

Il Trentino si muove verso il futuro

OPERE PUBBLICHE E SVILUPPO DEL TERRITORIO

Il Trentino si muove verso il futuro

Opere pubbliche e sviluppo del territorio

Speciale de "il Trentino"

Rivista della Provincia autonoma di Trento

Registrazione del Tribunale di Trento n. 100
del 13/08/1963 - Iscrizione nel R.O.C. n. 480

REDAZIONE

Piazza Dante, 15 - 38122 Trento
Tel. 0461 499330 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

DIRETTORE RESPONSABILE

Giampaolo Pedrotti

TESTI

Gianpaolo Tessari
Stefano Voltolini

FOTOGRAFIE

Matteo Rensi, Giancarlo Rudari,
Marco Simonini, Gianni Penasa,
Archivio Ufficio Stampa PAT,
dudlajzov - stock.adobe.com



Trento e Asta dell'Adige

Valsugana, Tesino e Altipiani Cimbri

Rovereto, Vallagarina

Alto Garda

Valli di Non e Sole

Valle dei Laghi e Giudicarie

Valli di Cembra, Fiemme e Fassa

Primiero, Vanoi e Passo Rolle

INDICE

Oltre un miliardo e mezzo di euro di opere finanziate	Pag.4
Anche l'autobus guarda alla sostenibilità: si viaggerà in elettrico da Trento a Zambana	Pag.7
I commissari per mettere il turbo a opere strategiche	Pag.8

1 TRENTO E ASTA DELL'ADIGE

Merci e persone in galleria con l'alta velocità ferroviaria	Pag.12	Campotrentino, collegamento tutto nuovo tra Tangenziale ed Interporto	Pag.19
La zona produttiva di Spini di Gardolo avrà un sottopasso pedonale	Pag.14	In Valsugana su due ruote, ecco la tratta tra Centochiavi e Ponte Alto	Pag.20
La tangenziale a sud della città si rifà il look pensando alle strutture che dovranno arrivare	Pag.15	A Trento Nord la bonifica delle storiche rogge che hanno segnato la storia della città	Pag.21
In Bondone senz'auto in pochi minuti. La funivia tra Trento e la sua montagna	Pag.17	Più agevole entrare in A22 da Mezzocorona con il collegamento al casello di San Michele	Pag.22
Ammodernato il viadotto di Canova: porta stradale per Valsugana e Veneto	Pag.18		

2 VALSUGANA, TESINO E ALTIPIANI CIMBRI

Una Valsugana elettrificata per viaggiare in un futuro connesso e sostenibile	Pag.26	La galleria Zambale sarà più ampia per muoversi al passo con i tempi	Pag.33
Una nuova viabilità verso il Brocon per salvaguardare l'abitato di Castello Tesino	Pag.28	Il Menador verrà reso più sicuro: ecco come cambia volto una strada storica tra le preferite dei ciclisti	Pag.34
Un lungolago da vivere con le ciclopedonali: tra sicurezza ed approccio dolce	Pag.29	Lungolago di Caldonazzo sempre più a misura di chi si sposta sulle due ruote	Pag.35
Undici chilometri ad alto tasso di bellezza per collegare il Tesino in bicicletta	Pag.31	Sette chilometri più sicuri sulla Statale 47 grazie a corsie e banchine rese uniformi	Pag.37
Meno traffico nell'abitato di Borgo grazie al nuovo svincolo di ingresso	Pag.32		

3 ROVERETO, VALLAGARINA

Per il nodo del traffico tra Sant'Ilario e Volano pronti 40 milioni per un bypass	Pag.40	Strada più ampia e più sicura in località Norde a Vallarsa	Pag.48
Il nuovo casello di Ala-Avio ridisegna anche un tratto di viabilità in destra Adige	Pag.42	Il ponte di Chizzola portato al passo con i tempi: doppia corsia e marciapiede per i pedoni sui due lati	Pag.49
La bretella della Mira offrirà un miglior collegamento a tutta l'area artigianale	Pag.43	Collegamento con la Valdastico: prosegue l'iter di verifica del corridoio con lo Stato e con il Veneto	Pag.50
Il nuovo Piazzale Orsi: la porta di accesso a Rovereto con un sottopasso ciclopedonale	Pag.45	Sulle due ruote tra Nomi e Mori Raddoppia la ciclovia in destra Adige	Pag.52
Uno svincolo tra Sano e Mori che guarda a sicurezza e a chi si sposta in bicicletta	Pag.46	Il depuratore di Avio potenziato ed ampliato a beneficio dell'ambiente	Pag.53
In arrivo sottopasso per collegare terreni agricoli alla variante di Mori ovest	Pag.47	Treni merci e passeggeri sotto la città	Pag.54

4 ALTO GARDA

Passo San Giovanni-Cretaccio, ovvero l'accesso tra Vallagarina ed Alto Garda: ecco come cambia	Pag.58
Rfi e la Provincia, al lavoro sul collegamento ferroviario tra Rovereto e Riva	Pag.60
L'accesso da nord per il lago di Garda messo in sicurezza nel tratto Mori-San Giovanni	Pag.61

Ciclovìa del Garda, un percorso spettacolare	Pag.62
Lago di Ledro sempre più a misura di una riscoperta a due ruote	Pag.64
La tecnologia in discarica: la Maza diventa high tech nel trattamento della plastica	Pag.65
La variante di Molina di Ledro al servizio della vivibilità del territorio e del turismo	Pag.67

5 VALLI DI NON E SOLE

Cles torna a respirare: c'è la variante	Pag.70
Una rotatoria a Dermola per mettere in sicurezza e riqualificare l'area	Pag.72
Curve pericolose verso la Mendola: saranno allargate a beneficio di bus e autoveicoli	Pag.73
Si amplia la mappa delle ciclopedonali della Valle di Non: ecco le novità	Pag.74
Malè avrà completato lo svincolo nei pressi della stazione della ferrovia	Pag.75

A Cloz il depuratore diventa più performante con una potenzialità di 10 mila abitanti	Pag.76
E Rumo può contare sulla propria struttura di trattamento delle acque	Pag.77
Traffico più agile sullo svincolo Ossana-Pejo	Pag.78
Anche con l'impianto di Caldes si completa la rete provinciale dei depuratori	Pag.79
L'ex Lago Rosso ha un accesso più sicuro	Pag.80

IL VIAGGIO 1 / PARTE OCCIDENTALE In corriera alla scoperta di paesi e vallate Pag.82

6 VALLE DEI LAGHI E GIUDICARIE

Tolto l'assedio del traffico a Pinzolo con l'avvio della nuova variante	Pag.86
La galleria di Ponte Pià sarà più ampia e con un imbocco più a valle	Pag.88
Una serie di gallerie per evitare l'attraversamento di Ponte Arche	Pag.89
Il Ponte dei Servi avrà una vivibilità allargata in nome della sicurezza	Pag.90

Un doppio intervento all'insegna di strade più percorribili tra San Lorenzo in Banale e Tenno	Pag.91
Le Giudicarie da vivere e visitare sempre più su due ruote	Pag.92
Vallelaghi, curva del Palloncino più sicura	Pag.94
Il bypass per togliere i camion dal centro abitato	Pag.95

7 VALLI DI CEMBRA, FIEMME E FASSA

Campitello e Canazei In arrivo una variante in galleria	Pag.98
La Fersina-Avisio diventa più scorrevole in prospettiva Giochi	Pag.100
Per le Olimpiadi 2026 strade migliori tra Cembra e Pinè	Pag.101
Bus Rapid Transit, corsie dedicate con vista Olimpica ma non solo	Pag.103

Predazzo, villaggio per 850 atleti ai Giochi del 2026 nella scuola alpina della Guardia di Finanza	Pag.104
Lo stadio del Fondo di Tesero si rifà il look in vista delle Olimpiadi	Pag.105
La mobilità lungo l'Avisio si muove in una prospettiva sostenibile	Pag.106
In passerella sulla due ruote per superare il rio di Campitello	Pag.107

8 PRIMIERO, VANOI E PASSO ROLLE

Cinque stazioni e 500 metri di dislivello: la funivia tra San Martino e il Rolle	Pag.110
La statale del Rolle messa al riparo da neve e possibili valanghe	Pag.112

La strada dello Schener porta col Veneto e arriva la galleria Pala Rossa	Pag.113
--	---------

IL VIAGGIO 2 / PARTE ORIENTALE Se il Trentino lo giri a bordo dei mezzi pubblici

Pag.114

Oltre un miliardo e mezzo di euro di opere finanziate

Il presidente della Provincia Fugatti: "Molti input arrivati dai territori"

Oltre un miliardo e mezzo di euro per le infrastrutture, di cui 700 milioni sono stati investiti in primo luogo per le strade, nel corso di questa legislatura, senza però dimenticare ferrovie e ciclopedonalità. Insomma, una colossale opera di modernizzazione del Trentino. Le cifre offrono una nitida fotografia della mole imponente di interventi voluti dalla giunta provinciale e che trova il proprio fondamento in un elenco di priorità suggerite dai territori, nonché dal disegno complessivo di infrastrutture in alcuni casi attese da 30 anni. Un grande piano che fa viaggiare il Trentino nel futuro e lo fa mixando la praticità delle infrastrutture stradali, ad oggi ancora ineludibili per il trasporto di merci e persone, ma con l'attenzione per altre opere ferroviarie, funiviarie, ciclopedonali, che vanno nell'ottica della sostenibilità. Il tutto passa tramite un poderoso lavoro di progettazione degli interventi. Senza dimenticare, tema centrale e tutt'altro che scontato, la necessaria individuazione da parte dell'amministrazione di piazza Dante delle risorse per far partire i cantieri.

Questo numero speciale del "Trentino" vuole offrire una sorta di sguardo dall'alto di una provincia che guarda al domani, migliorando reti e collegamenti. Depuratori e attenzione all'ambiente, con le ciclabili sono infrastrutture ambientali. **Il presidente della Provincia Maurizio Fugatti argomenta così le scelte fatte:** "Già in campagna elettorale avevamo detto che, con le possibilità economiche che fanno capo alla nostra Autonomia, ci sarebbe stato bisogno in questa legislatura di una robusta iniezione di investimenti pubblici nel sistema trentino. Questo per due

ordini di motivi: l'immissione di risorse si traduce nella crescita del Pil. E ci pare che questo argomento sia ormai sdoganato, condiviso nel dibattito consiliare anche tra gli esponenti delle minoranze. Nel medio periodo (si parla di 5/10 anni per calarli a terra) questi **investimenti portano appunto alla crescita del Pil.** Ma il Trentino era, e lo è ancora, in una oggettiva difficoltà di collegamento in alcune aree del fondovalle con le aree più periferiche. Tante opere vanno sì a beneficio della valli, ma va detto che su Trento e Rovereto ci sono comunque investimenti di grande portata, basti solo citare la circonvallazione ferroviaria per il capoluogo già finanziato e la progettazione dell'interramento ferroviario".

In occasione degli **Stati generali della montagna** (che si sono conclusi a Comano nell'estate del 2019) uno dei temi ribaditi con forza dai territori era stato proprio quello di un rafforzamento del collegamento viario: "Infatti. Ci pare importante sottolineare come questo tipo di intervento vada letto non soltanto con una facile equazione, più strade uguale solo più asfalto. Con una valutazione ambientale cioè tutta negativa. La montagna, le zone più lontane, per essere curate e tutelate hanno bisogno di essere abitate da una comunità viva, che possa spostarsi per andare al lavoro facendo conto su collegamenti migliori. E che nel contempo eviti l'abbandono di territori che diverrebbero più fragili nell'isolamento" osserva il presidente.

La prima parte del lavoro della giunta provinciale è consistito nel tracciare un elenco di grandi **opere attese da diversi decenni**, cercando allo stesso tempo





di individuare le linee di finanziamento: “E quando si parla di grandi opere, dal valore di diverse decine di milioni di euro ciascuna, queste hanno bisogno di un iter particolare. Va chiarito che non si tratta di progetti che oggi pensi e domani puoi aprire il cantiere. In primo luogo vanno individuate le risorse e non è detto che le si trovi tutte, in automatico, il primo anno di legislatura. Serve poi il confronto e l'accordo con i territori, in alcune realtà si sono persi anni per questo motivo. A quel punto serve un progetto per poi fare un appalto. E alla fine possono partire i lavori”.

Non sfugge a nessuno come la circonvallazione di Pinzolo, come anche la messa in sicurezza della statale della Valsugana nel suo tratto a sud, siano opere che servivano già 20 anni fa.

Gli osservatori più attenti hanno notato come, per quanto riguarda la ciclabile del Garda, sia stato realizzato il tratto sulla sponda lombarda prima di quello sulla sponda trentina. La volontà che guida questo grande piano per le infrastrutture è chiara: “È quella di avere un Trentino più moderno, che offra alla gente la possibilità di muoversi in maniera più agevole sul proprio territorio. Cercando di colmare i lunghi ritardi e le tre opere in questione (Pinzolo, statale della Valsugana e ciclabile del Garda) sono state le prime grandi opere che abbiamo voluto finanziare in questa legislatura”.

Proprio per ovviare alle difficoltà che spesso rendono oltremodo accidentato il cammino di una grande opera, la giunta provinciale ha varato la legge che prevede i **Commissari straordinari per rendere più spedito il cammino** di infrastrutture ritenute centrali: “Quella che istituisce i Commissari straordinari è stata una legge importante.

Una legge, innovativa, che ha avuto bisogno di tempo per mettersi in moto ma ora ci si muove con uno strumento che accorcia i tempi in modo notevole rispetto a quelli consueti in questo campo”.

Un elenco delle cosiddette **grandi opere: sono considerati tali gli interventi strategici affidati ai commissari straordinari**, oltre a Ponte Pià, la variante di Canazei, e per le opere finanziate che saranno inserite nella programmazione la variante di Molina di Ledro, la variante di Sant'Ilario Rovereto. Concreto è anche lo studio, finanziato, sulla viabilità tra Pergine e Caldonazzo: riguarda sia la parte viabilistica che quella ciclopedonale. In questo elenco rientra a pieno titolo anche il casello di Ala-Avio, opera finanziata da Auto-brennero. Va ricordata la manutenzione del viadotto di Canova (50 milioni). La lista delle opere principali comprende poi il collegamento (funiviario) San Martino-Passo Rolle e la variante dello Schener: si tratta della cosiddetta galleria Pala Rossa, realizzata dalla Regione Veneto ma finanziata anche dalla Provincia autonoma di Trento. Vanno ricordate anche la variante di Cles e lo svincolo di Dermulo.



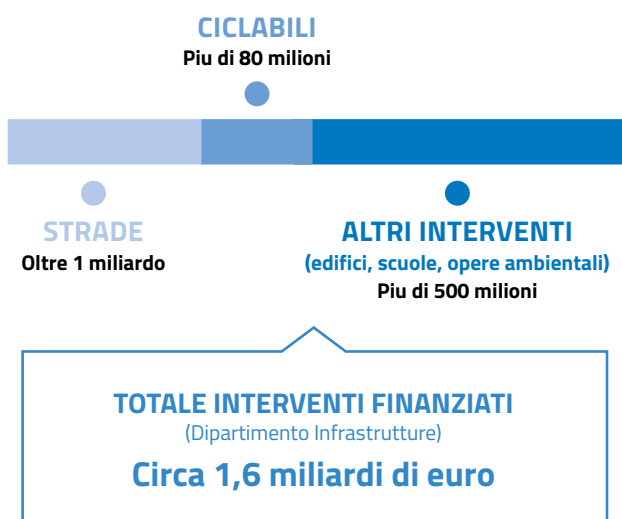
Una grande occasione per infrastrutturare il Trentino arriva dalle **Olimpiadi invernali del 2026**: “Entrare nell’organizzazione dei Giochi è stato un grande risultato, anche se siamo arrivati su un treno che era già fortemente trainato da Veneto e Lombardia. Non era scontato arrivarci. Le Olimpiadi saranno una vetrina enorme e l’appuntamento ti consente di ottenere finanziamenti importanti e di lungo periodo. In valle di Fiemme si lavorerà per gli impianti legati allo sci da fondo e al salto a Predazzo e Tesero. Un intervento importante sempre in valle di Fiemme è quello legato al Brt, il cosiddetto Bus rapid transit, che tra strade ed autobus vale circa 60 milioni di euro. Verrà rinnovata la caserma della Guardia di Finanza di Predazzo che diventerà villaggio olimpico per i Giochi. Legato alle strade, oltre alla variante di Canazei, c’è l’adeguamento della strada della Valfloriana” continua Fugatti.

