



# Vallagarina



**Il progetto** Il tunnel da Avio a Malcesine sarebbe un'opera da record in Italia tra quelle a due canne. All'A22 il compito di realizzare un progetto di fattibilità, ma lo scoglio rimane la questione economica

*Il presidente Fugatti rilancia la proposta e trova interlocutori interessati: «L'unico problema è finanziario, servono tra gli 800 e i 900 milioni di euro»*

## Il tunnel del Baldo: ai sindaci piace l'idea

di **Michele Stingen**

**AVIO** Tunnel sotto il Baldo tra Avio e Malcesine: lo vuole la Provincia, il Veneto è d'accordo, i sindaci anche: piccolo particolare, costa circa 900 milioni di euro, perché sarebbe un tunnel dalle dimensioni da record in Italia. Per il presidente Maurizio Fugatti l'opera serve soprattutto per togliere traffico a Loppio e San Giovanni. «L'ingolfamento del traffico nell'Alto Garda - ci dice Fugatti - è evidente e il collegamento Loppio-Busa cerca di dare delle risposte sul piano della viabilità. In luglio sarà infranto il diaframma della galleria grande, dopo aver già collegato quella piccola. I tempi saranno rispettati, e i lavori procedono. Sempre nella stessa direzione è però fondamentale insistere sul collegamento ferroviario Rovereto-Riva, ma la situazione di saturazione è una realtà su cui non bastano pochi interventi solo verso nord. Con i Comuni del Garda veronese, Malcesine e Brenzone, ci siamo già incontrati per approfondire

la proposta di un collegamento tra Avio e Malcesine. Il tema è però tutto finanziario, perché ad oggi i soldi non ci sono e ne servirebbero tra gli otto e i novecento milioni di euro. Si tratterebbe di una galleria in doppia canna, perché una sola canna per 12 chilometri non sarebbe possibile per questioni di sicurezza. Diventerebbe una delle gallerie più lunghe a doppia corsia in Italia. Sono cifre pesanti, ma la consapevolezza che si debba intervenire è condivisa non solo dal Trentino e le risorse andranno trovate quindi a livello non solo provinciale».

Del collegamento diretto tra la Bassa Vallagarina e il Garda si parla da anni, almeno dagli anni Ottanta; il tunnel è una fantasia che solletica soprattutto Ala e Avio. Che un'opera del genere sarebbe costata uno sproposito si sapeva già; anche per questo venne messa nel dimenticatoio, complice anche una certa contrarietà nel veronese. Negli ultimi tempi la giunta guidata da Fugatti ha rispolverato il progetto, che era nel programma di governo della Lega ed ora della amministrazione provinciale. Già

c'era stato nel 2019 l'ok della Regione Veneto, nelle ultime settimane Fugatti ha chiamato a raccolta i sindaci: si fa sul serio. Sempre che si riesca a trovare quasi un miliardo di euro per finanziare l'opera. La cifra esorbitante è stata esposta in una riunione informale, alla quale erano presenti i sindaci di Ala Soini e di Avio Fracchetti, per la parte trentina; e di quelli di Malcesine, Torri del Benaco, Brenzone (sul lato del Garda) e di Brentino Belluno per l'alto veronese. Fugatti ha spiegato che lo studio di fattibilità verrà preparato dall'Autostrada del Brennero, anche perché il tunnel, di circa 10 chilometri, partirebbe in corrispondenza del casello dell'A22 di Ala - Avio. Veri oppositori non se ne vedono al momento; nemmeno i Comuni del Garda settentrionale sembrerebbero ostili, perché i turisti al momento sono sin troppi e un po' di traffico in meno a Nago non guasterebbe. Il problema è un altro: chi li trova 900 milioni di euro? Il primo Comune interessato è ovviamente Avio, l'imbocco del tunnel sarebbe sul suo territorio,

vicinissimo a Sabbionara. «Siamo favorevoli - risponde il sindaco Ivano Fracchetti - darà un impulso economico. Dipenderà molto dal privato: se ci sarà un'imprenditoria coraggiosa. La ricettività della Bassa Vallagarina è limitata, il tunnel è uno strumento propedeutico a delle opportunità che spetterà ai privati cogliere; Avio non deve diventare il parcheggio del lago di Garda». Ma non si rischia di portare più traffico e basta? «Lo studio di fattibilità farà capire la posizione migliore per il tunnel, e sembra sia quella di collocarlo in corrispondenza dell'uscita autostradale. In quel caso il traffico non cambierebbe di molto. Saremmo favorevoli anche ad un tunnel ferroviario: anche questa è per me un'ipotesi interessante». «Se si decidesse veramente di farlo - risponde il sindaco di Ala Claudio Soini - bisognerebbe aprire un dibattito serio su vantaggi e svantaggi. Non dobbiamo diventare una semplice scorciatoia per il lago, dovremmo essere capaci di portare i turisti del Garda da noi, costruendo un prodotto turistico alternativo,

altrimenti diventeremmo solo luogo di passaggio e questo non va bene. Il Garda veronese è un bacino turistico straordinario e dal quale ora la Vallagarina non attinge: un collegamento diretto è una suggestione affascinante, fatto salvo le verifiche di impatto ambientale ed economico».

A Malcesine invece non hanno bisogno di più turisti, afferma il sindaco Giuseppe Lombardi. «Il nostro problema è la viabilità e migliorarne l'efficienza. Se si tratta di fare un tunnel decente ok, se è qualcos'altro dovranno dimostrarci l'utilità. Un trenino non ci migliora le cose». Il presidente Fugatti ha parlato di un tunnel a due canne. «Bene! Perfetto, quello a noi va bene». Aperture vengono anche dal presidente dell'Apt Giulio Prosser: «La Vallagarina lavora molto con i turisti del Garda e viceversa, c'è un forte scambio e lavoriamo moltissimo con l'area gardesana. Un collegamento in più non può che fare bene sempre che - sottolinea Prosser - lo si potrà mai fare».