

Fugatti: «Realisticamente ci vorranno dieci anni per realizzarla»
Santi: «La aspettiamo da tempo, siamo congestionati dalle auto»

INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

di **Daniele Cassaghi**

TRENTO «Il 20 luglio scorso, nell'aggiornamento dei propri piani tecnici, Rfi ha dato il via libera tecnico a quest'opera — spiega il presidente della Provincia, Maurizio Fugatti — E questo significa che il collegamento ferroviario Rovereto-Riva ha passato l'analisi trasportistica, l'analisi costi-benefici e l'analisi finanziaria». Insomma, la questione è sul binario giusto.

Per vedere la ferrovia in funzione, Fugatti stima un'attesa di una decina d'anni, se non qualcuno di più. Dopo queste valutazioni positive, infatti, l'attesa è che il collegamento ferroviario venga inserito nel contratto di programma tra Rfi e il Ministero dei Trasporti con il relativo finanziamento, cosa che darebbe il «la» definitivo alla realizzazione. Tuttavia, secondo il dirigente del dipartimento dei Trasporti della Provincia Roberto An-



Alto Garda, c'è il via libera tecnico alla ferrovia tra Rovereto e Riva

dreatta, c'è ottimismo sul fatto che ciò avvenga. Questo anche perché il collegamento ha ottenuto nell'analisi costi-benefici un punteggio di 1,4, quando il minimo per essere inseriti nel contratto di programma di Rfi e Mit è di 1. «Con la conferma del 20 luglio dell'esito positivo delle analisi (che prevedono rigorose verifiche della sostenibilità), la Provincia è legittimata a chiedere al governo l'inserimento rapido nel finanziamento del contratto di programma. Da lì inizierà un iter progettuale ed esecutivo a cura di Rfi», spiega Andreatta. E conclude in merito alla gestione in capo alla società: «Mantenere e innovare una ferrovia è un bagno di sangue. Il fatto che lo studio fosse dato a Rfi ha contribuito a far capire che si trat-

ta di una diramazione della ferrovia del Brennero». E non una cosa meramente locale.

Tra quelle presentate, l'ipotesi che ha ricevuto l'approvazione la più lunga, che prevede tre lotti: Rovereto-Mori, Mori-Torbole e Torbole-Riva-Arco. Le stazioni saranno in questi comuni. Mori ne avrà due e il capolinea sorgerà in una zona tra Riva e Arco. Dal punto di vista di Rfi, si tratterebbe di un'opera straordinaria, dato che la tendenza a livello nazionale è quella di rivalutare i tracciati esistenti o investire sull'alta velocità. La creazione di nuovi percorsi è una rarità. In ogni caso, la ferrovia richiederebbe un investimento immediato di 230 milioni, su un totale di costi calcolati di 317 milioni e una ricaduta complessiva in termi-



Andreatta
I flussi di traffico potrebbero accentuarsi. Per evitare il numero chiuso, bisogna trovare un modo differente di spostare le persone

ni di benefici economici di 450 milioni di euro. La stima è di una linea con una capacità di trasporto media di 6.700 passeggeri al giorno, che potrebbero arrivare a 10 mila nei momenti di maggiore affluenza. La linea del Brennero fra Trento e Verona si attesta su 15 mila passeggeri. «Vista in un'ottica europea, le persone possono salire in treno a Monaco e arrivare in treno a Riva — riflette Fugatti — E sappiamo cosa questo vuol dire per il nostro territorio in termini turistici, trasportistici e di mobilità sostenibile».

L'obiettivo è quello di decongestionare il traffico automobilistico. «Aspettavamo da tempo questa notizia, il nostro territorio chiede da tempo la ferrovia — dice la sindaco di Riva Cristina Santi — Sia-

mo una zona congestionata dalle macchine. Arrivare nell'Alto Garda è molto complicato. Ma questa infrastruttura non servirà solo per i turisti, ma anche per i residenti e chi si muove quotidianamente». Proprio per via della vocazione turistica, le zone del Garda trentino attirano un grande numero di automobili. Si parla di una media giornaliera di 19.533 veicoli a Loppio nelle due direzioni e di 12.132 a Nago-Torbole. I valori di picco sono rispettivamente 29 mila e 22 mila. «Del resto nel 1900 la ferrovia c'era — prosegue Santi — certo la stazione non sarà più lì in centro a Riva, perché i tempi sono cambiati. Saremo forse nel 2035 quando verrà completata, visto che ci vorranno almeno dieci anni se non di più. Dovremo ragiona-

re su come sarà il nostro territorio tra quindici anni».

