

L'opera

di Marika Damaggio

Treno Rovereto-Riva: 25 minuti e 500 milioni per decongestionare un terzo del traffico

Fugatti presenta lo studio: asse unico con la Germania

I numeri

● Nell'area che comprende Rovereto, Mori, Nago-Torbole, Riva del Garda e Arco la popolazione ha registrato (con 88.872 persone) un incremento del 7,5% rispetto al 2011, del 12,8% per il solo comune di Riva del Garda.

● Sul fronte turistico il picco di arrivi si registra nel mese di agosto (182.980 gli arrivi 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 estero); la Germania è il Paese da cui si registrano i maggiori flussi.

● Sotto il profilo dei servizi ferroviari oggi presenti in una giornata ordinaria a Rovereto fermano 102 treni

TRENTO Venticinque minuti per arrivare sul lago da Rovereto, con due tappe intermedie. I costi, escluse le opere accessorie, sono imponenti: 450 milioni (500 in totale). Una cifra che Piazza Dante non può impegnare. Tuttavia, ora che è pronto, lo studio di fattibilità commissionato a Rete ferroviaria italiana (Rfi) lo scorso anno per analizzare le diverse alternative di collegamento ferroviario fra l'area del Garda e l'asse del Brennero dimostra l'urgenza di tentare, in qualche modo, di avviare l'impresa. L'ipotesi è quella di spostare un terzo del traffico oggi su gomma. «E soprattutto collegare l'Europa con il Garda» spiega il governatore Maurizio Fugatti che, a proposito della realizzabilità finanziaria, intende spiegare a Rfi la redditività di un tale progetto che potrebbe essere finanziato seguendo il modello societario del Tunnel di base del Brennero.

Il nodo traffico

Soppressa definitivamente nel 1936, la ferrovia Mori-Arco-Riva è rimasta per decenni nell'immaginario popolare come una soluzione da rispolverare per ridurre i carichi su gomma. Il traffico che grava su Riva del Garda è del resto noto e nei mesi caldi diventa pressoché invalidante. I numeri sono stati fotografati e riepilogati dalla Provincia: il traffico bidirezionale conta 19.000 veicoli a Loppio, 17600 a Dro. Ma nei picchi si raggiungono rispettivamente i 29mila e 22mila veicoli. Tanti, troppi per queste due arterie spesso congestionate. A questi numeri si aggiunge l'incremento demografico. Nell'area oggetto di intervento (Rovereto, Mori, Nago-Torbole, Riva del Garda e Arco) la popolazione ha registrato (con 88.872 persone) un incremento del 7,5% rispetto al 2011, del 12,8% per il solo comune di Riva del Garda. Sul fronte turistico il picco di arrivi si registra nel mese di agosto (182.980 gli arrivi 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 estero); la Germania è il Paese da cui si registrano i maggiori flussi. Sotto il profilo dei servizi ferroviari, dallo studio



Amministratori Il presidente della Provincia Maurizio Fugatti e la sindaca di Riva del Garda Cristina Santi

Il tracciato



LA STORICA

«MAR»

La ferrovia Mori-Arco-Riva (MAR), era una linea ferroviaria a scartamento ridotto (760 mm) che collegava la ferrovia del Brennero con la riva nord del lago di Garda, in esercizio fra il 1891 e il 1936.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

emerge che in una giornata ordinaria a Rovereto fermano 102 treni, mentre per il trasporto pubblico su gomma sono tre le linee che servono la zona.

Tre ipotesi

Di qui la necessità di ripensare i collegamenti. A distanza di un anno, Rfi ha presentato lo studio di fattibilità chiesto dalla Provincia. Tre le ipotesi individuate nel 2014 attraverso il concorso di idee istituito nel 2012, alla cui seconda fase hanno partecipato ben 10 cordate internazionali. Il primo classificato prevedeva una lunghezza di circa 15 chilometri e una stazione fra Riva e Arco, il secondo ipotizzava un tracciato che cercava di avvicinarsi il più possibile al lago di Garda raggiungendo anche Torbole, mentre il terzo prevedeva una galleria e una stazione ad Arco. Tutte e tre prevedevano una linea a scartamento ordinario (e non ridotto), in un'ottica di interoperabilità con la linea ferroviaria del Brennero.

Venticinque minuti

Dai tre scenari di collegamento ferroviario ipotizzati, il primo e il terzo avrebbero come tempo di percorrenza fra l'Alto Garda e Rovereto 9 minuti, ma senza stazioni intermedie, mentre il secondo 25 minuti, con fermate a Torbole, Mori Borgata e Mori Industriale. «Il secondo scenario consentirebbe una riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma più consistente, grazie alle ulteriori fermate, che si tradurrebbe in una diminuzione dei servizi giornalieri da 118 a 96 e una riduzione dei bus più consistente» spiega il dirigente del dipartimento mobilità della Provincia, Roberto Andreatta. Gli orari ipotizzati per il treno «Rovereto - Alto Garda» sarebbero di 35 coppie di corse del servizio Regionale al giorno, di queste 17 coppie sarebbero prolungate fino a Bolzano.

Il nodo risorse

Ma abbiamo le risorse per farlo? L'opera ha un costo stimato di 500 milioni (450 per la linea e 50 per la mobilità integrata). E il Trentino chiederà a Rfi di finanziare la ferrovia. «Come su altri progetti che sta facendo Rfi — spiega Fugatti — sarà importante fare fronte comune tra Provincia e territori per sostenere l'importanza di questo collegamento perché Rfi ci creda ancora di più e cominci ragionare per la messa a disposizione delle risorse, come per il Tunnel del Brennero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA