

VIABILITÀ

«Di questo, ovviamente - precisa il presidente Maurizio Fugatti - ne discuteremo con la prossima amministrazione perché è giusto che sia il Comune a decidere sull'opera»

Raffaele De Col: «Abbiamo approfittato dell'accelerazione dovuta alla legge sulla semplificazione e alla nomina del responsabile di Rfi Gentile a commissario straordinario»

Binari sottoterra e tangenziale sopra

«Dallo stadio ai Fiori ferrovia in trincea Opera da 400 milioni pronta nel 2028»

NICOLA GUARNIERI

n.guarnieri@ladige.it

Il futuro mobile di Rovereto punta sulla ferrovia. È questo il piano, molto più che un sogno, della Provincia che ha firmato un protocollo d'intesa con Rfi per valutare due progetti che riguardano la città della Quercia. Il primo è il ritorno della strada ferrata tra il capoluogo lagarino e Riva del Garda. E, cosa più importante, lo studio di fattibilità lo presenteranno le stesse Ferrovie dello Stato. Il secondo, più ambizioso, è l'interamento dei binari che attraversano Rovereto per ottenere due risultati fondamentali e attesi da anni: il ricongiungimento della città da Est ad Ovest e lo spazio in superficie buono per costruire la secante. «Di questo, ovviamente - precisa il presidente Maurizio Fugatti - ne discuteremo con la prossima amministrazione perché è giusto che sia il Comune a decidere. Abbiamo però approfittato dell'accelerazione dovuta alla legge nazionale sulla semplificazione e alla nomina del responsabile di Rfi Gentile a commissario straordinario alle grandi opere, anche del tunnel del Brennero».

L'interamento delle ferrovie è legato al Brennero? «Diciamo che era legato il progetto di Trento ma abbiamo chiesto di considerare anche Rovereto. Con le semplificazioni c'è la possibilità di investimenti veloci e accelerazione del progetto». Insomma, i binari potrebbero sparire dalla città. «Ripeto, servirà un'interlocuzione con l'amministrazione comunale entrante ma intanto andiamo a vedere le carte di questa ipotesi. Che lascerebbe spazio anche alla tangenziale di attraversamento, la cosiddetta secante. Su questo punto, tra l'altro, mercoledì ci sarà una riunione tecnica». Nel frattempo, anche per capire se davvero la tangenziale sia ancora utile, la Provincia sta studiando l'impatto sul traffico del pass autostradale «figlio» del Covid. «Valuteremo quanto ha inciso sul numero di veicoli per capire se c'è un calo di traffico su Rovereto con l'A22 gratuita». Cancellare i binari in faccia a corso Rostini, comunque, non è una boutade ma, quantomeno, un impegno per altro con tempistica e spesa praticamente definite: chiavi in mano nel 2028 e 400 milioni di euro di costo. «Ci stiamo studiando e dobbiamo approfittare dell'impe-



A due piani

Il presidente della Provincia Maurizio Fugatti e l'ing. Raffaele De Col puntano su l'interamento della ferrovia tra il Quercia e i Fiori per far posto alla secante in superficie

gno del governo di liberare risorse e abbreviare i tempi - conferma l'ingegner Raffaele De Col - Sulla lunghezza dell'interamento stiamo valutando la possibilità in base ai soldi che si metteranno nel progetto perché, chiaramente, le valutazioni sono diverse e dipendono dall'impatto economico. Diciamo che fino ad ora è previsto l'interamento dallo stadio Quercia fino alla caserma dei vigili del fuoco. I binari sottoterra consentirebbero di realizzare la secante tra la Busa dei Caval e la brettezza Ai Fiori. Per ora è prioritario il tratto centrale che con-



sente di risolvere problemi annessi di città divisa e di viabilità interna. La possibilità è data dalla nomina del commissario con poteri straordinari per accelerare gli investimenti». Insomma, è un'occasione da non perdere. «L'obiettivo è conclusione lavori nel 2028. Il costo dovrebbe aggirarsi sui 400 milioni di euro per un tratto di 1,750 km, con ferrovia ribassata in galleria artificiale e strada in superficie». Per quanto riguarda la nuova ferrovia - la Rovereto-Riva - sembra davvero realizzabile. «Lo studio di fattibilità da parte di

Rfi ci dirà se c'è una convenienza finanziario-economica - spiega Fugatti - Nel protocollo che abbiamo firmato, comunque, riguardano gli altri punti fermi come le stazioni di piazzale Orsi e Calliano. Sul collegamento con il Garda, invece, come detto Rfi si è impegnata a fare uno studio di fattibilità. Certo, potevamo farlo anche noi ma se lo fa Rfi, di fronte ad una probabile sostenibilità finanziaria visto che le persone, gli utenti, ci sono e dunque si sosterebbe, diventa più facile perché nei costi della realizzazione entrerebbero anche le Ferrovie dello Stato».

MOBILITÀ

Provincia e Ferrovie dello Stato insieme per collegare città e Garda

La Rovereto-Riva sarà studiata da Rfi

Non c'è ancora un progetto ma già avere in mano uno studio di fattibilità ben redatto sull'ipotesi di ferrovia tra Rovereto e il lago di Garda è un passo avanti da gigante. Confermato ieri dal governatore Maurizio Fugatti a margine della presentazione del Piano dei lavori pubblici compilato dalla Provincia.

Del collegamento ferroviario con Riva se ne parla da decenni ma studi approfonditi con tanto di calcolo di costi e benefici ce ne sono pochi. L'ultimo è quello riferito a MetroLand, l'idea di Dellai del giro del Trentino in treno di cui faceva parte, come un segmento, anche questo tratto. 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 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, 84 anni fa, della cosiddetta «Mori», 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 che il Covid ha riportato in agguato.

La ferrovia Rovereto-Arco-Riva, come detto, era una linea a scartamento ridotto (760 mm) ed è rimasta in esercizio dal 1891 al 1936. Il percorso originale congiungeva Mori con Riva del Garda 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. La pendenza massima era del 28 per mille e il raggio minimo di curva era pari a 50 metri. Nel 1925 fu costruita l'estensione fino a Rovereto per altri 4,4 chilometri.

N.G.



Rfi sta valutando di realizzare la ferrovia Mori-Riva