C’è poi un **corposo capitolo legato all’infrastrutturazione ferroviaria**: la circonvallazione di Trento è un’opera che da sola vale oltre un miliardo di euro ed il finanziamento è arrivato in questa legislatura anche grazie all’impegno dell’amministrazione provinciale. “Questa è un’opera di valenza europea che si realizza nel capoluogo ma con riflessi positivi per tutto il territorio trentino, nonché per il Paese. Si tratta di un’opera legata al concetto di mobilità sostenibile, che porterà le merci dalla strada alla ferrovia e che migliorerà la qualità della vita. Ma siamo al lavoro anche sulla Rovereto-Riva: Rfi ha già fatto uno studio preliminare e adesso si passa alla progettazione vera e propria. Se realizzato questo tratto trasformerebbe la visione stessa del Trentino per chi viene dall’estero: in futuro per andare in vacanza sul Garda si potrebbe salire su un vagone ferroviario a Monaco e scendere direttamente a Riva, una soluzione oggi non possibile” chiosa il governatore.



La **funivia di collegamento tra Trento ed il monte Bondone** è un’idea sui cui si fanno ragionamenti da diversi decenni: “Sin da quando abbiamo avuto la responsabilità del governo della Provincia abbiamo detto di credere in questo progetto, con l’avvertenza che si sarebbe dovuto ragionare su una partnership pubblico-privata. Trentino Sviluppo ha messo a punto un progetto e, nell’estate del 2022, abbiamo ottenuto una cifra importante, 35 milioni di euro, dai Fondi Nazionali. Ottenuta dopo che il collega altoatesino Kompatscher ed io avevamo fatto notare a Roma che le nostre Province, a causa di vincoli Statutari, erano escluse da alcuni fondi del PNRR. Avevamo chiesto delle risorse “terze” e questi 35 milioni costituiscono una di queste compensazioni. Un’opera che, insieme agli altri interventi previsti, è destinata a cambiare il modo di vivere la città, con la possibilità di raggiungere la montagna e i laghi in una manciata di minuti” spiega Fugatti.

L’**elettificazione della Valsugana** è occasione importante quando si affronta la mobilità a basso impatto: “Siamo in una fase di progettazione avanzata. E ci si muove anche qui nel campo della sostenibilità” conclude il presidente della giunta provinciale. La giunta ha messo in campo anche una cospicua mole di interventi per garantire la tenuta delle arterie, la bontà degli asfalti, aspetto che costituisce una sorta di cartolina dell’attenzione a paesaggio ed infrastrutture per chi decide di venire in Trentino. Capitolo Valdadistico: prosegue l’iter di verifica con il Veneto e con lo Stato. La Provincia sta portando avanti tutti gli adempimenti conseguenti all’intesa con gli enti interessati avvenuta nella scorsa legislatura. Al momento di andare in stampa ci si trova nella fase di variante urbanistica. (g.t.)



Anche l'autobus guarda alla sostenibilità: si viaggerà in elettrico da Trento a Zambana

I fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza rendono possibile la progressiva elettrificazione del servizio urbano di Trento, in collegamento con i centri vicini che fanno sempre più parte di una grande area urbana interconnessa.

La prima fase del progetto prevede la copertura della tratta Trento-Lavis-Zambana con bus elettrici e relativa infrastruttura di ricarica. Una linea ad alta capacità e ad alta priorità con corsia riservata tra il centro città e la periferia nord; il servizio passerà da una capacità oraria di circa 300 passeggeri per direzione fino a un massimo 800 in orario di punta in base alla frequenza. A questa fase corrisponde il primo lotto del bando, aggiudicato al raggruppamento tra Evobus Italia spa ed Enelx Italia srl, con un'offerta ribassata a 7.460.000 euro circa, oneri inclusi, per la fornitura di 6 autobus da 12 metri e 3 da 18 metri con relativa infrastruttura di ricarica in deposito e al capolinea.

Oltre al miglioramento del servizio offerto, si punta alla riduzione della CO² emessa, stimata in 400 tonnellate in meno all'anno, e a un positivo bilancio energetico con riduzione di energia primaria di circa il 13%. È prevista l'infrastruttura di ricarica lenta nel deposito di via Innsbruck di tipo "overnight" e veloce di tipo "opportunity" a Lavis, presso la stazione della



Ferrovia Trento-Malè in Piazzale Stolcis. La seconda fase del progetto, attivabile grazie ai fondi concessi al Comune di Trento e prevista come opzione nel bando aggiudicato, prevede l'elettrificazione delle linee 7 e 11 del capoluogo, con infrastrutture di ricarica "leggera" ai capolinea.

Anche in questo caso si prevede una riduzione di CO² emessa, stimata in 600 tonnellate all'anno, e una riduzione di energia primaria. La terza fase, non prevista nel bando in quanto non ancora finanziata, prevede la progressiva elettrificazione delle linee 9 e 10 del capoluogo, nel caso vi fosse la disponibilità di ulteriori fondi del PNRR.

LA TECNOLOGIA

I bus elettrici sono dotati di batterie agli ioni di litio che supportano ricarica lenta in deposito e veloce con pantografo ai capolinea. I modelli prevedono i motori elettrici nei mozzi che, nel caso del 18 metri, hanno la trazione sui 4 assi, contribuendo alla sicurezza anche su fondi impegnativi con neve e ghiaccio.

Tutti gli autobus sono dotati dei sistemi previsti dai fondi del PNRR, quali: attrezzature per trasporto disabili, sistemi di videosorveglianza e di protezione dell'autista, geolocalizzazione e contapasseggeri per il rispetto di eventuali normative di natura sanitaria.



I commissari per mettere il turbo a opere strategiche

TRENTINO APRIPISTA IN ITALIA GRAZIE AD UNA LEGGE AD HOC

La sfida che si è posto il Trentino è importantissima. Rilanciare l'economia attraverso un impulso decisivo ai lavori pubblici. Con una scommessa inedita, forte, come hanno sottolineato i vertici della Provincia autonoma di Trento, che vede il nostro territorio apripista a livello nazionale. Sono i commissari straordinari per le opere strategiche individuati da una specifica norma promossa dalla Giunta provinciale: cinque figure chiave, dotate di un significativo potere di snellire le procedure e accelerare la realizzazione degli interventi, per altrettante opere rilevanti per lo sviluppo del territorio, la ripartenza economica, nonché per le ricadute sulla viabilità e sull'offerta turistica. Dalla riorganizzazione della statale 47 della Valsuga-

na alla variante di Pinzolo, passando per la ciclovia del lago di Garda, il sottopasso stradale e pedonale sulla statale 12 a Spini di Gardolo e la messa in sicurezza della viabilità per l'area dove è previsto il nuovo ospedale a Trento sud. Sono questi gli interventi assegnati ciascuno ad uno dei commissari straordinari per le opere di interesse provinciale, individuati attraverso una procedura a evidenza pubblica tra i soggetti dotati di "alta e consolidata qualificazione e competenza". Il loro compito è adottare tutti gli atti e provvedimenti necessari per ridurre i tempi e semplificare le modalità procedurali.

Ecco i nomi dei commissari, opera per opera:

Massimo Bonenti, ingegnere, segue l'opera S-310 - SS. 239 di Campiglio - Variante di Pinzolo - Prima Unità funzionale - Bypass di Pinzolo e Carisolo (122.795.882,43 euro). L'intervento interessa la tratta compresa dal depuratore di Pinzolo fino a monte dell'abitato di Carisolo. Si tratta di un'opera fondamentale per la mobilità sostenibile e l'accessibilità in una delle zone turistiche più importanti del Trentino, nonché la risposta ad una richiesta dei territori. È ritenuta infatti un'opera strategica per lo sviluppo dell'ambito della Rendena e a cascata di tutto il territorio provinciale.

Gianfranco Cesarini Sforza, ingegnere, segue l'opera S-953 - Collegamento con sottopasso stradale tra la SS 12 e la località Spini di Gardolo e sottopasso pedonale per via Palazzine (26.000.000 di euro). Si tratta del completamento dell'intervento che riorganizza l'accesso alla zona produttiva di Spini di Gardolo dalla statale 12. Oltre al sottopasso stradale è prevista anche la realizzazione di due sottopassi ciclopedonali alla ferrovia Trento-Malè, in corrispondenza dell'attuale accesso alla SS 12 e di via Palazzine, garantendo una comoda fruizione dei mezzi pubblici che transitano su via Alto Adige e un percorso pedonale sicuro.

Mauro Bonvicin, ingegnere, è stato commissario straordinario fino alle dimissioni comunicate nel novembre 2022 per l'opera S-602 - Messa in sicurezza della S.S.12 - Viabilità nuovo Ospedale a Ravina (46.000.000 di euro). L'intervento è stato quindi affidato all'ingegner **Gianfranco Cesarini Sforza**. L'intervento si inserisce accanto all'area individuata per la realizzazione del nuovo Polo universitario e ospedaliero del Trentino e riguarda in particolare la riorganizzazione dello svincolo tra la SS 12, il ponte per Ravina e l'accesso alla città tramite via al Desert. È prevista la realizzazione di un sottopasso a quattro corsie lungo la SS 12 e una rotatoria di smistamento del traffico. L'intervento ha lo scopo di fluidificare la circolazione e di migliorare la sicurezza stradale di questo importante snodo stradale.

Francesco Misdaris, ingegnere, riceve l'incarico per l'opera C-66-Ciclovia del Garda - sponda ovest. Complessivamente si tratta di un anello di circa 166 chilometri di piste ciclabili lungo le sponde del lago di Garda, perla ambientale e turistica che il Trentino condivide con Veneto e Lombardia. La parte trentina del tracciato è di poco superiore ai 19 chilometri, equamente suddivisi tra sponda est, nord e ovest. Prevista anche la messa in sicurezza a monte del confine con la Provincia di Brescia del tratto di ciclabile già realizzato da Limone al tracciato trentino.



Silvano Tomaselli, Luciano Martorano, Gianfranco Cesarini Sforza, Maurizio Fugatti, Francesco Misdaris, Massimo Bonenti, Mauro Groff, Antonio Tita, Guido Moutier, Stefano Torresani [Paolo Pedrotti - Archivio Ufficio Stampa PAT]

Stefano Torresani, ingegnere, è il commissario straordinario per l'opera S-369 - Riorganizzazione e raddoppio della S.S. 47 della Valsugana nel tratto tra Castelnuovo e Grigno.

Si è ultimato il processo di concertazione che ha visto territorio e relative amministrazioni come protagonisti nella fase decisionale. L'intervento scelto, ovvero l'adeguamento della SS47, si svilupperà per 7,7 chilometri e non si fermerà alla prima unità funzionale di 5,3 chilometri come previsto inizialmente. La stima aggiornata del costo dell'intervento è pari a circa 33.000.000 euro. L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità esistente con obiettivo principale l'incremento del livello di sicurezza della circolazione attraverso la realizzazione di corsie e banchine di larghezza uniforme in continuità e di margini esterni, la riduzione dei punti di conflitto con la regolamentazione degli accessi e l'inserimento di strade di servizio. Verranno inoltre realizzate alcune bretelle di collegamento e viabilità secondarie.

Nuove opere strategiche affidate a tecnici esperti

Nell'ottica di dare le risposte richieste dai territori e abbreviare i tempi di esecuzione l'Amministrazione provinciale ha preso in considerazione l'idea di affidare ai commissari straordinari ulteriori progetti strategici per lo sviluppo del Trentino.

Un aggiornamento che include interventi già affidati a commissari, ampliati o modificati in seguito alle novità intervenute, oppure opere già pianificate, per le quali si ritiene determinante un'accelerazione.

Di questo insieme fa parte il nuovo Polo universitario e ospedaliero del Trentino, previsto nell'area di via Al Desert a Trento, nelle cui adiacenze si inserisce il riordino dell'attuale viabilità secondo il progetto affidato all'ingegner **Gianfranco Cesarini Sforza**. L'opera è affidata ad **Antonio Tita**, avvocato nonché dirigente

generale dell'Agenzia provinciale per gli appalti e contratti, una figura dunque interna all'Amministrazione provinciale.

L'elenco comprende inoltre la variante di Ponte Arche, assegnata all'ingegner **Guido Moutier**, lo svincolo di Borgo Est sulla statale 47 della Valsugana, affidato all'ingegner **Stefano Torresani**, competente anche per la riorganizzazione della stessa SS 47 nel tratto Castelnuovo-Grigno. Ci sono poi gli interventi di competenza di Patrimonio del Trentino spa nell'Alto Garda, per qualificare ulteriormente Riva del Garda come polo nel settore fieristico-congressuale e dell'accoglienza, affidati all'ingegnere e dirigente provinciale **Mauro Groff** (UMST Gestioni patrimoniali e motorizzazione civile).





1

TRENTO E ASTA DELL'ADIGE

Un corridoio green

Maggiore fluidità del traffico con un'attenzione alla sostenibilità ambientale: è questo l'obiettivo per l'asta dell'Adige, area in cui la mobilità del futuro presenta una serie di progetti rilevanti. A partire dalla Circonvallazione ferroviaria di Trento, un'opera epocale che cambierà l'aspetto non solo della città e che si collega al grande progetto del Tunnel del Brennero per spostare le merci dalla gomma alla rotaia. Gli investimenti comprendono inoltre le connessioni ciclopedonali e le nuove soluzioni green per la mobilità collettiva, come la funivia tra la città e il monte Bondone.



Merci e persone in galleria con l'alta velocità ferroviaria

Il bypass del capoluogo viaggia col grande progetto dell'Eurotunnel

Il progetto a cui sono destinati 930 milioni di euro nell'ambito del PNRR per il Trentino riguarda la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento, la variante della linea storica Verona-Brennero, nel tratto che attraversa la città. L'opera è promossa da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato italiane), in collaborazione con la Provincia Autonoma di Trento e il Comune di Trento, e punta a favorire modalità di trasporto meno inquinanti. Tendendo ad un progressivo passaggio dal trasporto delle merci su

gomma a quello su rotaia lungo il corridoio del Brennero, dal quale passa il 40% dei beni e prodotti che attraversano le Alpi.

Il progetto apre inoltre ad una serie di risvolti positivi per il capoluogo: l'approfondimento sulla bonifica dei terreni inquinati di Trento nord, l'interramento del tratto cittadino della linea storica e la realizzazione di un sistema di collegamento rapido tra nord e sud (incluso l'hub di interscambio all'ex Sit e la costruzione della nuova stazione delle corriere, previsto dal



Dimensione

11

KILOMETRI

930

MLN EURO



Budget

protocollo d'intesa siglato tra Provincia e Comune). Dal punto di vista tecnico, il nuovo tracciato si sviluppa tra la località Acquaviva a sud e località Roncafort a nord del Comune di Trento. La parte centrale è interamente in galleria, per una lunghezza totale di 10,77 chilometri circa. All'uscita, il tracciato riemer-

ge in superficie per mezzo della galleria artificiale in zona Scalo Filzi.

Al fine di presentare il progetto alla cittadinanza e di raccogliere osservazioni e proposte migliorative, sull'opera si è svolto il Dibattito pubblico previsto dalla normativa nazionale sugli appalti.

