che, nel caso di Rovereto, come detto denari per il momento non se ne vedono anche se il governatore **Maurizio Fugatti** ha messo in guardia: «Se non ci prepariamo e ragioniamo assieme ad Rfi per fare questi lavori le risorse saranno dirottate altrove e noi ci terremo i camion ad andare sulle nostre strade».

Ieri, comunque, si è dato il via all'iter che dovrebbe portare all'interramento della ferrovia. Un intervento mastodontico che creerà inevitabilmente disagio. Anche perché dove finiranno le migliaia di tonnellate di materiale di risulta? «In questo momento non possiamo dirlo, - allargano le braccia i vertici di Rfi, dall'amministratore delegato e direttore generale **Aldo Isi** al referente del progetto **Damiano Beschin** pas-



GLI ENTI LOCALI



«I Comuni potranno dire la loro e segnalare le eventuali criticità

Alberto Scerbo, presidente

sando per il responsabile del dibattito pubblico **Giuseppe Romeo** - Solo quando ci sarà il progetto definitivo individueremo i siti di stoccaggio».



Il presidente della Comunità della Vallagarina Alberto Scerbo, il governatore Maurizio Fugatti, l'ad e direttore generale di Rfi Aldo Isi, il referente del progetto per Fs Davide Beschin e il responsabile del dibattito pubblico Giuseppe Romeo

Il materiale, poi, viaggerà su Tir e, considerando che i lavori, al netto dei passaggi buro-

cratici, dureranno sette anni e mezzo i cittadini un po' preoccupati lo sono. Ma il confronto è stato scelto proprio per questo motivo anche se Ferrovie dello Stato avrebbe preferito un faccia a faccia solo online mentre alla fine due incontri de-

IL DIBATTITO

Primo passo in Comunità

«I territori vigileranno sull'opera»

In Comunità di Valle si è aperto ufficialmente l'iter che porterà al bypass ferroviario di Rovereto e della Vallagarina. «Si avvia oggi, alla presenza dei vertici di Rfi e di tutti i territori coinvolti - ha aperto i lavori il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** - un percorso di partecipazione per un progetto che va in una direzione di innovazione e sostenibilità, fondamentale per spostare il più possibile le merci dalla gomma alla rotaia. Obiettivo che si pone l'opera europea del tunnel del Brennero, a cui queste tratte di accesso e il potenziamento della linea esistente sono collegate. Anche per la Vallagarina l'obiettivo è spostare il più possibile il traffico dalle strade ai binari. È un progetto di medio-lungo periodo che potrebbe prevedere anche l'interramento dell'attuale ferrovia. L'iter del dibattito pubblico, previsto per le grandi opere, servirà a far emergere eventuali criticità, osservazioni e a migliorare un'infrastruttura che è necessaria, sulla quale il Trentino non può restare indietro. Maggiore sarà la condivisione tra territori, Provincia e Comuni interessati, più sarà facile arrivare alle fasi di finanziamento e realizzazione».

«La Vallagarina risponde con positività alle opere che possono portare benefici al territorio. - così il presidente della Comunità di Valle **Alberto Scerbo** - In questa fase di dibattito pubblico vogliamo essere protagonisti nell'interesse dei Comuni, portando al centro le questioni più rilevanti e le preoccupazioni che riguardano i tempi, le garanzie ambientali e l'impatto sulla viabilità della Vallagarina. Solo dopo aver analizzato nel dettaglio gli elaborati sarà possibile fare valutazioni più precise; nel frattempo abbiamo già incaricato gli uffici di collaborare con il Comune di Rovereto e con gli altri Comuni per verificare sia gli aspetti infrastrutturali che ambientali».

visu, a Rovereto, ha dovuto piazzarli: il 30 marzo e il 20 aprile.

Tornando all'intervento, si è iniziato a tracciare righe addirittura nel 2003 per poi arrivare ad una bozza di progetto vent'anni dopo. Ora c'è una traccia definitiva che Rfi vuole discutere e condividere con i territori. Il progetto prevede una nuova linea a doppio binario lunga 23,4 chilometri, in gran parte in galleria (16,4 chilometri), ad una profondità di 70 metri dal piano campagna, che partirà a Nord della stazione Fs di Serravalle, bypasserà Rovereto e si collegherà ad Acquaviva con il lotto 3A della circoscrizione di Trento in corso di realizzazione. La pendenza massima prevista per scendere nel sottosuolo e risalire è del 12,5%.

Le ipotesi progettuali sottoposte a dibattito, in verità, sono tre ed hanno in comune la

sezione all'aperto della nuova ferrovia: quella a Marco, dove ci saranno altri binari per la sosta e la manovra dei convogli, e quella subito a Nord dei Murazzi. In questo punto la strada ferrata correrà parallela a quella esistente prima di infilarsi nel tunnel della circoscrizione del capoluogo. Per quanto riguarda il tratto da Borghetto a Marco, invece, per ora non ci sono né studi né ipotesi.

