



CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Partito Democratico del Trentino

Egregio Signor

Claudio Soini

Presidente del Consiglio provinciale

**Proposta di ordine del giorno
su Disegno di legge n. 35/XVII**

Oggetto: Sulla Viabilità dell'Alto Garda - Val di Ledro - Loppio - Trento

L'inizio del processo di riorganizzazione del sistema di mobilità del territorio dell'Alto Garda e Ledro risale agli anni 2014 e 2015 con la presentazione del Documento preliminare e con l'accordo quadro di programma per l'elaborazione del piano territoriale, approvato dalla Giunta provinciale nel 2015.

L'opera più importante, il tunnel di collegamento Loppio-Busa, è attesa da tempo dal territorio e riveste un ruolo strategico per il sistema della mobilità dell'intero Basso Trentino. La sua realizzazione permetterà di rendere scorrevole il flusso di traffico e bonificare la vecchia discarica della Maza. Il tratto Loppio-Nago, il collegamento di Arco con la variante ovest e la Gardesana occidentale e bypass di Torbole miglioreranno significativamente l'accesso ai centri dell'Alto Garda.

Le amministrazioni locali, le organizzazioni di categoria, il settore turistico e quello industriale, la popolazione, aspettano la conclusione dell'opera iniziata ormai da sei anni (marzo 2018) per la quale era prevista la conclusione dei lavori nel 2021.

I lavori sono stati suddivisi in unità funzionali e il cronoprogramma ha subito notevoli ritardi dovuti alle difficoltà riscontrate nella perforazione.

Oltre alla galleria rimangono altre opere da realizzare:

- **unità funzionale 4 San Giorgio (Arco)** di cui l'avvio della progettazione è programmato per la fine del 2024, ad oggi è stato affidato solo lo studio sul traffico, non è stato ancora predisposto il progetto con le soluzioni e quindi tempi e modi per la sua realizzazione. Stiamo parlando del potenziamento del collegamento stradale dalla località Linfano (Via Sabbioni), alla località San Giorgio (via Aldo Moro) fino

alla rotatoria con via S. Isidoro, necessario per garantire la circolazione scorrevole verso la Gardesana, Val di Ledro e Tenno, evitando congestione a Vignole-Bolognana (nel caso il tunnel venisse aperto prima della realizzazione del ponte sulla Sarca ovvero del collegamento al Cretaccio/Linfano) oppure nella zona industriale di Arco (nel caso non fosse completato il tratto ponte sulla Sarca con via Sabbioni-Via Aldo Moro);

- **la circonvallazione di Torbole** della quale non è stata ancora avviata la progettazione;
- **la galleria San Giovanni-lungolago di Loppio SS 240** della quale finora è stato effettuato solo lo studio ambientale. Si tratta della prosecuzione del potenziamento della viabilità da passo San Giovanni al Cretaccio con una galleria di 950 metri. L'intervento prevede una galleria naturale dalla "curva dei rospi" in direzione Loppio fino all'altezza dell'isola di Sant'Andrea sul lungolago (lunghezza di 636 metri). L'opera permetterà di migliorare significativamente il tracciato stradale eliminando la strada stretta e tortuosa dal passo a poco prima dell'abitato di Loppio. e dovrebbe prevedere anche la riqualificazione e rinaturalizzazione di una parte dell'area a biotopo in conseguenza della rettifica della viabilità;

Le seguenti opere viabilistiche sono attualmente previste nel programma opere della Provincia Autonoma di Trento ma senza una progettazione:

- **il bypass ad sud dell'abitato di Loppio**, che permetterà al flusso viabilistico di evitare intersezione con l'abitato garantendo così maggior

sicurezza ai censiti;

- una soluzione per migliorare l'**accesso in sicurezza al Soardi Center di Mori** con l'introduzione di una corsia di innesto;

- **collegamento SS 240 di Loppio e Val di Ledro nel tratto Riva del Garda – Molina.** L'importante asse viario di collegamento della Val di Ledro con l'Alto Garda e la Valle del Chiese ha bisogno di costante cura per non condannare la Valle di Ledro all'isolamento. Si rammenta quanto accaduto in mesi invernali tra il 2023 e 2024 quando il crollo di una parete della Galleria Dom ha costretto la chiusura del tunnel e costretto l'intera Valle all'impossibilità di accesso dall'Alto Garda, causando disagi alla popolazione e all'economia della valle. Il crollo della parete rocciosa a Mezzo Lago ha costretto la deviazione del traffico sia leggero che pesante utilizzando la viabilità secondaria lungolago. Opportuno fare memoria anche degli eventi franosi occorsi pochi anni fa lungo la SS 240 nel tratto Passo Ampola - Storo che ebbero

ad interdire il transito con l'interruzione del collegamento tra Storo con Tiarno e Riva del Garda e viceversa.

