

## IL PROGETTO

La Provincia presenta ai Comuni lo studio di Rfi: dalla linea interrata nella città della Quercia alla Busa, 90% in galleria, stazioni a Mori zona industriale, Mori borgata e Torbole

25.000

## TRANSITI AUTO A LOPPIO

All'altezza di Loppio i transiti bidirezionali giornalieri di veicoli sono 19.000 nei periodi ordinari e 25.000 nei periodi di punta in particolare nella stagione turistica estiva

22.000

## TRANSITI AUTO A DRO

I transiti giornalieri di veicoli nelle due direzioni sono a Dro 17.600 in media nei periodi ordinari e 22.000 in media nei picchi della stagione turistica

7.000

## PASSEGGERI AL GIORNO

Il nuovo treno da Rovereto all'Alto Garda che dovrebbe essere realizzato entro il 2036 porterà tra i 6.000 e i 7.000 passeggeri al giorno nei periodi ordinari

10.000

## PASSEGGERI NEI PICCHI

Saliranno invece a 10.000 i passeggeri medi trasportati sulla nuova ferrovia Rovereto-Riva nei periodi di punta cioè nei mesi del maggiore afflusso turistico sul Garda

300

## MILIONI I BINARI

La nuova linea ferroviaria costerà 300 milioni di euro per i soli binari. La spesa elevata è dovuta al fatto che il 90% della linea sarà realizzato in galleria

150

## MILIONI LE STAZIONI

La spesa complessiva per le stazioni di Mori e dell'Alto Garda della nuova linea ferroviaria Rovereto-Riva ammonta a circa 150 milioni di euro

50

## MILIONI LA VIABILITÀ

Oltre ai 450 milioni di euro per ferrovia e stazioni serviranno 50 milioni di euro per le opere accessorie come parcheggi e viabilità integrata

# TRENI SUL GARDA

## Ferrovia da 500 milioni

### Da Rovereto a Riva in galleria La nuova linea pronta nel 2036

FRANCESCO TERRERI  
f.terrieri@ladige.it

La nuova ferrovia tra Rovereto e Riva del Garda sarà parte integrante del corridoio ferroviario del Brennero, un mezzo di trasporto, dice il presidente della Provincia Maurizio Fugatti, «che collega non semplicemente Rovereto, ma l'Europa e la Germania con l'Alto Garda». L'obiettivo è 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. 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 nelle stazioni di Mori zona industriale, Mori borgata e Torbole, per poi arrivare a Riva-Arco. Lunghezza totale: 15 chilometri. Tempo di percorrenza: 25 minuti. Costo complessivo: mezzo miliardo di euro. Tempi di realizzazione: se tutto va bene, sarà pronta nel 2036.

Lo Studio di trasporto e l'Analisi multi-criteri sull'opera sono stati elaborati dalla società pubblica Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) a seguito della convenzione stipulata con la Provincia lo scorso anno. Lo studio è stato presentato ieri mattina alla Rocca di Riva dalla giunta provinciale, che ha tenuto lì la sua riunione settimanale, in un incontro a cui hanno partecipato i sindaci Cristina Santi di Riva, Alessandro Betta di Arco, Gianni Morandi di Nago-Torbole e Claudio Mimiola di Dro e quelli della Vallagarina interessati, tra cui Francesco Valduga di Rovereto e Stefano Barozzi di Mori.

«Non è una ferrovia di valle ma un collegamento con l'Europa. Ridurrà di un terzo il traffico di auto, oggi eccessivo»

Attualmente, afferma il dirigente del Dipartimento territorio e trasporti della Provincia Roberto Andreatta, «i transiti bidirezionali di veicoli a Loppio sono in media 19mila, che diventano 25mila nei picchi di traffico. A Dro siamo a 17.600 che diventano 22mila nei mesi di punta. Numeri spropositati rispetto alla valenza ambientale e turistica dell'Alto Garda». Da qui l'ipotesi della ferrovia. Che però «non sarà una tradizionale ferrovia di valle a scartamento metrico (un metro di larghezza rispetto a 1 metro e 40 dello scartamento ordinario ndr). La vecchia Mar Mori-Arco-Riva oggi non è riproponibile perché non è profittevole, come non lo sono la Trento-Malè e la Valsugana. La ferrovia funziona se è collegata alla rete e, nel nostro caso, al corridoio del Brennero». L'area coinvolta in questo tratto di rete finisce per essere molto ampia: 92 comuni trentini, lombardi e veneti con una popolazione di un milione di abitanti. Lo studio di Rfi, spiega Andreatta, riparte dai tre progetti selezionati nel concorso di idee del 2012 per il corridoio Rovereto-Mori-Tione. Due di essi, quelli presentati da Idroes Infrastrutture di Padova e dalla trentina Sws Engineering, prevedono una linea diretta tra Rovereto e il Garda senza fermate intermedie, con tempo di percorrenza di nove

minuti. «In questo modo però la connessione con la ferrovia del Brennero non funziona» sostiene Andreatta. Perciò è stata preferita l'ipotesi progettuale dello studio Mmi Gestìo d'Arquitectura Paisatage di Barcellona, a cui ha lavorato anche l'architetto roveretano Marco Malossini. L'ipotesi prevede tre fermate intermedie, due a Mori e una a Torbole, e 25 minuti di percorrenza, ma, sebbene abbia tempi più lunghi, si integra meglio con la rete e consente anche risparmi nel servizio pubblico su gomma. Gli orari ipotizzati 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 ordinari e 10.000 nei periodi di punta - precisa Andreatta - La ferrovia potrebbe intercettare un terzo dei passaggi in autovettura».

«Il percorso ipotizzato si sviluppa per il 90% in galleria, con stazioni accessibili, per questo l'importo stimato è nell'ordine di 450 milioni di euro, di cui 300 per la linea e il resto per le stazioni, più una cinquantina di milioni per le opere accessorie come parcheggi e viabilità integrata - puntualizza il dirigente del Dipartimento protezione civile Raffaele De Col - La connessione con il corridoio del Brennero è strategica. Ricordiamo che il tunnel ferroviario del Brennero si concluderà nel 2030-2032, mentre le tratte di accesso dovrebbero essere terminate nel 2036 e in esse può essere inserito questo intervento di connessione con l'Alto Garda».

«Chiederemo a Rfi di mettere risorse per la progettazione definitiva - dice Fugatti - Se i dati sono confermati, dovremo lavorare insieme tra Provincia, Comuni e Comunità per trovare le risorse per la realizzazione, che oggi non abbiamo».



## L'ANTENATO

Per 45 anni fu in funzione sul tracciato Mori-Arco-Riva: dal 1891 al 1936

## Un secolo fa la locomotiva sbuffava già

Circa un secolo fa, per quarantacinque anni, un treno percorreva i binari che collegavano Mori con l'Alto Garda, si chiamava Mar, ferrovia Mori-Arco-Riva spa, precisamente dal 1891 al 1936; negli ultimi anni si prolungò il tracciato fino a Rovereto, e il treno cambiò il nome e divenne Rar.

Dopo alterne vicende e progetti ricusati (il comitato per lo studio della fattibilità della ferrovia nacque nel 1870) «il 23 novembre 1889 - ricorda in una scheda la biblioteca civica di Rovereto - il governo austriaco diede la concessione definitiva alla costruzione della ferrovia, accordandola a Rudolf Stummer di Traunfels. Era prevista l'eventuale linea di congiunzio-

ne per Rovereto. Si costituì una società per azioni (la "Lokalbahn Mori-Arco-Riva am Gardasee"), proprietaria della strada ferrata. L'inaugurazione si tenne il 28 gennaio 1891».

Il compito della ferrovia era quello di collegare l'asse del Brennero con il lago di Garda, per favorire l'arrivo dei turisti soprattutto di lingua tedesca che frequentavano il Kurort di Arco. La città delle palme era nel suo periodo di maggiore sviluppo; frequentata dall'arciduca Alberto.