Il progetto del lotto 3B «Circoscrizione di Rovereto» si inserisce nell'ambito del più ampio intervento di quadruplicamento della linea ferroviaria Verona-Fortezza che consentirà l'accesso da Sud alla galleria di base del Brennero, contribuendo al potenziamento dell'asse internazionale Verona-Innsbruck-Monaco sul «Corridoio Ten-T» (Trans European Network-Transport) Scandinavo-Mediterraneo voluto e in parte finanziato dall'Ue.

Viabilità | Il collegamento con il lago di Garda sarà una delle scommesse per il futuro. Il costo dovrebbe aggirarsi sui 400 milioni di euro

«La Rovereto-Riva si farà»

Il corridoio del Brennero, e la circoscrizione ferroviaria di Rovereto, è un conto ma il trasporto su rotaia sembra essersi dimenticato della promessa di riattivare il collegamento su ferro con Riva del Garda. L'idea della ferrovia per il lago, però, non è affatto accantonata e la conferma arrivata dallo stesso presidente della Provincia **Maurizio Fugatti**: «È un'opera in cui crediamo molto e si farà. Dovrebbe entrare nel DocFap di Rfi entro quest'anno poi partirà l'iter».

Il DocFap, per capirci, è il Documento di fattibilità delle alternative progettuali, un atto tecnico preliminare, obbligatorio secondo il codice degli appalti per lavori sopra la soglia comunitaria, che analizza diverse soluzioni progettuali, confrontando costi, benefici e impatti per individuare la migliore opzione prima della progettazione. Una volta predisposto questo documento, il passo successivo è il progetto vero e proprio. Per ora, comunque, c'è uno studio di fattibilità sulla ferrovia Rovereto-Riva. Del collegamento se ne parla da decenni ma analisi approfondite con tanto di calcolo di costi e benefici ce ne sono 4AwT3nzygy6q-1773139702

pochi. L'ultimo è quello riferito a Metroland. Stavolta, invece, si parla di un piano a se stante, un modo per accelerare il via vai dal lago tanto per i residenti che per i turisti, soprattutto i tedeschi che raggiungerebbero volentieri il Benaco via ferro senza

La proposta non è stata accantonata ed entro l'anno finirà nel Documento di fattibilità di Rfi

il rischio di ingorghi stradali. Il ripristino del vecchio tracciato austriaco, d'altro canto, è il sogno proibito di molti amministratori che a più riprese hanno rimpianto lo smantellamento, esattamente 90 anni fa, della cosiddetta «Mar», la «Mori-Arco-Riva». All'epoca era una ferrovia a scartamento ridotto che raggiungeva il lago in zona Fraglia passando da Loppio, San Giovanni, Nago, Maza e Arco. Cosa

sarà in futuro è presto per dirlo ma certo la volontà di ripristinarla rientra in un piano di rilancio della mobilità sostenibile. La ferrovia Rovereto-Arco-Riva, come detto, era una linea a scartamento ridotto ed è rimasta in esercizio dal 1891 al 1936. Il percorso originale congiungeva Mori con Riva per una lunghezza complessiva di 24,2 chilometri che venivano percorsi in un tempo compreso tra 75 e 90 minuti, ad una velocità media inferiore ai 20 chilometri/ora. Nel 1925 fu costruita l'estensione fino a Rovereto per altri 4,4 chilometri. I conti della serva, in attesa che Rfi predisponga uno studio preciso entro la fine di quest'anno, qualche tempo fa parlavano di 400 milioni di euro. Da un punto di vista dei potenziali fruitori, tra l'altro, sarebbero favorevoli. Il picco di arrivi sul Garda trentino, per dire, si registra nel mese di agosto (183emila persone circa) ma è nel mese di luglio che si ha il maggiore afflusso di turisti provenienti soprattutto dall'estero (162mila arrivi di cui 123mila da fuori Italia). Il treno, per altro, consentirebbe un osmosi turistica tra lago e città dell'arte. N.G.



La stazione di Mori dove dovrebbe partire e arrivare la ferrovia per Riva

Trasparenza

Dibattito pubblico per condividere il progetto definitivo

Il primo confronto pubblico si terrà martedì 24 marzo alle 15 in modalità webinar. Ci saranno inoltre degli appuntamenti in presenza, il 30 marzo e 20 aprile alle 17.30, in una sede che sarà comunicata più avanti. Per partecipare è necessario iscriversi sul sito www.dpcircircoscrizionevallezionerovereto.it. Le amministrazioni, gli enti territoriali e gli stakeholder titolari a partecipare potranno iscriversi attraverso la procedura predisposta sul sito web e tutti i cittadini iscritti potranno assistere agli incontri online. Sempre sul sito è possibile consultare la documentazione tecnica utile alla comprensione del progetto. Gli enti locali e i comitati potranno continuare a dialogare con il responsabile inviando richieste e proposte a info@dpcircircoscrizionevallezionerovereto.it fino a mercoledì 8 maggio. Al termine del percorso, che si chiuderà a settembre, verrà pubblicato il documento conclusivo sul sito di Rfi e ne sarà data comunicazione al ministero dei trasporti.