

OPERA 263

COLLEGAMENTO STRADALE LOPPIO – BUSA E CIRCONVALLAZIONE DI TORBOLE VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

OSSERVAZIONI ALLE "INTEGRAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE E CONFRONTO TRA LE SOLUZIONI ALTERNATIVE C OTTIMIZZATA E D"

Inquadramento

La discesa dalla Valle di Loppio alla Piana del Sarca e - non secondariamente - il *by-pass* di Torbole sono due annosi problemi viabilistici lasciati irrisolti. Essi sono parte di un problema più ampio costituito dall'incoerente assetto infrastrutturale della Busa, a sua volta conseguenza di modelli insediativi inadeguati (la cosiddetta "campagna urbanizzata") e incongruamente implementati.

Il problema più grave è la congestione che si produce a Torbole nel punto d'incrocio tra i flussi della SS 249 Gardesana e quelli della SS 240, sia in direzione di Riva, sia in direzione di Nago. Questi flussi convergono tutti sulla rotonda a nord di Torbole e ne determinano frequentemente il collasso.

La congestione alla rotonda di Torbole dipende da più fattori: a) il flusso da e verso Nago; b) il flusso d'attraversamento di Torbole; c) i flussi generati dal collegamento Riva-Torbole. Sul flusso che attraversa il nucleo storico di Torbole è prioritario intervenire per l'assoluta inadeguatezza della strada, la pericolosità e il danno turistico. La realizzazione di un *by-pass* è quindi indifferibile.

Il collegamento Riva-Torbole non può continuare a dipendere dalla SS 240 passante a sud del Brione, attraverso le zone più densamente urbanizzate e con la maggiore attrattività turistica.

Il traffico lungo la Valle di Loppio produce inoltre problemi negli attraversamenti dei centri abitati di Nago, Loppio e Vignole, dove la perturbazione dei flussi causa disagi alla popolazione e genera spesso il blocco della circolazione.

Le infrastrutture mancanti

L'alternativa al collegamento SS 240 Riva – Torbole passante a sud del Brione è oggi fornita dal circuito costituito da via Linfano, via Sabbioni e via Cavallo, che attraversa la SP 118 (via San Giorgio, via Aldo Moro) e sfocia perpendicolarmente su via Santa Caterina. Tale "circuito" è evidentemente eterogeneo, sottodimensionato e del tutto inadatto a ricevere i nuovi flussi di traffico; così come, del resto, via Santa Caterina è già oggi al limite delle sue capacità.

Se si vuole decongestionare la fascia turistica lungo il Garda, si dovrebbe progressivamente trasferire i flussi di traffico che oggi l'attraversano su questo percorso. Ed è sempre su questo circuito inadeguato che dovrebbero sfociare le nuove gallerie da Torbole e dalla Valle di Loppio, sia quelle previste dalle prime soluzioni (A, A1, e B) sia le ultime proposte dalle soluzioni C, C ottimizzata e D.

Eppure, la riorganizzazione di questa fondamentale infrastruttura, indispensabile per aggirare il Brione e per collegare le diverse strade che convergono su Riva, non solo non è stata ancora realizzata, ma non è stata nemmeno complessivamente progettata.

Come si può pensare di far sfociare sei corsie in corrispondenza di una stradina di sei metri (via Sabbioni), che dovrebbe quasi centuplicare il suo flusso? Di fronte a tali paradossi, il più elementare buonsenso imporrebbe di sospendere ogni decisione su qualsiasi nuovo collegamento finché non si sia definito un quadro infrastrutturale adeguato.

Il fatto che si progettino collegamenti di grande capacità prescindendo da una generale definizione dei problemi viabilistici della Busa è indubbiamente un grave errore d'impostazione, che Italia Nostra ha già segnalato nelle precedenti osservazioni. Colmare questo vuoto dovrebbe essere il primo compito del Piano territoriale della Comunità di Valle, imprescindibile contesto pianificatorio di riferimento.

Non si tratta ovviamente di un'opera viaria da progettare con l'abituale noncuranza ingegneristica (magari appesantita da orpelli decorativi), ma di un primario elemento nella composizione di quel paesaggio che la PAT afferma quotidianamente di volere elevare a priorità politica. E che come tale dev'essere progettato e costruito: una *parkway*, non un'autostrada.

I *by-pass*

Come già detto, il *by-pass* di Torbole è assolutamente indispensabile. Ma deve essere corto: più corto è, meno costa, più è gradevole, meno paesaggio sottrae alla vista di chi lo percorre e più probabilità ci sono che venga scelto come alternativa all'attraversamento del centro storico. Purtroppo, a nord di Torbole la piana a sinistra del Sarca è stata invasa in modo scriteriato da edifici disposti in doppia e tripla fila ai lati di una stradina di sei metri ironicamente chiamata "Strada Granda" e di una di tre metri e mezzo appropriatamente chiamata "Strada Piccola": attraversare questa zona con *by-pass* potrebbe essere l'occasione per una radicale riorganizzazione urbana, ma appare di fatto irrealizzabile. Non rimane quindi che l'approdo oltre il Sarca su via Linfano, come previsto sia dalla variante A, sia dallo studio Qnex.

Di qui, il rientro verso il lago dei flussi turistici è quasi immediato e il proseguimento verso nord, su via Linfano (parte di quel circuito che va necessariamente riorganizzato) non determina particolari problemi.

Allungare il *by-pass* di Torbole fino a via Sabbioni, tre chilometri nell'entroterra, non ha alcun senso viabilistico, senza contare lo shockante spaesamento di quanti, con ancora negli occhi le bellezze naturali del Garda e i suoi ameni borghi costieri, alla fine del lunghissimo tunnel si troverebbero improvvisamente davanti una zona industriale!

Degli altri *by-pass*, il più importante, ma anche il più complesso, è quello di Nago, che il progetto Qnex propone di riallacciare all'attuale percorso in corrispondenza del tornante panoramico in modo da servire anche la strada per la Maza, in un punto molto delicato dal

punto di vista orografico e paesaggistico, e che quindi richiederebbe un particolare impegno progettuale.

Gli altri due *by-pass*, di Loppio e di Vignole, non sembrano presentare particolari difficoltà. Solo se si dimostrasse l'impossibilità di trovare una soluzione accettabile per questi *by-pass*, l'ipotesi di una galleria lunga dovrebbe essere presa in considerazione.

Turismo

Ipotizzando di realizzare un tunnel dalla Valle di Loppio alla Piana del Sarca, c'è d'augurarsi, per il buon nome del turismo trentino, che i flussi turistici continuino a percorrere (in tal senso indirizzati) le vecchie strade che offrono incantevoli panorami. Sarebbe del tutto autolesionistico privare chi raggiunge il Garda per turismo del piacere di percorrere i due chilometri da Nago a Torbole lungo le spettacolari curve della SS 240, fermandosi ad ammirare il paesaggio dalle piazzole, che infatti sono sempre affollate.

Eliminata la congestione alla rotonda in fondo alla discesa da Nago con i *by-pass* di Torbole e con il circuito d'aggiramento del Brione, i problemi legati al turismo, che gravita prevalentemente attorno alle rive del lago, sarebbero in gran parte risolti.

In questo scenario, il nuovo tunnel sarebbe usato per gli spostamenti extra-turistici e dai mezzi pesanti in alternativa alla strada da Nago a Vignole. Oppure servirebbe come "troppo pieno" della SS 240 nei momenti d'afflusso turistico eccezionale. Ma per tutto questo, non sarebbe sufficiente rimuovere il collo di bottiglia di Vignole, con un semplice *by-pass*? Vale la pena costruire, come mera alternativa, una galleria autostradale a quattro corsie? O a tre?

