

Riva - Arco

TRASPORTI » IL COLLEGAMENTO CON LA VALLAGARINA

di Matteo Cassol

▶ ALTO GARDA

Pur non avendo ancora superato lo stadio di bozza del documento preliminare, il piano territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro rischia di proporsi già come almeno in parte obsoleto riguardo a uno dei suoi temi più caratterizzanti, quello della mobilità.

Tra gli obiettivi principali delineati dal team dell'architetto Cecchetto c'è infatti quello di offrire un servizio di trasporto di massa tra l'Alto Garda e il sistema della Vallagarina nell'ambito del progetto Metroland, sistema di quattro nuove linee ferroviarie che si svilupperebbero per il 90% in galleria per poter connettere velocemente le valli e l'area Trento-Rovereto. La bozza del piano territoriale parte dalla considerazione che l'Alto Garda costituirebbe una delle quattro fermate della linea azzurra (assieme a Tione, Ponte Arche e Mori), chiede che il nuovo sistema di trasporto su rotaia soddisfi una serie di condizioni e immagina soluzioni a catena per la mobilità alternativa della Busa: **il problema è che pare proprio che Metroland, per via dei suoi costi (3,6 miliardi di euro), sia sparito dai programmi (almeno da quelli "a vista d'uomo") della Provincia, nonostante sia ancora in fase di svolgimento un oneroso (773.000 euro) concorso di idee per individuare le soluzioni migliori, che a questo punto si avvicinerrebbe tanto a un catalogo del "vorrei ma non posso".**

Per la Busa, che peraltro aspetta ancora il collegamento stradale con Loppio, si preannuncia quindi un brutto colpo, per quanto non manca chi (come ad esempio il sindaco di Riva Mosaner) fa notare come il collegamento ferroviario Rovereto-Alto Garda sia tra tutti quelli prospettati da Metroland il più urgente e pure il più sostenibile (visti i volumi di spostamento presenti) e quindi potrebbe essere facilmente "stralciato" dagli altri. In caso contrario, anche il piano territoriale dell'ex C9 dovrebbe adeguarsi al ribasso. Per ora si spera ancora di poter contare su un sistema di trasporto di massa «concorrenziale rispetto all'uso dell'autovettura privata», in grado di «interfaciarsi al meglio col progetto dell'



Il treno della Valsugana con la livrea della Provincia: è stato presentato come il primo tratto di Metroland

Nel Piano territoriale c'è Metroland, il treno «fantasma»

Definitivamente affossato dalla Provincia per i costi, è il punto fermo per la mobilità dell'Alto Garda e Ledro

Lo strumento per lo sviluppo urbanistico della Comunità di valle

Il piano territoriale di Comunità è lo strumento per indicare lo sviluppo futuro della zona dal punto di vista urbanistico e non solo. Dopo la presentazione della bozza di quello dell'ex C9 avvenuta a dicembre, fino alla fine di gennaio verranno raccolte le osservazioni di chi vorrà farle (si

stanno già preparando le prime risposte), poi ci si troverà con i sindaci per organizzare e affrontare questi rilievi e di lì ci si dovrà muovere per approfondire i vari temi (soprattutto in presenza di eventuali osservazioni di un certo peso) e arrivare al documento preliminare vero e proprio nel giro -

si augura l'assessore Malfer - di due o tre mesi, per poi approvarlo in Comunità e sottoscrivere il relativo accordo quadro di programma. La Giunta provinciale, inoltre, dovrà verificare che il documento sia in linea con il Pup, Piano urbanistico provinciale. (m.cass.)

alta capacità per la linea ferroviaria del Brennero» (bocciato l'altra sera in Consiglio comunale a Rovereto, quindi a sua volta messo fortemente in discussione) e che faccia in modo di «disporre di (almeno) una fermata nella piana, localizzata in posi-

zione baricentrica al territorio, attrezzata per l'interscambio con un sistema di trasporto pubblico locale di bacino riconfigurato ad hoc, con un polo di parcheggio (per gli utenti in uscita dall'Alto Garda), con una ciclostazione, servizi per la mobilità,

servizi informativi e di accoglienza al turista». Sarebbe il cosiddetto "hub" di Linfano, che rischia però di partire (sempre sulla carta) già monco del suo approdo principale, quello ferroviario.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA

Malfer: «Idea ancora valida, ne parleremo con Gilmozzi»



L'architetto e assessore della Comunità di valle Claudio Malfer

▶ ALTO GARDA

Prima di alzare bandiera bianca sul collegamento ferroviario con Rovereto, l'assessore comunitario Mauro Malfer (delegato al piano territoriale), in concerto con la collega Michela Calzà (ambiente e mobilità), vuole provare a percorrere - restando in tema di viabilità e dintorni - tutte le (non molte) strade possibili: «Si tratta di una partita non da poco - afferma Malfer - sulla quale, prima di esprimerci, dobbiamo avere delle indicazioni molto più definite e un confronto a trecentosessanta gradi con l'amministrazione provinciale. Per questo abbiamo chiesto un incontro all'assessore Mauro Gilmozzi per parlare anche e soprattutto di mobilità e viabilità e portare avanti il ragionamento sul collegamento Rovereto-Alto Garda e sul possibile rafforzamento della linea con Monaco. Da parte nostra l'ottica è sempre quella di un piano di lungo respiro, quindi il fatto che oggi possiamo non esserci le risorse non preclude di delineare scenari che speriamo rimangano realistici per il futuro. Intanto nel piano abbiamo inserito e rimarranno quelle che riteniamo delle "certezze", il collegamento stradale Loppio-Busa, il bypass di Torbole e di Molina, il reticolo di Arco e la chiusura della circonvallazione ovest di Riva, tutte definite almeno sulla carta, ma è inutile nascondersi che la mobilità veloce su rotaia per Rovereto e verso Monaco e tutto ciò che ne deriva

non è certo secondaria: purtroppo la nostra Comunità non può decidere da sola, visti gli investimenti in ballo, ma dobbiamo fare in modo di valutare tutti assieme se ci possano essere le condizioni per arrivarci, se non oggi e se non domani, almeno dopodomani. Di certo prima di capire se lasciare o togliere la prospettiva legata a Metroland che attualmente si trova nella bozza del documento del piano territoriale abbiamo bisogno di ottenere più informazioni e di concertare la questione in dettaglio con l'amministrazione provinciale: la nostra intenzione sarebbe quella di riuscire a concretizzare questo progetto, se invece sulla base dei dati oggettivi non ce ne saranno gli spazi, ne prenderemo atto, puntando magari a inserirlo come lunga scadenza».

Restando in tema di dati oggettivi, nella bozza non si parla mai delle risorse richieste e previste per i vari progetti ipotizzati. La cosa cambierà? «È - conferma Malfer - un'altra delle partite da giocare in questo periodo. Così com'è, è un bel libro dei sogni, ma dobbiamo dare indicazioni più precise per non prendere in giro le persone: vogliamo arrivare a scrivere quanti investimenti potrebbe creare il piano nei successivi 15 anni e chi debba farsi carico dell'investimento (il pubblico, il privato, la partnership pubblico-privato), rassicurando e attirando con una prospettiva documentata chi voglia riversare risorse sul nostro territorio anziché altrove». (m.cass.)