IL PUNTO DI VISTA

Ezio Facchin - Assessore Comune di Trento

Ferrovia e funivia, maturi tanti anni di lavoro

Trento, e con essa la Valle dell'Adige, anzitutto il Trentino, si trova in una situazione particolare: quella di poter contare su una irripetibile mole di risorse. Fondi che consentono di mettere a terra, di realizzare opere su cui si discute da decenni: in particolare qui si parla della circonvallazione ferroviaria della città e di un collegamento funiviario tra il capoluogo e la montagna di Trento, il monte Bondone. L'ingegner Ezio Facchin ha seguito per anni, sempre con ruoli di primissimo piano, la partita del bypass ferroviario. Lo ha fatto come commissario straordinario per il governo, poi come consulente per la Provincia e ora lo vive da assessore alla mobilità per il Comune di Trento: "Siamo arrivati alla convergenza di anni di lavoro. In questo momento registriamo una maturazione di idee e di proposte



elaborate in tantissimi anni. Ora trovano rispondenza nel momento particolare degli investimenti ma non avrebbero però potuto realizzarsi se non ci fossero state queste idee, questi progetti. L'importante - osserva Facchin - è ora cercare di lavorare in modo coordinato per ottimizzare questi progetti. Non è solo la fase di finanziamento, ma appunto di affinamento di idee e di progetti, ora si deve lavorare sulla loro definizione: questo avviene tramite un intenso lavoro di confronto tra Provincia e Comune, un elemento che è stato sancito con la firma del protocollo del 22 luglio 2022". E la funivia? Credo proprio che si tratti di un progetto che potrà, come serve, anche attirare dei finanziamenti privati. Ora per quanto riguarda il collegamento tra Trento e Sarnano si parte con una situazione molto favorevole.

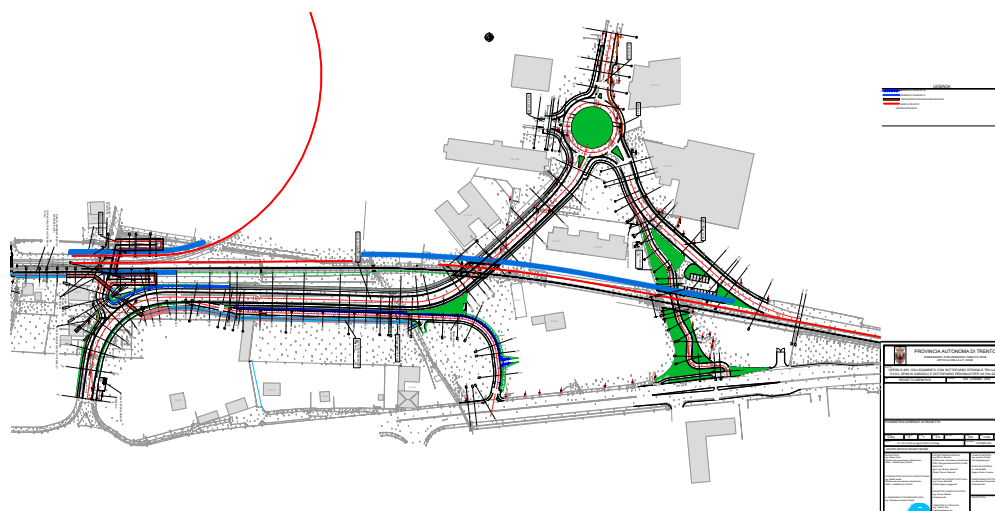


La zona produttiva di Spini di Gardolo avrà un sottopasso pedonale

Grazie ad un'opera commissariale a nord della città previsto un collegamento per garantire un accesso sicuro ai mezzi pubblici

Si tratta del completamento dell'intervento che riorganizza l'accesso alla zona produttiva di Spini di Gardolo dalla statale 12. Oltre al sottopasso stradale è prevista anche la realizzazione di due sottopassi ciclo-pedonali alla ferrovia Trento-Malè, in corrispondenza dell'attuale accesso alla SS 12 e di via Palazzine, garantendo una comoda fruizione dei mezzi pubblici che transitano su via Alto Adige e un percorso pedonale sicuro.

26
MLN EURO ◀ Budget



La tangenziale a sud della città si rifà il look pensando alle strutture che dovranno arrivare

L'intervento si inserisce accanto all'area individuata per la realizzazione del nuovo Polo universitario e ospedaliero del Trentino e riguarda in particolare la riorganizzazione dello svincolo tra la SS 12, il ponte per Ravina e l'accesso alla città tramite via al Desert. È prevista la realizzazione di un sottopasso a quattro corsie lungo la SS 12 e una rotatoria di smistamento del traffico verso la città e verso Ravina. L'intervento ha lo scopo di fluidificare la circolazione e di migliorare la sicurezza stradale di questo importante snodo stradale.

46

MLN EURO



Budget





Sard

Trento
Destra Adige

Trento
Polo intermodale ex Sit



Lago

Vaneze

Vason

In Bondone senz'auto in pochi minuti. La funivia tra Trento e la sua montagna

La mobilità sostenibile e un grande progetto di cui si parla da decenni

L'obiettivo è realizzare un nuovo collegamento di mobilità sostenibile capace di dare un valore aggiunto dal punto di vista della vivibilità, del turismo e dell'accessibilità del monte Bondone, favorendo l'interconnessione con la città di Trento. La vicinanza ai laghi, unita alla possibilità di salire rapidamente e con mezzi non inquinanti sulla propria "alpe", può permettere al capoluogo di godere di caratteristiche uniche a livello ambientale e turistico.

Ecco perché la Provincia autonoma di Trento assieme al Comune di Trento e con il contributo tecnico di Trentino Sviluppo promuove la predisposizione del

progetto. Parte integrante del protocollo d'intesa con l'Amministrazione comunale, che comprende il nuovo polo intermodale dell'ex Sit, con l'ipotesi di farne anche la nuova stazione delle autocorriere, e della passerella ciclopedonale sul fiume Adige lungo l'asse via Verdi-ex Italcementi.

In gioco c'è un'opportunità di assoluto rilievo. Avere un impianto di questo tipo può infatti costituire un salto di qualità per la città e per il Trentino stesso, analogo alla potenzialità che ha un'infrastruttura simile per le vicine Bolzano e Innsbruck, gli altri due capoluoghi dell'Euregio Trentino-Alto Adige-Tirolo.



Ammodernato il viadotto di Canova: porta stradale per Valsugana e Veneto

Grazie a un importante intervento a nord della città previsto un collegamento per garantire un accesso sicuro ai mezzi pubblici

Il viadotto di Canova ha uno sviluppo di circa 700 metri e costituisce un'opera strategica per la mobilità provinciale, dato che rappresenta anche il raccordo tra la SS 47 "della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero".

Il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo viadotto in direzione Padova, adiacente all'attuale, in struttura mista acciaio-calcestruzzo in modo da permettere il deflusso del traffico giornaliero in attraversamento.

È il primo step di un intervento che prevede il complessivo rifacimento dell'infrastruttura in entrambe le direzioni di marcia e la riorganizzazione dello

svincolo di Canova (l'ampia serie di rampe e raccordi a nord dei centri commerciali) sostituendolo, in coerenza con le attuali previsioni del PRG di Trento, con una grande rotatoria di 120 metri di raggio. Ciò per ridurre di circa un terzo lo sviluppo attuale del viadotto riducendo significativamente lo sviluppo delle rampe, portando risparmi in termini di oneri di manutenzione e gestione e recupero delle aree occupate dallo svincolo attuale.

L'intervento complessivo ammonta a circa 100 milioni e viene realizzato per unità autonome e funzionali in base alle disponibilità finanziarie, previa predisposizione, in un'unica fase, del progetto definitivo.



Campotrentino, collegamento tutto nuovo tra Tangenziale ed Interporto

Un'opera considerevole, che disegna nuove possibilità di collegamento con la viabilità esistente, portando effetti benefici sulla fluidità del traffico tra le principali direttrici che collegano il capoluogo a nord con Rotaliana e Val di Non e a est con la Valsugana.

Il progetto del nuovo svincolo all'altezza di Campotrentino si realizza con l'importante contributo di A22. Riguarda il rifacimento dell'intersezione stradale che si trova a nord-ovest della zona produttiva di via Maccani, all'altezza dell'intersezione della circonvallazione di Trento con l'asse viario della strada provinciale 235 Trento-Rocchetta che conduce verso l'interporto, il casello A22 di Trento Nord e la Val di Non. L'obiettivo dell'intervento è realizzare una

connessione diretta tra l'asse sud-est, dunque fra Trento e la Valsugana, e l'asse nord-sud lungo l'asta dell'Adige, eliminando le intersezioni a raso tra le due viabilità, quindi rendendo il traffico più scorrevole e aumentando la sicurezza.

Proprio per favorire le connessioni sono previsti anche tratti di galleria artificiale.

L'iter realizzativo ha incontrato difficoltà per via delle criticità manifestate da parte dell'impresa che aveva vinto l'appalto e che hanno portato alla risoluzione del contratto. Per assicurare la prosecuzione dei lavori, la Provincia sta approfondendo le diverse possibilità consentite dalle norme: il subentro oppure l'indizione di una nuova gara di appalto.





In Valsugana su due ruote, ecco la tratta tra Centochiavi e Ponte Alto

La pista ciclopedonale è un'altra tessera del percorso del collegamento tra il capoluogo, Pergine e la zona dei laghi

La nuova pista ciclopedonale tra la rotatoria di Ponte Alto e la località Centochiavi a nord di Trento, in parte lungo via Bassano (ex SS 47), è parte integrante del futuro collegamento ciclabile fra il capoluogo, Pergine Valsugana e la zona dei laghi.

L'intero percorso tra la Valle dell'Adige e la Valsugana servirà per spostarsi fra le due località in sede dedicata in totale sicurezza. Una volta completato in tutte le sue tratte e aperto, sarà una rivoluzione la ciclabilità e la mobilità dolce - in sella ma anche a piedi - in questa parte di territorio trentino. Un percorso per il tempo libero ma anche per il tragitto casa-lavoro (complice il grande sviluppo delle ebike), che permet-

terà inoltre di consolidare la posizione del Trentino come snodo dell'itinerario tra il Nord Europa e Venezia. Questa porzione di tracciato ha una lunghezza di circa 3.638 metri e una larghezza utile minima di 2,70 metri. Inizia in via Giuseppe Dalla Fior (laterale di via Centochiavi) e termina a Ponte Alto. La nuova pista ciclopedonale andrà a collegarsi a quella già realizzata nella tratta "Crozi-Ponte Alto" mediante un ulteriore attraversamento a raso. Quest'ultima porzione di percorso è ultimata, ma l'apertura è collegata al completamento dell'intero percorso Trento-Valsugana, che vede in fase avanzata anche la realizzazione delle tratte nel territorio comunale di Pergine.



A Trento Nord la bonifica delle storiche rogge che hanno segnato la storia della città

È il primo step, già avviato, dell'intervento di bonifica delle rogge di Trento Nord, sito ritenuto di interesse nazionale. A formarlo sono le aree oggi abbandonate e un tempo occupate da due fabbriche con un forte impatto ambientale, Sloi e Carbochimica. I lavori del primo lotto di bonifica riguardano le rogge - in particolare i tratti non coperti, da Trento Nord fino all'altezza di via Fratelli Fontana - che lambiscono i 15 ettari di terreni dei vecchi stabilimenti, contaminati da sostanze chimiche altamente tossiche. L'intervento consiste nella bonifica, mediante prelievo, asportazione e trasporto presso un impianto autorizzato

per il trattamento del fango di fondo, che contiene inquinanti. Considerata la particolarità e la difficoltà della gestione del materiale, il lavoro di escavazione dei canali è effettuato da mezzi meccanici che lavorano all'interno di una "bolla", ovvero una struttura che manterrà chiusa, rispetto all'esterno, l'area di scavo per evitare la dispersione nell'ambiente di polveri e sostanze dannose. L'opera è finanziata dalla Provincia autonoma di Trento, in concorso con il Ministero dell'Ambiente, in quanto i canali appartengono al demanio idrico provinciale ma sono inseriti nel Sito di Interesse Nazionale (S.I.N.) denominato "Trento Nord".

↗
Dimensione ▶

1,2
KILOMETRI

17,5
MLN EURO

€
Budget ◀





Più agevole entrare in A22 da Mezzocorona con il collegamento al casello di San Michele

In arrivo una strada tra le rotonde dei due centri

Il progetto riguarda la realizzazione di un nuovo collegamento stradale tra la rotonda sulla strada provinciale 90 in via Canè, nel Comune di Mezzocorona, e la rotonda presso il casello autostradale A22 di San Michele all'Adige, situato nella frazione di Grumo.

La progettazione e l'esecuzione dei lavori sono a carico della società Autobrennero. A carico della Provincia autonoma di Trento le spese per gli espropri e per lo spostamento delle tubazioni del gas. Lo sviluppo dell'opera è di 1.400 metri lineari.

↗
Dimensione ▶

1.400
ML

2,7
MLN EURO ◀

€
Budget





2

VALSUGANA, TESINO E ALTIPIANI CIMBRI

Dai laghi alle "terre alte": un collegamento "dolce"

Laghi, fiume, montagne, specificità linguistiche e culturali, il terzo centro abitato del Trentino e un collegamento forte con il Veneto.

Migliorare la viabilità e promuovere le opere pubbliche è quindi utile a favorire ulteriormente la crescita: lo si vuole fare migliorando quello che già esiste, è il caso dell'elettrificazione della Valsugana e di un importante intervento di messa in sicurezza della SS47.

Ma anche pensando a collegamenti dolci con gli specchi d'acqua attraverso le ciclabili.





Una Valsugana elettrificata per viaggiare in un futuro connesso e sostenibile

Si amplia la rete regionale con treni ecologici a grande capienza

L'elettrificazione è un passo cruciale per l'ammodernamento e la riconversione green della tratta ferroviaria Trento-Bassano del Grappa, allo scopo di favorire la mobilità sostenibile e l'interconnessione della tratta con il resto della rete ferroviaria, non solo regionale. L'investimento nasce anche per garantire che un treno regionale che parte da Bolzano o da Verona possa arrivare a Borgo, inserendo pienamente la linea della Valsugana dentro la rete regionale e aumentando connessioni ed efficienza del trasporto su rotaia. Ad elettrificazione avvenuta sarà infatti possibile sostituire la gran parte dei treni Minuetto diesel con treni elettrici a grande capienza che, oltre a non essere inquinanti, consentiranno anche di triplicare il



numero dei passeggeri trasportato nelle ore di punta. Il programma dell'opera, coordinata da Rete ferroviaria italiana in sinergia e con il sostegno finanziario della Provincia autonoma di Trento, copre un arco temporale stimato di circa tre anni.

Nell'ambito della riconversione green della linea Trento-Bassano del Grappa rientra l'ipotesi, oggetto di approfondimento, dell'eventuale utilizzo di treni a idrogeno. Sono in corso approfondimenti per un possibile progetto innovativo per lo sviluppo di una linea

di trasporto locale a idrogeno e di una relativa filiera di stoccaggio, in collaborazione con Fbk, la Regione Lombardia e i gestori della mobilità lombardi che stanno già lavorando allo sviluppo di una linea locale a propulsione pulita.

A proposito degli investimenti sulla Valsugana, va ricordata infine l'attivazione nel 2021 del SCMT (il sistema di sicurezza della marcia dei treni di ausilio al macchinista) nella tratta Trento-Primolano, con l'intenzione di estenderlo fino a Bassano entro il 2023.

IL PUNTO DI VISTA

Fiore Terragnolo - Storico sindaco di Scurelle

“Ho visto la mia gente emigrare, poi i trasporti portare il lavoro”

Fiore Terragnolo è stato sindaco di Scurelle per 31 anni ed è uno dei padri dell'industrializzazione della Bassa Valsugana. Osservatore attento di quanto avviene nella sua terra, e non solo, ha idee precise riguardo l'infrastrutturazione della Valsugana con uno sguardo storico preciso e anche, se vogliamo, un po' critico: “Ho visto crescere sempre di più un certo individualismo e le pretese per quanto riguarda il trasporto, questo in maniera evidentissima da quando nella gestione è subentrata la Provincia ai privati.



Prima della seconda guerra mondiale qui in Valsugana i trasporti avvenivano solo tramite camion di due ditte private, viaggiavano con le gomme piene. Il trasporto delle persone era affidato a qualche taxi, con le Balilla. Poi sono arrivate delle corriere, sempre private, con il gruppo Bordato Cappello. C'erano tre corse dal Primiero a Trento: al mattino, verso mezzogiorno e alla sera. Stop. Tutto questo è durato sino all'arrivo della Provincia, negli anni Sessanta, ed è cambiato tutto: sono aumentate le esigenze in modo esponenziale.

