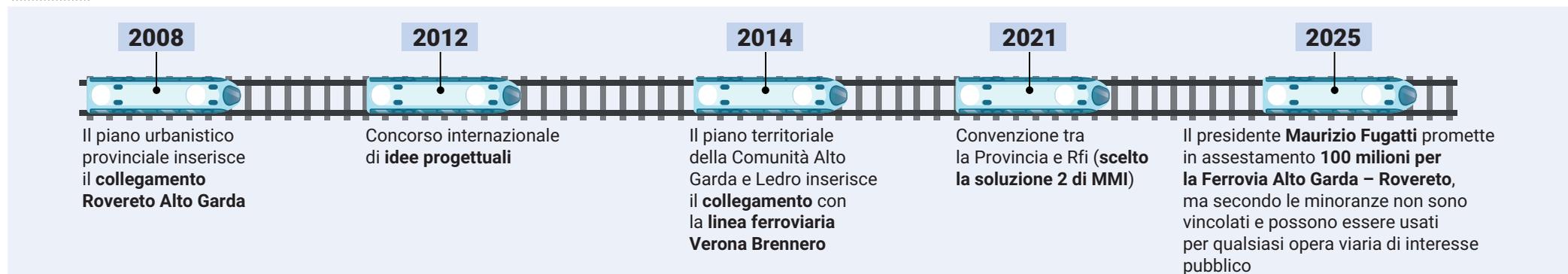




# Riva del Garda

## I dati e la cronistoria dell'ipotesi progettuale della tratta ferroviaria Rovereto Alto Garda



### Soluzione 2 MMI

Torbole - Riva/Arco

5,36 Km



Rovereto - Mori

5,61 Km

Mori - Torbole

9,44 Km



Ipotesi di costo totale **500 milioni di euro**

Ferrovia già esistente

Soluzione di MMI



### Scenario percorrenza tratta Alto Garda e Rovereto

Partenza

Totale=25 minuti

- Riva/Arco - Torbole (4' + 2' di sosta)
- Torbole - Mori Borgata (9' + 1' di sosta)
- Mori Borgata - Mori industriale (2' + 1' di sosta)
- Mori Industriale - Rovereto (6')

Ne consegue un **Trasporto Pubblico di Linea alleggerito di 1.250 bus-Km/gg**

Withub

Con la bocciatura di un ordine del giorno del Pd in consiglio provinciale e con il lavoro del Comitato mobilità sostenibile si scopre che la cifra promessa da Fugatti non è vincolata

# «Ferrovia, non ci sono quei cento milioni»

di **Leonardo Omezzoli**

**ALTO GARDA** Il presidente della Provincia, Maurizio Fugatti aveva annunciato l'inserimento di 100 milioni di euro in assestamento di bilancio da dedicare ad uso esclusivo per la realizzazione del progetto della ferrovia Alto Garda Rovereto, ma quel che è stato scoperto sia dal Comitato Mobilità sostenibile del Trentino (Cmst) e dal Partito democratico, carte alla mano, è che quei soldi non esistono. O meglio, all'articolo 4 viene dichiarato che la Provincia è disposta a indebitarsi per 100 milioni di euro per opere viarie di pubblico interesse. Una specifica così generica che ha fatto rizzare i capelli a opposizioni e Cmst che hanno gridato alla propaganda. La paura è che proprio la volontà di non voler vincolare espressamente i fondi alle progettazioni per il collegamento ferroviario starebbe a sottintendere la possibilità da parte della Provincia di tenersi le mani libere e, all'occorrenza, di poter prelevare, da tale fondo d'indebitamento, risorse necessarie

ad altre opere. Il timore è che si possa trattare di opere stradali che nulla hanno a che vedere con la volontà di potenziare il trasporto pubblico e indirizzare l'Alto Garda e Ledro in un'ottica di mobilità sostenibile e di diminuzione del carico veicolare alleggerendo proprio la pressione su arterie stradali e sul trasporto su gomma, sia pubblico che privato.

### «Tanto rumore per nulla»

«Nei giorni scorsi il presidente Fugatti annunciava che nell'assestamento di bilancio provinciale sarebbero stati previsti 100 milioni, per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Rovereto - Lago di Garda e che si sarebbe fatto il protocollo con Rfi, per il cofinanziamento. Invece abbiamo potuto vedere che è stato bocciato l'ordine del giorno presentato dal gruppo consiliare provinciale del Pd che proponeva, tra l'altro, di inserire questa opera pubblica nella 1.a sezione del Contratto di Programma Investimenti tra Ministero Infrastrutture e Trasporti e Rfi, cioè tra quelle finanziate per la

progettazione e realizzazione. E invece niente». Il passaggio sarebbe stato significativo perché avrebbe vincolato la somma ad uso esclusivo per la progettualità ferroviaria. Secondo il Cmst sarebbe emersa la volontà politica della Giunta Provinciale di continuare a chiacchierare sul tema con improbabili studi di fattibilità, come quello presentato nel 2022 dallo stesso Presidente Fugatti, dalla ex sindaca di Riva del Garda Cristina Santi e dal dirigente Roberto Andreatta. «Tutta fuffa inconcludente - sentenziano dal Cmst -. Si fa riferimento, dopo più di 10 anni di chiacchiere a Metroland, una visione strategica inattuabile, sia per gli alti costi che per tracciati quasi completamente in galleria. Per seconda cosa perché tale opera non è ancora prevista nel suddetto contratto di programma e quindi non è in fase di progettazione».

### Appello all'Alto Garda

Per il Cmst è cruciale che gli amministratori altogardesani che oggi si trovano rinnovati rispetto agli anni passati si uniscano e

facciano pressioni sugli amministratori locali e nazionali per definire un quadro esigenziale, elaborare il documento di fattibilità delle alternative progettuali Docfap, abbandonando definitivamente le ipotesi Metroland e mediante dibattito pubblico, definire il progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte). «La giunta provinciale provveda a formalizzare e deliberare il cofinanziamento di 100 milioni e a siglare il Protocollo di intesa tra Ministeri competenti e Rfi per la completa copertura finanziaria».

### L'Odg del Pd bocciato

I consiglieri provinciali Dem Michela Calzà, Andrea de Bertolini, Francesca Parolari, Mariachiara Franzoia, Paolo Zanella e Alessio Manica hanno provato a impegnare la giunta a convocare, un primo incontro specifico con la Comunità di valle Alto Garda-Ledro e Vallagarina, i rispettivi comuni e consiglieri comunali interessati, Università, Trentino trasporti, Apt Garda-Dolomiti associazioni di categoria e comitati

civici nonché con le rappresentanze delle categorie economiche, comitati civici e associazioni ambientaliste locali, al fine di illustrare contesto e finalità dell'opera. I consiglieri hanno inoltre chiesto di istituire in breve tempo un tavolo permanente di co-progettazione composto da Provincia, RFI-Italferr, Comunità di valle Alto Garda-Ledro e Vallagarina, comuni interessati, Università, associazioni di categoria e comitati civici, con il mandato di definire le alternative di tracciato e predisporre, con Rfi il Docfap propedeutico al dibattito pubblico, individuando il tracciato più sostenibile. Quindi di inserire a bilancio i 15 milioni di euro destinati a Docfap e Pfte, dibattito pubblico e compensazioni ambientali, e di richiedere, entro il 31 dicembre, l'inserimento del collegamento Rovereto Alto Garda nella Sezione I, opere finanziate 2026-2030 Mit-Rfi, con un primo stanziamento di almeno 100 milioni per la progettazione definitiva ed i lavori del lotto 1 (Rovereto-Mori).