La ferrovia viaggiava a circa 20 chilometri all'ora sui 24 km di percorso che fiancheggiava il lago di Loppio saliva passo San Giovanni per poi scendere a Nago e, lungo la Maza (in foto), fino

a Bolognana, dove c'era una stazione su viale Rovereto, per poi arrivare in centro ad Arco, all'attuale stazione delle autocorriere, e proseguire per la stazione di Riva, ora sede dell'Apt e del Rivabar.

«L'esercizio della Mar - si legge sul sito della biblioteca civica di Rovereto - passò nel 1918 in gestione alle Ferrovie dello Stato italiane, per conto del Ministero della guerra. In seguito (R.D. L. 27 gennaio 1924 n. 174), la gestione fu unificata, dal 1° luglio 1924 con quella delle ferrovie nazionali. La società concessionaria venne ricostituita con il nome di Società ferrovia Rovereto-Riva. In questa occasione il Comune di Rovereto acquistò la maggioranza delle

azioni. L'intenzione era di prolungare il tracciato fino a Rovereto. L'amministrazione Ferrovie dello Stato, con convenzione del 6 settembre 1922, diede il permesso per la realizzazione del troncone mancante. L'inaugurazione ufficiale si tenne il 25 di maggio del 1925. La sigla Mar, mutò allora in Rar: ferrovia Rovereto-Arco-Riva. Il 21 ottobre 1936 la Rar venne soppressa, essendo il trasporto automobilistico ormai troppo concorrenziale». Su alcuni tratti del suo vecchio tracciato passa oggi la pista ciclabile.

Per saperne di più si può leggere l'interessante saggio curato dallo studioso Giacomo Nones, *MAR Storia di una ferrovia*, Trento, 1981.





Nella foto sotto, l'ex stazione di Riva com'è oggi, sede dell'Apt Garda Dolomiti e del Rivabar; sopra com'era allora, circa 100 anni fa, capolinea del treno che veniva da Mori e da Rovereto



**I COMMENTI**

Cristina Santi, Alessandro Betta e Gianni Morandi hanno espresso un generale apprezzamento riguardo alle analisi presentate dai funzionari provinciali Roberto Andreatta e Raffaele De Col

# «Tempi biblici? Se la faranno in 10 o 15 anni saremo felici»

*I sindaci si sono detti soddisfatti delle buone prospettive*



Da sinistra, Raffaele De Col, Maurizio Fugatti, Cristina Santi, Roberto Andreatta ieri mattina alla Rocca di Riva

**IL TRAFFICO**

**La popolazione cresce E i turisti sono tanti**

L'area interessata dalla nuova ferrovia comprende i comuni di Rovereto, Mori, Nago-Torbole, Riva del Garda e Arco. In quest'area, hanno spiegato ieri in Rocca amministratori e dirigenti della Provincia illustrando lo studio di fattibilità di Rfi, la popolazione è oggi di 88.872 persone, con un incremento del 7,5% rispetto al 2011. L'aumento è del 12,8% per il solo comune di Riva.

Sul fronte turistico, il picco di arrivi sul Garda trentino si registra nel mese di 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.

Sotto il profilo dei servizi ferroviari, dallo studio emerge che in una giornata ordinaria a Rovereto fermano 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 Bolognano 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 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.

F. Ter.

C'è una generale soddisfazione tra i sindaci intervenuti ieri mattina alla conferenza stampa di presentazione dell'ipotesi di un collegamento ferroviario tra Rovereto e l'Alto Garda.

«Sono entusiasta; è una grandissima opportunità - dice la sindaca di Riva del Garda, **Cristina Santi** - fare arrivare la ferrovia sul lago di Garda sia per il turismo, che così sarà più sostenibile, con una attenzione maggiore all'ambiente visto che si toglierà traffico dalle strade, sia per i pendolari. Il 2036 sembra lontano ma ci vuole tempo per progettare, costruire e anche per reperire i fondi necessari che sono tanti. Le difficoltà ci sono ma questo è un primo passo importante, anzi direi convincente. Adesso tutto il trasporto avviene in automobile ma con la ferrovia diventeremo più attrattivi da altri punti di vista e sarà interessante anche per gli studenti».