La ferrovia? I primi treni sulla Valsugana si sono visti attorno al 1870, il tratto Trento-Tezze-Primolano è stato sostenuto principalmente dalle persone abitanti di Borgo che si resero conto che la gente voleva il treno: l'Austria d'altra parte aveva costruito più di una tratta ferroviaria altrove. Con l'arrivo del Consorzio per l'industrializzazione della Valsugana si è lavorato per evitare che la nostra gente emigrasse in massa all'estero: le aziende che sceglievano di aprire delle industrie qui chiedevano collegamenti efficienti e quindi ci si è mossi in questa direzione, ovvero migliori trasporti e più posti di lavoro per gli abitanti della valle che avrebbero potuto evitare di emigrare.





Una nuova viabilità verso il Brocon per salvaguardare l'abitato di Castello Tesino

L'opera prevede la modifica del tracciato della strada provinciale 78 del Tesino e provinciale 79 del Brocon creando un by-pass all'abitato di Castello Tesino. Quattro i tratti previsti per la nuova viabilità.

Il primo (tratto A) riguarda l'innesto della nuova variante sulla sp 78 attraverso una rotatoria, localizzata anche tenendo conto della realizzazione, presso l'attuale incrocio con la viabilità comunale, della nuova caserma dei vigili del fuoco volontari a cura dell'amministrazione comunale.

Il secondo tratto (B) riguarda l'allargamento stradale di una viabilità interpodereale esistente in prossimità della zona campeggio cui sarà garantita e migliorata l'accessibilità. Il terzo tratto (C) prevede il collega-

mento della zona pianeggiante con il versante dove scorre la provinciale 79.

La nuova viabilità verrà realizzata sostanzialmente a mezza costa andando ad incidere il versante presente a destra, in maniera tale da recuperare progressivamente quota fino a raggiungere il sedime della sp 79. Si tratta della parte più impegnativa dell'intera opera dal punto di vista esecutivo della nuova viabilità. È pertanto richiesta una valutazione attenta del sedime del tracciato alla luce degli approfondimenti tecnici e geologico-geotecnici.

Il quarto tratto (D) riguarda l'innesto della variante di progetto sulla sp 79, con un'intersezione a rotatoria o canalizzata.

9
MLN EURO



Budget

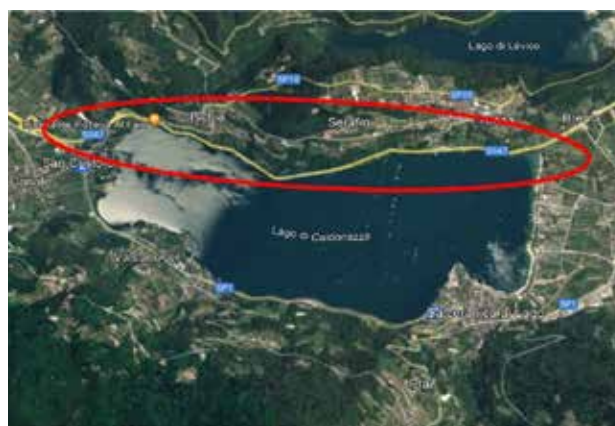
Un lungolago da vivere con le ciclopedonali: tra sicurezza ed approccio dolce

Previsto anche un intervento per smaltire liquidi versati sulla statale

L'intervento prevede la sistemazione e la messa in sicurezza della SS 47 nel tratto lungo il lago di Caldonazzo con contestuale realizzazione di una nuova pista ciclabile e di un sistema di smaltimento delle acque di superficie provenienti dalla statale, per evitare sversamenti nel lago in caso di incidente.

Un intervento importante per la messa in sicurezza e la sistemazione ambientale di un tratto della strada ad alto scorrimento, con un'attenzione particolare alla mobilità ciclopedonale e allo sviluppo turistico in chiave sostenibile che rappresenta uno dei fattori di sviluppo per l'Alta Valsugana e la zona dei laghi.

10
MLN EURO ◀ Budget





Undici chilometri ad alto tasso di bellezza per collegare il Tesino in bicicletta

Aree sportive, turistiche e centri abitati messi in rete per chi sceglie di pedalare

L'obiettivo principale degli interventi, cofinanziato dallo Stato nella strategia nazionale aree interne, è quello di evitare lo spopolamento del territorio e di migliorare il benessere economico per rendere più attrattivo un territorio. Grazie alla concertazione con la comunità del Tesino si è optato per realizzare una

pista ciclopedonale di collegamento tra i tre centri abitati (Pieve Tesino, Cinte Tesino e Castello Tesino) ed i loro principali punti attrattori (aree sportive, biblioteche, scuole, edifici pubblici e via dicendo). Lo sviluppo della nuova ciclovia del Tesino in progetto è di quasi 11 chilometri.

↕
Dimensione ▶

10,9
KILOMETRI

2,9
MLN EURO

€
◀ Budget



Meno traffico nell'abitato di Borgo grazie al nuovo svincolo di ingresso

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo svincolo in ingresso ed uscita dalla SS 47 ad est dell'abitato di Borgo Valsugana con l'obiettivo di ridurre il traffico di attraversamento dell'abitato e dare un accesso più adeguato all'area sportiva. La realizzazione dello svincolo consente di scaricare il traffico dagli abitati di Castelnuovo e Borgo, migliorare alcuni importanti percorsi a breve-medio raggio che attualmente convergono nel nodo di Castelnuovo, infine razionalizzare e completare il sistema dei collegamenti di Borgo con la SS 47, migliorando gli itinerari di penetrazione verso la parte est dell'abitato.



La galleria Zambele sarà più ampia per muoversi al passo con i tempi

Un passaggio cruciale per l'altipiano di Folgaria

Previsto l'allargamento della sezione stradale della breve galleria di valle (denominata galleria Zambele), che presenta una larghezza inferiore ai 6 metri portandola a circa 7 metri netti. Il passo successivo

è la messa in opera di una nuova galleria di circa 100 metri di lunghezza, che permetterà di eliminare due curve cieche lungo la SS 350, e la rettifica del tratto stradale a monte.



4
MLN EURO ◀ Budget





Il Menador verrà reso più sicuro: ecco come cambia volto una strada storica tra le preferite dei ciclisti

L'intervento prevede il miglioramento del tracciato stradale, l'allargamento e la messa in sicurezza della SP 133 (denominata strada del Menador e Kaiserjägerstrasse) e la sistemazione dell'intersezione con la SS 349. Si tratta di un percorso storico e spettacolare, tra l'Alta Valsugana e gli altipiani cimbri, con vista sui laghi di Caldonazzo e Levico, protagonista della tappa del Giro d'Italia 2022 con arrivo a

Lavarone. I lavori di riqualificazione e messa in sicurezza - sono previste infatti opere di difesa e protezione ed altri interventi puntuali di allargamento, che includono una galleria a senso unico verso Caldonazzo - sono utili sia per favorire la mobilità dei veicoli che per incentivare la fruizione da parte degli appassionati di bici e cicloturismo, consolidando lo sviluppo turistico dei territori interessati.



Lungolago di Caldonazzo sempre più a misura di chi si sposta sulle due ruote

Il tratto San Cristoforo-Roncogno della pista ciclopedonale

Un altro tassello del collegamento ciclopedonale Trento-Valsugana-laghi, futura "autostrada" green del turismo sostenibile e della mobilità amica dell'ambiente in questa parte di Trentino.

Tre le unità funzionali in cui sono divisi i lavori: il "Collegamento S. Cristoforo con Via dell'Angi" rappresenta la prima unità funzionale già ultimata, mentre la seconda corrisponde al tratto via dell'Angi-Roncogno e prevede il completamento e il raccordo della

pista ciclopedonale per lo sviluppo futuro della rete ciclopedonale in direzione Trento fino all'abitato di Fornaci.

La terza unità funzionale è relativa al tratto fra la località Fornaci/Roncogno nel Comune di Pergine Valsugana e la località Slacche/Sille nel Comune di Civezzano, per unirsi alla parte della Pista ciclopedonale della Valsugana (Trento-Pergine) già ultimata e in attesa di apertura complessiva del tracciato.





Sette chilometri più sicuri sulla Statale 47 grazie a corsie e banchine rese uniformi

I territori hanno deciso come intervenire nel progetto affidato a un commissario

Si è ultimato il processo di concertazione che ha visto territorio e relative amministrazioni come protagonisti nella fase decisionale.

L'intervento scelto, ovvero l'adeguamento della SS47, si svilupperà per 7,7 chilometri e non si fermerà alla prima unità funzionale di 5,3 chilometri come previsto inizialmente. La stima aggiornata del costo dell'intervento è pari a circa 35.000.000 euro. L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità esistente con obiettivo principale l'incremento del

livello di sicurezza della circolazione da cogliere per mezzo della realizzazione di corsie e banchine di larghezza uniforme in continuità, della realizzazione di margini esterni, della riduzione dei punti di conflitto con la regolamentazione degli accessi e l'inserimento di strade di servizio. Verranno inoltre realizzate alcune bretelle di collegamento e viabilità secondarie. La previsione è che entro fine 2023 venga avviata la procedura di affidamento dei lavori e che l'opera venga completata nel 2026.

↕
Dimensione ▶

7,7

KILOMETRI

35

MLN EURO ◀



Budget





3

ROVERETO, VALLAGARINA

Paesaggio ed economia

L'attenzione all'oggi, al domani e al futuro prossimo approccio. Passa attraverso un mix di opere l'approccio nei confronti di questa parte di territorio. Guardano all'oggi, e al trasporto non eludibile delle persone, infrastrutture come la nuova variante di Sant'Ilario ed il casello di Ala-Avio. La giunta continua il dialogo con il Veneto per quanto riguarda il completamento dell'autostrada della Valdastico per la quale si ora è alla fase di variante urbanistica. Verrà raddoppiata la ciclovía nella tratta tra Nomi e Mori.





Per il nodo del traffico tra Sant'Ilario e Volano pronti 30 milioni per un bypass

Traffico e qualità della vita, allo studio varie ipotesi

Le soluzioni più avanzate per la mobilità sostenibile in Vallagarina sono oggetto di approfondimento nella sede del Tavolo tecnico avviato da Provincia autonoma di Trento, Comuni e Comunità di valle dell'ambito interessato.

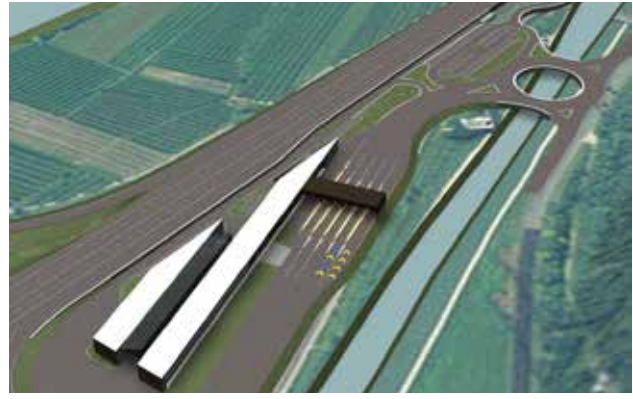
Attenzione particolare è rivolta al nodo dell'attraversamento di Sant'Ilario, a nord della Città della Quercia in congiunzione con il territorio di Volano. Su questa tematica ritenuta prioritaria sono allo studio diverse ipotesi progettuali, relative ad un bypass che consentirebbe di migliorare la viabilità garantendo maggiore qualità agli abitati attraversati dalla statale e quindi una risposta positiva sia per Rovereto che per Volano, con una visione complessiva per tutto l'ambito della Vallagarina.

La Provincia è pronta a mettere in campo un budget di circa 30 milioni di euro, per la soluzione che verrà ritenuta più idonea, d'intesa con i territori interessati.



30
MLN EURO

€
Budget



IL PUNTO DI VISTA

Claudio Soini - Sindaco di Ala

Dal nuovo casello dell'A22 riflessi positivi per tutta la valle

Dal proprio osservatorio di sindaco di Ala, Claudio Soini, può contare su una visione globale del territorio lagarino e non solo: "Dal punto di vista dell'infrastrutturazione si tratta di opere molto importanti e attese da anni.

“Noi seguiamo, in prospettiva, con grande interesse il progetto del collegamento ferroviario Riva-Rovereto. Si tratterebbe di un intervento di un'importanza enorme, innegabile. Una tratta con ricadute importanti per tutto il Trentino, in grado di generare molta economia.

”

Ma anche un collegamento che da molti anni "soffre" per quanto riguarda la viabilità e che sarà in parte

migliorato quando sarà realizzato il tunnel stradale. Non c'è dubbio che un collegamento ferroviario costituirebbe un salto di qualità e andrebbe nella direzione, auspicata da tanti, di mettere una maggiore percentuale di persone (e merci) su rotaia piuttosto che su gomma. Non solo per quanto riguarda il turismo, ma anche per una parte dell'attuale traffico pendolare che, con una presenza di collegamento ferroviario, potrebbe rinunciare all'auto". Una importante infrastruttura è il nuovo casello Ala-Avio in A22: "Non c'è dubbio. Il casello è importantissimo, rilevante e molto atteso, una infrastruttura dal costo importante: avrà riflessi positivi su tutta la bassa Vallagarina, con un nuovo svincolo che offrirà in primo luogo maggiore sicurezza. Sarà un casello che garantirà maggiore apporto alla logistica, una struttura di grande interesse anche per i riflessi nel campo dell'occupazione. Ci piace che in parallelo a questo - osserva il sindaco Soini - si lavori per una sempre maggiore messa in rete delle piste ciclabili".



Il nuovo casello di Ala-Avio ridisegna anche un tratto di viabilità in destra Adige

Un complesso che offrirà pure 50 posti auto ai residenti

Un progetto molto atteso dalla comunità, per migliorare la mobilità lungo una delle direttrici più importanti e favorendo la sicurezza, a beneficio del territorio. L'investimento per realizzare il nuovo casello dell'A22 di Ala-Avio - che rappresenta anche la nuova "porta sud" di accesso al Trentino - ammonta a circa 20 milioni di euro. L'opera è promossa da Autobrennero d'intesa con la Provincia autonoma di Trento e le amministrazioni locali. L'intervento è destinato a cambiare non solo l'accesso e l'uscita dell'autostrada, con relativo centro servizi ed opere accessorie, ma anche a ridisegnare un tratto di viabilità della Destra Adige, mettendo in sicurezza lo svincolo con

evidenti vantaggi per turisti e residenti. Dal punto di vista tecnico, la progettazione ha permesso di superare gli ostacoli consentendo la previsione di una rotatoria di forma ellittica sopra il canale Biffis e collegata alla strada provinciale 90 con due ponti. Questa soluzione è disegnata per risolvere il problema della sicurezza e della fluidità del traffico legato all'attuale innesto. Inoltre, le piste della stazione autostradale saranno raddoppiate, passando da tre a sei, mentre il centro per la sicurezza autostradale verrà migliorato e potenziato. L'intero complesso è stato ideato in modo da inserirsi in modo equilibrato nel paesaggio e sarà dotato di 50 posti auto riservati ai residenti.



La bretella della Mira offrirà un miglior collegamento a tutta l'area artigianale

L'intervento consiste nel realizzare il collegamento stradale mancante tra la SS 12 in località Mira con la rotatoria presso la località Favorita sulla SS 240 a servizio dell'area artigianale, consentendo l'accessibilità dalla statale e il collegamento con il casello A22. Prevista anche la realizzazione oltre 1650 metri di ciclopedonale in corrispondenza del Rio Coste, per collegare via Caproni alla rotatoria di viale del Lavoro.



↗
Dimensione ▶

740
METRI

4,9
MLN EURO ◀

€
Budget





Il nuovo Piazzale Orsi: la porta di accesso a Rovereto con un sottopasso ciclopedonale

Un'opera di grande importanza tra la stazione ferroviaria e piazzale Orsi

Un'opera di grande importanza sia per Rovereto sia per la viabilità complessiva della Vallagarina, destinata inoltre ad essere la porta di accesso alla città per chi arriva col treno o con il trasporto pubblico.

Il sottopasso per bici e pedoni presso la stazione ferroviaria a piazzale Orsi rientra nel Protocollo di collaborazione fra Provincia e Comune di Rovereto su alcuni interventi importanti per la seconda città del Trentino per numero di abitanti. La rilevanza dell'intervento è dovuta al fatto che interessa un'area centrale e nevralgica per la vita cittadina, con l'intento di renderla più fluida offrendo nel contempo ai pedoni e a chi si muove in bicicletta una via di comunicazione dedicata con il centro della città.