É necessario realizzare predisporre un piano di monitoraggio e un programma di interventi con l'obiettivo di:

- garantire la sicurezza del tratto SS240 e delle **gallerie Agnese e Dom**, a partire dall'adeguamento e gestione dell'impianto antincendio e illuminazione;
- potenziare/rendere fruibile il **collegamento alternativo di San Giacomo**;
- finanziare costanti interventi di **manutenzione al sentiero della Ponale**, accessibile per via pedonale e ciclabile, che si è dimostrata una via alternativa durante il periodo di chiusura della galleria.

Inoltre, altri interventi attesi per migliorare il collegamento dell'Alto Garda con Trento, lungo la 45 bis:

- tra Dro e Sarche il **tratto Ceniga - Sass del Diaol** dove sono presenti molti accessi pericolosi;
- allargamento della **strettoia in località lago Bagatoli** e nel **tratto tra Ponte del Gobbo e Sarche**;

Una delle opere più importanti che potrebbe rivoluzionare la mobilità gardesana è la **ferrovia Rovereto – Riva del Garda**.

Il collegamento così come previsto nel documento strategico della mobilità ferroviaria, concordato tra lo Stato e Rete ferroviaria italiana è individuata come prospettiva "dirimente" per lo sviluppo socio-economico dell'Alto Garda. La proposta ha già la piena condivisione dei territori, si tratta di un'opera di valenza europea che favorirà lo sviluppo dell'area turistica dell'Alto Garda trentino e le connessioni attraverso la linea del Brennero verso il Nord europa e il resto del Paese.

In base alle stime l'investimento è di circa 230 milioni di euro, su un totale di costi calcolati di 317 milioni di euro, per una ricaduta complessiva in termini di benefici economici di 450 milioni di euro.

L'intervento è stato oggetto, nei mesi scorsi, sia di uno studio di fattibilità che di un'analisi costi-benefici. Proprio in base a quest'ultima la nuova linea potrebbe avere una capacità di trasporto media al giorno di 6.700 passeggeri e momenti di picco di 10.000.

Permetterebbe quindi di dare respiro ad un'area di grande richiamo turistico, basti pensare che su una media di 12 milioni di presenze turistiche all'anno in Trentino, un terzo di

queste sono legate al Garda Trentino, di queste ultime, circa il 60% proviene dall'area tedesca.

L'opera rientra fra quelle della galleria di base del Brennero e se la progettazione confermerà i vantaggi attesi, avrà maggiore possibilità di aggiudicarsi le risorse finanziarie.

In questo contesto, si inserisce anche la previsione di una rete complessiva per la mobilità interna all'Alto Garda e quindi la **progettazione di un polo intermodale (HUB)**, funzionale anche quale zona di attestamento per il flusso di traffico proveniente dal collegamento viabilistico Loppio-Busa, e quindi punto di riferimento per passeggeri e le merci che transiteranno nel territorio.

Tutto ciò premesso il Consiglio provinciale impegna la Giunta provinciale

1. a portare a termine rapidamente le opere già programmate o avviate e a predisporre un programma per la realizzazione delle altre opere riportate in premessa per le quali non sono stati ancora definiti i tempi di realizzazione;
2. prevedere il finanziamento delle opere individuate nei punti precedenti attingendo dagli stanziamenti della missione n. 10 "Trasporti e diritto alla mobilità" nel triennio 2024-2027.

Documento firmato digitalmente: se trasmesso in forma cartacea costituisce copia dell'originale, predisposto e conservato presso questa amministrazione in conformità alle linee guida AGID (artt. 3 bis e 71 d.lgs. 82/2005).