**Alessandro Betta**, sindaco di Arco, è contento dei progressi: «Se penso all'anno scorso, quando da parte della Provincia si nutriva molto scetticismo sulla questione e la no-

**LA SINDACA**  
Fare arrivare la ferrovia sul lago di Garda è una grandissima opportunità sia per il turismo sia per i pendolari

**Cristina Santi**

stra proposta sembrava un sogno, devo dire ora c'è più concretezza: i dati di oggi ci danno ragione, sono dati importanti e penso che a livello trentino possano rappresentare numeri migliori rispetto ad altre tratte: credo che una ferrovia Rovereto-Alto Garda possa diventare ciò che è quella della Val Venosta per l'Alto Adige. Quanto ai tempi, il 2036? Tempi biblici? Be', credo che se non sono cinquant'anni va sempre bene; se tra dieci o quindici anni arriverà il treno ci può stare, ne saremo felici. Quanto agli investimenti necessari, si parla di una cifra che arriverà a mezzo miliardo di euro; ma penso

che il nostro territorio, con i numeri che fa con il turismo e con il traffico che ci ritroviamo, abbia bisogno di una infrastruttura del genere, perché sarà di sicuro la soluzione per evitare di congestionare l'Alto Garda prima che sia troppo tardi».

Il sindaco di Nago Torbole, **Gianni Morandi**, appare cauto: «L'idea parrebbe buona ma senza un progetto, senza un tracciato, è difficile parlarne. Mi piace però la terza soluzione prospettata quella con fermata anche a Torbole, si allungano appena i tempi ma si centra maggiormente lo scopo, che poi, alla fine, è togliere il traffico dalle strade. Non si può non essere favorevoli sullo studio che ci è stato presentato, perché ha una sua valenza sia economica sia ambientale, sempre in relazione alla diminuzione dei veicoli sulle arterie altogardesane. Inoltre penso che con un 90% di tracciato in galleria ci potrà essere un minore consumo di suolo. Vedremo di studiare e approfondire la questione perché potenzialmente la ferrovia ci potrebbe risolvere molti problemi».

**TRENI**

Prevista una corsa ogni mezz'ora. Autobus pubblici ridotti e nuove autostazioni

## Non stop dalla Germania al lago

Lo scenario di collegamento ferroviario preferito nello studio di fattibilità di Rfi è quello con le stazioni intermedie e un tempo di percorrenza più lungo, ma con una migliore interconnessione con la linea del Brennero. In questo modo i turisti sarebbero incentivati a prendere il treno a Monaco e a scendere direttamente sul Garda. L'elevata presenza turistica straniera, in gran parte proveniente dalla Germania e dall'Austria, potrebbe, tra l'altro, generare interesse da parte delle imprese ferroviarie alla istituzione di servizi transfrontalieri di collegamento diretto tra l'Alto Garda e Innsbruck e Monaco in una buona parte dell'anno, da maggio a ottobre.

Ma l'ipotesi scelta consentirebbe anche una consistente riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma per la maggiore capillarità sul territorio assicurata dalla nuova infrastruttura ferroviaria mediante le fermate intermedie di Torbole e Mori. Questa riorganizzazione comporta una diminuzione dei servizi di trasporto pubblico locale con autobus che passano da 118 a 96 e una riduzione dei bus-chilometro. La riorganizzazione sarebbe collegata anche alle nuove autostazioni, come quella di Caneve ad Arco. Il treno Rovereto-Alto Garda prevederà 35 coppie di corse del servizio regionale al giorno e di queste 17 coppie sarebbero prolungate fino a Bolzano. Il servizio sarebbe di due corse l'ora per direzione, con un distanziamento variabile intorno alla mezz'ora.

F. Ter.



Sindaci e assessori comunali e provinciali alla presentazione dello studio di Rfi