A tirare le somme, ci pensa ancora il dirigente Andreatta: «È chiaro che i flussi automobilistici con il potenziamento della mobilità rischiano di accentuarsi e di rendere un'area complessa ancora più complessa. E per evitare il rischio di prendere provvedimenti da numero chiuso bisogna immaginare di fare arrivare e ripartire le persone con altri sistemi». «Il ragionamento avviato con Comuni e Provincia — conclude il presidente della Comunità di valle e sindaco di Dro Claudio Mimiola — favorisce soluzioni per una mobilità amica dell'ambiente e che diventi la base per lo sviluppo futuro del nostro turismo e della nostra economia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'architetto

«La Busa è dispersiva, serve pianificazione»

Toffolon (Italia Nostra): «Quando scendo dal treno, come arrivo a destinazione?»

TRENTO Architetto Beppo Toffolon, presidente di Italia Nostra, sembra che la ferrovia tra Rovereto e Riva abbia fatto passi avanti. Ha dei dubbi?

«Quello che temo è che si ragioni in astratto. Che si dica: "il treno è bello e facciamo così i turisti dalla Germania lo prendono fino a Riva". Non so se questo accadrà, se non ci sarà un sistema in grado di funzionare una volta che si scende dal treno. E non mi pare che Riva e la Busa siano state pianificate in questo senso».

Cosa intende?



Sul bypass
Nessuno sta pensando al fatto che Trento nord rimarrà divisa in due da una trincea permanente

«Se arrivo in stazione e non trovo nulla o devo prendere altri due mezzi per raggiungere la destinazione, questa cosa non funziona bene. La prima cosa che si dovrebbe decidere è una concentrazione delle funzioni urbane vicino alla stazione. Cosa che non mi pare corrisponda alla realtà urbanistica della Busa, dove c'è la disseminazione più totale della presenza abitativa, che ha invaso la piana della Sarca. Se vogliamo una mobilità basata sulle ferrovie dobbiamo pensare a insediamenti concentrati attorno alle stazioni. Servirebbe una pianifi-



Critico
Beppo Toffolon presidente di Italia Nostra

cazione urbanistica che nessuno ha cominciato neanche a pensare».

Sempre in tema di ferrovie, la procura si è mossa per

sequestrare l'area del cantiere a cavallo tra la Sloi e la Carbochimica, in cui Rfi è tenuta a fare le caratterizzazioni. Qual è la posizione di Italia Nostra?

«Il fatto che i binari attraversino una zona inquinata a noi è sempre parsa come l'occasione buona per fare la bonifica. Non vediamo in questo un ostacolo alla realizzazione del bypass. Mentre mi pare che la gran parte di chi se ne occupa vede il problema dei terreni inquinati non come l'occasione per disinquinarli, ma per impedire il bypass stesso. Tuttavia, c'è un altro

aspetto che mi sconcerta»

Quale?

«Si parla solo dei terreni inquinati, ma il problema della bonifica alla fine, nel bene o nel male (e speriamo nel bene) si compirà. Forse sarà il caso di preoccuparci di cosa ci lascerà questo attraversamento. E se ci lascerà una trincea aperta che spacca a metà Trento Nord, non siamo convinti che sia la scelta giusta per la città. Troviamo sconcertante che la cosa non sembri preoccupare nessuno a parte i sindacati. Loro sono chiesti se sia il caso di lasciare la parte industriale tagliata a

La vicenda

Il parere positivo al collegamento

1 Ieri a Riva del Garda, il presidente Fugatti ha annunciato che l'ipotesi di collegamento tra Rovereto e Riva ha passato il vaglio tecnico di Rfi, in termini di costi-benefici e sostenibilità

L'iter ministeriale continua

2 Ora la Provincia può richiedere di inserire l'opera tra quelle del contratto di programma di Rfi e del ministero dei Trasporti, con il relativo finanziamento

Gli obiettivi viabilistici

3 La realizzazione della ferrovia, una diramazione dell'asse del Brennero, dovrebbe aiutare a decongestionare il traffico sull'Alto Garda

Dialogo

A sinistra, il tavolo della conferenza stampa con, da sinistra, Claudio Mimiola, Cristina Santi, Maurizio Fugatti e Roberto Andreatta. A destra, un treno regionale

metà»

Non è quello che si sta cercando di fare con Super-Trento per la parte centrale del progetto?

«La domanda che faccio è: "Cosa succede una volta che i binari sono interrati?" Siamo ancora indietro nella pianificazione. Faccio presente che Bolzano sul tema del recupero dell'areale ferroviario si è mossa con decenni di anticipo rispetto all'arrivo delle opere: ha già in mano un piano urbanistico ben fatto e dettagliato rispetto a cosa sarà. Noi siamo ancora all'anno zero. E il percorso "SuperTrento" è lontanissimo dall'avere cominciato ad abbozzare un'idea di cosa faremo su quei terreni e di come ricuciremo i tessuti che sono stati tagliati (e necrotizzati) dai binari ferroviari».

D. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA