

Trento, 22 agosto 2005

Egr. Sig.
Bezzi Giacomo
Presidente del Consiglio provinciale
SEDE

Proposta di mozione n. 173

“Per un nuovo collegamento ferroviario tra Rovereto e l’Alto Garda”

Per quanto riguarda le nuove opere infrastrutturali dedicate ai trasporti, l’estate 2005 sarà ricordata nella nostra regione, tra l’altro, per l’apertura al traffico della bretella di Mori e per il successo di utenti e di critica della nuova ferrovia Merano-Malles.

Con l’apertura della bretella di Mori, attesa da decenni, si è contribuito ad eliminare il disagio provocato dall’attraversamento veicolare dell’abitato di Mori, rendendo più scorrevole e rapido il collegamento tra il casello A22 di Rovereto Nord e il bacino dell’Alto-Garda. A prescindere dalla soluzione che sarà adottata nella parte successiva del previsto collegamento – tunnel lungo o tunnel corto – è importante sottolineare come i nuovi progetti e le nuove opere debbano tener conto anche della possibilità/opportunità che Rovereto e Arco-Riva-Nago/Torbole possano essere collegate tra di loro anche attraverso un nuovo collegamento di tipo ferroviario. Con benefici effetti sul traffico stradale, sullo spostamento delle merci tra il polo produttivo dell’Alto Garda e l’asse del Brennero (nodo ferroviario e autostradale di Mori), sul movimento turistico tra le due valli, sulla qualità ambientale e sulla valorizzazione di beni ambientali e culturali di valore mondiale (il lago, il Mart, il futuro polo presso l’ex Montecatini, ecc.).

Tra l’altro, proprio le nuove strade potrebbero “liberare” tratti già occupati dalle infrastrutture della mobilità, che potrebbero essere così convertiti alla ferrovia (per certi versi sarebbe una “restituzione” alla ferrovia di quanto la strada le ha tolto, considerando che parte dell’attuale viabilità fu realizzata sul sedime della vecchia “MAR”).

L’opzione ferroviaria – pur tra le innegabili e note difficoltà tecniche dovute alle caratteristiche orografiche e naturalistiche dei territori interessati – appare particolarmente interessante in prospettiva futura anche alla luce del notevole successo ottenuto nel corso degli ultimi mesi dalla nuova ferrovia Merano-Malles e dall’innegabile utilità svolta in aree similari nei paesi più avanzati.

Della necessità/opportunità di considerare un nuovo collegamento ferroviario – in parte facendo rivivere la vecchia MAR tra Riva e Rovereto – si occupa l’Atto di indirizzo sulla mobilità approvato dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 1948 del 28 luglio 2000, dove al punto 3.2.4 si afferma che *“... saranno inoltre studiati alcuni collegamenti ... verso l’Alto Garda come diramazione da Mori ... ipotesi (che) dovranno essere approfondite attraverso la definizione delle condizioni di sostenibilità ambientale e di fattibilità economica e tecnica.”*

D'altronde quello della "sostenibilità" rappresenta proprio il primo asse programmatico concernente il futuro della mobilità trentina, come afferma (capitolo 1, a pag. 1) il citato Atto d'indirizzo. Anche il Piano della Mobilità della Provincia – pur se non ancora adottato nella sua versione definitiva – contempla un possibile collegamento "alternativo", sebbene in questo caso, così come nel programma di legislatura del Presidente Dellai, sembra prevalere l'ipotesi di un collegamento su gomma che utilizzerebbe comunque la stessa infrastruttura stradale.

Il Libro Bianco dell'Unione europea sulla politica dei Trasporti ed il Protocollo dei Trasporti della Convenzione delle Alpi (quest'ultimo già in vigore in quasi tutti i Paesi alpini ad esclusione momentanea dell'Italia) sostengono invece la necessità di credere ed investire in maniera decisa verso l'infrastruttura ferroviaria, in assoluto la più sostenibile e, in una visione pluridecennale, la scelta migliore, più conveniente ambientalmente ed economicamente. Per questo la Commissione europea "*prevede un riequilibrio modale, grazie soprattutto ad una politica d'investimento in infrastrutture destinate alla ferrovia...*".

Di questo sono ormai profondamente convinti da anni anche migliaia di cittadini, numerosi Sindaci e Amministratori comunali che nel corso del 2002 sottoscrissero un documento dal titolo emblematico, "La nuova Mar tra utopia e miopia politica", documento che tra l'altro affermava:

"... il treno diviene un tassello strategico nel futuro della mobilità del Basso Trentino prescindendo da qualsiasi soluzione di viabilità proposta o realizzata nell'immediato futuro, poiché anche questo tipo di servizio potrà garantire il trasporto di una rilevante porzione di mobilità pubblica, soprattutto turistica, e di trasporto mercantile. Una linea ferroviaria a scartamento normale che realizzi un collegamento diretto con l'asse del Brennero verso il nord Europa, senza dover effettuare trasbordi e verso sud per rendere più agevole raggiungere l'aeroporto e le tratte nazionali, potrebbe servire le aree industriali dell'Alto Garda e della Vallagarina, agevolare la crescita del sistema artigianale-industriale del Basso Trentino, sia per il trasporto di materie prime che di prodotti finiti e realizzare nuove prospettive di sviluppo per il sistema fieristico, turistico e culturale dei due comprensori. Una ferrovia con queste caratteristiche completerebbe il sistema infrastrutturale migliorando il collegamento fra l'Alto Garda e la Vallagarina, contribuirebbe a diminuire l'intasamento della mobilità automobilistica e dei mezzi pesanti da trasporto pubblico-privato a favore di una migliore qualità ambientale dei nostri territori..."

