Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 494 del 25/02/2022

Oggi la presentazione a Riva del Garda con il presidente Fugatti, i dirigenti Andreatta e De Col e i sindaci dell'Alto Garda

Collegamento ferroviario Rovereto/Mori - Alto Garda: ecco lo studio

Il progetto di realizzazione di una ferrovia che colleghi l'area dell'Alto Garda con l'asse del Brennero potrebbe essere sostenibile dal punto di vista tecnico ed economico. E' quanto emerge dallo Studio di trasporto e dall'Analisi multi-criteri scaturiti dalla convenzione stipulata fra Provincia e 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. Delle tre ipotesi individuate nel 2014 da un concorso di idee, l'ipotesi migliore è quella che prevede 25 minuti di percorrenza fra l'Alto Garda e Rovereto, con una stazione di partenza a metà tra Riva del Garda ed Arco e fermate intermedie a Torbole e Mori. Una soluzione che sebbene abbia tempi più lunghi di percorrenza è caratterizzata da una migliore fattibilità in termini di esercizio e da una maggiore capillarità sul territorio, grazie alle fermate intermedie che consentono un risparmio anche del servizio pubblico su gomma.
Oggi nella Rocca di Riva del Garda si è tenuta la presentazione dello Studio di fattibilità, al termine della consueta Giunta "fuori porta". Il presidente Maurizio Fugatti insieme al dirigente generale del Dipartimento territorio e trasporti, ambiente, energia, cooperazione Roberto Andreatta e al dirigente generali del Dipartimento Protezione civile, foreste e fauna Raffaele De Col ha illustrato ai sindaci dell'Alto Garda, di Mori e di Rovereto il complesso documento.

Il presidente Fugatti ha parlato del percorso dello studio, iniziato nel 2019 con gli incontri in Comunità, anche su input del territorio, quindi la sottoscrizione con Rfi nel febbraio del 2021 dell'Accordo per realizzare questa analisi che entra nel dettaglio della sostenibilità dell'opera. "E' chiaro - ha concluso il presidente - che la ferrovia che noi chiamiamo per comodità Rovereto - Alto Garda in realtà va vista nell'ottica più ampia di una connessione diretta di questa zona con il mondo tedesco e, più in generale, con l'Europa".

L’ing. De Col è poi entrato nel merito delle risorse che servirebbero per realizzare l’opera: “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, più una cinquantina per le opere accessorie, come parcheggi e viabilità integrata. La connessione con il corridoio del Brennero è strategica – ha concluso De Col – va ricordato che il tunnel ferroviario del Brennero si concluderà nel 2030-2032, mentre le tratte di accesso dovrebbero essere terminate nel 2036, questo intervento di connessione con l’Alto Garda potrebbe essere inserito fra le opere complementare al tunnel del Brennero”.

Quindi il dottor Andreatta ha illustrato lo studio di fattibilità eseguito da Rete ferroviaria italiana (Rfi) per valutare appunto la sostenibilità tecnico-economica e trasportistica del progetto, nel quale sono state analizzate diverse dinamiche, legate alla popolazione, ai flussi turistici, al traffico.

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 km 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 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.

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 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, da Rovereto a Riva del Garda con capolinea nella frazione di Bolognano, da Trento a Rovereto, Nago - Torbole e Riva, da Trento ad Arco attraverso Vezzano, Sarche e Dro.

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-KM più consistente, pari a circa 1'250 bus-km/gg.
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. Per tutti e tre gli scenari di progetto è stato possibile realizzare un servizio con 2 corse l'ora per direzione sulla nuova infrastruttura, tuttavia non con un distanziamento esatto a 30': nel dettaglio per garantire un buon distanziamento temporale è infatti necessario modificare il cadenzamento di qualche minuto, ponendo come limite massimo un distanziamento a 23'/37'.

In conclusione:

- Limitatamente alla domanda "ordinaria" i servizi che collegano l'Alto Garda direttamente a Bolzano presentano buoni livelli di carico (mediamente 180 passeggeri/ora per direzione).
- Per quanto riguarda la componente "turistica", la valutazione sommaria dei flussi sui servizi ferroviari derivanti da questa domanda porterebbe ad incrementare i livelli di carico indicati in precedenza di circa 150 passeggeri/treno medi annui con punte nei mesi di luglio ed agosto pari, rispettivamente, a 250 e 300 passeggeri/treno.
- Lo Studio presenta vincente la soluzione 2 che, anche se caratterizzata da servizi effettuati con tempi più lunghi rispetto a quelli che sono possibili con le altre soluzioni progettuali, risulta maggiormente accessibile e caratterizzata da una migliore fattibilità in termini di esercizio.
- 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/Monaco in una buona parte dell'anno (maggio ÷ ottobre).

L'intervista al presidente della Provincia Maurizio Fugatti: "Un collegamento Europa-Riva"

https://www.youtube.com/watch?v=cOSr2-pCBnY&t=3s

(at)