



**COMUNITÀ
DELLA VALLAGARINA**



P I A N O T E R R I T O R I A L E D I C O M U N I T À

D O C U M E N T O P R E L I M I N A R E

STRALCIO IN MATERIA DI MOBILITÀ

“Linee guida e prime indicazioni sulle emergenze di mobilità”

Rovereto, febbraio 2012

GRUPPO DI LAVORO:
arch. *Andrea Piccioni*
ing. *Federica Boratti*
geom. *Stefano Marcolini*
dott.ssa *Fabrizia Scordamaglia*

Foto in copertina di Carlo Baroni



INDICE

Premessa.....	1
La relazione tra i diversi strumenti pianificatori.....	3
La valutazione ambientale strategica.....	5
Inquadramento strutturale.....	6
Il territorio.....	7
Il sistema insediativo.....	13
L'ambiente.....	15
Il paesaggio.....	19
La sensibilità ambientale.....	23
- <i>L'impatto della mobilità</i>	
- <i>La qualità dell'aria</i>	
- <i>Rumore</i>	
Contenuti e obiettivi del documento stralcio.....	26
Considerazioni e indicazioni del Tavolo.....	28
Opere della Provincia distinte per fasi esecutive.....	37
Definizione dei criteri di valutazione e sintesi.....	44
- <i>Rete viabilistica</i>	45
- <i>Percorsi ciclo-pedonali</i>	50
- <i>Trasporto pubblico</i>	52
- <i>Trasporto merci/persona</i>	52
Opere di rilevanza strategica.....	53
a) <i>Ripristino stazioni FS dismesse tratto Avio – Trento</i>	
b) <i>Utilizzo gratuito/agevolato di un tratto dell'Autostrada del Brennero</i>	
c) <i>Collegamento Rovereto Nord – Calliano</i>	
d) <i>Attraversamento nord-sud della città di Rovereto</i>	
e) <i>Collegamento Mori Ovest- Alto Garda;</i>	
Questioni aperte.....	57



PREMESSA

Il piano territoriale della comunità (PTC) è lo strumento di pianificazione con il quale sono definite, sotto il profilo urbanistico e paesaggistico, le strategie per uno sviluppo sostenibile del territorio, nell'obiettivo di conseguire un elevato livello di competitività del sistema territoriale, di riequilibrio e di coesione sociale e di valorizzazione delle identità locali, nella cornice delle funzioni riservate alla comunità dalla legge provinciale di riforma istituzionale n. 3 del 2006.

La definizione di tale strumento urbanistico di livello intermedio con competenze da definirsi alla scala di area vasta, spetta alla Comunità. Il fine è quello di:

- spostare sul territorio, dalla dimensione provinciale al livello intermedio delle comunità locali, definito nell'ottica della sussidiarietà responsabile, una parte importante delle decisioni relative all'organizzazione del territorio e all'uso razionale delle risorse;
- assumere a livello locale e intermedio, in quello che può essere definito il Piano di area vasta, quelle responsabilità sovracomunali che superano il livello di competenza dei singoli Comuni o che comunque presuppongono una verifica territoriale più ampia;
- rafforzare in capo ai Comuni le attuali competenze, raccordandole al nuovo sistema istituzionale e dotandole di strumenti innovativi nell'ottica di una efficiente autonomia gestionale.

Il piano territoriale della comunità ha quindi il compito, e rappresenta l'opportunità, di pianificare nell'ottica dello sviluppo territoriale.

Questo può essere fatto facendosi carico di tutto il quadro strategico, oppure procedendo per stralci tematici secondo una gerarchia di priorità individuata localmente, fermo restando che, l'iter per l'adozione e l'approvazione degli eventuali stralci tematici, è lo stesso previsto per l'approvazione del Piano territoriale.

Alla luce delle problematiche riscontrate sul territorio e del dibattito in corso anche a livello provinciale in tema di **viabilità** e, più in generale di **mobilità**, **la Comunità della Vallagarina ha riconosciuto a tali aspetti un'importanza prioritaria** rispetto al più generale processo di formazione del Piano Territoriale della Comunità, ed ha attivato un percorso di confronto e concertazione, al fine di predisporre entro tempi ravvicinati un quadro programmatico organico e condiviso in materia.

Valutata la complessità procedurale, e considerati i tempi necessari per gestire la tematica viabilistica attraverso l'elaborazione di un "piano stralcio" del Piano territoriale della Comunità (tempi superiori all'anno), in accordo con l'Assessorato provinciale ci si è orientati all'elaborazione di un stralcio del "**Documento preliminare**" in materia di mobilità che, facendo riferimento al quadro normativo provinciale, si configura come un atto di indirizzo e programmazione, ed anticipa questi contenuti rispetto a quelli generali del redigendo "Documento preliminare" del PTC.



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

A supporto di tale studio, è stata costituita una **Commissione** composta da tecnici della Provincia e della Comunità, nonché da alcuni sindaci in rappresentanza di tutte amministrazioni comunali che, attraverso un percorso di analisi e valutazione, ha raccolto le istanze territoriali ed individuato le opere di valenza sovracomunale le cui realizzazioni si ritengono prioritarie per la definizione dei futuri assetti infrastrutturali della Vallagarina e per la risoluzione/attenuazione delle criticità riscontrate sul territorio. La Commissione è così composta:

<i>Stefano Bisoffi</i>	Presidente Comunità della Vallagarina
<i>Marcello Benedetti</i>	Assessore della Comunità della Vallagarina
<i>Claudio Soini</i>	Assessore della Comunità della Vallagarina
<i>Andrea Miorandi</i>	Sindaco del Comune di Rovereto
<i>Claudia Merighi</i>	Presidente della Commissione Urbanistica della Comunità
<i>Renato Bisoffi</i>	Sindaco del Comune di Trambileno in rappresentanza di Vallarsa e Terragnolo
<i>Roberto Caliarì</i>	Sindaco del Comune di Mori in rappresentanza di Brentonico, Ronzo-Chienis
<i>Francesco Mattè</i>	Sindaco del Comune di Volano in rappresentanza di Calliano e Besenello
<i>Luigino Peroni</i>	Sindaco del Comune di Ala in rappresentanza di Avio
<i>Enrica Rigotti</i>	Sindaco del Comune di Isera in rappresentanza di Nogaredo, Villa Lagarina, Pomarolo e Nomi
<i>Andrea Larcher</i>	Ingegnere del Comune di Rovereto
<i>Mario Monaco</i>	Ingegnere del Servizio Infrastrutture stradali e ferroviarie della Provincia Autonoma di Trento
<i>Andrea Piccioni</i>	Architetto Responsabile del Servizio Tecnico-urbanistico della Comunità

Il presente **Documento preliminare** in materia di mobilità, sintetizza quanto emerso in questa prima fase del lavoro all'interno del tavolo di confronto e concertazione e **rappresenta una dichiarazione di intenti ed un quadro programmatico condiviso** per la pianificazione e il coordinamento degli interventi provinciali in materia di viabilità già previsti per l'anno 2012 e seguenti.

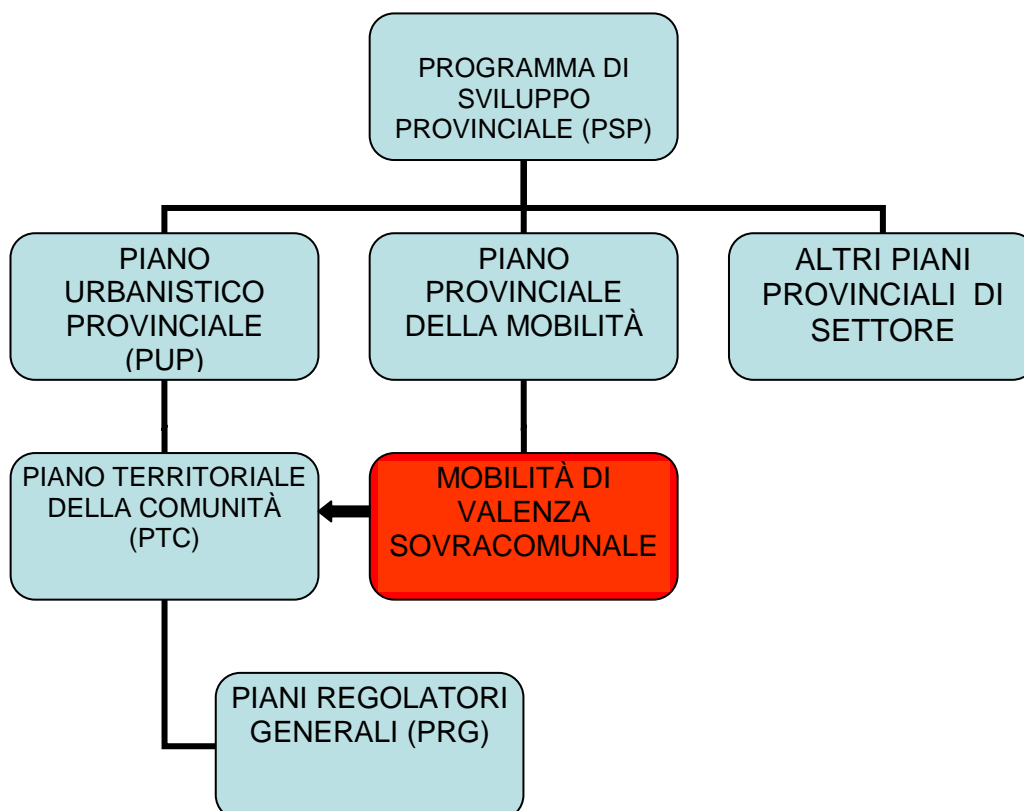
I contenuti di seguito illustrati ed anticipati, saranno approfonditi ed allineati agli altri contenuti del Piano territoriale della Comunità, all'interno del più generale processo di elaborazione di tale strumento di programmazione urbanistica di area vasta, che il Servizio Tecnico-Urbanistico sta approntando.

Tale procedura è coerente ed anticipa le indicazioni della legge urbanistica provinciale n. 1/2008 che contempla, tra gli obiettivi e contenuti del piano territoriale della comunità, anche la "... individuazione della viabilità e della mobilità di valenza sovracomunale, ..." (art. 21, comma 3, lettera n).



LA RELAZIONE TRA I DIVERSI STRUMENTI PIANIFICATORI

A livello provinciale il sistema della pianificazione e della programmazione economica si compone di un insieme di atti e di documenti organizzati secondo una struttura gerarchica a più livelli in cui i diversi piani e programmi interagiscono dialetticamente tra di loro.



In base a quanto disposto dall'art. 52 della l.p. n. 3/2000, il **Piano provinciale della mobilità** costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile, in attuazione del Piano Urbanistico Provinciale e dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche) e coerentemente con gli obiettivi e le azioni strategiche definiti nel Programma di Sviluppo Provinciale.

Relativamente al **Programma di Sviluppo Provinciale (PSP)** per la XIV Legislatura (approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 608 del 26.03.2010), ed in particolare con riferimento all'Asse 5, capitale ambientale e infrastrutturale ed alle infrastrutture per la mobilità interna ed internazionale, tra gli obiettivi individuati dal PSP è evidenziata la necessità di "... proseguire con il



miglioramento della rete viabilistica provinciale con priorità alle varianti ai centri abitati...” al fine di liberarli dal traffico di attraversamento e completare la rete delle piste ciclabili, oltre ad altre indicazioni che prevedono tra l’altro, la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento ferroviario capace di connettere i vari territori della provincia, e la sperimentazione di forme di trasporto alternativo a basso impatto ecologico.

Il Programma di sviluppo provinciale, in merito al tema della mobilità evidenzia alcune criticità in campo ambientale e territoriale: il sistema dei trasporti, nel suo complesso, genera infatti diverse implicazioni che interessano sia le componenti ambientali, sia quelle antropiche. Gli impatti più rilevanti sono riconducibili all’inquinamento atmosferico, all’inquinamento acustico, agli impatti energetici e al degrado degli elementi urbanistici, paesaggistici e naturalistici di molte zone del Trentino. Questi puntuali fattori di criticità, sui quali si potranno collocare le priorità per ulteriori azioni future a livello provinciale, si inseriscono in un quadro che non si discosta dalla tendenza generale riscontrata in ambito nazionale ed europeo.

In relazione **al Piano Urbanistico Provinciale** (Approvato con la Legge provinciale 27 Maggio 2008, n. 5), il presente “Documento Stralcio” in materia di mobilità si inserisce nel generale contesto dell’individuazione dei corridoi interni che “... intendono delineare un modello di mobilità alternativa orientato all’integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell’inquinamento atmosferico.” finalizzata al raggiungimento dell’obiettivo dell’integrazione territoriale interna.



LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La valutazione ambientale strategica (VAS) è un procedimento preordinato all'approvazione di piani e programmi soggetti, per legge, a tale verifica ed è finalizzato alla preventiva valutazione degli effetti degli strumenti di pianificazione e di programmazione sull'ambiente. Basata sul principio di prevenzione, la VAS ha l'obiettivo di integrare le verifiche ambientali all'atto dell'elaborazione e adozione di piani e programmi puntando ad assicurare la coerenza tra i diversi livelli di pianificazione – PUP, piani territoriali delle comunità, piani regolatori comunali e piani dei parchi naturali provinciali – per costruire un progetto capace di promuovere le responsabilità delle diverse realtà territoriali, assicurare un atteggiamento di cooperazione tra territori. In questo quadro l'autovalutazione del piano diventa lo strumento strategico per assicurare **la coerenza e l'efficacia** delle previsioni pianificatorie.

La VAS si configura dunque come una procedura che accompagna l'iter decisionale al fine di garantire una scelta ponderata tra le possibili alternative, alla luce degli indirizzi di piano e delle specificità dell'ambito territoriale in cui si opera, oltre ad una sostanziale certezza sull'attuazione delle previsioni, che risultano verificate a priori sotto i diversi profili.

Rispetto a questo quadro di riferimento (PUP, allegato E “*indirizzi per le strategie della pianificazione territoriale e per la valutazione strategica dei piani*”, la legge urbanistica provinciale n. 1/2008 ha, in modo innovativo, declinato la valutazione strategica dei piani come **autovalutazione** (non rinviandola quindi a una diversa autorità), in quanto attività non separabile dal progetto di piano, al fine dell'integrazione di tutte le considerazioni, in primo luogo ambientali, nel processo di pianificazione territoriale nonché al fine di assicurare la semplificazione del procedimento e la non duplicazione degli atti. Anche le linee guida provinciali (all. III linee guida per l'autovalutazione degli strumenti di pianificazione territoriale, pag. 8) ribadiscono “... **il carattere di autovalutazione del processo di valutazione strategica** ...” Sarà quindi il **piano territoriale della comunità** (PTC) corredato del Rapporto ambientale, che recepirà e svilupperà le indicazioni del presente documento stralcio, ad essere sottoposto ad **autovalutazione**, all'interno dei relativi procedimenti di formazione. Tale procedimento, ai sensi dell'art. 6 della sopracitata legge provinciale, si configura come una metodologia di analisi (ragionamento logico) in base alla quale l'Ufficio di piano della Comunità, estensore del piano, integrerà le considerazioni ambientali e socio - economiche all'atto dell'elaborazione e adozione del piano, anche ai fini del monitoraggio degli effetti significativi della sua attuazione, per assicurare gli obiettivi di sostenibilità ambientale.

La normativa di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è costituita a livello statale dal D.lgs. 152/06 1 “Norme in Materia Ambientale” e, a livello provinciale dal



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

D.P.G.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg in applicazione della direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

In particolare il D.P.G.P. 14 settembre 2006, n. 15-68/Leg prevede che venga effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi che presentano entrambi i seguenti requisiti:

- “1) concernono i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale e della destinazione dei suoli;*
- 2) contengono la definizione del quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, la localizzazione o comunque la realizzazione di opere ed interventi i cui progetti sono sottoposti alle procedure di verifica e di valutazione di impatto ambientale.”*

Con il d.P.P. 24 novembre 2009 n. 29-31/Leg. è stato modificato il regolamento provinciale in materia di valutazione strategica e integrato con le Linee guida per l'autovalutazione degli strumenti di pianificazione territoriale. Il regolamento, le relative Linee guida e le Indicazioni metodologiche, queste ultime approvate dalla Giunta provinciale con la deliberazione n. 349 del 26 febbraio 2010, danno attuazione al disegno urbanistico complessivo, delineato dal nuovo PUP e dalla legge di riforma istituzionale.

INQUADRAMENTO STRUTTURALE

Anche se il presente **documento stralcio** si limita ad affrontare le tematiche della mobilità e della viabilità, l'analisi operata non poteva esimersi dalla valutazione “allargata” dei caratteri fisici del territorio (inquadramento strutturale), e ciò al fine di individuare i punti forza e di debolezza e tracciare le linee per una programmazione territoriale che, coerentemente con i principi del Piano Urbanistico Provinciale, persegua **l'obiettivo dello sviluppo sostenibile**.

L'inquadramento strutturale permette di superare l'approccio settoriale e complementare alle diverse tematiche, per riportarlo al centro dell'attenzione nelle scelte di sviluppo locale e nelle relative verifiche di coerenza.

Esso rappresenta infatti la struttura complessiva del territorio, dove le reti ambientali e infrastrutturali, anche di livello regionale ed interregionale, e i sistemi degli elementi permanenti (invarianti) sono le componenti forti e unificanti, mentre la morfologia variegata del paesaggio alla scala di valle è quella che fa emergere i caratteri identitari.

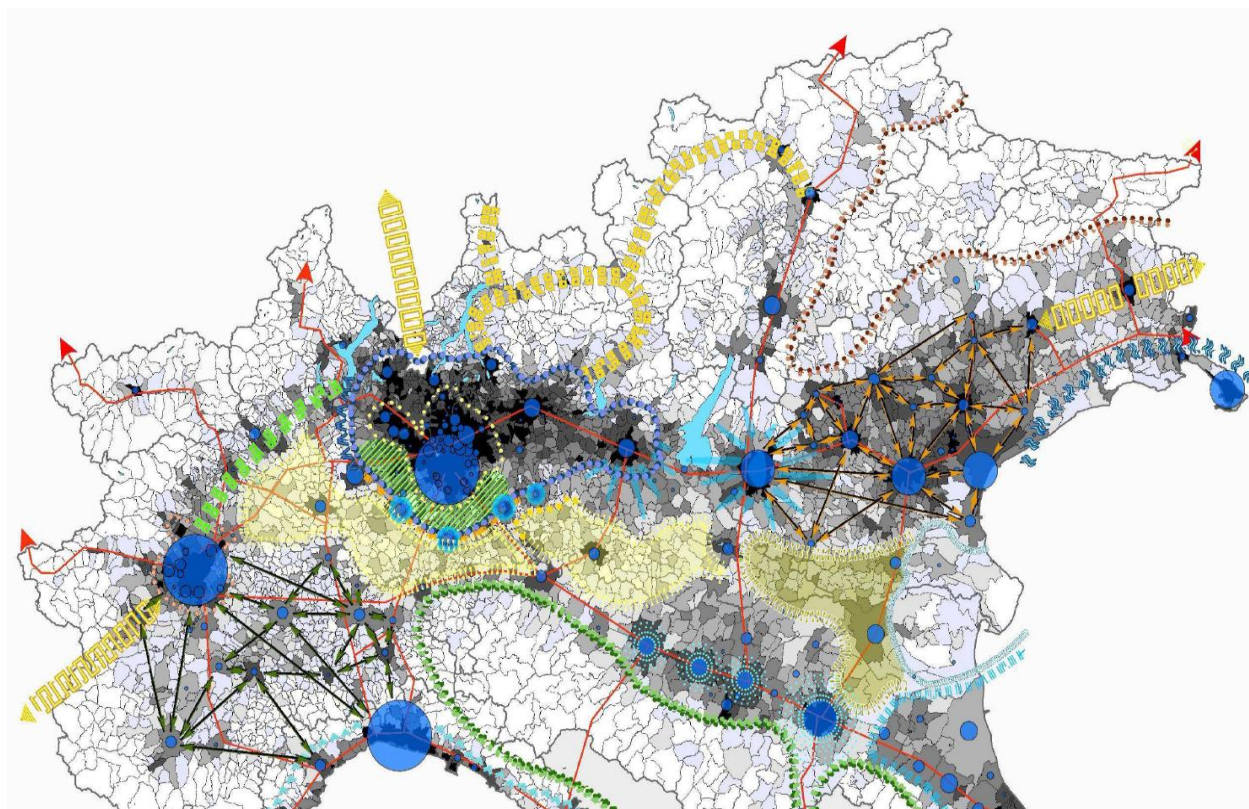
Anche con l'ausilio dello strumento per il governo del territorio “Interfaccia Economico Territoriale” (IET) sono stati indagati alcuni aspetti significativi come quelli sociali, paesaggistici, i caratteri geomorfologici (P.G.U.A.P., rischio idrogeologico) e naturalistici (reti ambientali, parchi fluviali, etc.) nonché gli assetti legati all'uso del suolo (aree agricole normali e di pregio, aree urbanizzate, aree artigianali, rete viaria, infrastrutture, etc.).



