

## IL TRENO

Il dirigente del Dipartimento trasporti Roberto Andreatta: «Coefficienti di riempimento così giustificano e impongono la realizzazione di questa infrastruttura. È un obiettivo»

Un percorso lungo 15 chilometri a binario unico, con ancora tre ipotesi per la discesa da passo San Giovanni alla Busa. Settemila passeggeri garantiti in bassa stagione

# La ferrovia da Mori a Riva si può (ri)fare

*Da Rfi ecco i dati definitivi dello studio di fattibilità  
Fino a 10mila passeggeri al giorno in piena estate*

DAVIDE PIVETTI

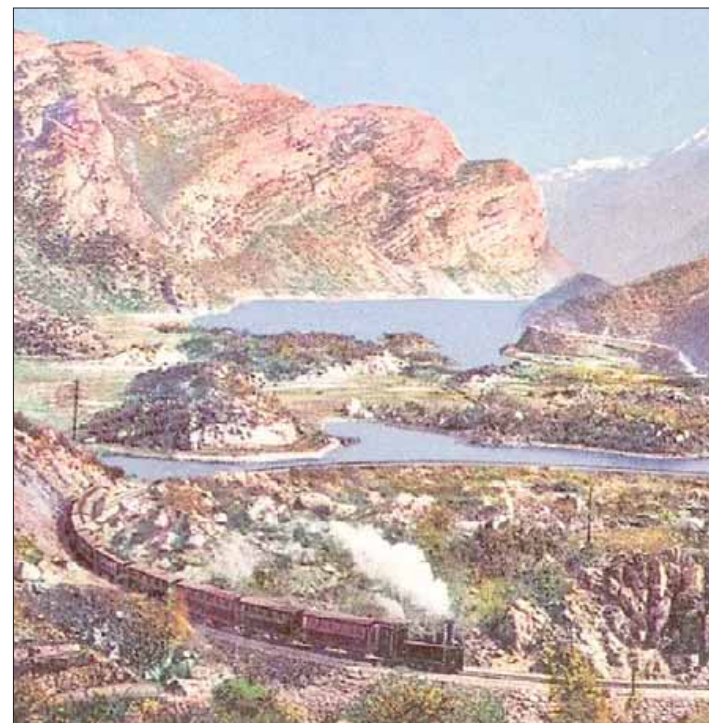
d.pivetti@ladige.it

Non solo si può fare, ma non avrebbe alcun senso non farla visti i numeri che la tratta ferroviaria tra Mori e Riva potrebbe garantire tutto l'anno e ancor più durante la lunga stagione turistica del Garda trentino.

Dopo anni di annunci lo studio di fattibilità richiesto dalla giunta provinciale a Rfi (Rete ferroviaria italiana) è stato consegnato agli uffici provinciali e contiene un'importante verità: la ferrovia tra la Vallagarina e il Garda si può fare tecnicamente e funzionerebbe molto bene. A confermarlo, nel corso della lunga conferenza stampa di ieri a Trento col governatore **Maurizio Fugatti** e i vertici della Provincia, è stato il dirigente del Dipartimento territorio e trasporti **Roberto Andreatta**: «Si è concluso in questi giorni lo studio di fattibilità della Rovereto-Riva - ha confermato - si tratta di esiti assolutamente confortanti che indurranno la Provincia in sede di interlocuzione con i ministeri, a portare avanti il progetto. Perché emerge dallo studio - parliamo di un'opera ferroviaria lunga 15 chilometri - che il carico medio giornaliero si attesterebbe attorno ai 7mila passeggeri giornalieri e che nelle giornate di luglio e agosto si arriverebbe ai 10mila passeggeri al giorno. Per far capire di cosa parliamo - ha aggiunto - la ferrovia della Valsugana arriva al mas-



Qui a sinistra il tratto di binari della vecchia «M.A.R.» ricollocato anni fa di fronte all'ex stazione di Riva. A destra il trenino a Loppio in una foto d'epoca



simo a 5500 passeggeri e la Brennero tra Trento e Verona, con doppio binario e tra due città importanti, a 15mila. Prevedere su una tratta come quella verso il Garda questi numeri vuol dire avere coefficienti di riempimento che giustificano e impongono la realizzazione di questa infrastruttura e questo è l'obiettivo che deve caratterizzare l'azione provinciale nei prossimi mesi per l'inserimento nel contratto di programma della progettazione esecutiva e poi dell'esecuzione». Prematuro parlare di costi e tempi, anche perché il progetto sarà al centro di una presentazione nei prossimi giorni da parte dello stesso governatore Fugatti che intende sottolineare la portata storica.

Quel che è certo è che non sono state rilevate, da parte di Rfi criticità tecniche tali da rendere più difficile del previsto la realizzazione del tracciato ferroviario, il cui percorso non è però stato ancora deciso, soprattutto per quanto riguarda il tratto più a valle, cioè la discesa dei binari da passo San Giovanni verso il Garda (tre le ipotesi ancora in campo). «Quelli emersi sono dati molto positivi - commenta il vicepresidente della giunta provinciale, **Mario Tonina** - bisogna naturalmente che Rfi poi trovi le risorse necessarie per l'opera, ma adesso sappiamo che il progetto ha senso e anzi è necessario e che quindi possiamo ragionarci in modo concreto».



Roberto Andreatta con Fugatti

**M.A.R.** | Sulle tracce del trenino ottocentesco

## Dalla gomma ai binari

Proprio come centocinquanta anni fa, stendere i binari tra Mori e Riva del Garda continua ad avere un senso. Allora perché gran parte del trasporto viaggiava su rotaia, oggi perché ce n'è troppo poco (soprattutto turistico) che sceglie il treno per raggiungere una meta vacanziera. I risultati dello studio di fattibilità di Rete Ferroviaria Italiana consegnati alla Provincia sono prevedibili ma anche rassicuranti. Il grande interesse che il Garda continua a suscitare soprattutto tra i turisti germanici (o comunque provenienti dall'asse del Brennero) permetterebbe di rendere gestibile il collegamento ferroviario spostando un gran numero di viaggiatori dalla gomma alla rotaia. Con effetti chiaramente importanti sulla viabilità stradale, sulla sostenibilità e sull'impronta ecologica del turismo altogardesano. A fine Ottocento si chiamava M.A.R. (Mori Arco Riva) e ancora oggi è sorprendente che negli anni Trenta l'abbiano smantellata.