



# Vallagarina



*La proposta di Fugatti trova alleata l'amministrazione Zaia. Intanto l'A22 sta valutando l'opportunità di un nuovo collegamento*

## Il tunnel del Baldo: Verona dà il via libera

**VALLAGARINA** Il tunnel del Baldo che intercetti i turisti dell'asta dell'Adige e li porti sulle sponde del lago di Garda ha superato lo stato di idea ed è diventata un ragionamento concreto. Il presidente della Provincia Maurizio Fugatti ha riproposto un suo vecchio pallino (e non solo suo), ma passando questa volta alla concretezza di un confronto con i sindaci più direttamente interessati. Incontrando porte aperte. E così ha chiesto anche all'Autostrada del Brennero di mettere tra i suoi progetti il megatunnel a due canne. Certo, la cifra necessaria, a spanne, per completare l'opera è spropositata (tra gli 800 e i 900 milioni, dice Fugatti), ma la proposta solletica la fantasia dei territori. Per il momento l'A22 sta facendo una serie di valutazioni propedeutiche, cioè molto semplicemente sta considerando l'utilità e la necessità di una simile opera. Si tratta di studiare i flussi di traffico, capire dove e come si muovono le auto che viaggiano sull'A22 e sbucano poi ai caselli di Rovereto Sud e Ala/Avio, quante di

loro sono dirette alle sponde del lago e quale funzione avrà la viabilità attuale. Alla quale, a breve, si aggiungerà il tunnel che da Loppio scenderà al Cretaccio. Solo dopo questo passaggio obbligato si potrà procedere ad un vero e proprio progetto di fattibilità che dovrà individuare il punto di partenza della nuova galleria (sicuramente dalle parti del casello autostradale alense) e quello di uscita, dalle parti di Malcesine ma non è detto. Intanto si esprimono i Comuni: Ala e Avio hanno già detto sì, nella speranza di vedersi i turisti gardesani tra i palazzi e i velluti del settecento. «Non sono mai contro le grandi opere a prescindere – spiega il sindaco di Nago Torbole, Gianni Morandi – ma sono convinto che quando si progettano le infrastrutture di un territorio vadano scelte delle priorità. A Torbole siamo ancora nella morsa del traffico, non c'è un piano di viabilità dopo la Loppio-Busa e la circoscrizione di Torbole è ancora ferma al palo. Quindi il problema prioritario da affrontare è questo:

dare a Torbole una strada che porti il traffico fuori dal centro». Non si discosta di molto il ragionamento della sindaca di Riva del Garda, Cristina Santi: «Ritengo che qualsiasi opera viabilistica di questa portata, che coinvolge più territori, sia sicuramente segno di sviluppo economico e progresso. Non c'è dubbio che il traffico veicolare che la vocazione turistica del Garda produce in entrambe le direzioni vada considerato. Al momento per l'Alto Garda la priorità è terminare il collegamento Loppio-Cretaccio con tutta la viabilità secondaria connessa a questo progetto». Se l'accordo oggi appare quasi unanime, il vero problema sono i soldi. «In questo momento siamo in una fase in cui c'è la volontà politica di realizzare l'infrastruttura», premette Elisa De Berti, vice presidente della Regione Veneto con delega ai Lavori Pubblici, che lo scorso novembre si era incontrata con il presidente della Provincia Autonoma di Trento Maurizio Fugatti

affrontando tra l'altro proprio il tema del collegamento sotterraneo tra i due versanti della montagna che lambisce la costa orientale del lago di Garda. «Abbiamo il parere favorevole, all'unanimità, dei sindaci del territorio, oltre a quello del Trentino e del Veneto stesso. Il nodo centrale sono quindi le risorse necessarie per realizzare il tunnel, che ad oggi mancano. Sta di fatto che il cronico e annoso problema della viabilità sul lago di Garda va risolto. Ora dobbiamo capire se la soluzione idonea è questa», osserva la vicepresidente della Regione, «e comprendere se ci sono le possibilità per reperire i fondi necessari». Nel 2019, tra l'altro, il consiglio regionale veneto aveva approvato all'unanimità un ordine del giorno presentato dal consigliere Massimo Giorgetti che aveva rilanciato il progetto del collegamento tra la bassa Vallagarina e la sponda veronese del lago. Trento ha ipotizzato anche l'utilizzo di un project financing per realizzare l'infrastruttura, a cui applicare un pedaggio per chi deciderà di

utilizzare la via di collegamento per assorbire almeno parte delle enormi spese previste. L'ipotesi ad oggi potrebbe portare alla realizzazione di una galleria lunga 12 chilometri, a doppia canna, quindi con doppia corsia per ognuno dei due sensi di marcia, che potrebbe così diventare una delle gallerie più lunghe d'Italia. L'ingresso potrebbe essere da una parte all'altezza del casello autostradale di Ala-Avio e dall'altra tra i confini di Brenzone e Malcesine. Non è da escludere l'alternativa rappresentata da una linea ferroviaria che colleghi la Vallagarina con l'alto Garda. Si tratterebbe comunque di un intervento mastodontico, che, costi a parte, prevederebbe un iter lungo anni, o forse decenni. Da Malcesine confermano l'interesse per l'opera. Al sindaco Giuseppe Lombardi, fa eco il suo vice, Livio Concini: «Il lago soffre in particolar modo del traffico sempre più elevato nei mesi estivi. Penso per esempio solo alle ambulanze che nei periodi più critici dell'anno rimangono imbottigliate nel traffico caotico della Gardesana. Siamo in un cul de sac tra la viabilità congestionata sia nell'area attorno a Torbole da una parte e fra Torri e Garda dall'altra. Abbiamo bisogno di sfoghi per alleggerire il peso della viabilità. L'ipotesi del tunnel è affascinante e molto interessante se è davvero un'idea realizzabile. Ma ad oggi mancano i fondi. Serve uno studio approfondito che chiarisca quale possa essere il tracciato nel dettaglio, le modalità di intervento, i fondi necessari, le tempistiche. Ad ogni modo», afferma Concini, «vista l'elevata complessità dell'opera ipotizzata, credo siano da tenere in considerazione anche soluzioni alternative, come altre vie di collegamento da un versante all'altro oppure sfruttare la mobilità via lago attraverso la navigazione. Ad oggi la soluzione non c'è ancora, ma serve discuterne e ragionarci cercando una via d'uscita concreta. Il Garda ha bisogno di una nuova valvola di sfogo dal punto di vista viabilistico». Sulla stessa lunghezza d'onda il parere di Davide Benedetti, sindaco di Brenzone: «Ci siamo incontrati e ci siamo confrontati. Attendiamo nuovi riscontri aggiornati sulla possibilità o meno di realizzare il tunnel. Tutti gli studi e le relative opere che portino un miglioramento della viabilità sul lago possono portare solo un beneficio al territorio». Sul tema invece gli ambientalisti sono nettamente contrari. Raffaello Boni, presidente di Legambiente Baldo-Garda è convinto: «L'idea di creare un tunnel sotto al Baldo rimane un piano demenziale e inutile. Anzi, per assurdo la sua realizzazione potrebbe portare ulteriore traffico e peggiorare la situazione, già critica».