1) IL TERRITORIO

La Vallagarina si estende nella parte inferiore della Val d'Adige in territorio trentino, all'incrocio tra l'asse atesino, l'accesso al Garda e i percorsi delle valli del Leno.

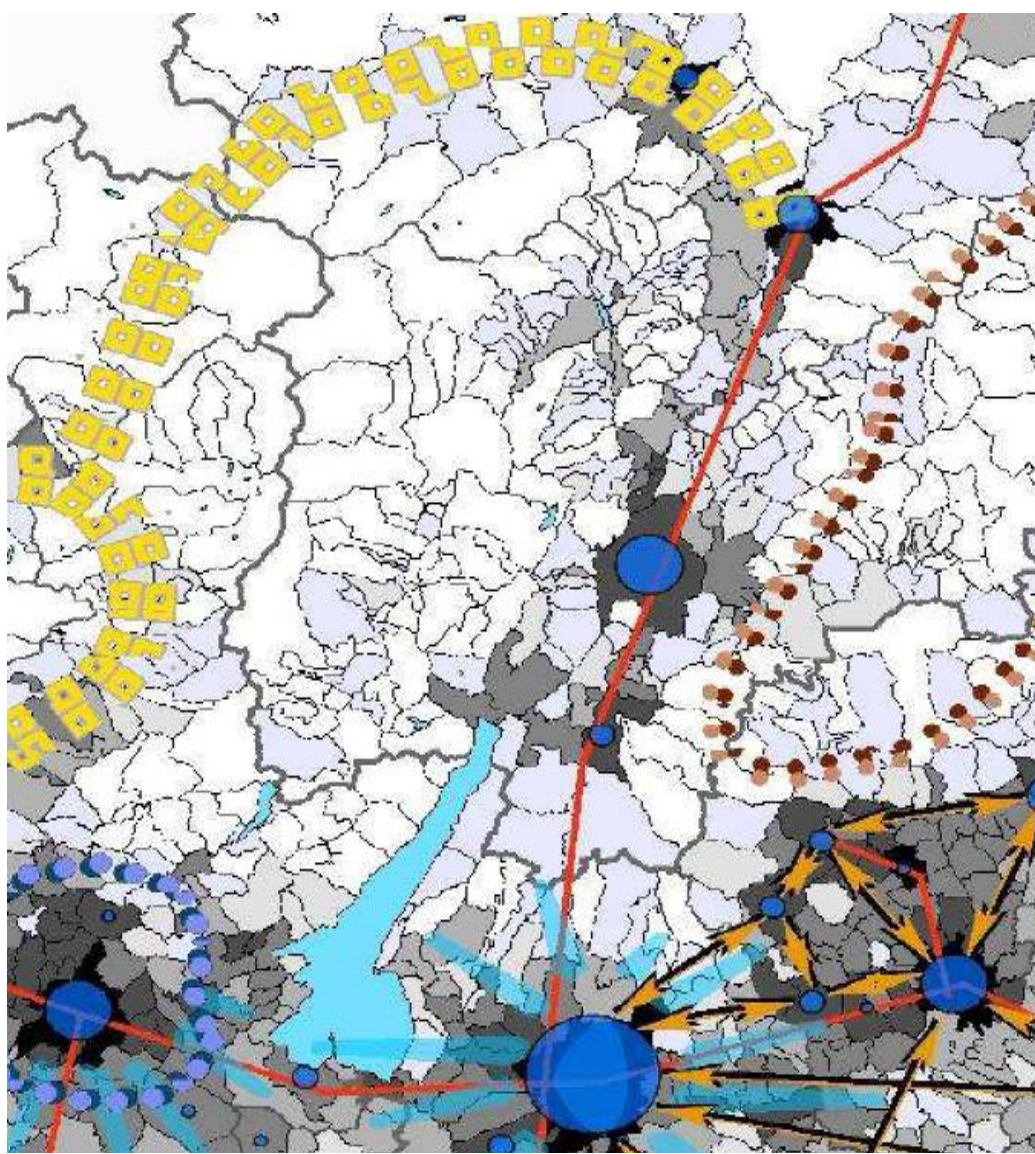
La collocazione geografica del fondovalle, lungo un importante corridoio di traffico a carattere interregionale ed internazionale, determina un massiccio flusso di veicoli – leggeri e pesanti – sull'Autostrada del Brennero, sulle principali vie di collegamento con il Veneto e sulla rete ferroviaria. Il traffico di attraversamento Pianura Padana-Oltralpe (sia merci, sia passeggeri) ha fatto registrare progressivi e importanti incrementi che hanno contribuito ad un peggioramento dell'efficienza della rete stradale per usi interni, soprattutto rispetto al trasporto di merci, nonché la congestione di alcune strade di fondovalle per il traffico turistico. Nonostante i dati degli ultimi anni indichino una flessione dei flussi di traffico (fonte A22), una proiezione dell'intensità dei flussi veicolari in Europa mostra che nel 2020 l'Autostrada del Brennero sarà tra le direttrici a maggiore percorrenza a causa delle pressioni (esterne alla provincia/regione), che spingono per un transito agevole attraverso le Alpi delle merci prodotte o destinate al nord Italia.





COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

A fronte di tali previsioni è importante che le riflessioni elaborate a scala locale (regionale e provinciale) non facciano riferimento solamente a visioni settoriali, ma che considerino, oltre alle relazioni internazionali del nord-est, anche le esigenze legate alle specifiche condizioni fisiche e orografiche dell'area alpina e si facciano carico delle misure di contenimento, di risanamento e di salvaguardia delle condizioni locali. Uno studio relativo ai "sistemi territoriali" elaborato nel 2007 dai professori Treu, Peroboni, Di Mauro della facoltà di Architettura del Politecnico di Milano evidenzia la centralità del territorio trentino (di fondovalle) rispetto al generale sistema infrastrutturale del nord Italia.





COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Lo “schema interpretativo dei sistemi territoriali” allegato allo studio - di cui si presentano gli estratti - pone l’accento sulle relazioni tra i diversi territori e sottolinea la rete delle connessioni infrastrutturali di 1° livello (linee rosse), sulla quale, all’interno del corridoio del Brennero, si innesta anche il territorio della Vallagarina. L’elaborato evidenzia inoltre come a questo territorio corrispondano *Densità insediative* “media” (150-250 ab/kmq) ed “alta” (250-500 ab/kmq).

I cerchi blu si riferiscono al Sistema delle polarità (n. abitanti) e fanno rilevare in territorio trentino, le concentrazioni in corrispondenza delle città di Trento e Rovereto. E’ da sottolineare come, da verifiche effettuate a scala locale, emerga che a questi contesti si contrappongono aree vaste del territorio con concentrazioni inferiori a 30 abitanti per kmq., quali le valli Valli del Leno e la Valle di Gresta, Valle dei Ronchi, etc.

L’analisi territoriale operata a questa scala non è tuttavia sufficiente a supportare uno studio relativo alla rete viabilistica di livello sovracomunale. Occorre infatti evidenziare come il territorio della Vallagarina, costituito dalla porzione più meridionale del Trentino e dall’insieme dei territori dei comuni di Ala, Avio, Brentonico, Mori, Ronzo - Chienis, Besenello, Calliano, Isera, Nogaredo, Nomi, Pomarolo, Rovereto, Terragnolo, Trambileno, Vallarsa, Villa Lagarina e Volano, pur essendo dominato dal sistema vallivo principale, presenti, alcune convalle e sistemi di altipiano e versante di grande interesse. La sua conformazione geomorfologica propone infatti caratteri paesaggistici ed antropologici diversificati, all’interno dei quali ai tradizionali contesti di fondovalle si alternano quelli di versante e poi, salendo, quelli propriamente montani.





COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

L' Allegato E)" INDIRIZZI PER LE STRATEGIE DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PER LA VALUTAZIONE STRATEGICA DEI PIANI " del **Piano urbanistico provinciale**, fornisce, anche per il territorio della Vallagarina, una scheda descrittiva con la proposizione di strategie vocazionali da intendersi come ausilio rispetto alle strategie che devono essere elaborate all'interno del piano territoriale della comunità e come quadro di riferimento per i piani di settore. Queste indicazioni, ulteriormente approfondite e concordate, sono finalizzate a trovare adeguata interpretazione nello strumento di pianificazione territoriale, per divenire fattore concreto di trasformazione coerente delle condizioni territoriali.

Nella scheda del PUP viene proposto un quadro sintetico del territorio lagarino che è stato assunto come riferimento per l'approfondimento della tematica oggetto del presente studio, e del quale di seguito si riportano alcuni estratti.

Con riferimento ai **punti di debolezza**, il documento provinciale sottolinea la necessità di indagare il rapporto tra l'area urbana di Rovereto e il contesto di valle che deve essere basato sul controllo della concentrazione delle attività di livello sovracomunale nell'area urbana e della diffusione della residenza.

Per questo sono state analizzate le reti viarie ed i nodi connettivi in relazione alle problematiche specifiche in materia di espansioni urbanizzative dei centri urbani della Valle, con particolare attenzione agli aggregati urbani maggiori quali Rovereto, Mori, Ala ed Avio.

Grazie alla posizione baricentrica, anche l'area compresa tra le due città di Rovereto e Trento negli ultimi anni è stata oggetto di una forte richiesta abitativa ed oggi impone riflessioni in materia di mobilità.

Come anticipato, a questa tendenza alla "concentrazione" tipica del fondovalle si contrappone il tradizionale assetto insediativo dei nuclei sparsi e degli edifici isolati delle valli del Leno e della Val di Gresta, che rappresenta un fattore di debolezza, e può essere affrontato migliorando i servizi di base e le connessioni con il fondovalle.

Al pari delle aree residenziali, anche la collocazione delle attività commerciali e la riconversione delle aree e delle attività industriali, deve avvenire in modo tale da non disarticolare il sistema consolidato degli insediamenti. Tali dinamiche, se non opportunamente governate, possono infatti comportare gravi disagi sociali e lasciare spazi irrisolti dal punto di vista urbanistico, sia in termini di morfologia urbana (disegno urbano), sia in termini generali di qualità della vita.

Anche se la ricognizione sullo stato del territorio lagarino non ha evidenziato situazioni di particolare criticità, gli esiti di dinamiche strutturali squilibranti, che nel passato hanno segnato per certi versi la trasformazione del territorio montano e del fondovalle dell'Adige, soprattutto in alcune realtà, sono tuttavia ancora evidenti. L'alterazione del paesaggio consolidato, la crisi dell'agricoltura e delle attività silvo-pastorali, soprattutto nelle aree circostanti i nuclei abitati, l'accresciuta pressione turistica in alcuni contesti, l'aumento crescente dei processi di mobilità, la



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

spesso insufficiente considerazione sistemica delle reti sono le problematiche di maggiore incidenza sul territorio, che postulano una ricalibratura del modello di sviluppo. La perdita dei modelli storici di comportamento territoriale e gestionale delle risorse, fondati su un'economia locale integrata con le attività agro-silvo-pastorali, una ridotta mobilità intervalliva, un rapporto sostenibile con le risorse primarie, sia in termini di consumi che di inquinamenti, una contenuta domanda di espansione edilizia sia nel territorio rurale che in quello urbano, e uno stabile assetto del paesaggio in equilibrio tra insediamenti, sistemi agricoli e boschivi ed elementi naturali, impongono in definitiva la prospettiva di un nuovo, più adeguato modello di sviluppo.

Diversi sono i fattori alla base di queste dinamiche territoriali in essere. Effetti complessi sono sicuramente dovuti alla distinzione tra zone di agricoltura primaria, da conservare e valorizzare, e quelle secondarie che, nei piani locali, sono state spesso messe in gioco per dare spazio alle trasformazioni urbanizzative. La crisi dell'agricoltura non specializzata negli intorno degli abitati e nelle zone prive di particolari vocazioni colturali determina, una volta decaduto l'interesse per la produttività agricola, una crescente attenzione per le potenzialità edificatorie dei terreni, con la conseguente pressione sulle Amministrazioni locali per l'urbanizzazione, anche non necessaria e impellente, ma connessa alle rendite fondiari. Tale pressione, venendo a mancare il contenimento spontaneo nel consumo della risorsa "suolo agricolo", mette a rischio l'intero modello tradizionale del paesaggio antropizzato, caratterizzato dall'isolamento dei nuclei, ben distinti nel contesto coltivato.

Tra i fattori di degrado ambientale, risultato inevitabile delle trasformazioni economiche e sociali di lungo periodo che interessano la Vallagarina, sono da considerare i processi di abbandono delle aree silvo-pastorali, soprattutto nelle zone altimetriche più elevate e lungo i ripidi pendii delle valli laterali all'asta dell'Adige (Vallarsa, Valli del Leno, Valle dei Ronchi, Valle di Gresta).

La diffusa riduzione della superficie un tempo sfruttata per la zootecnia e la marginalizzazione di molte aree agricole hanno portato all'espansione del bosco e ad una conseguente semplificazione paesaggistica, secondo dinamiche che diminuiscono peraltro la biodiversità che caratterizza l'ambiente alpino tradizionale, prodotto di una consolidata interazione tra attività antropica e processi ecosistemici naturali, aumentando invece la vulnerabilità dell'intero sistema ambientale. Il recupero quindi di queste aree marginali, anche per attività agricolo-pastorali di nicchia, e il sostegno alla silvicoltura al fine di riconoscere il valore del bosco come ecosistema naturale, luogo di ricreazione e al tempo stesso imprescindibile ambito di attività economica, attraverso la produzione di legname e di biomassa, devono quindi rientrare in una coerente politica adottata a favore della montagna.

La pressione turistica, si mostra particolarmente evidente nel comune di Brentonico (loc. S. Giacomo, S. Valentino, La Polsa), dove nel corso degli anni ha indotto rilevanti trasformazioni degli abitati attraverso processi urbanizzati legati in particolare alla domanda di seconde case, con



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

ricadute sia sull'assetto ambientale e paesaggistico del territorio, con espansioni non integrate rispetto agli insediamenti consolidati nonché poco attente alla specificità della tradizione locale, sia sulle dinamiche sociali, con costi incontrollati delle aree e conseguenti effetti sperequativi rispetto al fabbisogno abitativo primario. Questi processi urbanizzativi che, spesso non sono stati contenuti, hanno comportato la perdita dei valori identitari, depositati nel paesaggio consolidato e, soprattutto nelle zone più periferiche, la diminuzione della capacità di utilizzo delle principali risorse necessarie per lo sviluppo sociale ed economico del territorio. Il fenomeno impone quindi nuove regole e nuovi modelli di governo del territorio, che tutelino non solo il patrimonio ambientale e paesaggistico-culturale ma anche il diritto ad avere una casa per le nuove famiglie che si ritrovano, di fatto, in un mercato alterato dalla domanda turistica.

Al fine di contrastare quello che però spesso altera il modello spontaneo ed equilibrato di gestione territoriale, va promossa la capacità locale di far fronte a pressioni esogene, cresciute eccessivamente negli ultimi anni non solo sull'onda della domanda turistica, ma anche sulla base della cresciuta e facilitata accessibilità. Lo sviluppo della mobilità, quasi completamente su veicoli privati, determina uno dei fattori più incisivi sul "deficit ambientale" della Comunità ed in generale della Provincia e una domanda crescente di infrastrutturazione viaria.

Non solo, tale crescita provoca anche una problematica alterazione del tradizionale sistema di distribuzione dei servizi e delle attrezzature produttive e terziarie, causando sempre più selettivi processi di concentrazione.

D'altra parte accanto alle problematiche locali, legate alla mobilità, vanno considerate attentamente quelle esogene che interessano il territorio trentino derivando da processi di trasformazione economica e sociale molto più ampi, di livello sovraprovinciale e internazionale. La loro incidenza negli ultimi anni è evidente, non solo per quanto riguarda gli effetti del carico di traffico in transito ma anche per l'attenzione all'adeguamento delle grandi infrastrutture viabilistiche e ferroviarie, che è all'ordine del giorno delle relazioni transfrontaliere.

La crescente importanza delle connessioni sovraprovinciali è solo un esempio delle complessità che stanno assumendo le reti sia di risorse (come le acque e le connessioni ecologiche) che delle infrastrutture (la viabilità, il sistema ferroviario, i corridoi urbanizzativi).

Proprio per evitare l'amplificarsi di situazioni, dove ogni ulteriore sviluppo comporta inevitabilmente conflitti e impatti, di cui i sistemi ambientali fanno generalmente le spese, è importante introdurre motivi di ripensamento delle scelte di infrastrutturazione e di urbanizzazione, soprattutto in presenza di aree ancora libere.

Per quanto riguarda i **punti di forza e opportunità del territorio**, il documento provinciale evidenzia come, il territorio della Vallagarina, si caratterizzi per il peso della città di Rovereto e per la buona accessibilità, essendo collocato lungo l'asse del Brennero all'incrocio con l'accesso al Garda ad ovest e all'alto vicentino ad est.



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

La presenza nella città di Rovereto del Museo d'arte moderna e contemporanea (MART), sorto intorno al Museo Depero, della Campana dei Caduti, della casa di Antonio Rosmini e del Museo della Guerra, ne fanno, assieme a Trento, il maggiore polo culturale della provincia. Attorno a tali poli Rovereto sta sviluppando flussi di turismo culturale particolarmente interessanti sia dal punto di vista del mercato sia per quanto riguarda l'estensione temporale, al di fuori dei consueti periodi di vacanza.

Le caratteristiche degli abitati che sorgono in particolare lungo i versanti della valle, la ancora leggibile configurazione dei centri storici rispetto al paesaggio agrario tradizionale e la diffusa presenza di castelli, rappresentano gli elementi di forza di un territorio unitario sotto il profilo morfologico e della tradizione insediativa.

Il sistema economico presenta una buona integrazione delle attività industriali e terziarie con quelle tradizionali legate al territorio, in particolare l'agricoltura di fondovalle, qualificata soprattutto nella produzione vitivinicola e in alcune produzioni di qualità, come la coltivazione biologica di ortaggi della Valle di Gresta, che appaiono assai promettenti anche per la capacità di creare micro-filiere locali.

La fase di riconversione industriale presenta periodiche situazioni di crisi che non hanno peraltro minato il ruolo consolidato di Rovereto nel campo manifatturiero. La presenza di centri universitari e di ricerca nell'ambito provinciale e nella stessa città di Rovereto possono essere occasioni di qualificazione del sistema produttivo.

Alcune aree dismesse collocate in situazioni particolari, sia nell'area urbana che esternamente, come è il caso dell'ex Montecatini di Mori, rappresentano delle opportunità per operazioni di rinnovo urbano e per la collocazione di servizi e di attività innovative e di alta immagine.

Le aree periferiche presentano opportunità di sviluppo turistico purché sappiano trovare una specificità nel mercato, puntando soprattutto sulla salvaguardia delle peculiarità ambientali, come è il caso del monte Baldo dove è individuata una importante riserva floristica, e sui segni del paesaggio storico, in particolare nelle valli del Leno. Altre opportunità sono date dall'integrazione con i prodotti locali.

2) IL SISTEMA INSEDIATIVO

Il processo di antropizzazione della Vallagarina ha avuto radici molto lontane nel tempo ed è stato caratterizzato da eventi naturali e vicende politico-economiche che hanno segnato la struttura del territorio. Il fondovalle ricco di risorse e di facile percorribilità ha visto il formarsi di un sistema insediativo che nel tempo si è rinforzato dando luogo a forme urbane complesse ed autonome quali i centri di Rovereto, Ala, Avio e Mori.

Intorno alla città di Rovereto si è venuto a creare un sistema urbano che si è classificato come "micro metropolitano" distinguibile in due ambiti territoriali ben distinti: quello della destra orografica



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

del fiume Adige con i Comuni di Nomi, Pomarolo, Villa Lagarina, Nogaredo, Isera, Mori, Avio, Brentonico e Ronzo-Chienis, e quello in sinistra orografica con i Comuni di Besenello, Calliano, Volano, Terragnolo, Rovereto, Trambileno, Vallarsa ed Ala.

Le risorse agricole e zootecniche, boschive e del sottosuolo hanno indotto numerosi insediamenti lungo le valli laterali e sugli altipiani costruendo ambiti culturali ed economici originali come quelli di Vallarsa, Trambileno, Terragnolo, Ronzo-Chienis, Brentonico, ecc..

L'economia è segnata dal ruolo prevalente dell'industria che, seppure oggi attraversi una fase di forte congiuntura, offre un numero elevato di posti di lavoro e sostiene numerose attività complementari. Alcuni contesti particolarmente disagiati dal punto di vista territoriale, quali Terragnolo e Vallarsa, hanno visto nel corso degli ultimi decenni la crisi dell'agricoltura tradizionale e processi di spopolamento verso il fondovalle.

La popolazione residente in Vallagarina al 2010 è di 88.481. Rispetto al 1981 la popolazione è cresciuta del 20.6 %. La tendenza negli anni più recenti (2006-2010) è di crescita continua con un incremento nel quinquennio pari al 5,9 %.

Rovereto è il centro di maggiori dimensioni demografiche e accoglie il 43% della popolazione residente nel territorio lagarino. Sono inoltre presenti centri minori di discreta consistenza demografica che si collocano nella corona urbana di Rovereto, in primo luogo Mori, seguito da Ala, Avio, Brentonico, Villa Lagarina, Volano, Isera e Pomarolo. Analizzando l'incremento di popolazione per comune nel periodo 2006-2010 emerge una situazione complessiva di crescita della popolazione, soprattutto per i centri che si collocano nell'area di fondovalle tra i due centri urbani di Trento e Rovereto. I comuni geograficamente più periferici delle Valli del Leno e, in maniera più contenuta della Val di Gresta perdono invece popolazione, anche a fronte di una riscontrata lieve tendenza a ritornare nei centri minori ed a riappropriarsi del territorio. Di questi, solo Trambileno nell'ultimo decennio sembra in fase di ripresa demografica. In tali contesti periferici occorre intervenire individuando forme di sviluppo complementari, poiché le dinamiche in atto, se non correttamente gestite, possono avere effetti gravi sia a livello territoriale (degrado ambientale e paesaggistico, abbandono, etc.), che socio economico (speculazione, aumento dei costi delle aree edificabili, perdita di identità e di coesione sociale, mancato utilizzo o sottoutilizzo delle risorse naturali, etc.).

Ala, Avio e Brentonico denotano una inversione di tendenza rispetto alla fase di perdita demografica che aveva caratterizzato i decenni precedenti.

Il territorio della Vallagarina presenta località turistiche con presenze annuali nel 2010 (646.893) non particolarmente significative, delle quali ben 310.000 nel comune di Brentonico e 144.800 nel comune di Rovereto. Rovereto rappresenta una destinazione turistica interessata prevalentemente da un turismo culturale-urbano in costante aumento, soprattutto in relazione all'apertura nell'anno 2002 del MART. Nel comune di Brentonico sono state realizzate strutture ricettive ed impianti di



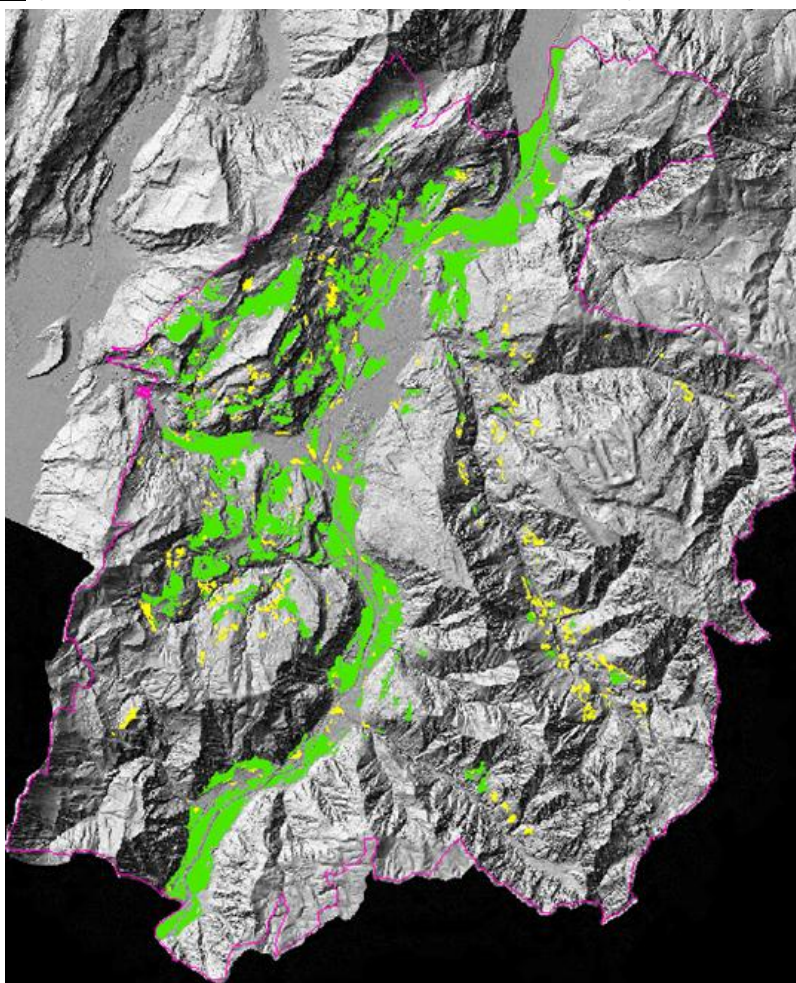
COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

risalita (aree sciabili 380 ettari), ma rispetto al turismo invernale, ha una maggiore incidenza il turismo estivo. La Vallarsa, con 21.300 presenze nel 2010 rappresenta un ambito di interesse per un turismo locale e di tipo familiare, mentre la Val di Gresta, con 79.737 presenze, è meta di turismo prevalentemente di tipo rurale. I dati che rapportano la consistenza del patrimonio abitativo alla popolazione residente indicano una situazione abbastanza coerente, a parte alcuni casi, nei quali la presenza di abitazioni non occupate è superiore alla media provinciale. E' il caso dei comuni di Brentonico e Vallarsa, dove il numero delle abitazioni non occupate è superiore a quello delle abitazioni occupate.

3) L' AMBIENTE

Relativamente alle componenti ambientali, seppure in maniera non esaustiva, sono stati valutati e prefigurati gli impatti potenziali delle opere progettate sulle matrici ambientali quali aria, rumore, suolo, biodiversità, paesaggio, etc.. Di seguito si riportano alcuni dei tematismi approfonditi per la redazione di questo documento tematico.

Le aree agricole: (In verde le aree di pregio, in giallo le aree normali)





COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

A fronte di una superficie complessiva del territorio lagarino di 62.273,5 ettari, sono 6.289 gli ettari destinati all'agricoltura (di pregio e non). Le aree a pascolo sono circa **5.344 ettari**. I boschi coprono una superficie di circa 37.600 ettari. Le imprese attive in Vallagarina (2010) nel settore dell'agricoltura-silvicoltura sono n. **2.019**.

I Siti di Interesse Comunitario SIC (ZSC) e le Zone di Protezione Speciale:

La Rete Natura 2000 è un sistema di aree destinate alla conservazione della diversità biologica presente nel territorio dell'Unione Europea ed in particolare alla tutela di una serie di habitat, specie animali e vegetali ritenute meritevoli di protezione a livello continentale. Tale Rete è attualmente composta da due tipi di aree: i Siti di Importanza Comunitaria e le Zone di Protezione Speciale, previste rispettivamente dalla Direttiva "Habitat" e dalla Direttiva "Uccelli", che possono avere tra loro diverse relazioni spaziali, dalla totale sovrapposizione alla completa separazione. Nel territorio della Vallagarina sono individuati 22 Siti di Importanza Comunitaria (in rosa) e 7 Zone di Protezione Speciale (in giallo) per un totale di 11.504 ettari ed in particolare:

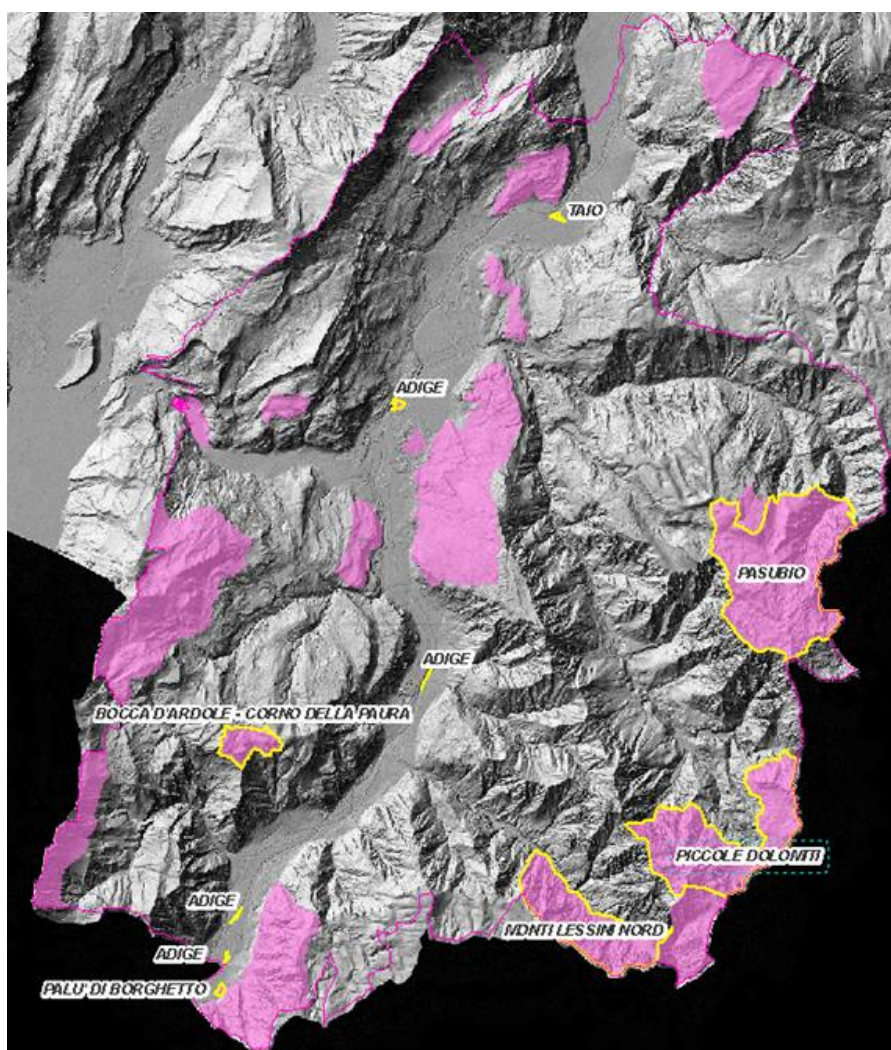
Siti di Interesse Comunitario SIC (ZSC)		
CODICE	DENOMINAZIONE	SUPERFICIE (ha)
IT3120016	Corna Piana	52,11
IT3120017	Campobrun	426,22
IT3120018	Scanupia	528,50
IT3120077	Palu' di Borghetto	7,93
IT3120079	Lago di Loppio	112,59
IT3120080	Laghetti di Marco	35,57
IT3120081	Pra dall'Albi - Cei	116,55
IT3120082	Taio di Nomi	5,29
IT3120083	Muga Bianca	111,50
IT3120086	Servis	323,55
IT3120095	Bocca D'ardole - Corno della Paura	178,37
IT3120098	Monti Lessini Nord	792,23
IT3120099	Piccole Dolomiti	1.228,95
IT3120100	Pasubio	1.835,80
IT3120103	Monte Baldo di Brentonico	2.061,44
IT3120104	Monte Baldo - Cima Valdritta	455,95
IT3120111	Manzano	100,49
IT3120114	Monte Zugna	1.696,13
IT3120147	Monti Lessini Ovest	1.027,90
IT3120149	Monte Ghello	147,33
IT3120150	Talpina - Brentonico	245,12
IT3120156	Adige	14,10



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Zone di Protezione Speciale		
CODICE	DENOMINAZIONE	SUPERFICIE (ha)
IT3120077	Palù di Borghetto	7,93
IT3120082	Taio di Nomi	5,29
IT3120095	Bocca D'Ardole - Corno della Paura	178,36
IT3120098	Monti Lessini Nord	792,22
IT3120099	Piccole Dolomiti	1.228,92
IT3120100	Pasubio	1.835,75
IT3120156	Adige	14,10

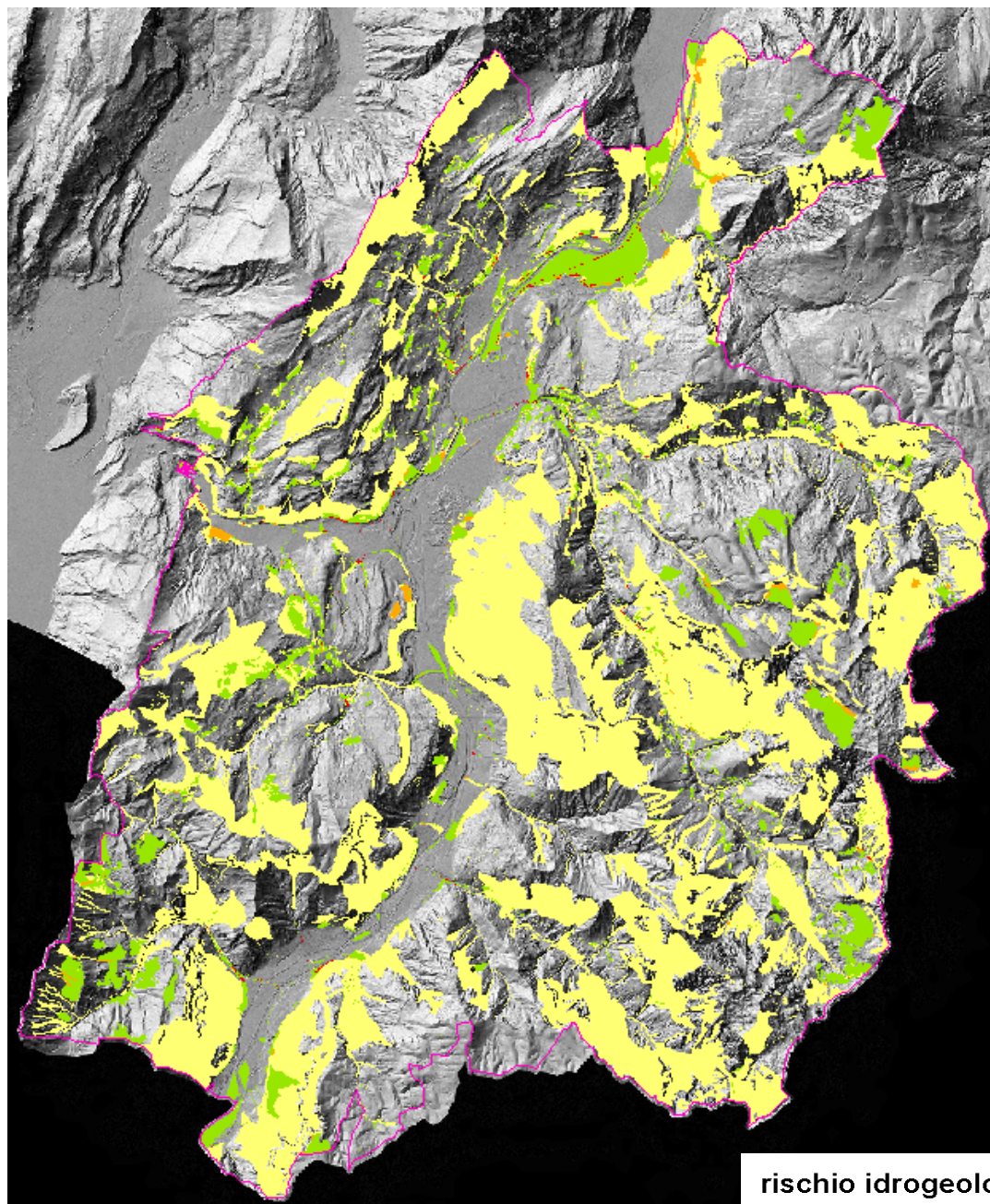
In Trentino sono stati individuati **152** Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e **19** Zone di Protezione Speciale. Quasi tutte le superfici individuate come ZPS rientrano in territori già designati SIC, con l'eccezione di una porzione del territorio della ZPS Lagorai. Coerentemente con le norme comunitarie nel 2010 la PAT, attraverso la designazione dei SIC originariamente individuati (tranne n.6), ha introdotto n. 129 **Zone Speciali di Conservazione (ZSC)**.





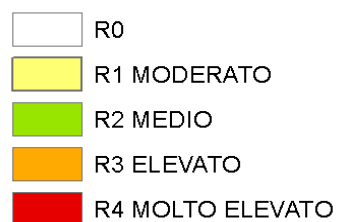
COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Il rischio idrogeologico del Piano generale di utilizzazione delle acque pubbliche derivante da fenomeni di esondazione, frana o valanga, può assumere valori tra 0 e 1 ed è suddiviso in quattro classi (R1, R2, R3, R4). E' definito dal prodotto tra la pericolosità dell'evento calamitoso con il valore degli elementi presenti nell'area (persone, beni materiali e patrimonio ambientale).



rischio idrogeologico

classe



R1 → MODERATO	:	18.205,49	ettari
R2 → MEDIO	:	3.279,23	ettari
R3 → ELEVATO	:	197,50	ettari
R4 → MOLTO ELEVATO	:	65,98	ettari



4) IL PAESAGGIO

Come evidenzia il documento preliminare del piano urbanistico provinciale, sottolineare il ruolo del paesaggio significa riconoscere ed esaltare i fattori di diversità e di complessità del territorio piuttosto che quelli di omogeneità e di standardizzazione.

Il territorio della Vallagarina, al pari degli altri territori trentini, nel corso dei secoli è stato oggetto di trasformazioni che, tranne in casi limitati, lo hanno modificato rispettando la vocazione dei luoghi e la loro specificità, nonché assecondando la natura mediante alterazioni “spontanee”, rispondenti alla secolare esigenza di minimizzare gli sforzi (lavoro) e di conservare le risorse.

L'avvento delle tecnologie moderne e lo sviluppo edilizio hanno però impresso una forte accelerazione alla trasformazione del paesaggio, alla quale non ha fatto seguito una uguale capacità di prevederne gli esiti dell'alterazione.

Al paesaggio costruito con fatica e fatto proprio da generazioni di abitanti agricoltori si sono affiancate, con sempre maggiore intensità, forme e soluzioni di funzionamento standardizzate, talora estranee alla cultura storicamente consolidata e alla natura fisica e biologica dei luoghi.

Tale fenomeno, accanto agli indubitabili vantaggi della modernità, ha determinato l'erosione della specificità e del senso di "proprietà culturale" (appartenenza) delle comunità locali rispetto ai luoghi e l'affievolirsi del principio di responsabilità che era connaturato all'abitare in montagna ed al vivere di “campagna”. Ciò ha inoltre comportato una riduzione della funzionalità ecosistemica, un indebolimento della qualità ambientale e per contro una mobilità, che nella sua costante tendenza alla crescita tende ad autolimitarsi (fenomeni di congestione) e a diventare meno rispondente agli effettivi bisogni.

Il legame equilibrato tra le esigenze ambientali e quelle dello sviluppo necessita di una convinta partecipazione della comunità che, a fronte delle esigenze di modernizzazione e di trasformazione, deve declinare nella gestione "ordinaria" del territorio, i temi globali della sostenibilità.

All'interno di tale processo il **paesaggio**, nelle sue molteplici declinazioni, rappresenta un elemento identitario forte della coscienza collettiva, è quindi necessario che gli aspetti paesaggistici, attraverso azioni volte alla valorizzare delle risorse differenziate del territorio, diventino valori di riferimento sia all'interno dei documenti di programmazione territoriale, che nella progettazione ed attuazione delle relative azioni trasformative.

Nel territorio lagarino, oltre a fondovalle, sono facilmente riconoscibili le diversità paesistiche che disegnano le identità delle valli laterali (Valli del Leno, Vallarsa, val di Gresta, etc.) ed i caratteri dei luoghi in cui si sono mantenuti ancora leggibili (o recuperabili) gli originali segni della relazione uomo-natura (nuclei storici, sistemi di coltivazione, viabilità storica, insediamenti produttivi, etc.).



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Premesso che il tema del paesaggio sarà trattato in maniera più approfondita all'interno del Documento preliminare e nella Carta del paesaggio del Piano territoriale della Comunità, in questa sede, si riporta la descrizione sintetica delle principali unità di paesaggio al fine di evidenziare i diversi caratteri contestuali ai quali le progettazioni di qualsiasi opera dovranno fare riferimento.

Le **unità di paesaggio** sono costituite, all'interno delle forme geomorfologiche che ne disegnano il supporto fisico, da specifici **sistemi di relazioni** che ne caratterizzano la struttura ecosistemica e l'immagine identitaria rendendola percepibile e distinguibile dalle altre. La considerazione di tali specificità, dominanze e relazioni, è lo strumento interpretativo principale per la tutela e la manutenzione degli aspetti di maggior valore del paesaggio e per lo studio di inserimento contestuale degli interventi antropici.

Attraverso il riconoscimento dei fattori peculiari a livello paesistico, socio-culturale ed economico-produttivo che distinguono i diversi ambiti territoriali, passa l'individuazione dei caratteri identitari delle risorse territoriali che connotano l'area vasta. **E' quindi fondamentale che la progettazione di qualsiasi intervento, ed in particolar modo di opere infrastrutturali di notevole impatto e durata come quelle viarie, tengano in considerazione gli aspetti paesaggistici specifici di ogni contesto (fondovalle, alpino, urbano, etc.) e propongano soluzioni finalizzate alla limitazione degli impatti visivi ed all'inserimento "mimetico" dei manufatti.** I principali scenari in cui si articola il paesaggio lagarino sono quelli comuni a molte delle valli alpine principali (val d'Ossola, Val Camonica, Val di Susa, etc.) all'interno delle quali si distinguono:

- **La pianura agricola di fondovalle**



Il fondovalle è caratterizzato dalla presenza del fiume Adige, dalle ampie distese coltive (in prevalenza vigneti) e da una fitta rete di strade interpoderali; rilevante è anche il “corridoio ecologico” costituito dalla vegetazione ripariale del fiume. A questi caratteri si contrappone la significativa presenza di infrastrutture antropiche quali la rete viabilistica (strade e autostrada), la ferrovia, gli elettrodotti, le cave, nonché dei centri abitati (sia in forma compatta che sparsa/puntuale) e delle aree industriali e artigianali.

L'ambito fluviale va tutelato nella sua unitarietà in modo che siano comprese tutte le zone del fiume di interesse paesistico: i tratti che conservano l'aspetto naturale e selvaggio, con spiaggette, radure, vegetazioni varie, quelli artificiali e persino i tracciati del vecchio alveo di maggiore interesse storico e morfologico.

- **Il paesaggio collinare di versante**



Il paesaggio collinare è segnato dalla presenza delle colture viticole adagiate sui tradizionali terrazzamenti. Oltre ai nuclei abitati, sui versanti laterali è dominante la presenza di castelli (da quello di Sabbionara d'Avio a Castel Noarna, a quello di Rovereto, a Castel Beseno), alcuni ben conservati, altri dei quali rimangono solo i ruderi. Si segnalano in particolare alcune zone con caratteristiche paesaggistiche particolari:

- nei pressi di Calliano con la presenza di importanti monumenti (il complesso del maso Trapp, Castel Beseno e Castelpietra) per i quali dovrà essere salvaguardata in particolare l'identità e l'isolamento dalle nuove costruzioni;



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

- il dosso boscato e la retrostante vallecchia tra Rovereto e Volano per la quale, posizione e morfologia ne consigliano un uso ricreativo di tipo naturalistico;
- l'altura disposta nei pressi di Isera e Borgo Sacco, significativa anche per il contatto con il fiume Adige;
- la zona dei Lavini di Marco che soprattutto nei confronti della città di Rovereto può assumere la funzione di parco o di zona ricreativa.

Particolare è il vasto altipiano di Brentonico ad ovest nel quale predomina il tipico paesaggio formato da ampie aree prative alternate a fitti boschi.

L'emergenza della catena montuosa del Baldo, da cima Telegrafo all'Altissimo, divide l'altipiano di Brentonico dalla fossa del Lago di Garda. In questo contesto il comune di Brentonico ha costruito nel tempo, un polo turistico tra i più rilevanti della Vallagarina.

Tutta l'area compresa tra il monte Baldo e il monte Altissimo che si estende fino al lago di Garda è una zona di grande interesse ambientale ricca di boschi e di vegetazione mediterranea, di pascoli e di radure, di flora (riserva naturale Corna Piana di Brentonico), malghe, fortificazioni, resti di insediamenti archeologici e laghi alpini.

Si segnala infine la zona che si estende tra Avio e Sabbionara verso il confine meridionale della Provincia per la presenza di vigneti sui terrazzamenti, di Castel Barco, nonché per i resti di insediamenti di interesse archeologico.

- **Le valli laterali**



Le valli laterali presentano sezioni trasversali profondamente incise, segno della millenaria azione erosiva esercitata dai corsi d'acqua.



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

I nuclei abitati, sorti lungo terrazzamenti glaciali o lungo i versanti delle vallate, presentano assetti e forme urbane che, pur con qualche specificità, propongono sistemi costruttivi ed insediativi piuttosto omogenei.

Le Valli di Terragnolo, di Vallarsa e dei Ronchi ad est incidono marcatamente i rilievi montuosi del Pasubio e delle Piccole Dolomiti: in questa unità ambientale rientra la riserva naturale guidata di Campobrun nella foresta demaniale di Giazza e si possono scorgere numerose malghe nonché resti cospicui di fortificazioni della prima guerra mondiale.

Ad ovest si trova la terrazzata Valle di Gresta che gode della benefica influenza del Lago di Garda, ed è protetta dai venti dalle emergenze dei Monti Stivo e Biaena. Tale valle oltre alla presenza del bosco annovera numerose radure caratterizzate da edifici di carattere rurale stagionale.

5) LA SENSIBILITÀ AMBIENTALE

Relativamente agli impatti delle infrastrutture stradali sull'ambiente, coerentemente con le indicazioni contenute nel PSP, la Commissione ha considerato i seguenti principali aspetti ambientali :

L'impatto della mobilità

Negli ultimi venti anni, il Trentino ha più che quadruplicato le proprie esigenze di mobilità e il tasso di motorizzazione è cresciuto più del 40%.

In risposta alla continua crescita di domanda di mobilità privata, e con la finalità di migliorarne la sicurezza e i tempi di percorrenza, sono state realizzate in Trentino numerose opere stradali, come la Trento-Rocchetta, la variante di Martignano, la galleria di Chiusole, la variante alla S.S. 240 di Mori, varie rotatorie, etc..

Analogamente, anche il trasporto pubblico ha conosciuto un incremento di domanda sulle reti ferroviarie e sui servizi automobilistici della Società Trentino Trasporti.

Qualità dell'aria

L'analisi dei dati di qualità dell'aria derivanti dalla rete di monitoraggio della Provincia (APPA) ha evidenziato in questo ultimo decennio un sensibile miglioramento per tutti gli inquinanti primari, in particolare CO (ossido di carbonio), SO₂ (biossido di zolfo), piombo, idrocarburi e benzene. In calo, anche se non particolarmente sensibile, le concentrazioni degli ossidi di azoto (NO_x). L'ozono troposferico e le polveri fini (PM₁₀ e PM_{2,5}) denotano invece una sostanziale stabilità nel tempo e costituiscono le maggiori problematiche legate all'inquinamento dell'aria. A fronte dell'introduzione nel 2002 di nuovi limiti molto restrittivi, si rileva che le concentrazioni giornaliere misurate dalla rete di monitoraggio (APPA) superano, in diverse occasioni, i limiti consentiti. Per Rovereto, il riscontro



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

dei dati relativi al numero dei superamenti del limite di media giornaliera inquinante delle polveri fini (PM10), indica un miglioramento complessivo. Pur confermando in corso d'anno il ripetuto superamento del limite, si evidenzia infatti una tendenza al miglioramento rispetto agli anni precedenti, ed in particolare:

Numero superamenti annuali

	Nov. 2011	Nov. 2010	Nov. 2009	Nov. 2008	Nov. 2007	Nov. 2006	limite annuale
Rovereto	21	20	16	40	47	66	35

Seppure ormai dal 2009 le concentrazioni si siano mantenute costantemente al di sotto dei limiti annuali (35), non è tuttavia ancora possibile ritenere del tutto superato il rischio che situazioni critiche si possano ripresentare. I dati delle stazioni di monitoraggio evidenziano infatti, soprattutto in alcuni periodi dell'anno e in particolari situazioni, ancora momenti di relativo alto inquinamento cui è necessario porre attenzione.

La seguente tabella indica i dati dell'inquinamento di Rovereto riferiti al giorno 26 dicembre 2011(fonte APPA):

Inquinanti	<u>SO2</u> <u>biossido</u> <u>di zolfo</u>	<u>PM10</u> <u>polveri</u> <u>sottili</u>	<u>NO2</u> <u>biossido</u> <u>di azoto</u>	<u>CO</u> <u>monossido</u> <u>di carbonio</u>	<u>O3</u> <u>ozono</u>	
	Massima media oraria µg/m³	Media giornaliera µg/m³	Massima media oraria µg/m³	Massima media 8 ore mg/m³	Massima media oraria µg/m³	Indice di inquinamento
Rovereto Largo Posta	5	23	82		29	Trascurabile

Per quanto riguarda infine il biossido di azoto (inquinante principalmente dovuto al traffico), nelle stazioni di traffico il trend delle concentrazioni appare anch'esso in calo, ma il limite di media annuale non viene ancora rispettato.

Rumore

Il problema dell'inquinamento acustico interessa progressivamente aree più vaste del territorio provinciale, e porzioni crescenti di popolazione. Tra le cause, il crescente sviluppo industriale ma,



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

soprattutto, la continua crescita e diffusione di mezzi di trasporto terrestre e, in piccola parte, aereo. Il traffico stradale rimane la principale sorgente di rumore in ambito urbano.

Il rumore da TAU (traffico auto veicolare urbano) è causato da veicoli pesanti (camion, autotreni, autobus e in generale veicoli con peso complessivo superiore a 35 quintali), veicoli leggeri (automobili, furgoni e in generale veicoli con peso complessivo inferiore a 35 quintali) e motocicli. La rumorosità prodotta dai veicoli ha origine da diverse componenti, in particolare: motore, resistenza dell'aria, rotolamento dei pneumatici, nonché l'azionamento dei freni.

Anche la tipologia del manto stradale (asfalto, pavé, etc.) incide notevolmente sull'emissione del rumore (fino a 15 decibel), così come lo stile di guida, la velocità del flusso, la pendenza della strada e la presenza di edifici o barriere a bordo strada (energia sonora riflessa).

I possibili effetti sulla salute legati all'inquinamento acustico (anche se solo di tipo extrauditivo) possono rappresentare un elemento di criticità per la qualità dell'ambiente urbano e delle condizioni di vita. La Provincia ha attivato azioni rivolte al contenimento dei livelli di rumore, in particolare con la definizione di un piano di interventi di risanamento acustico lungo la tratta ferroviaria del Brennero e la definizione dei piani di **zonizzazione acustica** in molti Comuni, che dovrà risultare coerente con **la pianificazione dei flussi veicolari** e, in generale, **della mobilità urbana**.

Oltre ai sopra rappresentati aspetti ambientali, sono stati valutati gli **effetti determinati dalle programmazioni urbanistiche comunali**, soffermandosi soprattutto sulle morfologie urbane, sulle relazioni tra le aree urbanizzate e gli spazi liberi, e sui potenziali assetti espansivi attribuiti dai piani alle diverse zone. Questo nella consapevolezza che, in un contesto territoriale di fondovalle come quello lagarino, già fortemente segnato, soprattutto in senso longitudinale, dalla presenza di elementi naturali (considerando tale anche il fiume Adige, sebbene regimato e rettificato nel suo corso) ed antropici (ferrovia, autostrada, strade provinciali, elettrodotti, metanodotti, canali irrigui), l'eventuale proposizione di nuove strade debba essere disincentivata o limitata alle situazioni strettamente necessarie e prive di alternative, a favore di interventi di razionalizzazione ed ottimizzazione delle infrastrutture esistenti e di potenziamento del trasporto pubblico (nelle diverse forme e articolazioni).



CONTENUTI E OBIETTIVI DEL DOCUMENTO STRALCIO

Il presente **Documento Stralcio** in materia di mobilità riguarda l'intero territorio della Vallagarina e rappresenta la sintesi di quanto emerso dal confronto interno alla Commissione.

Partendo da considerazioni di carattere ambientale e dalla ricognizione dell'attuale sistema viario (veicolare, ciclo-pedonale, trasporti pubblici), attraverso un questionario distribuito alle amministrazioni comunali, la Commissione si è confrontata sulle criticità riscontrate sul territorio ed ha discusso in merito alle ricadute (positive/negative) che le opere infrastrutturali, progettate o in fase di progettazione da parte dei competenti uffici provinciali, potrebbero avere sul territorio. Al fine di sviluppare un ragionamento organico, è stato predisposto un elaborato grafico che riporta in maniera unitaria tutti gli interventi progettati sul territorio lagarino dai competenti uffici provinciali, nonché la proposta progettuale presentata dai comuni di **Volano e Calliano** relativa al collegamento degli stessi con **Rovereto** (bypass Rovereto nord – alta Vallagarina) elaborata sulla scorta del progetto provinciale del 2009 integrata successivamente dalle osservazioni pervenute dai comuni.

Molto importante si è rivelato anche lo studio analitico (dati, flussi, interviste, etc.) che sta alla base del Piano Urbano di Mobilità (bozza) del comune di Rovereto, integrati dall'analisi dei flussi di traffico rilevati dal Servizio strade della PAT. Del PUM, oltre alle proposte progettuali "interne" alla città (interramento di un tratto della S.S. 12 in prossimità della stazione ferroviaria, sistemazione piazzale Orsi, etc.) sono stati condivisi gli obiettivi generali volti alla razionalizzazione, miglioramento e ammodernamento dei sistemi di trasporto, alla pianificazione di strategie atte a decongestionare la rete viaria, a favorire l'intermodalità dei trasporti su scala locale, a ridurre l'incidentalità stradale e a diminuire l'inquinamento grazie all'utilizzo sempre più diffuso della "mobilità sostenibile".

L'obiettivo del gruppo di lavoro è stato quello di delineare, all'interno del generale sistema viabilistico di valle (reti esistenti, interventi progettati o in fase di progettazione, etc.) ed in relazione alle specifiche caratteristiche territoriali, un elenco di opere distinte per **tipologia** ritenute **"strategiche"** indicando infine quelle che dovranno essere realizzate con maggiore **tempestività (opere PAT già finanziate o cantierabili)** al fine di risolvere/attenuare le criticità che, ormai quotidianamente e soprattutto nelle ore di punta ed in alcuni periodi dell'anno, si manifestano in prossimità dei centri abitati e nelle aree peri urbane. Non si tratta quindi di un "piano-progetto" della mobilità (la cui redazione è quindi demandata al PTC), bensì di un documento per la definizione dei principi e degli obiettivi strategici e di programmazione degli interventi, elaborato in maniera congiunta e condivisa dalla Comunità.



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Sulla scorta delle analisi territoriali e delle considerazioni fin qui descritte, la Commissione ha indicato alcune **finalità** il cui perseguimento è ritenuto fondamentale al fine di garantire la **sostenibilità ambientale delle opere infrastrutturali** e che dovranno quindi essere integrati/verificati all'interno dei progetti elaborati nonché assunti come riferimento nelle nuove progettazioni.

Sulla base dei tre principi guida individuati dal PUP, **sostenibilità, sussidiarietà responsabile e competitività** del territorio, nel Documento Preliminare del PTC, saranno in seguito delineate le azioni concrete necessarie alla pianificazione e programmazione dello sviluppo territoriale.

Il **principio della sostenibilità dello sviluppo** impone di individuare e garantire un percorso di coevoluzione nello sviluppo dei tre grandi sottosistemi che costituiscono quell'insieme di risorse e di relazioni che chiamiamo territorio: quello ambientale, quello socio-culturale e quello economico in senso lato. Coevoluzione significa la riduzione al minimo delle conseguenze negative che ogni sottosistema scarica sugli altri nel suo percorso evolutivo, e massimizzazione di quelle positive (per ottenere la valorizzazione e il controllo delle cosiddette "esternalità").

Al livello delle scelte di pianificazione, il **principio di sostenibilità** si declina in forme più articolate, in quanto richiede la presa in carico della valenza ambientale, paesistica e culturale (oltre che di quella funzionale) di ogni assetto urbanistico territoriale, esistente o previsto, con particolare attenzione per le reti degli elementi naturali e per quelle **infrastrutturali**; suggerisce la valorizzazione della sinergia (anche ai fini dello sviluppo locale) fra aspetti naturali e culturali del paesaggio; impone infine una ridefinizione del ruolo delle aree non insediate, che comporta la massima attenzione ai confini dell'urbanizzato, alla delimitazione e localizzazione delle aree produttive sia industriali che agricole.

MATRICI AMBIENTALI	FINALITÀ
Aria	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre le emissioni inquinanti dovute ai trasporti al fine di minimizzare gli effetti negativi sulla salute umana e/o sull'ambiente - Ridurre le emissioni da traffico auto veicolare nei principali centri della valle - Favorire e incentivare le politiche di mobilità sostenibile
Rumore	<ul style="list-style-type: none"> - Ridurre la percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore - Ridurre l'inquinamento acustico dovuto ai trasporti
Biodiversità	<ul style="list-style-type: none"> - Arrestare il più possibile la perdita di biodiversità ed introdurre eventuali misure di compensazione - Ridurre la frammentazione degli ecosistemi e del paesaggio



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Paesaggio	<ul style="list-style-type: none"> - Mantenere/riqualificare l'identità paesaggistica dei luoghi - Diffondere l'approccio alla progettazione "integrata" delle opere, condotta nel rispetto dei vincoli ambientali e territoriali (progettazione paesaggistica, mitigazione degli impatti attraverso la progettazione del verde, etc.)
Suolo	<ul style="list-style-type: none"> - Contenere il più possibile l'occupazione di suolo, in particolare di quello con destinazione agricola - Razionalizzazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti
Trasporti	<ul style="list-style-type: none"> - Predisposizione di programmi finalizzati a favorire l'interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico, individuando idonee aree esterne ai centri abitati - Promuovere modalità di trasporti ecocompatibili

Di seguito si riportano sinteticamente **gli obiettivi le azioni** specifiche da adottare per tradurre concretamente le **finalità** sopra elencate.

OBIETTIVI GENERALI	AZIONI SPECIFICHE
<ul style="list-style-type: none"> • Definizione e razionalizzazione della rete viaria esistente e del sistema di mobilità della Vallagarina. • Sviluppo sostenibile • Miglioramento della qualità della vita • Contenimento uso del territorio • Progettazione integrata ed allargata delle opere pubbliche • Salvaguardia delle identità territoriali 	<ul style="list-style-type: none"> - Valutazione/regolazione dei flussi traffico di attraversamento e raccordo con i diversi centri urbani, ed in particolare con Rovereto; - riduzione dei flussi di traffico privato a favore dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico; - implementazione dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico (protocollo trasporti); - ricorso a nuove tangenziali e raccordi di scorrimento esterni solo qualora non percorribili altre soluzioni alternative; - creazione di percorsi ciclabili con valenza urbana ed extra-urbana, anche sul sedime delle strade esistenti in seguito al loro declassamento/ depotenziamento; - potenziamento utilizzo razionale delle infrastrutture esistenti, compresa la ferrovia da utilizzarsi come metropolitana di superficie con apertura delle stazioni chiuse;

CONSIDERAZIONI E INDICAZIONI DEL TAVOLO

Per quanto riguarda la **situazione del traffico sulla rete stradale della Vallagarina** (strade provinciali e comunali), i dati sui flussi di traffico ed i riscontri sul territorio, derivati rispettivamente dalle rilevazioni provinciali e comunali, e dai puntuali rilievi delle singole amministrazioni, riferiscono una situazione di sostanziale "tenuta" del sistema infrastrutturale, evidenziando però



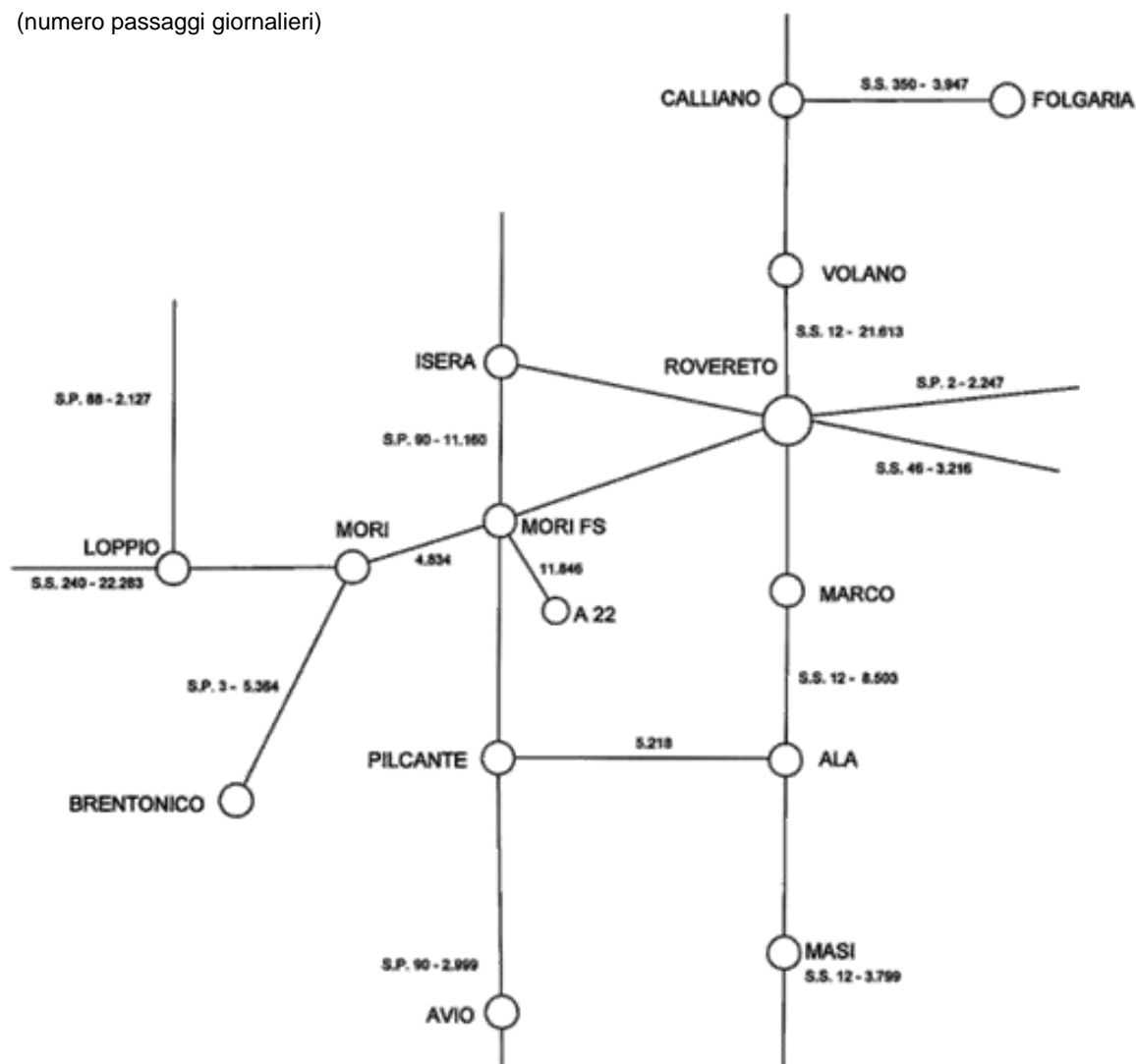
COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

alcune criticità in particolari contesti, soprattutto nelle ore di “punta” ed in determinati periodi dell’anno.

Il riferimento principale è alla situazione riscontrata in prossimità della città di **Rovereto**, sia riguardo al traffico in entrata ed in uscita attraverso le principali direttrici (S.S. 12, S.P. 90, S.S. 46 e S.P. 89), che a quello di penetrazione che gravita su via Benacense che ha ormai assunto i caratteri di strada urbana. Considerati gli ingenti flussi di traffico la situazione appare critica sia all’interno della città, sia nella sua “cintura” urbana. Si evidenziano in particolare forti congestioni sulle strade di ingresso alla città da sud-ovest (S.S. 240 e S.P. 90), da nord e da sud (S.S. 12) e, anche se in maniera più contenuta, da est (S.P. 2, S.S. 46 ed S.P. 89).

Il seguente grafico si riferisce ai carichi di traffico assorbiti giornalmente dalle principali arterie di penetrazione nei diversi punti di rilevamento e nelle diverse direzioni. Dalla lettura appare evidente il **notevole numero di automezzi** che gravita sulla S.S. 12 in prossimità di **Volano** con provenienza da e per Rovereto, nonché quello in ingresso alla città da sud ed ovest.

(numero passaggi giornalieri)





COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

RILIEVO DEL TRAFFICO - stazione fissa								
STRADA	ANNO	dal	al	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti	Tot. Veicoli	Direzione strada (Nord)	Direzione inversa (Sud)
SS12 - MARCO	2009	01-gen	31-ago	1.783.583	203.545	1.987.128	1.009.110	978.018
		01-set	31-dic	930.891	111.303	1.042.194	530.529	511.665
	2010	01-gen	31-ago	1.836.079	214.215	2.050.294	1.042.623	1.007.671
		01-set	31-dic	898.991	109.117	1.008.108	510.157	497.951
	2011	01-gen	31-ago	1.817.981	209.781	2.027.762	1.035.565	992.197
SS12 - VOLANO	2009	01-gen	31-ago	4.588.803	374.541	4.963.344	2.394.570	2.568.774
		01-set	31-dic	2.342.077	197.859	2.539.936	1.231.289	1.308.647
	2010	01-gen	31-ago	4.656.214	389.160	5.045.374	2.454.484	2.590.890
		01-set	31-dic	2.374.245	205.733	2.579.978	1.257.522	1.322.456
	2011	01-gen	31-ago	4.689.851	386.304	5.076.155	2.472.240	2.603.915
SP90 II Tronco RAVAZZONE	2009	01-gen	31-ago	2.471.919	192.610	2.664.529	1.318.644	1.345.885
		01-set	31-dic	1.282.032	96.288	1.378.320	699.683	678.637
	2010	01-gen	31-ago	2.570.926	175.237	2.746.163	1.413.703	1.332.460
		01-set	31-dic	1.233.445	86.105	1.319.550	672.907	646.643
	2011	01-gen	31-ago	2.456.146	178.277	2.634.423	1.312.406	1.322.017
SP90 I Tronco MORI	2009	01-gen	31-ago	1.002.722	114.267	1.116.989	566.779	550.210
		01-set	31-dic	503.778	57.063	560.841	282.915	277.926
	2010	01-gen	31-ago	1.063.440	112.624	1.176.064	587.133	588.931
		01-set	31-dic	481.325	55.433	536.758	266.126	270.632
	2011	01-gen	31-ago	1.018.534	110.871	1.129.405	567.130	562.275
SP2 - Rovereto	2009	01-gen	31-ago	520.339	35.068	555.407	253.752	301.655
		01-set	31-dic	234.359	16.951	251.310	111.923	139.387
	2010	01-gen	31-ago	507.854	31.637	539.491	240.906	298.585
		01-set	31-dic	238.422	13.618	252.040	109.180	142.860
	2011	01-gen	31-ago	518.985	29.381	550.039	242.376	307.663



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

STRADA	ANNO	dal	al	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti	Tot. Veicoli	Direzione Strada (nord)	Direzione Inversa (sud)
SS46 - Pian delle Fugazze	2009	01-gen	31-ago	178.152	11.757	189.909	92.055	97.854
		01-set	31-dic	74556	6242	80798	38540	42258
	2010	01-gen	31-ago	179.860	12.613	192.473	92.500	99.973
		01-set	31-dic	69.296	6.134	75.430	36.290	39.140
	2011	01-gen	31-ago	188.440	13.162	201.602	97.720	103.882
SS240 - Loppio MORI	2009	01-gen	31-ago	4.005.227	476.500	4.481.727	2.272.736	2.208.991
		01-set	31-dic	1.746.175	237.674	1.983.849	998.660	985.189
	2010	01-gen	31-ago	4.016.285	514.045	4.530.330	2.294.562	2.235.768
		01-set	31-dic	1.715.177	241.182	1.956.359	982.929	973.430
	2011	01-gen	31-ago	4.090.375	514.156	4.604.531	2.341.330	2.263.201
SP3 - Besagno MORI	2009	01-gen	31-ago	1.226.227	71.427	1.297.654	651.400	646.254
		01-set	31-dic	578.200	36.877	615.077	308.435	306.642
	2010	01-gen	31-ago	1.242.828	71.219	1.314.047	658.975	655.072
		01-set	31-dic	618.514	38.598	657.112	329.155	327.957
	2011	01-gen	31-ago	1.244.413	70.223	1.314.636	660.262	654.374

RILIEVO TRAFFICO – stazione mobile

STRADA	ANNO	dal	al	Veicoli Leggeri	Veicoli Pesanti	Tot. Veicoli
SP90 dir SS12 KM 7,03 Ponte di Villa Lagarina	2007	23-mar	22-ott	1.726.137	79.242	1.805.379

Fonte: Servizio gestione strade PAT

Il quadro sottolinea come tutte le proposte progettuali finalizzate alla risoluzione del traffico gravante sul “nodo” nord di Rovereto, debbano essere considerate all'interno di un più ampio ed organico progetto di “riordino” infrastrutturale che, oltre al completamento della bretella “ai Fiori”, e alla realizzazione del collegamento S.S.12.- Via Caproni (variante alla “Mira”), contempli anche l'interramento della strada statale dell'Abetone e del Brennero nel tratto della stazione FS e la sistemazione di piazzale Orsi (parcheggio interrato). Proprio questa ultima opera, abbinata a tariffe agevolate per i lavoratori pendolari, potrebbe innescare comportamenti virtuosi che spostano sul treno utenze altrimenti orientate all'utilizzo di mezzi privati. La **realizzazione parziale** delle opere sopra descritte comporterebbe infatti il **rischio di spostare le criticità dall'esterno all'interno della città**.



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

Per ulteriori approfondimenti in merito alla città di Rovereto, non essendo questa sede idonea ad una trattazione esaustiva dell'argomento, si rimanda nello specifico al *Piano Urbano di Mobilità* che il comune di Rovereto sta predisponendo, ed in particolare, al "*Protocollo di intesa tra la Provincia autonoma di Trento e il comune di Rovereto relativo alla collaborazione strategica tra i due enti ed agli interventi di competenza provinciale programmati nel quinquennio 2010/2015*", sottoscritto in data 26 novembre 2010, che contemplava, tra l'altro, l'utilizzo gratuito dell'autostrada A22 nella tratta Rovereto sud – Trento centro.

Gli effetti negativi della congestione sopra descritta si ripercuotono in maniera evidente in corrispondenza di **Villa Lagarina, Volano, Calliano, Nogaredo, Nomi** e, soprattutto di **Isera** (frazioni comprese) che risentono anche dell'estrema vicinanza con l'asse autostradale. In quel tratto, infatti, a causa del cambio di pendenza i veicoli diretti a sud sono rallentati e soprattutto i mezzi pesanti devono scalare una marcia, con i conseguenti problemi di maggiori rumori ed emissioni di inquinanti in atmosfera.

Anche se con valori di riferimento diversi, l'abitato di **Mori** evidenzia una situazione simile a quella descritta per Rovereto. Se, infatti, la nuova variante alla S.S. 240 ha di fatto alleggerito il traffico nel centro abitato ed il percorso appare alternativo per chi procede sulla S.S. 240 ed intende innestarsi sulla A22 o proseguire in direzione sud sulla Destra Adige, risulta ancora notevole il traffico di attraversamento da parte di chi procede in direzione nord per innestarsi sulla S.P. 90 Destra Adige, e per chi proviene da questa con destinazione (ovest) verso l'Altipiano di Brentonico, la Valle di Gresta e l'Alto Garda. Un altro nodo critico da affrontare nel comune di Mori è quello legato alla gestione del traffico proveniente/diretto verso l'altipiano di Brentonico attraverso la S.P. 3 del Baldo, che attualmente si riversa all'interno dell'abitato.

Infine è centrale per Mori, ma anche per tutta la Vallagarina, risolvere l'annoso problema del collegamento viabilistico verso l'Alto Garda.

Ad oggi il tema ha visto la Provincia impegnata a proporre soluzioni sul versante gardesano; infatti l'ultima soluzione proposta, la così detta "C" si arresta al passo S Giovanni, proponendo solo miglioramenti della viabilità verso la Vallagarina.

Conseguentemente rimane irrisolto il problema del superamento della piana di Loppio e del suo lago, per il quale la PAT è tra l'altro impegnata al suo recupero.

Il territorio della valle di Loppio è interessato da diversi ed importanti progetti di grande valenza ambientale ed economica, tutti rispondenti e coerenti con i principali documenti programmatori della PAT, ad iniziare dal PUP e dal Programma di Sviluppo provinciale per la XIV legislatura.

Il progetto principale riguarda il futuro Parco Naturale locale del Baldo, che vede coinvolti i Comuni di Ala, Avio, Brentonico, Nago - Torbole e Mori; il Parco Agricolo della Valle di Gresta, per i Comuni di Mori e Ronzo – Chienis; il progetto Un territorio – due fronti, per il recupero e la



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

valorizzazione delle opere militari, che rientra nel Programma per il Centenario della prima guerra mondiale e che vede coinvolti i Comuni di Mori, Brentonico, Nago – Torbole e Ronzo – Chienis.

La realizzazione di questi progetti può produrre la trasformazione di un ampio territorio attorno alla Valle di Loppio, che parte dal Monte Baldo ed arriva al Monte Bondone, quale corridoio di grande valenza naturalistica, al centro del quale c'è la Valle di Loppio con l'obiettivo di trasformarla in un'oasi del silenzio (spazi previsti anche dalla Convenzione per la protezione delle Alpi, molto diffusi oltre Brennero e sempre più richieste dai turisti).

L'idea è quella di creare una nuova offerta di fruizione del territorio, da mettere a disposizione dell'intera Vallagarina, ma anche di quella parte di turisti che frequentano l'Alto Garda e che sono anche alla ricerca di spazi naturali poco frequentati per una migliore qualità della vita.

Il progetto viabilistico da Mori ovest all'Alto Garda deve quindi essere coerente con questo tipo obiettivo.

I centri lagarini quali **Nomi, Pomarolo, Nogaredo, Calliano, Isera, Volano, Brancolino, Marano, Cornalé** ed **Ala** evidenziano inoltre problematiche legate all'intenso traffico di attraversamento lungo i rispettivi tratti della strada provinciale (S.P. 90) e statale (S.S.12) che non sempre potrebbero essere risolti con la costruzione di nuove strade esterne. Le verifiche hanno infatti evidenziato l'estrema difficoltà, e talvolta l'impossibilità (anche fisica), di realizzare nuovi collegamenti che bypassino i centri abitati ormai congestionati dal traffico.

Non si può inoltre dimenticare, che ogni nuova strada produce un incremento del traffico e rappresenta sempre una "soglia" cui tendere con l'espansione urbana, un "margine" che l'urbanistica assume (erroneamente) come elemento ordinatore della frangia urbana al fine di ordinare un contesto che spesso si presenta destrutturato e disarticolato.

Tale dinamica ha fatto sì che strade originariamente con caratteristiche extra urbane siano state progressivamente "assorbite" dall'edificazione e siano divenute strade urbane, riproponendo, in maniera amplificata, il problema della congestione veicolare.

La Commissione, con particolare riferimento ai problemi di attraversamento degli abitati di Calliano, Volano e Rovereto (S. Ilario), ritiene di dover attivare interventi puntuali sul territorio mediante la realizzazione brevi circonvallazioni in prossimità degli abitati. In presenza dell'autostrada **non si ritiene, infatti, necessario un nuovo collegamento ad alta velocità tra Trento e Rovereto.**

Il comune di **Besenello** ha sottolineato criticità in corrispondenza del bivio sud nell'innesto sulla S.S. 12, nell'ora di punta del mattino (verso le 8.00).

Lo studio ha altresì rilevato come ad una articolata rete di collegamento della valle in direzione nord-sud, corrisponda una scarsa funzionalità dei percorsi per il **collegamento trasversale** dei due versanti vallivi. Partendo da Avio fino a Besenello gli attraversamenti sono n. 7, e



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

precisamente all'altezza di Pilcante, Serravalle, Marco-Mori, Mori stazione - Ravazzone, Sacco - Isera, Rovereto-Villa Lagarina e Nomi-Calliano.

A tale riguardo la Commissione constata infatti come, a causa delle **localizzazioni spesso decentrate** degli attraversamenti rispetto ai nodi urbani ed ai principali raccordi stradali ed autostradali (**Ala, Avio, Rovereto-Mori**) ovvero per la loro **troppa centralità** rispetto agli abitati (**Rovereto, Marco, Nomi**) per innestarsi sugli stessi sia talvolta necessario percorrere tratti piuttosto lunghi in direzioni opposte a quelle desiderate (**Pilcante, Rovereto-Villa Lagarina, Sacco-Isera**).

Questa situazione, anche alla luce del costante aumento del costo dei carburanti induce soprattutto il traffico pesante (circa 1.500.000 passaggi/anno sulla S.S. 12 in prossimità di Marco in direzione nord) a scegliere percorsi alternativi più brevi che attraversano e congestionano pesantemente soprattutto i centri abitati di Lizzana e Rovereto. A questo proposito la Commissione evidenzia la necessità di un **più funzionale e diretto collegamento** dell'area sud della Vallagarina (**Ala e Avio**) con il casello autostradale di **Rovereto sud**. L'ipotesi di tale nuovo collegamento, potrà essere considerata anche successivamente alla realizzazione della bretellina alla Mira, attualmente in fase di progettazione in modo da poterne prima apprezzare gli effetti.

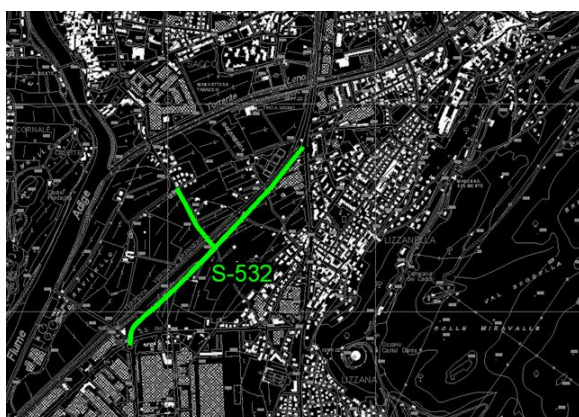
Infine, come peraltro evidenziato da molte amministrazioni comunali, la Commissione ritiene imprescindibile **affrontare i problemi del traffico veicolare nell'ottica di una visione articolata del sistema di mobilità** che contempli il potenziamento dei percorsi ciclo-pedonali, la realizzazione di **parcheggi pubblici**, la **riapertura delle stazioni ferroviarie** dismesse e l'utilizzo del **treno come metropolitana di superficie**, nonché il potenziamento del **trasporto pubblico** (nuove corse, aumento delle frequenze, possibilità di carico delle biciclette su tram/treno, parcheggi, etc.).

A tal proposito ritiene fondamentale sottolineare il ruolo strategico delle opere già finanziate (cantierabili) o in fase di finanziamento da parte della Provincia quali:

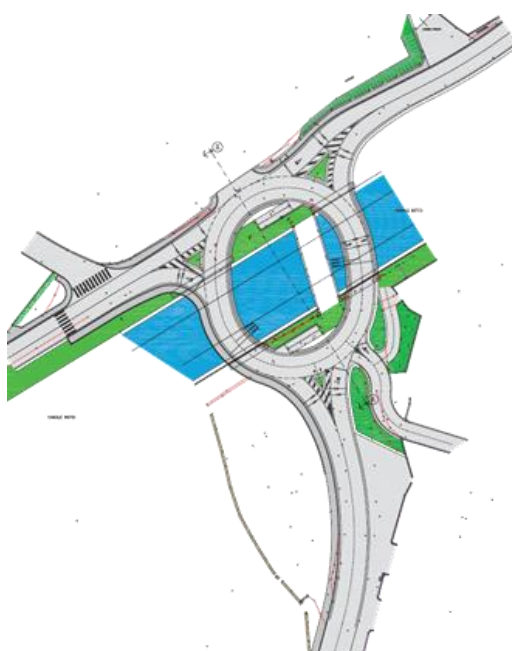
Collegamento S.S. 240 – S.S. 12 (variante alla mira): tale tracciato, collegando la S.S. 12 (loc. La Mira) con la S.S. 240, attraverso via Caproni, permetterà di sgravare la zona sud di Rovereto (Lizzana e zona industriale) dagli automezzi che da sud si dirigono ad ovest (Mori, Brentonico, Alto Garda, etc.), all'imbocco del casello autostradale di Rovereto sud, ovvero in direzione nord attraverso la costruenda bretellina "Ai fiori".



L'apertura di tale tracciato dovrà essere accompagnata da provvedimenti di limitazione e rallentamento del traffico all'interno dell'abitato di Marco.



Bretellina “Ai Fiori”: L'opera, già appaltata, rappresenta un fondamentale elemento del progetto complessivo di riorganizzazione viaria di Rovereto, pertanto si ritiene necessario evidenziare il rispetto dei tempi previsti per la sua realizzazione. L'apertura di tale tracciato inciderà, infatti, in maniera sostanziale sull'organizzazione dei flussi di traffico in entrata alla città nonché per l'accesso all'area sportiva della Baldresca.



Collegamento S.S. 12 – S.P. 90 altezza casello autostradale Ala-Avio:

Si ritiene che questa opera possa configurarsi come un importante snodo stradale che consentirà di ridistribuire i flussi veicolari sulle due arterie e di regolare il traffico in entrata ed in uscita dal casello autostradale.



Gli aspetti e le problematiche sopra evidenziati sono stati considerati alla luce dei progetti **stradali già inseriti dalla Provincia nel piano viabilità 2008 – 2013** (tabelle del Servizio viabilità PAT - pag. 37 e seguenti) ed integrati con le istanze evidenziate dalle diverse amministrazioni comunali, tramite i questionari loro distribuiti, sintetizzate ed ordinate nelle tabelle (da pag.45) in base alle tre **tipologie** individuate secondo le diverse caratteristiche (pag. 44).

OPERE DELLA PROVINCIA DISTINTE PER FASI ESECUTIVE

PRORAMMAZIONE

S-481	Sistemazioni e allargamenti da Aste a Ometto - completamento »	ST
S-498	Realizzazione nuove rotatorie e collegamento alla viabilità comunale a Nomi »	ST
S-538	Realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la S.P. 90 e Via Castelbarco e nuovo marciapiede nell'abitato di Sabbionara di Avio »	ST
S-656	Allargamento e rettifiche tra Avio e Località Mama »	ST
S-739	Sistemazione, allargamenti e messa in sicurezza della S.p. 45 comune di Mori	ST

P R O G E T T A Z I O N E

S-512	Lavori di rettifica ed ampliamento S.P. 45 Isera - Valle S. Felice nel tratto Isera - Lenzima. 2° intervento »	PP
S-525	Rettifica svincolo SP3 - 218 loc. Fontechel (Comune di Brentonico) »	PP
S-556	Realizzazione di una rotatoria e di un marciapiede nell'abitato di Ala »	PP
S-695	Allargamento e messa in sicurezza della S.S. 46 in loc. Norde a Vallarsa dal km. 60,300 al km. 61,150 »	PP
S-696	Messa in sicurezza S.P. 89 in loc. Stanghei a Vallarsa dal km. 13,000 al km. 13,250 »	PP
S-698	Realizzazione di un sottopasso agricolo alla variante di Mori Ovest all'altezza della strada per Pergheim al fine di ripristinare la viabilità ai fondi agricoli »	PP
S-699	Realizzazione di una rotatoria in Località Brancolino »	PP
S-447	Realizzazione della soluzione viabilistica per il collegamento tra Rovereto Baldresca - Rovereto S. Ilario - Volano - Variante alla S.S. 12 del Brennero »	VIA
S-563	Interventi di messa in sicurezza della S.S. 350 in località Carpeneda »	PD
S-585	Migliorie Chizzola »	PD
S-658	Realizzazione svincolo per Sano a Mori (finanziata interamente dai privati) »	PD
S-682	Realizzazione rotatoria in Località Cornalè d'Isera »	PD
S-693	Realizzazione di un marciapiede e area di sosta autobus in Località Noriglio sul lato di valle della S.P. 2 in prossimità di via Campolongo. »	PD
S-557	Rotatoria tra la S.S. 12 e la S.P. 90 (tronco dir. Ala) »	PE

Appalto

S-367	Rotatoria sulla SS 240 all'intersezione con la SP 88 della Val di Gresta »	AP
S-532	Bretella stradale in località Fiori di Rovereto »	AP
S-555	Realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la S.P.90 e la S.P. 208 e nuovo marciapiede in via Monte Baldo ad Avio »	AP

E S E C U Z I O N E

S-50	Realizzazione di una intersezione a rotatoria in località Favorita (Rovereto) »	LA
S-53	Nuovo ingresso Ovest all'abitato di Volano »	LA
S-98	Realizzazione sottopasso in località "posta vecchia" e sistemazione incrocio tra la S.P. n. 49 e la S.S. n. 12 »	LA
S-489	Sistemazioni, allargamenti e marciapiede tratto Molini - Pedersano nei comuni di Nogaredo e Villa Lagarina »	LA
S-499	Sistemazione e rettifica della S.P. 138 "della Borcola" fra le prog. chil. 0,800-1,630 (tratto Maureri - Stedileri) »	LA
S-507	Rettifiche e sistemazioni sulla SP50 di Trambileno »	LA
S-544	Nuova rotatoria all'accesso dell'abitato di Marco Nord »	LA
S-114	Allargamento della S.P.n. 22 nel tratto di collegamento fra gli abitanti di Cornè nel Comune di Brentonico (1° lotto)	
S-216	Circonvallazione di Chiusole »	FL
S-249	Lavori di ristrutturazione e adeguamento del ponte sull'Adige sulla SS240 di Loppio e val di Ledro al km 3,010 (ponte di Ravazzone) »	FL
S-457	Rifacimento ponte sul canale ENEL al km 8.850 della S.P. 90 in loc. Campagnola »	FL
S-117	Lavori di sistemazione ed allargamento della S.P. 89 Sinistra Leno da Aste a Ometto - II lotto Bruni-Zendri »	CO

A L T R O

S-354	Nuovo collegamento ad Avio fra SS 12 e SP 90 »	SO
S-496	Sistemazione strada di Bordala e Monte Velo »	SO
S-529	Collegamento SS240 (Rotatoria Favorita) e la SS12 zona industriale Rovereto »	SO
S-89	Paravalanghe Pasubio	ST
S-260	Ristrutturazione ponte Adige e FFSS	ST

LE TABELLE SEGUENTI COLLOCANO GLI INTERVENTI SOPRA ELENCATI ALL'INTERNO DEI RISPETTI AMBITI COMUNALI

PROGRAMMAZIONE			A.1	B.1	B.2	B.3	C.1	C.2	C.3	D.1	D.2	D.3	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5	F.1	F.2	NOTE
			ROVERETO	MORI	RONZO CHIENES	BRENTONICO	BESENELLO	CALLIANO	VOLANO	TERRAGNOLO	TRAMBIENO	VALLARSA	POMAROLO	VILLALAGARINA	NOGAREDO	ISERA	NOMI	ALA	AVIO	
S-498	Realizzazione nuove rotatorie e collegamento alla viabilità comunale a Nomi	S T															X			
S-538	Realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la S.P. 90 e Via Castelbarco e nuovo marciapiede nell'abitato di Sabbionara di Avio	S T																	X	
S-656	Allargamento e rettifiche tra Avio e Località Mama	S T																	X	perfezionamento incarico
S-739	Sistemazioni, allargamenti e messa in sicurezza della S.P. 45 a Nomesino	S T		X																
	Bypass Rovereto nord – collegamento Alta Vallagarina	S T	X					X	X											

PROGETTAZIONE

		A.1	B.1	B.2	B.3	C.1	C.2	C.3	D.1	D.2	D.3	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5	F.1	F.2	NOTE
		ROVERETO	MORI	RONZO CHIENES	BRENTONICO	BESANELLO	CALLIANO	VOLANO	TERRAGNOLO	TRAMBILENO	VALLARSA	POMAROLO	VILLALAGARINA	NOGAREDO	ISERA	NOMI	ALA	AVIO	
S-481	Sistemazioni ed allargamenti da Aste a Ometto - completamento	P P									X								redazione progetto definitivo
S-512	Lavori di rettifica ed ampliamento S.P. 45 Isera - Valle S. Felice nel tratto Isera - Lenzima. 2° intervento	P P													X				attesa conferma comune si scelte progettuali
S-525	Rettifica svincolo SP3 - 218 loc. Fontechel (Comune di Brentonico)	P P			X														valutazioni con il Comune con revisione loro soluzione per mettere in evidenza le criticità
S-556	Realizzazione di una rotatoria e di un marciapiede nell'abitato di Ala	P P															X		siamo in attesa del PD dal comune in delega
S-698	Realizzazione di un sottopasso agricolo alla variante di Mori Ovest all'altezza della strada per Perghem al fine di ripristinare la viabilità ai fondi agricoli	P P	X																in corso PD e quindi in estate CDS
S-699	Realizzazione di una rotatoria in Località Brancolino	P P												X					in corso PP

PROGETTAZIONE

PROGETTAZIONE		F A S E	A.1	B.1	B.2	B.3	C.1	C.2	C.3	D.1	D.2	D.3	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5	F.1	F.2	NOTE
			ROVERETO	MORI	RONZO CHIENES	BRENTONICO	BESENELLO	CALLIANO	VOLANO	TERRAGNOLO	TRAMBILENO	VALLARSA	POMAROLO	VILLALAGARINA	NOGAREDO	ISERA	NOMI	ALA	AVIO	
S-447	Realizzazione della soluzione viabilistica per il collegamento tra Rovereto Baldresca - Rovereto S. Ilario - Volano - Variante alla S.S. 12 del Brennero	V I A	X																	in VIA
S-563	Interventi di messa in sicurezza della S.S. 350 in località Carpeneda	P D						X												in corso PE
S-585	Migliorie Chizzola	P D																X		
S-658	Realizzazione svincolo per Sano a Mori (finanziata interamente dai privati)	P D		X																fermo perché ditta problemi finanziari
S-682	Realizzazione rotatoria in Località Cornalè d'Isera	P D														X				in estate CDS
S-693	Realizzazione di un marciapiede e area di sosta autobus in Località Noriglio sul lato di valle della S.P. 2 in prossimità di via Campolongo.	P D	X																	presentato PD; in corso correzioni - a presto parte CDS
S-695	Allargamento e messa in sicurezza della S.S. 46 in loc. Norde a Vallarsa dal km. 60,300 al km. 61,150	P D										X								in corso redazione PD
S-696	Messa in sicurezza S.P. 89 in loc. Stanghei a Vallarsa dal km. 13,000 al km. 13,250	P D										X								in corso procedimento CDS
S-557	Rotatoria tra la S.S. 12 e la S.P. 90 (tronco dir. Ala)	P E																X		in corso appalto
S-555	Realizzazione di una rotatoria all'incrocio tra la S.P. 90 e la S.P. 208 e nuovo marciapiede in via Monte Baldo ad Avio	A P																	X	chiusa la gara in corso firma contratto

ESECUZIONE

		F	A.1	B.1	B.2	B.3	C.1	C.2	C.3	D.1	D.2	D.3	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5	F.1	F.2	NOTE
		A	ROVERETO	MORI	RONZO CHIENES	BRENTONICO	BESENELLO	CALLIANO	VOLANO	TERRAGNOLO	TRAMBILENO	VALLARSA	POMAROLO	VILLALAGARINA	NOGAREDO	ISERA	NOMI	ALA	AVIO	
S-50	Realizzazione di una intersezione a rotatoria in località Favorita (Rovereto »	L A	X																	Ultimazione per ottobre
S-53	Nuovo ingresso Ovest all'abitato di Volano	L A							X											Riprendono a breve i lavori
S-367	Rotatoria sulla SS 240 all'intersezione con la SP 88 della Val di Gresta	L A		X																In corso appalto
S-489	Sistemazioni, allargamenti e marciapiede tratto Molini - Pedersano nei comuni di Nogaredo e Villa Lagarina	L A												X	X					In corso lavori terminare entro l'anno
S-499	Sistemazione e rettifica della S.P. 138 "della Borcola" fra le prog. chil. 0,800-1,630 (tratto Maureri - Stedileri)	L A								X										In corso lavori
S-507	Rettifiche e sistemazioni sulla SP50 di Trambileno	L A									X									Entro l'anno fine lavori
S-532	Bretella stradale in località Fiori di Rovereto	L A	X																	Consegna in settimana

ESECUZIONE

ESECUZIONE		FASE	A.1	B.1	B.2	B.3	C.1	C.2	C.3	D.1	D.2	D.3	E.1	E.2	E.3	E.4	E.5	F.1	F.2		
			ROVERETO	MORI	RONZO CHIENES	BRENTONICO	BESANELLO	CALLIANO	VOLANO	TERRAGNOLO	TRAMBIENO	VALLARSA	POMAROLO	VILLALAGARINA	NOGAREDO	ISERA	NOMI	ALA	AVIO	NOTE	
S-98	Realizzazione sottopasso in località "posta vecchia" e sistemazione incrocio tra la S.P. n. 49 e la S.S. n. 12	FL					X													Ultimazione per ottobre	
S-114	Allargamento della S.P. n. 22 nel tratto di collegamento fra gli abitati di Cornè e Sornè nel comune di Brentonico (1' lotto)	FL				X														terminata	
S-216	Circonvallazione di Chiusole	FL											X							terminata	
S-249	Lavori di ristrutturazione e adeguamento del ponte sull'Adige sulla SS240 di Loppio e val di Ledro al km 3,010 (ponte di Ravazzone)	FL	X																	terminata	
S-457	Rifacimento ponte sul canale ENEL al km 8.850 della S.P. 90 in loc. Campagnola	FL																	X	terminata	
S-544	Nuova rotatoria all'accesso dell'abitato di Marco Nord	FL	X																	Ultimazione per luglio	
S-117	Lavori di sistemazione ed allargamento della S.P. 89 Sinistra Leno da Aste a Ometto - II lotto Bruni-Zendri	CO										X								terminata	
TOTALE SOTTOCOMPARTI			6 + 1	4	0	2	1	2	2	2	1	4	1	1	2	2	2	3	4		
TOTALE COMPARTI			6 + 1	6			3 + 2			7			7			7			37 + 1		

LEGENDA

CODIFICA FASI		
Id fase	Significato	Descrizione
ST	Studio	Studio generico di possibili soluzioni progettuali
PP	Progetto preliminare	Predisposto progetto preliminare (finito)
VIA	Studio di VIA	Predisposto studio VIA (finito)
PD	Progetto definitivo	Predisposto progetto definitivo (già sottoposto a parere tecnico amministrativo)
PE	Progetto esecutivo	Progetto esecutivo (approvato con determinazione)
AP	Appalto	Opera trasmessa al servizio appalti per la gara (rimane tale fino al verbale di consegna)
LA	Lavori	Lavori in corso
OF	Opera funzionale	Opera utilizzabile (funzionale) seppur in assenza di ultimazione lavori
FL	Fine lavori	Emesso verbale di ultimazione lavori
CO	Collaudo	Approvato verbale di collaudo
ES	Opera da archiviare	Completamento di tutti i cottimi previsti nella somma a disposizione (archiviazione)
SO	Sospesa	Opera momentaneamente sospesa
NN	Opera nuova	Opera precedentemente non inserita nel programma di gestione
CODIFICA SOTTOFASI		
CU	Conformità urbanistica	Data richiesta
INF	Informativa	Deposito DP art. 18 Lp 26/93
CDSP	Conferenza servizi preliminari	Data indizione
OCM/CT A	Parer tecnico amministrativo	Data seduta
CDSF	Conferenza servizi finale	Data indizione
Rxx	Redazione	Data consegna finale del PP –PD – PE
E	Espropri	Data invio a servizio espropriazioni
Ctrt	Contrattualizzazione	Data firma contratto
AB	Accordo Bonario	Data di completamento relazione RDP

X	INTERVENTI DELLA PROVINCIA GIÀ INSERITI NEL PIANO DELLA VIABILITÀ 2008-2013
X	INTERVENTI CHE LA COMUNITÀ CHIEDE ALLA PROVINCIA DI INSERIRE NEI PROSSIMI PIANI DELLA VIABILITÀ



DEFINIZIONE DEI CRITERI DI VALUTAZIONE E SINTESI

Sulla scorta delle valutazioni operate dalla Commissione, le **opere viabilistiche provinciali e comunali** di interesse sovracomunale **sono state ordinate in base alle seguenti tipologie e caratteristiche**. L'ordine conseguente rappresenta il punto dello "stato dell'arte" e il punto di partenza del percorso di redazione del Piano della mobilità e prescinde da qualsiasi riferimento temporale di realizzazione delle opere ricadenti nei diversi ambiti territoriali.

TIPOLOGIA 1

Opere sistemiche di rilevanza **sovra comunale/provinciale** finalizzate al potenziamento o all'integrazione organica della rete infrastrutturale in contesti urbani/periurbani ad elevata congestione veicolare di penetrazione e attraversamento (nuovi tracciati, rettifiche, allargamenti di strade provinciali);

TIPOLOGIA 2

Opere ed interventi di **rilevanza sovracomunale, anche di carattere puntuale**, finalizzati al potenziamento delle principali infrastrutture stradali intercomunali ed alla fluidificazione dei flussi veicolari (nuovi tracciati, svincoli, rotatorie, parcheggi etc.);

TIPOLOGIA 3

Interventi su **tratti limitati o a carattere puntuale** di strade provinciali/comunali di interesse sovracomunale finalizzati al miglioramento dei caratteri dimensionali (sezioni trasversali) e delle intersezioni con la viabilità locale (rotatorie, svincoli, sopra/sottopassi, marciapiedi).

Successivamente i **contenuti del presente documento stralcio saranno approfonditi nel documento definitivo in materia di mobilità (Documento Preliminare)** ed allineati a quelli del Piano territoriale della Comunità, all'interno del più generale processo operativo di elaborazione di tale strumento di programmazione urbanistica di area vasta, che sarà sviluppato congiuntamente tra la Comunità, la Provincia, le amministrazioni comunali e le diverse Commissioni. In questa fase il Piano affronterà infatti in maniera esaustiva il tema della mobilità nelle sue diverse forme e articolazioni territoriali.

RETE VIABILISTICA

COMUNI	TIPOLOGIA 1	TIPOLOGIA 2	TIPOLOGIA 3
ALA	<ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento/rettifica delle SP90 nei tratti ricadenti nei comuni di Ala: <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione della circonvallazione dell'abitato di Santa Lucia, lungo la S.P. 90, al fine di eliminare la criticità dell'attraversamento nella parte centrale, che presenta sezione inadeguata alla tipologia ed entità del traffico pesante che giornalmente transita sulla destra Adige; • Necessita potenziare il tratto di collegamento fra la S.S. 12 e la S.P. 90 a Chizzola di Ala, mediante il rifacimento del ponte sul Fiume Adige, in quanto l'attuale presenta sezione inadeguata e portata non idonea alla tipologia di traffico pesante che necessita di transitarvi; 	<ul style="list-style-type: none"> - Valutare l'opportunità di realizzare un più diretto collegamento con il casello autostradale di Rovereto sud 	<ul style="list-style-type: none"> - Rettifica della S.S. 12 in loc. San Pietro, nella parte meridionale del territorio comunale, al fine di eliminare la serie di curve rese più pericolose per la presenza di due intersezioni con la viabilità comunale - intersezione tra la S.S. 12 e la S.P. 211 dei Monti Lessini, in prossimità dell'abitato di Sdruzzinà; - necessita provvedere alla sistemazione dell'accesso da nord, dalla S.S. 12 all'abitato della frazione di S. Margherita, (verifica possibilità di inserimento di una nuova rotatoria); - si evidenzia inoltre criticità di accesso e uscita sulla S.S. n. 12 in prossimità dell'abitato di Serravalle
AVIO	<ul style="list-style-type: none"> - Potenziamento/rettifica delle SP90 nei tratti ricadenti nel comune di Avio - Realizzazione rotatoria all'uscita del Casello autostradale A22; 	<ul style="list-style-type: none"> - Valutare l'opportunità di realizzare un più diretto collegamento con il casello autostradale di Rovereto sud 	<ul style="list-style-type: none"> - Sistemazione, rettifica e messa in sicurezza della S.P. 90 con realizzazione di marciapiede nell'abitato di Mama d'Avio; - Sistemazione e rettifica della S.P. 90 dall'abitato di Avio a Mama, nei seguenti tratti: <ul style="list-style-type: none"> - 1° tratto dal km. 1 + 489 al km. 1 + 845 - 2° tratto dal km. 1 + 937 al km. 2 + 217 - 3° tratto dal km. 2 + 760 al km. 3 + 516 - Realizzazione della rotatoria all'incrocio con la Via Castelbarco a Sabbionara di Avio e marciapiede sulla S.P. 90 Destra Adige; - Realizzazione di una rotatoria all'incrocio fra la S.P. 90 e la S.P. 208 e nuovo marciapiede in Via Monte Baldo ad Avio;
BESENELLO			<ul style="list-style-type: none"> - Messa in sicurezza della SS 350 tra la fr. Di Dietrobeseno e Sant'Andrea, con la previsione di spostamento a nord della sede stradale e costruzione di marciapiede laterale che collega i due centri abitati - Costruzione di marciapiedi nei due sensi di marcia lungo la SS 12 dal bivio nord della Postavecchia fino alla fermata autobus davanti alla zona artigianale

BRENTONICO	- Collegamento della S.P.3 Del Baldo – SP90 primo tronco in corrispondenza della zona artigianale di Mori.		<ul style="list-style-type: none"> - Variante strettoia Fontechel - Tronco strada di accesso alla partenza seggiovie Polsa (primo tronco di strada Polsa- S.Valentino) - Strada di collegamento Polsa – S.Valentino - Tronco di collegamento strada provinciale al centro sportivo Al Zengio-Area Camper - Tronco di collegamento strada provinciale al centro sportivo S. Caterina - Messa in sicurezza strada Chizzola-Tragno-Crosano; - Allargamento e messa in sicurezza di tratti della strada SP22 Chizzola-Cornè-Sorne; - Allargamento SP Brentonico – Prada tratto da Brentonico fino a loc. Landrom. - Allargamento e rettifica pendenze SP 3 da Fontechel a loc. Dossi - Allargamento e messa in sicurezza della strada Cazzano-Sorne - Bivio Strada Prov n.3 Mori-Brentonico con strada comunale per Castione in loc. Besagno: un gioco di pendenze rende pericoloso l'incrocio spesso teatro di blocchi stradali per l'impossibilità che i mezzi di grandi dimensioni (Camion, autoarticolati, pullman...) di imboccare la strada di Castione.
CALLIANO	- Realizzazione collegamento Rovereto nord Alta Vallagarina sulla scorta del progetto approvato dal Consiglio Comunale		<ul style="list-style-type: none"> - Si evidenzia la mancanza di marciapiedi lungo il ponte sul rio Cavallo lungo la S.S. 12 - Nonostante gli interventi di messa in sicurezza della SS12 rimangono comunque pericolosi gli attraversamenti in direzione est-ovest, tra la parte storica e la nuova edificazione
ISERA	<ul style="list-style-type: none"> - Tangenziale Ovest di Rovereto - Sistemazione della Via al Ponte (strada che porta al ponte di S. Giovanni) e allargamento di via Lungadige nel tratto che va dal ponte al collegamento con la provinciale di Cornalè. 	<ul style="list-style-type: none"> - bretellina per evitare il passaggio da Marano e nuovo ponte per evitare il passaggio da Cornalè 	<ul style="list-style-type: none"> - Su richiesta del Comune di Ronzo, se si allargasse la strada di Bordala nel tratto sul Comune di Isera, gli abitanti di Ronzo potrebbero raggiungere velocemente Trento via Cei-Aldeno, anche perché dopo Cei la strada è davvero scorrevole. - In località Marano, l'accesso e l'uscita al paese sono pericolosi.

COMUNI	TIPOLOGIA 1	TIPOLOGIA 2	TIPOLOGIA 3
MORI	<ul style="list-style-type: none"> - S.S. n. 240 di Loppio e Val di Ledro: definizione nuovo collegamento Mori ovest-Alto Garda. - Collegamento della S.P.3 Del Baldo – SP90 primo tronco in corrispondenza della zona artigianale 	<ul style="list-style-type: none"> - Rotatoria in loc. Mossano intersezione S.S. n. 240 del Garda e Val di Ledro: necessita una rivisitazione progettuale specie in considerazione del previsto innesto con la strada provinciale - S.P. n. 90 Destra Adige, finalizzato a collegare il I^ ed il II^ tronco, in corrispondenza anche dell'area produttiva in loc. Brianeghe. - S.P. n. 90 Destra Adige: completamento con raccordo tra I e II tronco in corrispondenza dell'area produttiva in loc. Casotte e Brianeghe 	<ul style="list-style-type: none"> - collegamento con Brentonico da S.P. n. 90 Destra Adige I tronco a S.P. n. 3 del Monte Baldo. - circonvallazione fr. Besagno sulla S.P. 3 del Monte Baldo. - Si rende necessaria la futura progettazione di una nuova strada che bypassi l'abitato di Besagno da realizzarsi a Nord-Ovest della loc. Visnà. Ad oggi attraverso la frazione transita tutto il traffico da e per l'altipiano di Brentonico. - L'abitato di Pannone è attraversato dalla S.P. 88 della Valle di Gresta. Per togliere il traffico che taglia in due la frazione si renderebbe necessario realizzare un nuovo percorso sfruttando il sedime della vecchia strada della valle di Gresta a ovest dell'abitato. - S.P. n. 90 Destra Adige I tronco: definizione interventi messa in sicurezza in loc. Crona con posa reti a maglie fini parasassi. - Miglioramento collegamento stradale con abitato di Marco a partire da ex Montecatini. - Collegamento pedonale Adige – Ravazzone a servizio della stazione ferroviaria di Mori stazione. - S.P. n. 45 Isera - Valle S. Felice: interventi di rettifica, ampliamento e messa in sicurezza nel tratto Valle S. Felice – Manzano. - S.P. n. 90 Destra Adige I tronco: risultano ormai giornalmente segnalati da censiti e automobilisti in transito distacchi di sassi anche di relativa consistenza e granulometria che possono comunque pregiudicare l'incolumità pubblica di persone e mezzi. Viene pertanto auspicata la definizione di un intervento di messa in sicurezza in loc. Crona con posa reti a maglie fini parasassi, sulla rete stradale che collega i territori amministrativi di Mori ed Ala. - Miglioramento collegamento stradale con abitato di Marco a partire da ex Montecatini: considerati i flussi di traffico e la valenza di tale arteria anche quale bypass in situazioni critiche di emergenza si prospetta la necessità di attivare interventi migliorativi finalizzati a garantire il corretto passaggio degli ingombri carrai in prossimità dei sottopassi alle Ferrovie FF.SS. ed all'Autostrada A22 del Brennero, nonché di definire le dimensioni parametriche della sede stradale di collegamento con l'abitato di Marco in C.C. Rovereto e relativa carreggiata in quanto la stessa attualmente ancora non delimitata in modo puntuale. - 12 Collegamento pedonale Adige – Ravazzone a servizio della stazione ferroviaria di Mori stazione: i pedoni, censiti delle frazioni più a nord dell'abitato di Mori capoluogo, in particolare delle località Molina e frazione Ravazzone, che necessitano quotidianamente di un utilizzo dei mezzi ferroviari per motivi di lavoro e pendolarismo, non dispongono di un percorso che garantisca continuità e sicurezza. A tale riguardo si ritiene necessario sistemare in modo definitivo il relativo percorso che affiancato alla strada statale S.S. 240 attraversa il fiume Adige, ricadente parte sul territorio amministrativo di Mori e parte su quello di Rovereto. - S.P. n. 45 Isera - Valle S. Felice: per tale viabilità il Servizio Infrastrutture Stradali della P.A.T. ha attivato la progettazione degli interventi di miglioramento della viabilità di collegamento degli abitati di Manzano e Nomesino. In tale contesto si rendono peraltro necessari anche puntuali interventi di rettifica, ampliamento e messa in sicurezza nel tratto Valle S. Felice – Manzano, in corrispondenza della medesima arteria stradale S.P. n. 45 che collega gli abitati di Mori-Val di Gresta ed Isera. - S.P. 88 della valle di Gresta: è necessario porre maggiore sicurezza nel tratto in galleria tra Valle san Felice e Pannone, realizzando l'illuminazione che metta in sicurezza il passaggio dei ciclisti. - Incrocio S.P. n. 90 Destra Adige – I^ tronco: risulta accertata, anche conseguentemente a ripetuti incidenti stradali, la problematicità dell'incrocio, per cui si rende non più procrastinabile nel tempo un intervento risolutivo finalizzato al miglioramento della visibilità in corrispondenza dell'intersezione con la bretella Casello Rovereto Sud – Mori Ovest, mediante revisione planialtimetrica del raccordo con la strada provinciale di tutti gli accessi e recessi e relative piste di immissione. - 19. Intersezione circonvallazione Mori-s.s. 240 a Mori Ovest: l'attuale intersezione a raso è spesso fonte di pericolo e incidenti, più volte è emersa l'esigenza di intervenire sull'incrocio, la proposta di una rotatoria su 2 livelli potrebbe essere la soluzione.
NOGAREDO	<ul style="list-style-type: none"> - tangenziale ovest di Rovereto 	<ul style="list-style-type: none"> - nuovo collegamento con Rovereto (dalla rotonda uscita A22 Rovereto Nord alla rotonda Stadio Quercia) 	<ul style="list-style-type: none"> - S.P.n.90 – tratto di attraversamento abitato di Brancolino - S.P.n. 20 – tratto di attraversamento frazione Molini - 3. - S.P. n. 90 – ridurre il traffico dei mezzi pesanti

COMUNI	TIPOLOGIA 1	TIPOLOGIA 2	TIPOLOGIA 3
NOMI	- Realizzazione collegamento Rovereto nord-Alta Vallagarina su proposta del comune di Nomi	<ul style="list-style-type: none"> - Per quanto riguarda il tratto della S.P. 90 che passa ai margini del territorio comunale di Nomi occorre valutare l'opportunità di posizionare l'ulteriore rotatoria già prevista (ed eventualmente definirne la posizione) al fine di limitare la velocità ma soprattutto di garantire un accesso diretto all'arteria verso Calliano senza necessità di passare sulla viabilità comunale interna. Tale rotatoria deve essere posizionata in un punto strategico che permetta poi il proseguimento su una nuova viabilità interna di accesso al Paese. - E' evidente che bisogna tenere in considerazione, nelle eventuali nuove proposte viabilistiche sovramunicipali, l'afflusso di veicoli da e verso Rovereto (soprattutto nel tratto della rotatoria di Villa Lagarina e il ponte) e la creazione di nuove rotatorie o nuove arterie deve essere proporzionata a tale afflusso (vedi rotatoria bypass S. Ilario) 	<ul style="list-style-type: none"> - Permane la problematica relativa allo svincolo semaforico Nomi - ovest che dovrà trovare sistemazione complementare assieme alla sistemazione viabilistica della SP 90. - L'eventuale sviluppo viabilistico della rete esterna al territorio comunale deve in ogni caso essere compatibile con il nostro territorio e deve risolvere i problemi di accesso e di uscita in sicurezza dal paese.
POMAROLO			<ul style="list-style-type: none"> - Alla rotatoria del casello autostradale di Villa Lagarina durante le ore di punta si formano degli intasamento con conseguente formazione di colonne. - lungo gli attuali collegamento di interesse sovra comunale vi è un notevole passaggio di mezzi pesanti (TIR) - criticità della viabilità lungo il "serpentone" - L'accesso a Pomarolo da Viale Rovereto lungo la SP 90 Provinciale risulta essere pericolo in quanto non è presente una corsia dedicata per la svolta a sinistra per chi proviene da Rovereto, mentre chi proviene Trento la svolta a destra risulta essere difficoltosa a causa del ristretto raggio di curvatura (curvatura a "gomito")
RONZO-CHIENIS		<ul style="list-style-type: none"> - Completamento SP 88, adeguamento e messa in sicurezza tratto da Passo Bordala a Bordala Bassa 2,7 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Provinciale Velo, Da Passo Santa Barbara a inizio discesa Monte Velo (lunghezza intervento 2 km - Una criticità quotidianamente sottovalutata è la scarsa visibilità della galleria sopra San Felice in Val di Gresta, si tratta di una galleria in curva senza illuminazione. Essendo la Valle molto frequentata da ciclisti in rischio tamponamento è molto elevato. L'intervento richiesto è quello di un adeguata illuminazione in entrata il tratto interessato è di soli 150 metri - tratto S.P. 88 in centro abitato finale di Via Bordala, causa cedimento muro di sostegno necessario rifacimento muro in curva di 150 metri con contestuale realizzazione marciapiede - Sp 88 Cedimento muro di sostegno in centro abitato di 50 metri strada all'altezza di via Longa, 54
ROVERETO	<ul style="list-style-type: none"> - Realizzazione bypass Sant'Ilario - Collegamento Rovereto nord- Alta Vallagarina - Interramento del tratto SS 12 davanti alla stazione e sistemazione p.le Orsi - Bretella ai Fiori (appaltata) - Variante alla Mira - Tangenziale est - Tangenziale ovest - Parcheggio ospedale S. Maria del Carmine 	<ul style="list-style-type: none"> - Via Benacense - Via Craffonara - Sottopasso stazione FF. SS. per il collegamento con S. Giorgio 	

TERRAGNOLO	- Tangenziale est di Rovereto		<ul style="list-style-type: none"> - S.P. 138 della Borcola nel tratto tra fraz. Campi e la Val dei Ponti in diversi punti ha una larghezza trasversale molto ridotta. - Strada comunale Rovereto-S. Nicolò-Fontanelle necessita di ulteriore opere di difesa e nel tratto S. Nicolò-Fontanelle sarebbe auspicabile un allargamento della carreggiata con posa di barriere di protezione. - Restringimento in fraz. Valduga S.P. 2 - Restringimento in fraz. Baisi (tornante) S.P. 138 - Curve pericolose in loc. Baisi S.P. 138 - Curve pericolose a ridosso delle due gallerie sul confine tra Rovereto e Terragnolo S.P. 2 - Curva pericolosa soprattutto per il transito pedonale in loc. Val Pignatte tra le frazioni Peltre e Pedrazzi S.P. 2 - Bivio tra S.P. 2 e S.P. 138 in loc. Piazza che non consente di manovrare in sicurezza - Innesto strada comunale per fraz. Perini: pericoloso in quanto molto stretto e privo di adeguata visibilità S.P. 2 - Innesto stradina comunale in fraz. Piazza scendendo dalla fontana proprio nel punto di restringimento della carreggiata della S.P. 2 all'interno della frazione - Innesto strada comunale sulla S.P. 2 in fraz. Croce con scarsa visibilità.
TRAMBILENO	- Tangenziale est di Rovereto in direzione nord e sud.	La SS 46 del Pasubio e la S.P. 89 Sx Leno necessitano di interventi di sistemazione, messa in sicurezza ed allargamento nei tratti già indicati nel Protocollo sottoscritto fra comune di Vallarsa e provincia di Trento.	
VALLARSA	- Tangenziale est di Rovereto in direzione nord e sud	Si riportano gli interventi relativi alla SS 46 del Pasubio e alla SP 89 sinistra Leno, come da protocollo sottoscritto con la Provincia.	
VILLA LAGARINA			
VOLANO	- Realizzazione bypass Rovereto nord-Alta Vallagarina sulla scorta del progetto approvato dal Consiglio Comunale		<ul style="list-style-type: none"> - L'attuale S.S. 12, se depotenziata a strada comunale/sovracomunale, potrebbe essere riqualificata utilizzando l'attuale sedime per creare ai lati dei percorsi ciclopeditoni. - Nonostante i numerosi interventi messi in atto dalle Amministrazioni Comunale e Provinciale per migliorare e, dove ritenuto necessario, inibire le intersezioni fra S.S. 12 e viabilità locale, la notevole mole di traffico sulla S.S. 12 che attraversa il paese, comporta difficoltà di immissione sulla stessa soprattutto nell'intersezione Nord del centro abitato posta a servizio anche della zona industriale. Tale criticità ha visto il verificarsi di numerosi incidenti, anche recentemente.



Ribadito che i **contenuti del presente documento preliminare in materia di mobilità saranno in seguito approfonditi all'interno del più generale processo operativo di elaborazione del Piano Territoriale (Piano della mobilità)**, di seguito si riportano le richieste e le osservazioni **esprese in principi** relative ai **percorsi ciclo pedonali, al trasporto pubblico e al trasporto merci/persone**.

PERCORSI CICLO – PEDONALI

Nel territorio della Vallagarina è presente una articolata rete di piste ciclabili sviluppata prevalentemente ai fini turistico-ricreativi. A servizio della stessa sono stati realizzati punti di ristoro, bici grill, piazzole, etc. La necessità emersa dalle diverse istanze presentate dalle amministrazioni comunali è quella di realizzare ulteriori percorsi ciclo-pedonali che siano funzionali ad una mobilità alternativa che colleghi in sicurezza i vari centri abitati favorendo gli spostamenti casa/lavoro/servizi. (es. Calliano-Besenello, Brentonico centro e frazioni, Isera-Borgo Sacco, Brancolino-S.Giorgio, Pomarolo - Villa Lagarina - Rovereto, Loppio-Passo Bordala, Rovereto-Terragnolo ecc). Per maggiore completezza di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle indicazioni espresse dalle singole amministrazioni sul tema.

Infine, la Commissione evidenzia come **la progettazione di qualsiasi nuovo intervento che ridefinisca ed integri gli attuali assetti viari debba contemplare anche gli spazi necessari alla creazione dei percorsi ciclo-pedonali**, difficilmente inseribili altrimenti a progettazione conclusa.



COMUNITÀ DELLA VALLAGARINA

COMUNI	ISTANZE IN TEMA DI PERCORSI CICLO-PEDONALI
ALA	1. Si rappresenta la necessità di realizzare il collegamento tra l'abitato di Ala e l'esistente percorso ciclo-pedonale realizzato sulla destra Adige
AVIO	
BESENELLO	1. Andrebbe previsto un percorso ciclo/pedonale di collegamento tra Besenello e Calliano
BRENTONICO	1. Sarebbe certamente auspicabile realizzare progressivamente percorsi ciclopeditoni per garantire un collegamento sicuro fra Brentonico Centro e frazioni in corrispondenza delle principali arterie. Questo costituirebbe al tempo stesso una grande attrattiva turistica di un Altopiano che ha fatto dello slogan 'natura-sport-benessere' il principio ispiratore della politica di valorizzazione turistica.
CALLIANO	1. Con lo spostamento del tracciato della S.S.12 si aprirebbero notevoli opportunità di nuovi percorsi ciclopeditoni. 2. Recupero strada arginale in sx orografica tra ponte di Besenello e le foci del Rio Cavallo
ISERA	1. Isera è totalmente sprovvista di un collegamento ciclopedonale che la colleghi a Borgo Sacco, luogo da cui partono tutte le ciclabili per Rovereto. In realtà esistono dei progetti sia del Comune sia del Patto d'area, ma è tutto fermo perché tutto vincolato alla viabilità futura.
MORI	1. Risulta trasmessa alla Comunità di Valle della Vallagarina, nel corso del corrente anno, la scheda conoscitiva della rete dei percorsi ciclabili e ciclopeditoni di interesse provinciale, dalla quale si rileva l'insufficienza di detti collegamenti nell'attraversamento urbano di Mori capoluogo. A tale riguardo si sono conseguentemente già prospettate le ipotesi per l'attuazione di alcuni tratti di percorso che possano garantire in particolare il collegamento dalla loc. Seghe ultime, corrispondente alla progressiva chilometrica della S.S. 240 km 0,720 alla progressiva della medesima statale, in direzione ovest, al km 3,075. Oltre a tali nuove previsioni finalizzate a garantire la razionale continuità dei percorsi, si ritiene inoltre opportuno procedere alla programmazione di alcuni interventi necessari per la messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, in alcuni tratti.
NOGAREDO	1. In considerazione del fatto che i paesi del Comune di Nogaredo sono sprovvisti di un percorso riservato di natura ciclopedonale che colleghi la pista ciclabile in sinistra Adige, si ritiene assolutamente prioritario l'esecuzione di un nuovo ponte ciclopedonale tra Brancolino e la località S. Giorgio nel Comune di Rovereto.
NOMI	
POMAROLO	1. Pomarolo è attualmente scollegato dalla pista ciclabile e pertanto risulta necessario prevedere il completamento sui Tomi dell'Adige tra Nomi e Villa Lagarina.
RONZO-CHIENIS	1. Attualmente in Val di Gresta non esiste una pista ciclabile, quindi questo servizio è del tutto insufficiente. Serve collegare Loppio con Passo Bordala in ciclabile.
ROVERETO	1. con Isera attraverso via Pasubio 2. passerella sull'Adige con Villa Lagarina 3. Volano declassamento SS12 con futura realizzazione bypass 4. Mori – tratti a sud per collegamento con via Caproni
TERRAGNOLO	1. I percorsi ciclo-pedonali da noi sono inesistenti. Interessante sarebbe il collegamento Borcola e fraz. Seghe e fraz. Seghe – Rovereto lungo l'asse del torrente Leno. Opera per la quale esiste già una progettazione preliminare.
TRAMBILENO	1. Collegamento ciclo-pedonale con Rovereto e Valle di Terragnolo a fini turistici.
VALLARSA	
VILLA LAGARINA	1. Mancano completamente i percorsi da e per la città per la mobilità alternativa. Le ciclabili sono solo ludiche. Vanno costruite nuove strutture (es. collegamento ciclabile sicuro sul ponte di Villa, ma pensiamo anche al percorso da Isera a Rovereto, o da Volano a Rovereto etc) Qualsiasi nuovo intervento viario deve progettare contestualmente anche la viabilità ciclo pedonale.
VOLANO	1. Nel vecchio Piano Comprensoriale di coordinamento e nel Piano Regolatore di Volano erano stati previsti alcuni percorsi ciclabili con carattere sovra comunale (particolarmente atteso era il percorso verso la città di Rovereto ad est della S.S. 12 prolungando via Spiazze verso il Brione), ma non sono stati realizzati per le notevoli interferenze con proprietà private. Nell'ipotesi di spostamento del tracciato dell'attuale S.S.12, risulterebbe di facile realizzazione un percorso ciclabile utilizzando l'attuale tracciato sia in direzione Nord che Sud. Questi percorsi potrebbero avere una forte utilità per la mobilità verso la città da parte di utenti che utilizzano i servizi cittadini, cosa diversa è invece l'utilizzo della rete ciclabile ludico-ricreativa che corre lungo il fiume Adige la quale è servita dalla viabilità comunale interpodereale esistente, la quale può essere considerata sufficiente per questo tipo di utilizzo



TRASPORTO PUBBLICO

Una vera alternativa alla strada può essere rappresentata dal potenziamento del trasporto pubblico locale, sia urbano che extraurbano, anche con corsie riservate e vie preferenziali.

Dalla istanze raccolte dalle diverse amministrazioni comunali si evidenzia la necessità di aumentare la frequenza di alcune corse del trasporto pubblico urbano (autobus) oltre all'estensione del servizio ad alcuni ambiti territoriali, a garanzia di un servizio capillare, integrato e razionale, organizzato secondo un **sistema di mobilità** integrata ovvero interdipendente tra i diversi livelli di trasporto, secondo un concetto di “rete” infrastrutturale. **L'obiettivo di tale impostazione programmatica è principalmente quello di favorire il coordinamento e la pianificazione modale fra forme di trasporto che interessino il territorio e la complementarità tra funzioni e sistemi di trasporto (pubblico/privato, o potenzialmente, gomma/ferro).**

Una significativa alternativa di mobilità extraurbana può essere rappresentata dalla metropolitana di superficie che, sfruttando l'attuale linea della ferrovia consentirebbe di ridurre notevolmente i flussi del traffico privato. A tal proposito sarebbe importante la riattivazione delle fermate intermedie (Volano, Calliano, Villa Lagarina), l'incremento del numero di corse e la creazione di parcheggi gratuiti in prossimità delle stazioni.

Particolare interesse è rivolto al **progetto Metroland**, la cui filosofia è quella di un moderno Trentino “in rete” che apra nuove prospettive al concetto di mobilità, di persone e merci, e favorisca la mobilità locale all'interno e tra ciascuna valle trentina, nonché il collegamento con le regioni vicine.

TRASPORTO MERCI/PERSONE

Focalizzando l'attenzione sugli obiettivi generali del documento è necessario valutare anche il ruolo dell'intermodalità dei trasporti con particolare riferimento ai **punti di scambio con tipologia gomma/rotaia**. Fra tutte le tipologie intermodali è infatti quella ferroviaria che può contribuire in modo significativo allo sviluppo territoriale sostenibile improntato alla sostenibilità ambientale e sociale, con il trasferimento di merci e persone su vettori a minore impatto.

Nelle istanze raccolte dalle diverse amministrazioni comunali emerge, infatti, l'esigenza di poter garantire un adeguato servizio alle aree produttive, definendo un piano delle vie commerciali più conveniente e funzionale, come nel caso della Loc. Casotte in C.C. Mori (attualmente in fase di infrastrutturazione e quindi di prossima attivazione) e in corrispondenza della fermata di Mori Stazione Ferrovia, in C.C. Rovereto.



OPERE DI RILEVANZA STRATEGICA

La Commissione evidenzia come sia centrale all'interno della **pianificazione provinciale, la programmazione dei seguenti interventi ritenuti strategici per la definizione del quadro programmatico della mobilità del territorio lagarino che sarà in seguito delineato all'interno del Piano della Comunità.**

- a) Ripristino stazioni FS dismesse tratto Avio – Trento**
- b) Utilizzo gratuito/agevolato di un tratto dell'Autostrada del Brennero (sperimentazione).**
- c) Collegamento Rovereto Nord – Calliano (progetto unitario tratto S. Ilario - Calliano);**
- d) Definizione di un progetto organico finalizzato alla risoluzione del problema dell'attraversamento nord-sud alla città di Rovereto, sia interno che esterno partendo dall'ipotesi progettuale depositata al VIA;**
- e) Collegamento Mori Ovest- Alto Garda;**

a) RIPRISTINO STAZIONI F.S. DISMESSE TRATTO AVIO – TRENTO

Si ritiene che la riapertura delle stazioni ferroviarie dismesse e l'utilizzo del treno come **metropolitana di superficie**, adeguatamente supportate da parcheggi di scambio e connessione con i servizi di trasporto pubblico (urbano ed interurbano, car sharing, bike sharing, etc.), costituiscano una significativa alternativa di trasporto. La metropolitana di superficie potrà costituire, infatti, un asse fondamentale per promuovere la mobilità sostenibile a tutela dell'ambiente, della salute nonché per lo sviluppo economico, culturale e turistico della comunità.

Tale soluzione permetterebbe l'arretramento delle auto dai centri abitati e consentirebbe di spostare su rotaia un consistente flusso di traffico veicolare. Ad integrazione di tale modalità alternativa il **progetto Metroland**, con l'estensione della rete anche alle valli laterali, può rappresentare un importante integrazione dell'intero sistema di mobilità.



b) UTILIZZO GRATUITO/AGEVOLATO DELL' AUTOSTRADA DEL BRENNERO:

Al fine di valutare ipotesi orientate all'ottimizzazione ed alla razionalizzazione delle infrastrutture esistenti, nonché al risparmio di territorio, si propone l'attivazione di una fase **sperimentale** che preveda l'utilizzo gratuito o agevolato (abbonamento) dell'autostrada A22 (anche per i mezzi pesanti) sulla tratta Rovereto sud – Rovereto nord (possibilmente allagata fino al casello di Trento sud). Simile provvedimento, già adottato in occasione dei lavori al ponte di Ravazzone, ha evidenziato come il traffico nel tratto autostradale Rovereto sud – Rovereto nord sia aumentato circa del 600%, valore percentuale elevato, che corrisponde tuttavia ad un numero piuttosto contenuto di transiti (circa n. 250).

Il dato sopra riferito deve essere inoltre integrato da quello allora riscontrato sulla tratta Rovereto sud – Trento centro (oggi chiuso), che indicava un aumento dei transiti pari a circa il 300%.

E' pertanto opportuno valutare la necessità e l'efficacia dell'autostrada del Brennero nell'intercettare in maniera razionale i flussi di traffico dell'area ovest di Rovereto, in modo particolare quelli di attraversamento sud - nord della città e quelli diretti a Trento. Di tale sperimentazione dovranno essere valutati nel tempo i relativi costi e le ricadute ambientali. Si ritiene basilare che questa **fase sperimentale** sia affiancata dal monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza dei centri abitati. Al fine di ridurre le emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera, si propone che sul tratto autostradale interessato dalla sperimentazione (Rovereto sud-Rovereto Nord), la velocità massima sia ridotta a 110 km/h. I dati rilevati dimostrano, infatti, come tale provvedimento abbatta anche del 400% le emissioni di inquinanti quali monossido di carbonio, ossidi di azoto, etc.

Tale riscontro, deve essere quindi interpretato e verificato, anche sulla scorta dei rilievi automatici dei flussi di traffico recentemente effettuati dal Servizio Strade della Provincia, per capire in primo luogo quali siano le dinamiche che regolano i flussi veicolari intorno a Rovereto.

c) COLLEGAMENTO ROVERETO NORD – CALLIANO (ALTA VALLAGARINA)

La Comunità ribadisce l'importanza di una **soluzione viabilistica unitaria** per l'Alta Vallagarina che risolva, in un'ottica di sostenibilità, il problema dell'attraversamento del traffico dei centri abitati di Sant'Ilario, Volano e Calliano. All'interno di tale soluzione, priorità assoluta è rappresentata dalla viabilità relativa alla circonvallazione di Sant'Ilario e Volano, per le quali una soluzione unitaria appare preferibile all'ipotizzato tunnel di Sant'Ilario. Per tale opera si chiede la conferma del finanziamento e della progettazione esecutiva entro 6 mesi.

Inoltre si ritiene che la nuova arteria debba essere funzionalmente integrata con gli interventi previsti all'interno della città di Rovereto dal **Protocollo di intesa tra la Provincia autonoma di Trento e il comune di Rovereto**, nonché dal Piano Urbano della Mobilità.



Già all'interno della progettazione preliminare dovranno essere **valutati gli effetti** di questa nuova opera **sulla rete viaria esistente**, in particolare **le ricadute sulla rotatoria di Villa Lagarina (uscita autostrada) e su quella nei pressi dello stadio Quercia, nonché le ripercussioni sulla S.P. 90 Destra Adige.**

Parimenti, coerentemente con i principi di **sviluppo sostenibile** delineati in precedenza, dovranno essere assunte soluzioni progettuali finalizzate al **contenimento ed alla mitigazione degli impatti paesaggistici ed ambientali.**

d) ATTRAVERSAMENTO NORD-SUD ROVERETO

Alla luce delle criticità emerse nella fase analitica risulta evidente come la città di Rovereto rappresenti un polo di interesse culturale, scolastico, ricreativo e lavorativo che assorbe mobilità sia interna che esterna al comune. Le ricadute sulla rete stradale impongono di affrontare il problema all'interno di una visione organica (allargata) attraverso interventi di "riordino" infrastrutturale" (bretella "ai Fiori", variante alla "Mira", interrimento della S.S. 12 nel tratto della stazione FS, tangenziali est e ovest, accesso libero/agevolato dell'autostrada). E' importante sottolineare che non saranno solo gli aspetti legati alla risoluzione del traffico a dover essere valutati ma anche le ricadute urbanistiche quali il miglioramento in termini di qualità e vivibilità urbana, attraverso la riappropriazione di porzioni della città, l'incremento di aree a traffico limitato, il potenziamento di aree pedonali, etc.. Si richiamano a tal proposito le azioni programmatiche definite dal *Piano Urbano di Mobilità* e dal *"Protocollo di intesa tra la Provincia autonoma di Trento e il comune di Rovereto" relativo alla collaborazione strategica tra i due enti ed agli interventi di competenza provinciale programmati nel quinquennio 2010/2015.*

Si dovranno di conseguenza approfondire le sopraccitate proposte, delle quali si discute ormai da decenni, per capire se e come andrebbero ad integrarsi con l'attuale rete viaria e prefigurarne le ricadute territoriali. Funzionale a tali valutazioni sarà la lettura dei dati dei flussi del traffico di attraversamento della città recentemente effettuati dalla Provincia.

e) COLLEGAMENTO MORI OVEST- ALTO GARDA (soluzione C + integrazione):

Si tratta dell'ultima soluzione elaborata dalla Provincia per il collegamento "Loppio – Busa". Il nuovo tracciato, in galleria a tre corsie, si sviluppa tra due rotatorie, quella di Nago in loc. Mala e quella della Maza, e permetterà di superare l'abitato di Nago e collegarsi con l'area del Linfano in loc. Cretaccio, dopo aver oltrepassato e costeggiato in destra orografica per un breve tratto il fiume Sarca. Tale ipotesi progettuale, bypassando i nodi critici di Torbole e Nago, dovrebbe ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza del tratto stradale che collega la Vallagarina con l'Alto Garda.



Posto che i vantaggi per l'area lagarina saranno comunque innegabili, la Comunità si impegna ad individuare, in accordo anche con l'amministrazione di Mori, una soluzione integrativa che preveda il collegamento di Nago con la loc. S. Antonio e il conseguente completamento della viabilità fino a Mori ovest attraverso una galleria sotto il versante dello Stivo che da Loppio si innesti con la nuova soluzione "C".

Infatti, la sola attuazione della soluzione "C" (anche con l'aggiunta del superamento del passo S Giovanni) dà una risposta parziale alle richieste provenienti dall'Alto Garda e dalla Vallagarina in quanto rimane irrisolto il problema del collegamento da passo S Giovanni a Mori ovest.

L'obiettivo, coerente con la soluzione votata all'unanimità dal Consiglio Comunale di Mori n° 30 dd. 10 agosto 2011, è volto alla salvaguardia dell'ampio territorio circostante la Valle di Loppio ed avrà ripercussioni sia sotto l'aspetto ambientale che turistico.

E' necessario che tale collegamento sia integrato con la nuova linea ferroviaria per l'Alto Garda (**progetto Metroland**) che la Provincia sta delineando (che dovrà prevedere una stazione anche a Mori), in modo tale che, insieme all'esistente percorso ciclo-pedonale, si configuri come un elemento integrato all'interno di un più generale ed articolato sistema di mobilità.



QUESTIONI APERTE

Il lavoro svolto dalla Commissione **proseguirà con la redazione del** Piano della mobilità che sarà predisposto all'interno del più generale processo di elaborazione del **Piano territoriale della comunità (PTC)**, nel quale i contenuti, gli obiettivi e le finalità qui anticipate saranno approfondite, **integrate e sviluppate** in rapporto ai diversi contenuti del piano.

Il fine è quello di sviluppare un **progetto di mobilità sostenibile** che, attraverso azioni articolate e differenziate sul territorio (politiche di trasporto pubblico, percorsi ciclo-pedonali protetti, intermodalità, utilizzo della ferrovia come metropolitana, etc.) e la valorizzazione di progetti comuni, assicuri uno **sviluppo sostenibile del territorio** ed una **migliore qualità della vita** per l'intera comunità. Tali interventi sulla mobilità imporranno approcci e modalità differenziate sia sul piano politico (strategie) che sul piano sociale e culturale (comportamenti e responsabilità individuali). Si ribadisce che quanto emerso dal Tavolo, dalla Conferenza dei Sindaci e dalle osservazioni più volte citate, saranno tenute in debita considerazione in coerenza con il principio di partecipazione che sta alla base della filosofia del piano della Comunità.

IL RESPONSABILE
DEL SERVIZIO TECNICO – URBANISTICO

- arch. Andrea Piccioni -

IL PRESIDENTE

- Stefano Bisoffi -