A fronte delle perplessità sollevate da alcuni tecnici, depongono a favore della proposta di collegamento ferroviario i successi e la lungimiranza della rete ferroviaria cantonale svizzera ed il recupero del "ramo secco" Merano-Malles (anch'esso inizialmente sconsigliato da qualche tecnico), che, dopo soli pochi mesi dall'entrata in funzione, sta ottenendo un notevole successo. Occorre quindi aggiungere che la Rovereto-Riva (chiamata così in sintesi) si collocherebbe nell'ambito temporale e geografico del potenziamento del corridoio ferroviario tra Italia/Mediterraneo e Germania/Europa centro-settentrionale (alta velocità ed alta capacità, possibilità di creare carrozze ferroviarie veloci tra Monaco e Riva, carri/merce tra Arco ed i Paesi Nordici, solo per fare dei piccoli esempi).

Va peraltro ricordato come l'opzione ferroviaria sia soprattutto una scelta di tipo politico e culturale: considerata la sostenibilità del mezzo e la lungimiranza dell'investimento andrebbe realizzata anche superando veti tecnici che ne sconsigliano la realizzazione a vantaggio della strada, oggi più conveniente, ma che fra venti o cinquant'anni potrebbe essere invece la soluzione nettamente perdente.

Tutte le critiche e le osservazioni tecniche possono essere tranquillamente confutate e risolte alla luce delle priorità politiche che il Trentino si vuole e si può dare: quanto più il nostro sguardo si amplia in termini temporali e geografici, tanto più la ferrovia tra Rovereto/Mori e l'Alto Garda appare utile, necessaria se non addirittura ovvia ed improcrastinabile. La ferrovia è la vera innovazione tecnologica, strutturale e di qualità di cui il Trentino ha bisogno. Ciò peraltro era evidente anche un secolo fa, quando l'Amministrazione austriaca aveva progettato nuovi collegamenti ferroviari che non fu possibile concretizzare per lo scoppio delle ostilità (fra questi il collegamento Trento-Tione).

Certamente saranno necessari molti anni ed ingenti risorse economiche e sicuramente vi potranno essere dei danni ambientali: ma la ferrovia è il mezzo del futuro, le soluzioni tecniche e finanziarie – vedi ad esempio il project financing – non mancano ed i danni ambientali, comunque da ridurre al minimo, attraverso una progettazione accurata e da compensare con apposite scelte di conservazione e valorizzazione ambientale nei Comuni interessati dall'opera, possono essere "sopportati" proprio nell'ottica di un miglioramento ambientale complessivo che, nei decenni a venire, la ferrovia potrà garantire.

Se ci sarà la volontà politica, un giorno i cittadini, i turisti e le merci potranno viaggiare in modo rapido, sicuro e rispettoso dell'ambiente tra l'Alto Garda e la Vallagarina e da qui connettersi alla rete internazionali dei trasporti.

Tutto ciò premesso

il Consiglio impegna la Giunta provinciale

1. a prevedere il collegamento ferroviario tra Rovereto (o Mori stazione) e l'Alto Garda, nell'ambito del Piano della Mobilità, del Programma di Sviluppo provinciale e del Piano Urbanistico Provinciale;
2. ad avviare uno studio tecnico-economico-ambientale per la realizzazione di quest'opera;
3. ad aprire, contestualmente all'avvio della fase di studio, un processo di concertazione e di collaborazione – possibilmente attraverso l'attivazione di un'apposita Agenda 21 locale - con le Comunità più direttamente coinvolte (Comuni dell'Alto Garda e della Vallagarina), organizzazioni dei lavoratori e delle imprese, associazioni, comitati di cittadini, eccetera al fine di favorire l'individuazione delle soluzioni migliori e/o più opportune;
4. a ricercare, anche in collaborazione con le forze economiche-imprenditoriali del Trentino, le soluzioni più adeguate per il finanziamento dell'opera, ricorrendo a risorse dell'Unione europea, dello Stato italiano e dei mercati finanziari internazionali, anche attraverso lo strumento del project-financing;
5. a dare ampia visibilità locale, nazionale ed internazionale a questa operazione di politica dei trasporti che pone il Trentino all'avanguardia a livello mondiale nell'individuazione di modalità sostenibili di trasporto di persone e merci.

Cons. Prov. dott. Roberto Bombarda