La realizzazione complessiva è stata suddivisa in due unità funzionali per un totale di 5 appalti complessivi, per un impegno economico di oltre dieci milioni di

euro. Lo scopo è ridurre al minimo i disagi causati dal cantiere per la popolazione e per la viabilità della città, considerando l'importanza della statale 12 come via di collegamento e di transito.

Dal punto di vista progettuale, il collegamento scorre interamente sotto la superficie stradale, con una discesa pedonale e ciclabile da Corso Rosmini e inoltre due aree di accesso con scale ed ascensori. Nella zona posta sotto la strada statale si è scelto di realizzare un passaggio molto ampio, per una più confortevole sensazione nel passaggio e un agevole flusso pedonale, con spazi aperti utilizzabili per eventuali installazioni, questo anche per valorizzare l'opera come primo biglietto da visita della città. In prossimità delle scale di accesso alla stazione è prevista un'area per il deposito delle biciclette.



Dimensione

200
METRI

10,8
MLN EURO



Budget





Uno svincolo tra Sano e Mori che guarda alla sicurezza e a chi si sposta in bicicletta

Progetto che interviene sull'attuale accesso alla Statale

Il progetto consiste nel mettere in sicurezza l'attuale uscita esistente dalla SS 240, in modo da permettere l'uscita ma al tempo stesso anche l'entrata per chi proviene da Sano. Contestualmente si prevede di realizzare una pista ciclopedonale di collegamento dalla strada comunale Sano-Mori con l'attuale pista ciclopedonale provinciale Mori-Garda.




Dimensione ▶

487
METRI

2,8
MLN EURO ◀


Budget

In arrivo un sottopasso per collegare i terreni agricoli alla variante di Mori ovest

L'opera è necessaria per ripristinare il collegamento tra le viabilità dei terreni agricoli "tagliati" dalla nuova variante di Mori.

Permetterà inoltre di realizzare un collegamento ciclopedonale fra le aree attraversate dalla variante, in modo da evitare interferenze con la variante stessa e con la viabilità agricola.

2,1
MLN EURO



Budget





Strada più ampia e più sicura in località Norde a Vallarsa

L'intervento prevede di rendere uniforme la carreggiata con un allargamento a beneficio della fluidità del traffico

Gli interventi previsti per la sistemazione della SS 46 nel tratto tra i chilometri 60+300 e il km 61+150, consentono di uniformare la larghezza della carreggiata alle tratte immediatamente adiacenti, portandola a 6,50 metri, a beneficio della fluidità e della sicurezza del traffico.



Il ponte di Chizzola portato al passo con i tempi: doppia corsia e marciapiede per i pedoni sui due lati

Modificata anche la presenza dei piloni nell'alveo dell'Adige
Saranno meno, con un notevole beneficio dal punto di vista idraulico

L'intervento punta al miglioramento della sezione stradale e della soglia di protezione dalle piene del fiume. La sezione di progetto del ponte sarà allargata rispetto all'attuale, prevedendo due corsie di marcia di larghezza adeguata e la presenza di marciapiedi su entrambi i lati.

Viene inoltre ridotto il numero dei piloni presenti nell'alveo del fiume Adige, ottenendo un forte beneficio dal punto di vista idraulico.


Dimensione ▶

100
METRI

7
MLN EURO ◀


Budget



Collegamento con la Valdastico: prosegue l'iter di verifica del corridoio con lo Stato e con il Veneto

L'interconnessione fra il Trentino e il Veneto e quindi il Nord Est è l'elemento valutato nella variante al Piano urbanistico provinciale relativa al "corridoio di accesso Est". Passaggio normativo che non riguarda gli aspetti progettuali dell'ipotesi di allacciamento A31 Valdastico nord con l'A22, ma che affronta il tema dei collegamenti nel quadrante sud-orientale in una prospettiva ad ampio raggio. Tenendo cioè conto di elementi di valutazione che riguardano il Trentino del futuro, comprese le esigenze di collegamento infrastrutturale in ragione delle ricadute territoriali.

Attraverso il documento preliminare approvato dalla Giunta provinciale e la variante urbanistica che ne consegue, si amplia il raggio di visione, considerando, in termini di approdo sulla A22, una porzione più ampia di territorio, i cui margini si estendono fino a Rovereto e al Trentino meridionale. Ma c'è un ulteriore elemento di novità, cioè considerare quei movimenti di merci e persone interprovinciali e interregionali che non verranno intercettati direttamente dalla ferrovia del Brennero, anche una volta terminato il Tunnel di base e il quadruplicamento della linea.

La nuova infrastruttura autostradale ipotizzata comporta un intervento economico di circa 2 miliardi, senza oneri però a carico della Provincia autonoma

di Trento. Il suo impatto sulla ricchezza del Trentino è stato analizzato nello studio affidato ad una società specializzata.

Si evidenzia l'impatto di un'infrastruttura capace di rendere più competitivo il territorio provinciale e di "avvicinarlo" a Veneto e Friuli Venezia Giulia. Generando oltre lo spostamento del traffico commerciale anche un incremento plausibile di arrivi e presenze turistiche dalle due regioni di circa il 20%.

In 16 anni, tempo che riassume i 7 anni dell'investimento-realizzazione dell'opera e i successivi 9 della gestione, il valore aggiunto complessivo generato dalla realizzazione dell'arteria raggiungerebbe i 5,2 miliardi. Ovvero 323 milioni l'anno, a cui vanno aggiunti quasi 80.000 posti di lavoro complessivi - quasi 5mila l'anno - nell'arco dei 16 anni.

Si calcola che la nuova infrastruttura consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti per i veicoli leggeri e di circa 25 minuti per quelli pesanti nella tratta Trento-Vicenza; oltre a una rimodulazione del traffico sull'A22 e una riduzione delle percorrenze sulle Strade Provinciali e sulla SS47 della Valsugana che beneficerà di un'importante riduzione quantificata fino al 55% per il traffico pesante con l'ipotesi della Vignetta per i camion.







Sulle due ruote tra Nomi e Mori Raddoppia la ciclovia in destra Adige

Un intervento pensato sia per il turismo
che per una mobilità alternativa alle automobili

Un intervento per raddoppiare la Ciclovia dell'Adige nel tratto interessato della Vallagarina. Prevista la realizzazione di una ciclabile in destra Adige, finalizzata sia alla mobilità alternativa di collegamento tra gli abitati della Destra Adige, sia al cicloturismo. L'intervento consentirà di ridurre la congestione veicolare lungo l'attuale pista ciclopedonale dell'Adige a Rovereto.

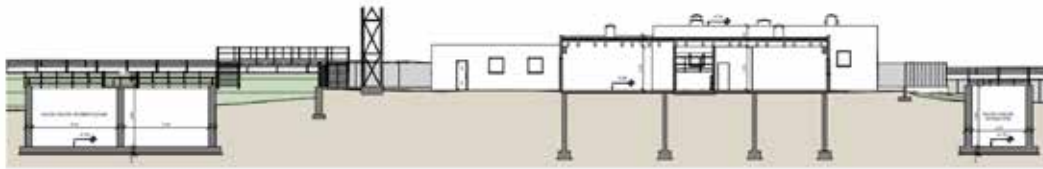


Il depuratore di Avio potenziato e ampliato a beneficio dell'ambiente

Progetto reso necessario per le punte di portata acque bianche e nere

L'intervento di potenziamento del depuratore di Avio è utile per fare fronte alle punte di portata nera e bianca. Consiste innanzitutto nella costruzione di nuove vasche per il potenziamento del comparto di sedimentazione finale. Contestualmente si rende necessaria l'integrale so-

stituzione della filiera depurativa interna con ampliamento della struttura, consentendo il recupero del volume interno esistente che sarà convertito nel potenziamento del comparto di trattamento biologico, che rappresenta il cuore del trattamento biologico del liquame.



Potenzialità

10.000
ABITANTI

2,84
MLN EURO



Budget



Treni merci e passeggeri sotto la città

Le soluzioni per la ferrovia a Rovereto

Il disegno dell'opera si inserisce nella più ampia visione di Corridoio del Brennero che mira a incrementare l'efficienza e la sostenibilità del trasporto merci su rotaia, limitando contestualmente l'impatto sui centri urbani attraversati. Il lotto di Rovereto, con la circonvallazione merci, è tra i lotti prioritari delle tratte d'accesso al tunnel di base del Brennero, infrastruttura cardine per sviluppare l'alta capacità ferroviaria attraverso le Alpi, unendo area mediterranea e nord Europa. RFI spa, in qualità di soggetto responsabile della progettazione delle tratte d'accesso sud al

Tunnel di Base del Brennero, di cui fa parte il Lotto 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto", ha presentato negli anni diverse ipotesi progettuali, che sono state discusse e valutate con la Provincia autonoma di Trento e gli enti locali.

Il progetto preliminare del 2008, che prevedeva la circonvallazione di Rovereto in galleria, in sinistra orografica sotto il monte Zugna, è stato oggetto di una fase di project review, ovvero di rivisitazione ed aggiornamento tecnico normativo del progetto preliminare. Compito di RFI quello di studiare, a livello



di pre-fattibilità tecnica, alcune ipotesi alternative di tracciato per la circonvallazione, valutando tratti in galleria più brevi e meno impattanti rispetto alla soluzione sotto il monte Zugna.

In sintesi, l'esame si concentra su due soluzioni, così come sono state presentate e discusse nel confronto con il consiglio comunale di Rovereto nell'ottobre 2021. Una prevede l'interramento profondo, a circa 30 metri, della linea merci sotto la statale del Brennero e il successivo interrimento a circa 10 metri della linea del traffico passeggeri, sotto il sedime at-

tuale, così da ridurre le potenziali interferenze con le possibili scelte infrastrutturali di revisione della viabilità esistente. L'altra l'interramento della linea merci, a circa 10 metri, lasciando la linea passeggeri in superficie. La nuova galleria dedicata alla linea merci interessa il tratto tra il Millennium Center e Sant'Illario, mentre a nord e a sud è previsto il raddoppio della linea in affiancamento all'esistente in superficie. Maggiori dettagli tecnici, nonché una stima economica, saranno disponibili dopo la redazione del Progetto di fattibilità tecnico economica a cura di RFI.







4

ALTO GARDA

La perla del turismo sostenibile

Lo sguardo rivolto al futuro prossimo è quello del progetto per un collegamento ferroviario tra Rovereto e Riva.

Un progetto a cui Rfi ha già detto di credere e che cambierebbe gli scenari turistici con delle potenzialità uniche, permettendo un viaggio tutto su rotaia dalla Germania alle sponde del lago. L'aspetto più dolce è affidato alla ciclovía del Garda, un completamento atteso che è affidato ad un commissario straordinario ad hoc.



Passo San Giovanni-Cretaccio, ovvero l'accesso tra Vallagarina ed Alto Garda: ecco come cambia

È con tutta probabilità l'opera stradale più importante in corso di realizzazione in Trentino. Un intervento altamente significativo, per migliorare la viabilità tra la Vallagarina e la zona dell'Alto Garda, pensando in particolare al forte afflusso in una delle zone più vocate al turismo.

Si tratta dell'adeguamento della viabilità dell'Alto Garda, comprensivo di collegamento con la SS 240 e con la variante Arco-Riva del Garda, sulla SS 45 bis. L'investimento complessivo è pari a 136.045.750,65 euro in totale ed è suddiviso in più parti funzional-





IL PUNTO DI VISTA

Cristina Santi - Sindaco di Riva del Garda

Completare la ciclovia sul lago ci offre un'opportunità straordinaria

Un doppio approccio all'infrastrutturazione di questa parte di territorio, nell'ottica della sostenibilità ambientale. È quello che sottolinea il sindaco di Riva del Garda, Cristina Santi: "Il nostro è un territorio ad alta vocazione turistica e muove, solo nella zona della Busa, qualche cosa come quattro milioni di persone in una stagione. E di queste, tre quarti arrivano in automobile. Per noi dunque è fondamentale un collegamento ferroviario, quello tra Rovereto e Riva, per il quale Rfi sta facendo le proprie valutazioni progettuali sulla fattibilità. Questo è legato anche ad una maggiore sostenibilità ambientale, per non rimanere tutti incolonnati.

“ La ferrovia è un sogno, con l'Eurotunnel i turisti troveranno un collegamento comodissimo e veloce verso il lago di Garda. ”

Non sarebbe solo un discorso di turismo ma la ferrovia toglierebbe dalle strade anche molto traffico pen-

mente autonome. I lavori per l'unità funzionale 2, ovvero la galleria da Passo San Giovanni alla Maza, sono già partiti. L'unità funzionale 3 corrisponde al collegamento Linfano-Cretaccio. Il completamento della progettazione è previsto in linea con l'ultimazione della galleria.



dolare di chi dalla Busa si muove per andare a lavorare a Rovereto o a Trento.

Un aspetto complementare, ma che va nella stessa direzione della sostenibilità, è quello della ciclovia del Garda: "Si tratta di un'opera su cui si punta a livello nazionale ed è quindi giusto che ci sia un'accelerazione per il suo completamento. Si è trovato anche un punto d'accordo con le altre regioni, Lombardia e Veneto, che condividono il progetto. Tenendo presente che ci sono delle difficoltà di realizzazione notevoli, almeno se si vuole realizzare una struttura di qualità, non un mero passaggio pedonale come si è visto fare altrove. È ormai condiviso che il lago di Garda è attrattivo perché offre anche questo tipo di infrastrutture: la visibilità che offrono le ciclovie è notevolissima a livello globale, basti vedere quanto si è parlato di quel breve tratto nel comune di Limone: ora chi arriva da queste parti è portato a pensare la che la struttura sia completa, mentre si ferma lì".



Rfi e la Provincia, al lavoro sul collegamento ferroviario tra Rovereto e Riva

Progetto che cambierebbe le carte in tavola per il turismo ma che darebbe risposte anche ai pendolari

Da Rovereto all'Alto Garda in 25 minuti, lungo un tragitto che comincia da una stazione di partenza a metà tra Riva del Garda ed Arco con fermate intermedie a Torbole e Mori. È l'ipotesi che è stata ritenuta migliore per il progetto di realizzazione di una ferrovia che unisca l'area dell'Alto Garda con l'asse del Brennero. Un collegamento che potrebbe essere sostenibile dal punto di vista tecnico ed economico: è quanto emerso dallo Studio di trasporto e dall'Analisi multi-criteri

scaturiti dalla convenzione stipulata fra Provincia e Rete ferroviaria italiana (Rfi) per analizzare le diverse alternative.

Fra le tre ipotesi individuate nel 2014 da un concorso di idee, quella ritenuta migliore secondo le analisi prevede tempi leggermente più lunghi di percorrenza, ma si caratterizza per una migliore fattibilità in termini di esercizio e una maggiore capillarità sul territorio, grazie alle fermate intermedie.

L'accesso da nord per il lago di Garda messo in sicurezza nel tratto Mori-San Giovanni

Si interviene in particolare su alcune curve ed intersezioni

Gli interventi previsti in unità funzionali distinte hanno come obiettivo il miglioramento delle condizioni di traffico lungo la strada statale 240 che mette in collegamento la Vallagarina e gli accessi all'A22 con l'Alto Garda. L'insieme comprende una variante che permetta di scavalcare l'abitato di Loppio (UF1) nel Comune di Mori, la sistemazione dell'intersezione in località Fanum (UF2) e la rettifica in galleria del tracciato stradale nei pressi della "curva dei Rospi" (UF3).



Ciclovia del Garda

Un percorso spettacolare

La Ciclovia del Garda è un anello ciclo-pedonale attraverso le tre Regioni bagnate dal Lago di Garda per un totale di 166 km. Il costo complessivo è di 344.500.000 euro, ripartito in 80 milioni di euro alla Provincia autonoma di Trento per realizzare circa 19 nuovi chilometri, 120,5 milioni di euro alla Regione Veneto per realizzare circa 67 chilometri e 144 euro alla Regione Lombardia per realizzare circa 80 chilometri.

Il tratto considerato prioritario per il Trentino è quello ovest, suddiviso in tre unità funzionali, per un importo complessivo di 42 milioni di euro. Di questi, circa 24,7 milioni corrispondono al finanziamento attuale per gli interventi affidati al commissario straordinario, 3,75 milioni sono per opere già effettuate e circa 6,9 milioni vengono da fondi PNRR la cui gestione potrebbe essere affidata al commissario. La lunghezza totale del tratto ovest è 5.300 metri, di cui 4.975 metri per i tratti di competenza commissariale.