Sovradimensionamento

Il sovradimensionamento dell'opera è evidente, soprattutto nella versione con doppia galleria. Come indicano le analisi e le previsioni, una volta risolte le perturbazioni che si creano in corrispondenza dei nuclei abitati, i flussi attuali e futuri sono compatibili con le infrastrutture esistenti.

L'ipotesi di una nuova galleria non deve essere intesa come la struttura che assorbe tutti i flussi di traffico, ma – eventualmente – come una struttura che collabora al loro frazionamento.

In questa prospettiva, e in un contesto d'incerta evoluzione della domanda di mobilità, la proposta di una nuova galleria doppia non ha alcun senso e quella di una galleria unica dovrebbe essere l'ultima opzione da considerare qualora tutte le altre dovessero rivelarsi impraticabili o insufficienti.

Per ora, a certificare l'evidente sovradimensionamento di una doppia galleria, c'è la circonvallazione di Mori, percorsa da flussi che una galleria singola potrebbe sostenere senza alcun problema.

Ferrovia

Può essere completa una valutazione di un progetto infrastrutturale di questa entità che prescindendo dal contributo, reale o potenziale, delle altre modalità? Lo studio Qnex aveva proposto d'integrare la viabilità dell'alto Garda con una ferrovia a servizio del Basso Sarca: una fermata in corrispondenza di Mori e tre fermate nella Piana: una nei pressi di Torbole per servire le zone turistiche, una nella zona produttiva in mezzo alla Busa e una ad Arco. Lunghezza 17 km, costo stimato in 150 milioni di Euro.

Secondo lo studio di VIA, invece, il costo dell'ipotesi Qnex sarebbe di 655 milioni di Euro a fronte di non più di 5400 utenti giornalieri, e ciò basta a scartare definitivamente la proposta. Le stime sono tratte da una tesi di laurea del 2010, riferita a non si sa quale progetto di ferrovia tra Rovereto e il Basso Sarca. In assenza di un'analisi dei costi, impossibile dire quale stima sia corretta.

Tuttavia, è interessante notare che il costo ipotizzato nella VIA per la ferrovia proposta da Qnex corrisponde a quello (650-700 milioni) stimato per l'intera Linea Azzurra di Metroland (Mori – Tione, 33 km) che, per le sue caratteristiche di scarsa accessibilità avrà certamente un'utenza inferiore a quella della ferrovia proposta da Qnex e, per la sua lunghezza e le sue caratteristiche costruttive, un costo ovviamente ben maggiore. Delle due l'una: o sono giuste le stime per la Linea Azzurra, e allora quelle della VIA sul progetto Qnex sono clamorosamente sbagliate in eccesso; o sono giuste le stime della VIA sul progetto Qnex, e allora i costi della Linea Azzurra sono clamorosamente sbagliati in difetto.

Nonostante ciò, la PAT intende ugualmente realizzare un'opera che non apporterà significativi benefici alla Piana del Sarca, mentre lo studio di VIA ha scartato in due righe una proposta certamente più economica ed efficace nel contribuire all'equilibrio modale.

Non si vogliono affatto sottovalutare le difficoltà realizzative e funzionali di una ferrovia operante in un sistema urbano disperso, decentrato e destrutturato come quello della Piana del Sarca. Tuttavia, rovesciando la questione, si potrebbe almeno sperare che la *ferrea* logica ubicazionale delle stazioni potrebbe forse indurre qualche ripensamento urbanistico coraggioso e virtuoso.

La valutazione d'impatto ambientale

In primo luogo si osserva che la valutazione d'impatto non è stata fatta tra ipotesi progettuali alternative, ma tra varianti di un'unica ipotesi di base, dando per scontato che non vi possano essere soluzioni radicalmente diverse.

In un caso come questo, invece, sarebbe stato opportuno un approccio differente, più aperto e partecipato. In grado di valutare anche soluzioni alternative, come lo studio presentato da Qnex, che non è stato neppure preso in considerazione.

In secondo luogo, la valutazione ponderale delle caratteristiche progettuali andrebbe profondamente rivista. Posto che sommare indici eterogenei abbia un reale significato, rimane indeterminato il criterio gerarchico: che senso ha, in un caso come questo, dove gli aspetti

paesaggistici sono basilari, rendere del tutto marginale e ininfluyente la valutazione paesaggistica? Al punto da optare per la soluzione ritenuta paesaggisticamente peggiore?

Come si può ritenere nettamente migliore dal punto di vista viabilistico la soluzione definita "non ottimale per Loppio, Nago e Torbole" e nettamente peggiore quella, al contrario, definita "ottimale" per gli stessi abitati?

Come si può valutare l'impatto urbanistico banalmente in base della compatibilità con la zonizzazione vigente?

È evidente il carattere non solo discrezionale, ma persino irrazionale di valutazioni eseguite con una simile metodologia.

Le due nuove varianti: D e C ottimizzata

Entrambe le nuove varianti convergono in sostanza nello stesso punto previsto per le precedenti B e C, in corrispondenza di via Sabbioni e via Cavallo, due stradine totalmente inadeguate dove le due (o tre) lunghissime gallerie condurrebbero una volta attraversato il Sarca .

Dalla relazione della VIA si apprende che "di tali vie è previsto il potenziamento da parte del Servizio Infrastrutture Stradali, potenziamento che *farà* parte di un apposito *altro progetto*".

L'incredibile omissione progettuale (l'incremento previsto del traffico su via Sabbioni è del 9200 %!) dimostra in modo lampante l'incapacità di affrontare i problemi viabilistici in una logica complessiva, che è indispensabile per affrontare e risolvere il delicato nodo del passaggio dalle strade extraurbane di grande capacità alla rete viaria urbana attraverso la mediazione di strade di gronda, collettori, tangenziali ecc.

Italia Nostra ha già espresso la propria opposizione alla variante B, contrarietà che si estende a tutte le altre varianti confluenti nella zona Maza - Cretaccio, a cavallo del Sarca, che attraversano una zona destinata a Parco Agricolo e costringono chi proviene da Torbole a un assurdo percorso in galleria di lunghezza doppia, certamente disincentivante per i flussi turistici diretti alla fascia fronte lago, che quindi tenderanno a passare ancora attraverso il centro storico di Torbole.

Si rimanda quindi alle precedenti osservazioni.

Conclusioni

A due anni di distanza, Italia Nostra ribadisce quanto affermato nelle osservazioni presentate nel novembre 2010 assieme al WWF:

- qualsiasi collegamento tra Loppio e la Busa non può essere pensato al di fuori di un riordino infrastrutturale e urbanistico della Piana;
- è indispensabile definire preventivamente un'adeguata viabilità d'aggiramento del Brione con funzione di collettore delle principali strade;

- il *by-pass* di Torbole è necessario, ma andrebbe accorciato il più possibile (non oltre l'uscita della soluzione A) per ragioni paesaggistiche e viabilistiche;
- si propongono interventi localizzati (*by-pass*) per risolvere i punti più critici (progetto Qnex);
- il collegamento Loppio - Busa a quattro corsie è evidentemente sovradimensionato;
- si dovrebbe considerare un più vasto scenario urbanistico nel quale valutare anche il contributo di soluzioni ferroviarie capillari e facilmente accessibili (caratteristiche opposte a quelle di Metroland) che favoriscano una diversa ripartizione modale della mobilità della Piana del Sarca;
- la stima dello studio di VIA sui costi della ferrovia proposta da Qnex è palesemente incongrua;
- il metodo di valutazione utilizzato è irrazionale, quantomeno nell'analisi degli aspetti paesaggisti, urbanistici e viabilistici.

Trento, 22 ottobre 2012

Dott. Salvatore Ferrari
Presidente della Sezione trentina d'Italia Nostra

Arch. Beppo Toffolon
Vicepresidente incaricato del settore urbanistico