



Spett. le Servizio Valutazione Ambientale
della Provincia autonoma di Trento
Via Romagnosi, 11/a
38122 TRENTO

E p.c. Spett. le Dipartimento Protezione Civile e Infrastrutture
della Provincia autonoma di Trento
Via Gazzoletti, 33
38122 TRENTO

OSSERVAZIONI RELATIVE ALL'OPERA NR. 463: COLLEGAMENTO "LOPPIO-BUSA" SULLA SS. 240 E CIRCONVALLAZIONE DI TORBOLE - PROGETTO PRELIMINARE (ottobre 2008)

Eravamo facili profeti quando nel 1996 – '97 in numerosi interventi accusavamo la Provincia di voler camuffare dietro la bretella di Mori il primo tronco dell'autostrada Rovereto – Riva, giudizio confermato più volte anche dall'ANAS, e chiedevamo, inascoltati, che la valutazione d'impatto ambientale fosse estesa all'intero collegamento tra Rovereto e la Busa, tenendo conto inoltre di possibili prosecuzioni verso il bresciano.

In effetti nel progetto preliminare in esame presentato nell'ottobre 2008 dal Servizio Provinciale Opere Stradali si propone proprio quello che si era temuto: una galleria autostradale a doppia canna lunghissima, da Loppio alla Busa, semplicistica soluzione progettuale di congiunzione rettilinea tra due punti, senza tenere in alcun conto di quanto dirompente possa essere riversare un forte traffico concentrato, e sicuramente maggiorato rispetto all'attuale, in un bacino di limitata estensione, iperurbanizzato, già ora in situazione critica, aggravando i problemi di un'urbanizzazione sostanzialmente incontrollata.

Alla soluzione di facile tecnicismo proposta, desideriamo ancora una volta prospettare un'alternativa che riteniamo più razionale, equilibrata ed umana, basata sulle seguenti considerazioni:

- Il traffico di punta rilevato da e per Loppio è di circa 3500 veicoli/ora; per permettere il passaggio di questo senza problemi è sufficiente una buona strada a due corsie, una per ogni senso di marcia, come è rilevabile nei tratti non disturbati della strada in esame o in molte arterie anche più trafficate.

La soluzione proposta a doppia canna in galleria (4 corsie) è quindi sovradimensionata, rispetto al traffico presente e futuro ed è resa necessaria solamente per motivi di sicurezza a causa della lunghezza della galleria e della trincee (12 ÷ 13 km).

- La congestione del traffico, le code ed i rallentamenti che si verificano ora, sono dovuti a perturbazioni puntuali del flusso negli attraversamenti dei centri abitati di Loppio, Nago e Torbole e nella confusa e carente viabilità della Busa.

E' necessario e sufficiente quindi fluidificare il traffico nei pochi punti critici, circonvallando gli stessi, con semplici interventi puntuali.

- La distanza da coprire è molto piccola, attorno ai 15 chilometri; non importa quindi la velocità, bensì la fluidità, la scorrevolezza, la sicurezza di mantenere buone velocità medie.

A cosa serve quindi una galleria di tale importanza?

- La strada di collegamento tra la valle dell'Adige ed il lago di Garda, trattandosi di luoghi di altissimo valore paesaggistico, storico, tradizionale, dovrebbe avere un armonioso inserimento ambientale, essere semplice e riposante, con luoghi di sosta, di osservazione e di contemplazione, in sintesi essere più "umana".

Noi siamo certi che progettando bene, con sensibilità, l'infrastruttura potrebbe essere di abbellimento del paesaggio e che la sapiente configurazione fisica, assieme al maggiore senso di libertà, indurrebbero nel viaggiatore una guida serena ed attenta, rendendo minimo il grado di pericolosità.

Perché perdere allora il godimento e il fascino del percorso?

Perché doversi infilare in una lunghissima galleria barrierata e imprigionante? cercando di uscirne nel più breve tempo possibile,

umentando la velocità, come spesso succede, anche molto oltre i limiti e provocando talvolta spaventosi incidenti ?

- La strada prevalentemente all'aperto ad una corsia per ogni senso di marcia, con circonvallazioni dei punti critici, se progettata bene, è quindi meno pericolosa di quella in galleria, costa molto meno ed è di più rapida realizzazione; per i turisti rappresenta un tramite di conoscenza e di godimento, per i residenti permette il collegamento delle varie utenze lungo il percorso.

E' utile ed interessante ricordare come nel 2002 venne approvato dal Comitato Provinciale per l'Ambiente un progetto per il collegamento dal Passo S. Giovanni al Linfano, con galleria a canna unica di circa 1500 m. sotto il Monte Corno per bypassare Nago, progetto che sarebbe stato accettabile perché, a parere delle sottoscritte associazioni, molto più equilibrato e rispondente alle condizioni locali.

Molti altri elementi necessitano di un forte approfondimento:

- La V.I.E., la valutazione di impatto energetico della quale non si è trovata traccia nel progetto, anche se la soluzione proposta sarebbe spiccatamente energivora, sia in fase di costruzione, specie per lo scavo delle gallerie, sia nel periodo di gestione nel quale per illuminazione ed areazione delle gallerie di 12 ÷ 13 chilometri è prevedibile l'impegno di una potenza di almeno 8.000÷10.000 Kw, 24 ore su 24.
Una potenza di tutto rispetto, specie in tempi di necessità di risparmio energetico, per i noti, e purtroppo concreti, cambiamenti climatici, dovuti alla combustione dei materiali fossili, attuata per generare appunto l'energia elettrica necessaria.
- Le indagini geognostiche: il massiccio del Monte Baldo dove si intendono scavare le gallerie presenta condizioni geologiche problematiche e ben poco sondate, per cui lo scavo potrebbe portare a dissesti idrogeologici importanti.
- Il conflitto in corrispondenza dell'imbocco delle gallerie a Nago con la galleria drenante in costruzione per la rinaturalizzazione del Lago di Loppio, con imbocco localizzato in diretta prossimità.
- Il materiale di scavo, valutato in circa 2.000.000 di mc.

Desta perplessità l'ipotesi di trasportare gran parte di questo in Val d'Adige attraverso la galleria Adige-Garda e quindi raggiungendo l'uscita di questa a sud di Torbole attraverso l'abitato di Torbole, la cui viabilità certo non è adatta al passaggio degli autocarri.

Altrettanta perplessità desta l'ipotesi di deposito nel lago per ricavo di aree nautico-balneari.

Infine ed a conclusione i problemi urbanistici.

Il collegamento non è stato inserito affatto in un piano di mobilità all'interno della Busa e nell'insieme delle direttrici che da qui si dipartono verso la Gardesana Occidentale, la Val di Ledro, il Bleggio, la Valle dei Laghi e Trento, la Vallagarina e la Gardesana Orientale.

Lungo la riva settentrionale del lago di Garda sono insediati due importanti centri urbani, Riva e Torbole, separati dal monte Brione. Alle loro spalle, risalendo la piana verso nord, Arco costituisce il terzo vertice di una importante triangolazione, all'interno della quale risiedono oltre 30 mila abitanti, soggiornano masse crescenti di turisti, s'incrociano importanti direttrici e sono attive numerose aziende di vari settori, incluso il trasporto.

Come lo studio d'impatto ambientale riporta, la viabilità all'interno di questo territorio diffusamente urbanizzato è caratterizzata "da fenomeni importanti di congestione del traffico".

La situazione, generata da un'urbanizzazione caotica, è condizionata dalla presenza fisica invalicabile del Monte Brione.

Il riassetto e il potenziamento viario per l'aggiramento del Monte dovrebbe essere quindi uno dei temi urbanistici decisivi per il futuro della Busa, in particolare per alleggerire il collegamento storico tra Riva e Torbole lungo la riva del lago attraverso il fronte sud del Monte Brione e liberare dal traffico una zona di grande pregio ambientale e di altissima vocazione turistica.

Il solo elemento della viabilità della Busa preso in considerazione contestualmente al collegamento con la Vallagarina è il bypass di Torbole, un'opera doverosa per porre fine ad una situazione di disagio e di pericolo con un'influenza pesantemente negativa sulla qualità della vita e sullo sviluppo turistico ed economico.

Per quanto riguarda il bypass di Torbole, lo sbocco nord su via Linfano (quello previsto dalla soluzione A), tra il nuovo complesso turistico e le case Marchetti, sembra la soluzione più appropriata dal punto di vista urbanistico, paesaggistico e viabilistico.

Dal punto di vista urbanistico, in quanto lo sbocco si trova in prossimità di un punto già notevolmente edificato del Linfano, concentrando quindi le opere di urbanizzazione in un unico ambito costruito. Dal punto di vista paesaggistico, se è pur vero che lo sbocco si trova proprio nel centro di un panorama di pregio, d'altro canto la soluzione è la più compatta e in un certo senso è "mascherata" dal vicino insediamento, con cui tende a confondersi. Dal punto di vista viabilistico, rappresenta il percorso più breve e più efficiente, in grado d'indirizzare correttamente il traffico da e verso Torbole.

Concludendo, il collegamento tra la Vallagarina e la Busa non può quindi essere pensato al di fuori di un piano di riordino infrastrutturale e urbanistico della piana, che dovrebbe precedere logicamente ogni scelta sul tracciato del collegamento stesso; non si potrà inoltre prescindere dal complementare collegamento ferroviario, previsto anch'esso dalla Provincia.

Infatti, la Provincia Autonoma di Trento, ha recentemente dichiarato la propria intenzione di favorire per quanto possibile lo spostamento del sistema traffico dalla gomma alla rotaia, ed ha presentato al riguardo il "Progetto Metroland". Tale progetto prevede la realizzazione di nuovi collegamenti ferroviari rapidi destinati a modificare la situazione attuale. Nell'ambito del "Metroland" è previsto un collegamento ferroviario Rovereto-Riva, tra l'altro un tempo esistente e poi improvvidamente soppresso nel periodo tra le due guerre.

Il ripristino della ferrovia Rovereto-Riva è stato ed è sollecitato da comitati locali e dalle scriventi associazioni quale opportuna soluzione ai problemi causati da un traffico oggi assolutamente caotico.

Si rileva come il collegamento di caratteristiche autostradali oggi sottoposto all'esame di V.I.A. appaia del tutto inconciliabile con la soluzione "rotaia", rendendo la medesima assolutamente priva di senso. Il collegamento "autostradale" appare destinato a facilitare e favorire un ulteriore aumento di traffico motorizzato, aggravando l'attuale caos nella Busa e ponendo le premesse per futuri pesanti interventi sulle due gardesane e per un nuovo collegamento autostradale con Brescia.

L'ipotesi, è incompatibile con la tutela di uno dei più importanti e celebri paesaggi italiani e con la vocazione turistica dei luoghi.

La soluzione ferroviaria invece, accompagnata da interventi più morbidi sul collegamento stradale, sembra tale da poter mitigare e frenare l'afflusso di automobili, da riqualificare la clientela e l'offerta turistica, oggi indirizzata ad un continuo incremento quantitativo accompagnato da un parallelo calo qualitativo, da permettere un serio riordino

urbanistico e una riqualificazione di tutto la "Busa", oggi in evidente stato di progressivo degrado.

E' chiaro che il rinnovato tracciato ferroviario, a differenza del progetto Metroland, dovrà tener conto il più possibile dei valori paesaggistici che hanno rese famose la valle di Loppio e la testata nord del Lago di Garda, permettendone ai viaggiatori la contemplazione e li godimento. Sarà questo certamente, nella attuale situazione di totale disordine, un compito non facile, ma tuttavia necessario ed inevitabile; il contrario comunque di un canale di cemento e asfalto che attraversando la montagna e mettendone a rischio l'equilibrio idrogeologico scarichi su Torbole, Arco e Riva un torrente di turisti, camion, speculatori edilizi.

----- **** -----

Per tutte le considerazioni e le motivazioni sovraesposte, le sottoscritte Associazioni ambientaliste chiedono che il Progetto Preliminare del collegamento stradale LOPPIO-BUSA, datato ottobre 2008, venga radicalmente rivisto e ridimensionato in modo più utile e razionale ambientalmente, socialmente ed economicamente, coerente alle condizioni e necessità viabilistiche ed ai bisogni della popolazione.

ing. Paolo Mayr
presidente Sezione trentina di Italia Nostra

dott. Osvaldo Negra
presidente Sezione Trentino Alto Adige del WWF

Trento, novembre 2010