↙ ↗
Dimensione ▶

19
KILOMETRI

80
MLN EURO ◀

€
Budget





Lago di Ledro sempre più a misura di una riscoperta a due ruote

Collegati con una ciclabile gli abitati di Pieve e Molina di Ledro

L'intervento prevede il collegamento con una nuova pista ciclabile degli abitati di Molina e Pieve di Ledro in un'ottica di mobilità sostenibile e cicloturismo. In questo modo la ciclovia si estenderà da Molina di Ledro fino al passo d'Ampola.

L'opera nasce dall'esigenza di adeguare le infrastrutture esistenti e i servizi legati alla mobilità sostenibile, che oggi in modo particolare manifesta alcune criticità e condiziona il potenziale che lo stesso Comune di Ledro sarebbe in grado di offrire. Con que-

sto progetto l'Amministrazione locale ha individuato nel sentiero pedonale esistente tra Molina di Ledro, Mezzolago e Pieve di Ledro il tracciato idoneo da potenziare per essere poi trasformato in ciclo pedonale. Il progetto è suddiviso in due Unità funzionali: il primo tratto interessa il tratto dalla spiaggia di Besta a Molina di Ledro fino a Mezzolago per una lunghezza di circa 1200 metri, il secondo da Mezzolago alla spiaggia della sponda ovest di Pieve di Ledro per una lunghezza di circa 1415 metri.



La tecnologia in discarica: la Maza diventa high tech nel trattamento della plastica

Via alla bonifica di una parte dell'infrastruttura con un trattamento specifico di impermeabilizzazione

I lavori riguardano la bonifica della porzione non impermeabilizzata del primo lotto della discarica della Maza di Arco.

L'intervento è finalizzato alla rimozione complessiva di circa 1.100.000 metri cubi di rifiuti depositati sul vecchio primo lotto della discarica, al loro trattamento con 2 macchinari di elevata tecnologia (attualmente ci sono solo 5 prototipi al mondo di cui 2 nel cantiere della Maza), destinati alla separazione delle plastiche, metallo, batterie dalla frazione più fine del rifiuto. La filiera di trattamento si completa con la compattazione del materiale di risulta che sarà de-

positato nel secondo lotto esistente della discarica mentre la frazione più fine separata (detta "sottovaglio") sarà riposizionata in sito, previa stabilizzazione a calce, per consentire la realizzazione delle terre rinforzate che rappresenteranno le parti fondazionali del tracciato stradale.

È stato inoltre predisposto ed approvato anche il progetto esecutivo per la copertura superficiale della porzione impermeabilizzata del primo lotto, relativo alla cosiddetta "vasca Broz", per un importo pari a 1,5 milioni di euro, intervento che consentirà di completare il recupero dell'area.





La variante di Molina di Ledro al servizio della vivibilità del territorio e del turismo

Si tratta di un'ipotesi attualmente allo studio che riguarda il by-pass in galleria dell'abitato del Molina di Ledro, utile per migliorare la vivibilità del territorio e anche la sua fruizione turistica.

La realizzazione del nuovo asse in variante alla statale 240 in corrispondenza dell'abitato di Molina, è finalizzato, quindi, ad eliminare l'attuale restringimento, a spostare il traffico di attraversamento fuori dall'abitato e a ridurre le interferenze tra veicoli e pedoni, analogamente a quanto previsto a Biacesa.

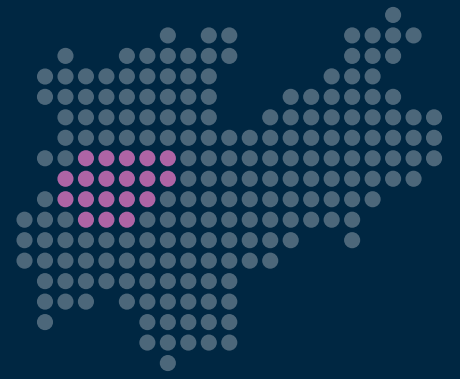
L'ipotesi studiata dal Comune di Ledro che sarà la base di approfondimenti progettuali prevede la realizzazione:

- Di una variante in galleria (1187 metri) dalla zona artigianale fino all'attuale parcheggio a servizio della spiaggia in località Besta. L'innesto del nuovo tracciato con la viabilità esistente in località Besta verrà risolto con uno svincolo a rotatoria a raso.
- Di una galleria naturale di 205 metri ad ovest della località Besta, al fine di eliminare una curva pericolosa con la possibilità di riqualificare, a fini turistici, l'area dismessa.

Tra le gallerie previste occorre introdurre, lungo la statale nel tratto fronte camping, una barriera naturale in terra eseguita spostando e rettificando la strada verso monte.







5

VALLI DI NON E SOLE

Centri abitati fuori
dalla morsa del traffico

Interventi di miglioramento ambientale focalizzati in particolare sulla depurazione delle acque ma anche una variante molto attesa, quella di Cles, oltre al nuovo svincolo di Dermulo sulla Statale 43 ed al completamento di quello di Malè sulla statale 42. Viene inoltre ampliata e migliorata la rete di ciclovie della zona. Dunque un'attenzione ad un approccio più ampio, ad una infrastrutturazione che guarda anche a ricadute durevoli sul territorio.





Cles torna a respirare: c'è la variante

Saranno accorciate e velocizzate le percorrenze di tutta la zona

L'intervento è un passo cruciale per la razionalizzazione e il miglioramento dell'attuale rete viaria che collega la bassa Val di Non con la Val di Sole e la parte della Val di Non sulla sponda sinistra del lago di S. Giustina. Le arterie esistenti, in particolare la statale 43, transitano attraverso l'area urbana di Cles, portando nel cuore del centro abitato un notevole flusso di veicoli con il conseguente aumento di inquinamento sia acustico che atmosferico, nonché un peggioramento delle condizioni della sicurezza stradale. La realizzazione della nuova viabilità consentirà



di rendere più scorrevole e sicuro il traffico veicolare lungo questo importante itinerario, accorciando e velocizzando le percorrenze con conseguenti benefici in termini sia economici (minori costi di trasporto), sia ambientali (riduzione delle emissioni). Permetterà inoltre di deviare su un itinerario esterno il traffico

che attualmente transita attraverso il centro di Cles lungo via Trento e via Marconi sulla SS 43, con conseguenti benefici in termini di sicurezza, riduzione degli inquinamenti (acustico e atmosferico) e, più in generale, un miglioramento della vivibilità del centro cittadino stesso.

IL PUNTO DI VISTA

Giuliana Cova - Sindaco di Predaia

Le ciclopedonali offrono grandi sviluppi in ambito turistico

“Quelle presentate sono tutte opere utilissime ed attese dalla nostra comunità” osserva il sindaco di Predaia, Giuliana Cova “Un plauso particolare va dato per quanto riguarda la viabilità.

Parliamo della circonvallazione di Dermulo, ma non solo: si tratta di un’infrastruttura importantissima che insiste sul comune di Predaia ma che di fatto riveste ancora maggiore utilità per tutti gli altri comuni, visto che chi scende dalla parte alta della valle ora deve rimanere fermo un quarto d’ora alla mattina, nelle ore legate al transito del traffico dei pendolari.



La circonvallazione avrà effetti positivi anche su Cles e sulla valle di Sole.

Si tratta di un’opera che aveva ottenuto un primo finanziamento ancora una decina di anni fa ma poi si era arenata, per la mancata condivisione dei comuni della zona.

Cogliamo con grande favore anche l’approccio per un investimento nella viabilità alternativa, quella ciclabile. Questo tipo di infrastruttura offre anche un valore aggiunto per quanto riguarda la vivibilità delle valli e per un ulteriore sviluppo turistico: in Valle di Non dobbiamo investire molto su questo fronte. Siamo in una fase di espansione in questo settore, ma a livello di maturazione di questo tipo di economia.

Credo proprio ci siano ancora notevoli spazi su cui lavorare in questo ambito, parlo anche di agricoltura e di artigianato che dovranno portare benefici alle prossime generazioni” osserva il sindaco Cova.



Una rotatoria a Dermulo per mettere in sicurezza e riqualificare l'area

Un'opera attesa che insiste sulla statale 43, a forte scorrimento

Si tratta di un'opera attesa per il miglioramento complessivo di uno degli snodi della viabilità in Val di Non. In programma la sistemazione e la messa in sicurezza dello svincolo tra la statale 43 e la statale 43 dir. Dermulo, mediante la realizzazione di una rotatoria. Contestualmente è in programma la riqualificazione delle aree adiacenti per la creazione dei necessari parcheggi di attestamento alla Ferrovia Trento-Malè.

5
MLN EURO



Budget

Curve pericolose verso la Mendola: saranno allargate a beneficio di bus e autoveicoli

I lavori interessano la zona della rotatoria delle Crozze

L'intervento è finalizzato a mettere in sicurezza il traffico automobilistico sulla SS 42 del Tonale e della Mendola che, nel tratto interessato, è caratterizzato da una notevole ristrettezza accompagnata da ridotti raggi di curvatura che rendono difficoltoso l'incrocio di autoveicoli e riducono la visibilità. L'allargamento e la rettifica della sede stradale consentono di migliorare la scorrevolezza del traffico aumentando il livello di sicurezza.

↗
Dimensione ▶

400
METRI

3
MLN EURO ◀

€
Budget





Si amplia la mappa delle ciclopedonali della Valle di Non: ecco le novità

L'obiettivo generale dell'opera è collegare la pista ciclopedonale esistente della Valle dell'Adige (da Mezzocorona), con quella della Valle di Sole (a Mostizzolo) e con l'anello dell'Alta Val di Non. Si tratta di un collegamento necessario ad allargare l'offerta infrastrutturale cicloturistica del Trentino, che genera un indotto valutato in tempi recenti in oltre 100 milioni di euro all'anno. I nuovi tracciati ciclopedonali sono comunque utili per la mobilità sostenibile locale

attorno a Cles, capoluogo di valle. L'intervento nella sua totalità prevede 3 tratte distinte per un importo stimato di oltre 12 milioni di euro. Il finanziamento attuale di 3 milioni riguarda il tratto Cles-Mostizzolo, il cui progetto definitivo è stato presentato alla comunità. Il tracciato complessivo dell'Unità funzionale finanziata è di oltre 5000 metri e prevede degli spezzoni con ciclabile in sede propria e altri in cui la circolazione dei mezzi è promiscua.



Malè avrà completato lo svincolo nei pressi della stazione della ferrovia

Infrastruttura che insiste su via Alcide De Gasperi

Il completamento dello svincolo di Malè centro sulla statale 42 del Tonale e della Mendola è funzionale a garantire il collegamento con l'abitato di Malè attraverso via Alcide De Gasperi, in prossimità anche della nuova stazione della ferrovia Trento-Malè. L'intersezione è prevista nel tratto della strada statale 42 compreso fra la galleria "Rovine" e il viadotto "Rabies".

La tipologia di svincolo è a livelli sfalsati. Per il completamento delle due rampe dirette esistenti si prevede di realizzare una rampa indiretta per la manovra di svolta a sinistra per i veicoli che provengono dal Tonale e intendono dirigersi verso Malè centro ed una rampa semidiretta per la manovra di svolta a sinistra per i veicoli che provengono dal centro di Malè e intendono dirigersi verso Trento





A Cloz il depuratore diventa più performante con una potenzialità di 10 mila abitanti

Diversi interventi riguardano il miglioramento della rete dei servizi ambientali in Val di Non. Tra questi il principale è quello relativo alla realizzazione del nuovo impianto di depurazione di Cloz, nel territorio comunale di Novella. Un'infrastruttura al servizio degli abitati di Castelfondo, Brez, Cloz e Dambel e a tutela del sito ambientale del torrente Novella. La potenzialità dell'impianto è di 10.000 AE, ovvero Abitanti Equivalenti, indicatore che rappresenta il carico di

sostanza inquinante che il depuratore sarà in grado di trattare, coprendo un'areale significativo che si estende da Castelfondo, proseguendo per il territorio di Brez, fino a Cloz e Dambel. Il complesso intervento si sta completando con la predisposizione dei vari tratti di fognatura nera che consentiranno il deflusso delle acque reflue verso il nuovo depuratore: lo sviluppo complessivo è di oltre 6 km ed il costo di circa 3,6 milioni di euro.



E Rumo può contare sulla propria struttura di trattamento delle acque

Si tratta di un impianto atteso da molto tempo

Un'altra opera importante relativa alla rete dei servizi ambientali in Val di Non.

L'intervento, molto atteso dalla popolazione per la salvaguardia del proprio territorio, riguarda la realizzazione dell'impianto di depurazione al servizio del Comune di Rumo, con potenzialità di 2.000 abitanti equivalenti, indicatore che rappresenta il carico di so-

stanza inquinante che il depuratore sarà in grado di trattare.

Pur rappresentando un impianto di piccole dimensioni, la filiera depurativa è comunque completa di tutti i comparti previsti presso gli impianti di dimensioni maggiori, per garantire il raggiungimento di eccellenti valori depurativi.

Potenzialità



2.000
ABITANTI

3,26
MLN EURO



Budget





Traffico più agile sullo svincolo Ossana-Peio

Nuova rotatoria all'insegna della sicurezza per la strada del Tonale

La sistemazione dell'intersezione tra la statale 42 "del Tonale e della Mendola" e la provinciale 87 di Peio nei pressi della frazione di Fucine (Ossana) è stata proposta nel documento programmatico della Comunità di valle "Ritorno al futuro" e ritenuta, ai fini della sicurezza e della fluidità del traffico, prioritaria per il territorio. Studi preliminari di fattibilità tecnica hanno individuato nella sistemazione a rotatoria la

soluzione più idonea alla messa in sicurezza dell'intersezione. Gli elementi preliminari di progettazione vedono un diametro esterno compreso tra i 36 e 45 metri e una pendenza trasversale non superiore al 2%. L'opera dal costo di circa 1,5 milioni di euro rientra nell'aggiornamento prossimo venturo previsto per il Documento di programmazione settoriale delle opere pubbliche della Provincia.



Anche con l'impianto di Caldes si completa la rete provinciale dei depuratori

Rappresenta l'ultimo fondamentale tassello per il completamento della vasta rete di depurazione provinciale; l'impianto di depurazione di Caldes, quasi integralmente finanziato con fondi ministeriali (costo complessivo di 18,2 milioni di euro) sarà destinato al trattamento biologico di chiarificazione con sistemi ad alto rendimento dei liquami provenienti dalla fognatura civile a servizio

di un bacino scolante che comprende i comuni di Caldes, Terzolas, Cavizzana, Malè, Rabbi, Bresimo, Cis e Livo.

Il particolare valore ambientale aggiunto è rappresentato inoltre dal fatto che l'opera consentirà la chiarificazione e conservazione del contesto naturale del torrente Noce lungo il quale si sviluppano attività sportive di attrazione nazionale.


Potenzialità

25.000
ABITANTI

18,2
MLN EURO


Budget



L'ex Lago Rosso avrà un accesso più sicuro

Tovel è una delle località turistiche
ai piedi delle Dolomiti più visitate

Un'opera attesa dalla comunità e utile per assicurare l'accessibilità tutto l'anno e in sicurezza di un luogo di grande pregio paesaggistico e richiamo per tutto il Trentino.

La Provincia autonoma di Trento è riuscita a reperire i finanziamenti nazionali per dare attuazione al progetto di sistemazione della strada provinciale 14. Si tratta della viabilità, attualmente caratterizzata da condizioni di rischio caduta massi che ne causano in alcune parti dell'anno la chiusura, che da Tuenno in val di Non permette di raggiungere il lago di Tovel, autentico gioiello incastonato alle pendici delle Dolomiti di Brenta, e l'omonima valle, spettacolare e selvaggia, all'interno del Parco naturale Adamello-Brenta.

L'intervento ha un costo stimato in 10 milioni di euro e può essere coperto attraverso i fondi statali sul capitolo "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico".

L'opera sarà modulare, con interventi per le diverse parti di tracciato, a seconda di quanto richiesto per la messa in sicurezza: barriere paramassi, nuove o da sostituire, e tratti in galleria artificiale.

↕
Dimensione ▶

550
METRI

10
MLN EURO ◀

€
Budget



In corriera alla scoperta di paesi e vallate

Giancarlo Rudari



Benvenuti a bordo alla scoperta di paesi, territori e panorami delle vallate trentine utilizzando esclusivamente i mezzi pubblici di Trentino Trasporti. Come viaggiare in modalità ecologica (ed economica) con l'autobus, il treno e la bici? Lo abbiamo provato in un primo viaggio con **destinazione Val di Sole**. Si parte da Rovereto (in treno alle 7.50) per arrivare al Passo del Tonale (alle 11.12) passando per Trento, la Rotaliana, la Val di Non per rientrare, come al gioco del Monopoli, al punto di partenza (17.46) toccando però altre caselle: le Valli Rendena e Giudicarie, le Sarche, Valle dei Laghi e Trento. Ma questo non è un gioco, non si vendono palazzi e non si acquistano terreni: è un esercizio per gli occhi e per la mente, un viaggio tra paesi ordinati e montagne incantate da ammirare in totale relax dimenticando lo stress della guida. E questa è tutta un'altra visione, una nuova prospettiva con la consapevolezza che condividere un mezzo di trasporto significa rispetto dell'ambiente e risparmio economico. In sostanza: mobilità sostenibile.

Il primo cambio di mezzo (sempre comunque in treno) e di stazione è a **Mezzocorona**. Una passeggera solitaria attende sulla linea Trento-Malé-Mezzana quello che un tempo era il "Trenino della Val di Non" o "La vaca nonesa". Giovanna Summerer è partita da



Bressanone per fare visita a parenti in vacanza a Peio in Val di Rabbi. È una tifosa dei mezzi pubblici: "Utilizzo sempre il treno e l'autobus per i miei spostamenti per una semplice serie di ragioni - spiega la donna - **Il traffico è ormai insostenibile** e fa aumentare i livelli di inquinamento, **mentre con i mezzi pubblici**, favoriti anche da una forma di abbonamento che ci consente di raggiungere a prezzi vantaggiosi sia Trento che Innsbruck, **faccio la mia piccola, ma credo importante, parte per la salvaguardia dell'ambiente**. Ma questo significa avere a disposizione mezzi efficienti ed orari compatibili per limitare i tempi di percorrenza..." Questo treno trasporta quattro bici al seguito (mentre in altre corse le bici possono essere di più) con prenotazione entro il giorno precedente il viaggio, come ha fatto una coppia di Povo. "Siamo partiti da casa con le nostre e-bike con l'obiettivo di raggiungere il lago dei Caprioli, poco sopra Pellizzano, un itinerario consigliato per la sua bellezza e senza grosse difficoltà - spiegano Annamaria Bonazza e Stefano Morelli - **Le opportunità per muoversi in modo ecologico ci sono e vanno colte anche per senso civico**. Gli orari dei treni sono buoni, percorsi per tutti i gusti non mancano: speriamo di trovare i punti di ricarica...". Intanto il treno prosegue la sua corsa e la vista spazia da una



sponda all'altra del Noce con il paesaggio contrassegnato dai filari di meli che ricoprono ogni angolo di terreno. Tra i passeggeri locali ed i turisti che salgono e scendono ecco due amici romani, Isidoro Galluccio e Andrea Baronci, vestiti di tutto punto da bikers ed orgogliosi delle loro ruote grasse muscolari: "Siamo arrivati a Cles da Colle Isarco dove siamo in vacanza e vogliamo scoprire questa parte del Trentino, dal Tonale a Campiglio con il gruppo Ortles-Cevedale, attraverso un percorso ideato da noi che si preannuncia entusiasmante: qui davvero non mancano le opportunità per avventurarsi in luoghi magnifici immersi nella natura". **Al capolinea di Mezzana** di quella che un tempo era la Trento-Malé si possono noleggiare bici (anche con il carrello per il cane) oppure prendere la coincidenza per l'autobus diretto a Passo Tonale. Non ha una meta precisa e scalpita per salire a bordo Tullio Maccani, in compagnia della moglie Amelia Vender, un personaggio allegro ed esuberante che dopo una vita da tassista a Trento si gode la pensione: "Sia in città che in vacanza utilizziamo il trasporto pubblico anche perché noi sopra i 70 anni viaggiamo gratis grazie alla tessera che ci fornisce la Provincia. Si parte e poi ci si ferma dove si vuole senza tanti problemi. Gli autobus, lo scriva, funzionano benissimo e gli autisti sono bravissimi. Guai lamentarsi del brodo gras..." conclude con una fragorosa risata. È in vacanza a Commezzadura il gruppo di una ventina di persone arrivate da tutta Italia per una vacanza all'insegna dello yoga e del relax: "Il clima e l'ambiente favoriscono la meditazione. La Valle di Sole e la Val di Rabbi le frequentiamo da anni e sono luoghi ideali per lo yoga ed il trekking - spiega il capogruppo Gerardo Marchese - A questo aggiungiamo l'ospitalità in alberghi e strutture e la buona organizzazione dei servizi come i trasporti pubblici che ci consente, grazie alla Guest card molto conveniente, di trascorrere una vacanza senza mai toccare la macchina. Magnifico, ci torneremo". Aria di vacanza sull'autobus che si inerpica lungo i tornanti che portano al Passo del Tonale (1.884 me-



tri) tra motociclisti che sfrecciano e piegano in curva e ciclisti che arrancano sui pedali. Il tempo di una sosta ristoratrice godendosi lo spettacolo della natura ed è tempo di rientro: a **Dimaro** si cambia per raggiungere la **Val Rendena**. Ancora tornanti in salita e poi le **Dolomiti di Brenta a passo Campo Carlo Magno** si disvelano in tutta la loro magnificenza. Un passeggero d'eccezione, Bruno Ferrari di Madonna di Campiglio, ha trascorso trent'anni alla guida degli autobus e ora li utilizza per spostarsi in valle a trovare gli amici. "È cambiato il mondo dei trasporti, è cambiata anche la tipologia dell'utenza che ora può contare su mezzi più comodi e su più corse. Sono stati tempi duri con le vecchie corriere e le tratte pesanti da coprire sulle strade innevate. **Ma il lavoro dell'autista - conclude tra aneddoti e battute - resta sempre importante ed impegnativo: posso dire che i colleghi lo svolgono con professionalità**".







6

VALLE DEI LAGHI E GIUDICARIE

**Il bypass di Pinzolo e
una rete di ciclovie più ampia**

Il bypass di Pinzolo è stato affidato a un commissario straordinario per accelerare al massimo la realizzazione di un'opera che offre respiro non solo alla comunità interessata ma che offre riflessi positivi al collegamento con il fondovalle di una delle zone turisticamente più interessanti di tutto il Trentino. Opere attese, da decenni, come del resto l'analogo intervento per togliere traffico dall'abitato di Ponte Arche e l'adeguamento delle gallerie di Ponte Pià. Nel segno della mobilità alternativa, di un approccio verde, più rilassato, va letta la realizzazione della ciclopedonale che collegherà il Limarò con Sarche.





Tolto l'assedio del traffico a Pinzolo con l'avvio della nuova variante

La strada verso Campiglio sopporta percorrenze molto importanti

L'intervento, affidato al commissario straordinario, l'ingegnere Massimo Bonenti, interessa la tratta compresa dal depuratore in località Martalac fino a monte dell'abitato di Carisolo in prossimità dell'attuale CRZ.

Si tratta di un'opera fondamentale per la mobilità sostenibile e l'accessibilità in una delle zone turistiche più importanti del Trentino. La nuova Variante di Pinzolo, infatti, ha avuto origine dallo studio del sistema viario della Valle Rendena e in particolare della strada

statale 239 "di Campiglio", che attualmente presenta difficoltà nel sopportare e smaltire il traffico veicolare, soprattutto nei periodi turistici, negli abitati di Pinzolo, Giustino e Carisolo.

Il progetto della nuova variante si propone dunque di eliminare il traffico dai centri abitati, con la conseguente diminuzione dell'inquinamento atmosferico e l'aumento della sicurezza, e di ridurre i tempi di percorrenza, migliorando complessivamente la vivibilità delle aree interessate.





In giallo il tracciato all'aperto, in marrone la parte in galleria e in rosso la viabilità secondaria e di ricucitura dell'esistente

IL PUNTO DI VISTA

Eugenio Antolini - Sindaco di Tione

“Le circonvallazioni danno respiro e nuova attrattiva ai nostri centri”

“Le opere che saranno realizzate in questo ambito sono importantissime da più punti di vista: da quello ambientale, della sostenibilità, ma anche turistico, mettendo cioè a disposizione del territorio infrastrutture attese da molto tempo. Le ciclabili inoltre rappresentano il futuro, appetibili per una platea sempre più vasta grazie alle due ruote elettriche”.

L'analisi è quella del sindaco di Tione Eugenio Antolini ed il primo cittadino entra nel dettaglio della propria disamina: “Le circonvallazioni di Pinzolo e quella di Ponte Arche faranno la differenza per chi abita in quelle zone ma anche quanti decidono di venirci da turisti. La prima è più avanti nel proprio iter ma entrambe svolgeranno una funzione fondamentale, con ricadute e benefici che andranno ben oltre le nostre valli. I centri turistici che non hanno una circonvallazione sono assediati dal traffico e chi decide di



soggiornarvi non vive l'esperienza appieno, come si aspetta chi sceglie il Trentino” osserva Antolini. “Le due infrastrutture ci daranno poi la possibilità di essere più veloci nei collegamenti con Trento, offrendo di certo dei benefici a chi abita nelle zone periferiche”. Ma il sindaco di Tione osserva con particolare favore la realizzazione della ciclabile che collegherà il Limarò con Sarche: “Le bici elettriche hanno reso questo modo di spostarsi conveniente, fattibile, anche su distanze medio lunghe, non proponibili prima con un mezzo normale a chi non aveva una preparazione fisica adatta. Ecco che anche dal punto di vista turistico si potrà offrire una via sicura è spettacolare con la nuova ciclabile”.



La galleria di Ponte Pià sarà più ampia e con un imbocco più a valle

L'intervento prevede l'allargamento della galleria esistente sulla provinciale 237 del Caffaro, per i primi 350 metri circa, a partire dall'uscita lato Tione, e la realizzazione di un nuovo tracciato in galleria, molto più lineare dell'attuale, per una lunghezza ulteriore di circa 1.150 metri in direzione Ponte Ar-

che. La nuova uscita lato Ponte Arche è prevista più a valle rispetto all'imbocco esistente, in un punto che consentirà di impostare il cantiere della galleria minimizzando gli impatti con la viabilità attuale, in modo tale da ridurre al minimo i disagi.



Una serie di gallerie per evitare l'attraversamento di Ponte Arche

Un'opera complessa che prevede una serie di gallerie importanti per lo sforzo progettuale e realizzativo che richiedono.

L'intervento riguarda la realizzazione di una nuova variante lungo la statale 237 che permetta di ridurre il traffico di transito nell'abitato di Ponte Arche. Negli studi si sono ipotizzate 14 diverse alternative progettuali, di cui 8 sottoposte a valutazione di impatto ambientale con successivo approfondimento di due ipotesi.

Una di queste è risultata la più rappresentativa. L'ipotesi complessiva di spesa per la realizzazione della circonvallazione è di circa 67,2 milioni.





Il Ponte dei Servi avrà una viabilità allargata in nome della sicurezza

L'intervento è previsto sulla statale dei laghi di Molveno e Tenno

L'intervento è finalizzato all'allargamento e rettifica della SS 421 dal tratto in prossimità del ponte dei Servi fino all'incrocio con la provinciale 33. Lo sviluppo è di circa 880 metri lineari.



Un doppio intervento all'insegna di strade più percorribili tra San Lorenzo in Banale e Tenno

Un intervento diviso in due unità funzionali per migliorare e mettere in sicurezza il tratto della statale 421 "dei laghi di Molveno e Tenno" tra gli abitati di San Lorenzo in Banale e Tenno.

Il progetto per l'unità funzionale 2 consiste nel completamento delle rettifiche tra S.Lorenzo e Nembia

e comprende la rettifica e allargamento della strada dall'uscita della nuova galleria fino alla località Nembia. L'unità funzionale 1 riguarda l'installazione di circa 610 metri di barriere paramassi a protezione della strada.

L'importo complessivo è di 5.700.000 euro.



Le Giudicarie da vivere e visitare sempre più su due ruote

Il collegamento Limarò-Sarche sulla ciclopedonale

Il progetto complessivo prevede di realizzare circa 1.455 metri di nuovo itinerario ciclopedonale in sede propria con due corsie. Il percorso, di larghezza minima di 3 metri, prevede il collegamento dell'itinerario ciclopedonale esistente della Valle dei Laghi con il nuovo tratto di pista ciclopedonale "del Limarò" che ha inizio al quinto tornante della SS 237 del Caffaro e si collega con l'abitato di Ponte Arche. Con quest'opera si intende separare l'utenza debole (bici e pedoni) da quella motorizzata sulla trafficata SS 237 nel tratto dove sono presenti cinque tornanti. Grazie all'intervento sarà possibile percorrere in sicurezza un lungo tratto di strada per arrivare a Ponte Arche da dove è possibile raggiungere Tione, le valli del Chiese e Rendena e Riva del Garda.

↗
Dimensione ▶

1,45
KILOMETRI

2,94
MLN EURO ◀



Budget







Vallelaghi, curva del Palloncino più sicura

Un intervento atteso sulla Gardesana occidentale

Più sicurezza per auto e ciclisti sulla Gardesana occidentale nel tratto Trento-Arco.

È l'obiettivo dell'intervento che punta alla rettifica della curva sulla strada statale 45 bis nei pressi del bar Palloncino Rosso, fra Vigolo Baselga e Vezzano (Comune Vallelaghi). Il progetto prevede l'attraversa-

mento dell'avvallamento, per addolcire e raccordare la curva nel migliore dei modi. Il tratto avrà uno sviluppo di 420 metri.

Per preservare il flusso d'acqua del rio Riol verrà costruita una struttura in cemento armato al di sotto del nuovo tratto stradale.



Il bypass per togliere i camion dal centro abitato

Ecco il collegamento Storo-val d'Ampola

Il collegamento si pone come obiettivo quello di consentire al traffico pesante di attraversamento di bypassare l'abitato di Storo, migliorando così la sicurezza all'interno del centro abitato per tutte le categorie della mobilità urbana: automobilisti, ciclisti e pedoni.

Per questo scopo è prevista la realizzazione di un tratto di viabilità che collega la strada provinciale

69 nel tratto a nord della zona industriale del centro giudicariense con la statale 240 in località Ampola.

La strada si sviluppa per 965 metri complessivi a fianco di una strada arginale esistente ed è sostanzialmente rettilinea per quanto riguarda lo sviluppo planimetrico. L'innesto sulla SS 240 e sulla SP 89 avviene per mezzo di due rotonde di 40 metri di diametro.







VALLI DI CEMBRA, FIEMME E FASSA

Le Olimpiadi e i trasporti del futuro

Una grande variante stradale e l'occasione storica delle Olimpiadi invernali del 2026. In due delle valli che trainano il turismo trentino l'opera di infrastrutturazione passa attraverso una variante molto attesa, quella di Canazei, che va nel segno dell'ulteriore vivibilità dei centri alpini. I Giochi olimpici portano in dote, non solo i necessari interventi di miglioramento di arterie e ridisegno degli impianti sportivi, ma anche una innovativa organizzazione del trasporto pubblico, i Bus Rapid Transit, che coniuga collegamenti snelli a basso tasso di emissioni.





Campitello e Canazei In arrivo una variante in galleria

Gli abitati fuori dalla morsa del traffico

Si tratta di un'opera rilevante, attesa dalla comunità della Val di Fassa. L'Unità funzionale 2 che risulta finanziata riguarda il bypass all'abitato di Canazei. Fa parte dell'intervento complessivo che prevede la realizzazione di due tratti in galleria allo scopo di spostare il traffico veicolare di transito all'esterno degli abitati di Campitello e Canazei, permettendo di sgravare i due centri dalle vetture e mezzi pesanti che transitano in valle. Attualmente questa soluzione è stata im-

plementata in seguito agli approfondimenti tecnici e con il territorio, optando per una soluzione con un'unica galleria che bypassa sia l'abitato di Campitello che Canazei per un costo stimato di circa 130 milioni di prossimo finanziamento. Si tratta di un'infrastruttura utile per lo sviluppo della mobilità e del turismo nel territorio della val di Fassa, che consente di diminuire la pressione sui centri abitati e favorisce una migliore qualità della vita.

130
MLN EURO ◀ Costo totale



IL PUNTO DI VISTA

Paolo Friol - Una vita al servizio della valle



Le Olimpiadi una vetrina senza partire per il Trentino

Paolo Friol è una delle persone che si è maggiormente distinta nella storia amministrativa e sportiva della valle di Fiemme per 50 anni. Mandato dalla Provincia a Cavalese negli anni '70 all'Ufficio per la tutela del paesaggio, lui originario di Zambana, ha finito per trascorrervi tutta la vita. Nello sviluppo infrastrutturale di queste zone una parte degna di nota è legata ai Giochi olimpici del 2026 e Friol la partita delle infrastrutture per gli sport invernali la conosce assai bene: "A dire la verità già nel 1984, con il sottoscritto assessore a Cavalese, avevamo provato a chiedere le Olimpiadi in Trentino. Questa volta la candidatura è andata a buon fine, si può dire che si è realizzato un sogno.

Le strutture per i Giochi da noi sono in gran parte già presenti, ovviamente servono dei lavori ma non partiamo certo da zero, tutt'altro. Abbiamo l'esperienza dei Mondiali alle spalle. In passato si sono fatte delle infrastrutture, penso alla strada di fondovalle, al centro stampa, ai trampolini.

“ Ora ci si presenta questa grande occasione dei Giochi. Un'occasione per la riqualificazione anche ambientale di questa zona che mi pare sia stata colta dall'amministrazione provinciale, visto che le gare passano ma le infrastrutture rimangono. ”

Credo che sia anche il momento per un intervento di sistemazione orografica di questa porzione di territorio, ma anche per un restyling dei centri storici. Da consigliere nazionale degli sport del ghiaccio sono stato a due Olimpiadi, a Lillehammer e in Francia, e ho visto che il coinvolgimento a tutti i livelli degli abitanti è veramente importante. Servono accessi viari ben organizzati ai centri principali”.





La Fersina-Avisio diventa più scorrevole in prospettiva Giochi

Gli interventi riguardano allargamenti di tratti della sede viaria e la rettifica di alcune curve lungo la strada provinciale 71 "Fersina-Avisio" in modo da rendere più fluida la percorrenza e aumentare il livello di sicurezza per gli utenti della strada. Il territorio comunale principalmente interessato dalle opere è quello di Sover, in prossimità con Valfloriana. Il lavoro è diviso in cinque unità funzionali che si ritiene possano essere realizzate anche in tempi diversi, al fine di mitigare i disagi per la circolazione.



Per le Olimpiadi 2026 strade migliori tra Cembra e Pinè

Completato il collegamento Piazze - Segonzano

Sono diversi gli interventi per il miglioramento della mobilità programmati in previsione delle Olimpiadi invernali 2026 Milano-Cortina, allo scopo di favorire i collegamenti e lasciando benefici che andranno ben oltre il grande evento sportivo sui territori interessati. Quest'opera completa il collegamento viario tra la Val di Cembra e l'altopiano di Pinè, tra la strada provinciale 71 e la SP 83, costituendo di fatto la prosecuzione dell'opera già realizzata lungo

la strada provinciale 102 delle Piramidi. Sono previsti l'allargamento della strada delle Strente, nel tratto compreso tra l'impianto di depurazione e il centro abitato di Cialini nel comune di Bedollo, il superamento del centro abitato di Cialini mediante la realizzazione di una galleria e il collegamento con la provinciale 83 nei pressi del lago delle Piazze attraverso una rotatoria. L'intervento è finanziato in parte con fondi comunali.





Bus Rapid Transit, corsie dedicate con vista Olimpica ma non solo

I trasporti viaggiano nel futuro

Le soluzioni per il trasporto pubblico innovativo ed ecologico occupano uno spazio importante nel percorso di avvicinamento del Trentino ai Giochi olimpici 2026. Ecco la valenza del progetto BRT-Bus Rapid Transit, sottoposto all'attenzione dei territori interessati per una decisione condivisa all'interno di un ragionamento sulla mobilità nelle Valli di Fiemme e Fassa. La proposta riguarda il sistema di mobilità pubblica in previsione del grande evento a cinque cerchi sulla direttrice delle valli dell'Avisio. Come parte del collegamento tra Ora (interscambio con la Ferrovia del Brennero) fino a Canazei, passando per Cavalese, Predazzo, Moena e Canazei.

Gli interventi riguardano complessivamente 12 tratte lungo la viabilità principale di attraversamento delle valli di Fiemme e di Fassa, per uno sviluppo lineare di circa 12 chilometri (considerando entrambe le direzioni di marcia), oltre ad interventi di razionalizza-

zione della viabilità nei tratti in attraversamento ai centri abitati. Si punta all'aumento sia dei chilometri percorsi da mezzi non inquinanti, elettrici o a metano/biogas, che del numero di passeggeri trasportati. Le risorse previste vengono utilizzate per realizzare opere infrastrutturali e di corsia riservata al passaggio dei bus nel tragitto Fiemme-Fassa e per il rinnovo del materiale rotabile. L'obiettivo è migliorare il trasporto pubblico su gomma di nuova concezione e generando ricadute positive tanto sulle comunità locali quanto sui turisti.

Dal punto di vista finanziario, il progetto - che comprende i lavori stradali, l'acquisto degli autobus e la realizzazione del deposito mezzi a Cavalese - può contare su una disponibilità complessiva nell'ordine dei 100 milioni di euro, considerando le risorse stanziare a livello nazionale per le Olimpiadi integrate da risorse provinciali.

↙ ↗
Dimensione

12

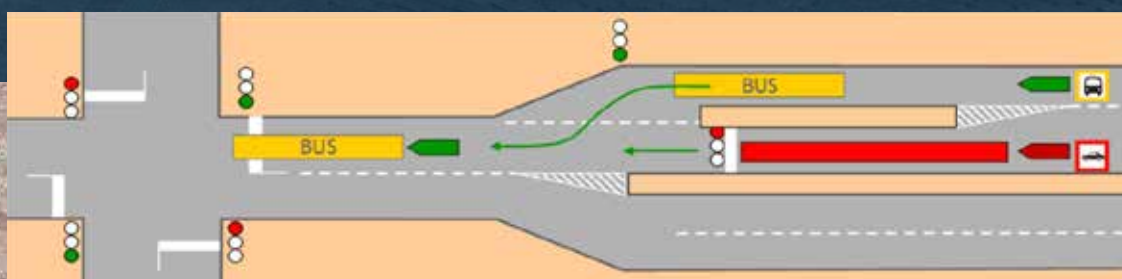
► KILOMETRI

100

◀ MLN EURO



Budget





Predazzo, villaggio per 850 atleti ai Giochi del 2026 nella scuola alpina della Guardia di Finanza

Nell'ambito dei preparativi alle Olimpiadi invernali 2026 Milano-Cortina, che vedono protagonista anche il Trentino, è sorta la necessità di disporre di uno spazio adatto ad ospitare il villaggio olimpico per circa 850 tra atleti e tecnici. Si è quindi optato per l'adeguamento della caserma della scuola alpina della

guardia di finanza di Predazzo, situata nel centro dell'abitato e a poca distanza dai luoghi che ospitano le gare.

Il budget aggiornato è di 27,6 milioni di euro, per una volumetria prevista di 49.500 metri cubi. L'inizio lavori nel corso del 2023.



Lo Stadio del fondo di Tesero si rifà il look in vista delle Olimpiadi

La struttura rinnovata sarà poi a disposizione della comunità

L'adeguamento dello Stadio del fondo a Lago di Tesero è ritenuto prioritario e indispensabile in funzione delle discipline olimpiche assegnate al Trentino. I lavori sono rivolti a soddisfare le esigenze dell'evento olimpico, ma soprattutto servono a garantire una continuità per la gestione della struttura nei vent'anni post 2026. Una volta completato, infatti, lascerà un'eredità positiva anche per la località che lo ospita, consentendo anche dopo i Giochi del 2026 di avere a disposizione una struttura ancora migliore e più mo-

derna per gli appassionati di sci di fondo locali e non. È un progetto molto articolato: si realizzano 3 nuovi edifici, nuove piste di fondo e vari interventi di manutenzione.

Alcuni dati: il budget aggiornato è di 15,5 milioni di euro. I nuovi volumi hanno una cubatura prevista di 13.500 metri cubi. L'inizio dei lavori è previsto nel maggio 2023. Le nuove piste da fondo hanno una lunghezza di 6,6 chilometri. In questo caso i lavori cominciano a giugno 2023.





La mobilità lungo l'Avisio si muove in una prospettiva sostenibile

Ampliata la ciclopedonale nel tratto Castello di Fiemme - Cavalese

L'obiettivo perseguito anche attraverso quest'opera è aumentare il tracciato in sede dedicata e in sicurezza a disposizione per la mobilità ciclabile e pedonale lungo l'Avisio. Per gli interventi di progetto si sfrutta per la quasi totalità la fascia sul lato di valle della strada statale 48. Prevista la realizzazione a tratti di nuove opere di sostegno prevalentemente a valle del nuovo sedime stradale, come terre armate e muri di sostegno. A protezione della ciclabile sarà posata una barriera stradale verso la statale e un parapetto in legno sul ciglio delle scarpate.



In passerella sulle due ruote per superare il rio di Campitello

Potenziata la ciclovie che collega l'abitato con Canazei

Ecco un'altra delle opere in programma per la mobilità ciclopedonale tra le valli di Fiemme e Fassa. Il tratto è la prosecuzione della pista già realizzata. Le valutazioni in termini di impatto ambientale suggeriscono la realizzazione del percorso in destra orografica del torrente.

Il progetto esecutivo prevede di realizzare circa 6.561 metri di una nuova ciclovie (e 344 metri di percorso pedonale affiancato a Canazei) lungo la sponda destra del torrente Avisio. Di questi, 4.917 metri sono di pista ciclabile in sede propria con 2 corsie contigue a doppio senso di marcia.







PRIMIERO, VANOI E PASSO ROLLE

**Porta trentina verso il Veneto
più collegata e sicura**

Per la porta trentina verso il Veneto sono in arrivo adeguamenti strutturali che consentano agli abitanti della zona e i turisti di spostarsi agevolmente in una zona dove, d'inverno, le condizioni climatiche richiedono un tasso di sicurezza ancora maggiore rispetto alla norma. In questo senso vanno gli investimenti sulla statale 50 e del Passo Rolle, come sullo Schener la galleria Pala Rossa. Per intercettare una quota di pendolari e per il turismo ecco il collegamento funiviario San Martino-Rolle.





Cinque stazioni e 500 metri di dislivello: la funivia tra San Martino e il Rolle

Un progetto concreto, con un cronoprogramma dettagliato dei lavori, che rappresenta un tassello importante per il rilancio del Primiero e della sua potenzialità turistica nell'ottica della sostenibilità.

È il collegamento funiviario San Martino-Rolle, il cui quadro economico finale integrato di tutti gli elementi di previsione presenta un valore complessivo di 66,4 milioni di euro, risorse già previste a bilancio dalla Provincia autonoma di Trento.

Un'infrastruttura a fune costituita da 5 stazioni, una lunghezza complessiva di 4.650 metri per cinquecento metri di dislivello, che le telecabine percorreranno in 17 minuti (velocità di 6 metri al secondo e resistenza al vento fino a 75 chilometri orari) trasportando fino a 1.500 persone l'ora.

Questi i dati del progetto che ha una tabella di marcia

definita. Dopo l'approvazione del progetto esecutivo delle opere complementari al collegamento funiviario e l'inizio dei lavori di sistemazione del versante Nasse, l'avvio della realizzazione del nuovo ponte Rio Fosse.

Successivamente l'aggiudicazione della gara d'appalto integrato per il collegamento funiviario e per la pista, l'inizio dei lavori delle stazioni Bellaria e Nasse e, successivamente, i lavori all'omonima linea e alla pista panoramica, oltre che alla stazione Fosse I. Operazioni che consentiranno l'avvio parziale del primo tronco della funivia. Quindi, nell'arco di tempo che comprende i lavori alla stazione Rolle, la demolizione della viabilità esistente e l'ultimazione della stazione Fosse, è prevista l'entrata in funzione dell'intero collegamento San Martino-Passo Rolle.



IL PUNTO DI VISTA

Daniele Depaoli - Sindaco di Primiero



Collegamento funiviario tra Rolle e San Martino è fondamentale

Daniele Depaoli, sindaco di Primiero, non fa tanti giri di parole nel commentare le opere che riguardano quella zona di Trentino al confine con il Veneto:

“ Si tratta di infrastrutture attese da decenni. I due interventi viabilistici in particolare, quello sullo Schener e quello che interessa la statale 50 del Rolle, riguardano i principali punti di accesso alla valle. ”

“Giova ricordare che la convenzione tra Provincia di Trento e Regione Veneto sullo Schener venne firmata nel 2002. Sono stati fatti dei lavori ma questo è rimasto nel limbo per tutto questo tempo. Si tratta dell'ultimo tassello per adattare lo Schener alla strada di valle, questa è una strettoia che solleva problemi sia

in termini di viabilità che di sicurezza. Era necessaria. Anche l'adeguamento della statale del Rolle, con la variante al piano della statale 50, era ugualmente atteso da molti anni. Non è un mistero che il "sentiment" del territorio all'inizio fosse per galleria artificiale sul percorso attuale, ma la Provincia ha optato per uno spostamento della sede stradale. Una scelta giustificata soprattutto per motivi di sicurezza, economici e di tempistiche. In particolare la variante stradale è legata a filo doppio al collegamento funiviario San Martino-Rolle in quanto la linea del collegamento prevede un'altezza sulla strada attuale non a norma. Quindi l'ultima tratta, quella da Malga Fossa al passo Rolle, diventerà fattibile una volta realizzata la strada. Va ricordato che nel 2014 il passo Rolle è rimasto chiuso 70 giorni e da allora non era stato fatto nulla per migliorare una situazione che ha ricadute sui pendolari, su una comunità che vive comunque di turismo. Per la realizzazione di queste opere si deve dire grazie al presidente della giunta Fugatti che si è impegnato in prima persona”.





La statale del Rolle messa al riparo da neve e possibili valanghe

La variante di Busabella e un ponte sul Cismon

Il progetto prevede la messa in sicurezza della strada statale 50 nell'ultimo tratto in quota da San Martino di Castrozza a passo Rolle, dove sono presenti anche gli impianti del turismo invernale, per garantire l'accessibilità del tracciato e la tutela dal rischio valanghe.

L'intervento prevede la realizzazione di un nuovo tratto stradale per 1.543,60 metri, in zona sicura da fenomeni valanghivi, attraverso una diramazione dell'attuale sede statale e la riconnessione alla medesima strada statale in località "Acqua Benedetta" in prossimità del Rolle.

Il Torrente Cismon viene superato con un ponte a campata unica di 35 metri. Sono stati inoltre inseriti dei sottopassi faunistici per la fauna esistente ed è

prevista la rinaturalizzazione del versante interessato dalla strada che verrà dismessa.

L'intervento è propedeutico al collegamento San Martino-Passo Rolle e rientra nel novero delle azioni che l'Amministrazione provinciale supporta al fine di sostenere una mobilità più moderna e adatta alle esigenze dei residenti e dei turisti. In un territorio di pregio che funge anche da snodo tra le valli del Primiero e di Fiemme e nel quale sono state previste diverse opere funzionali alla riqualificazione della zona del valico. Tra questi la demolizione dell'ex caserma Ferrari, al fine di realizzare una nuova struttura per la Guardia di Finanza, e la creazione di spazi pubblici destinati a servizi collettivi sull'area prima occupata dall'ex albergo "Passo Rolle".



La strada dello Schener porta col Veneto e arriva la galleria Pala Rossa

Un'opera attesa dagli abitanti di Primiero e Vanoi, che dimostra la collaborazione efficace tra territori confinanti di montagna.

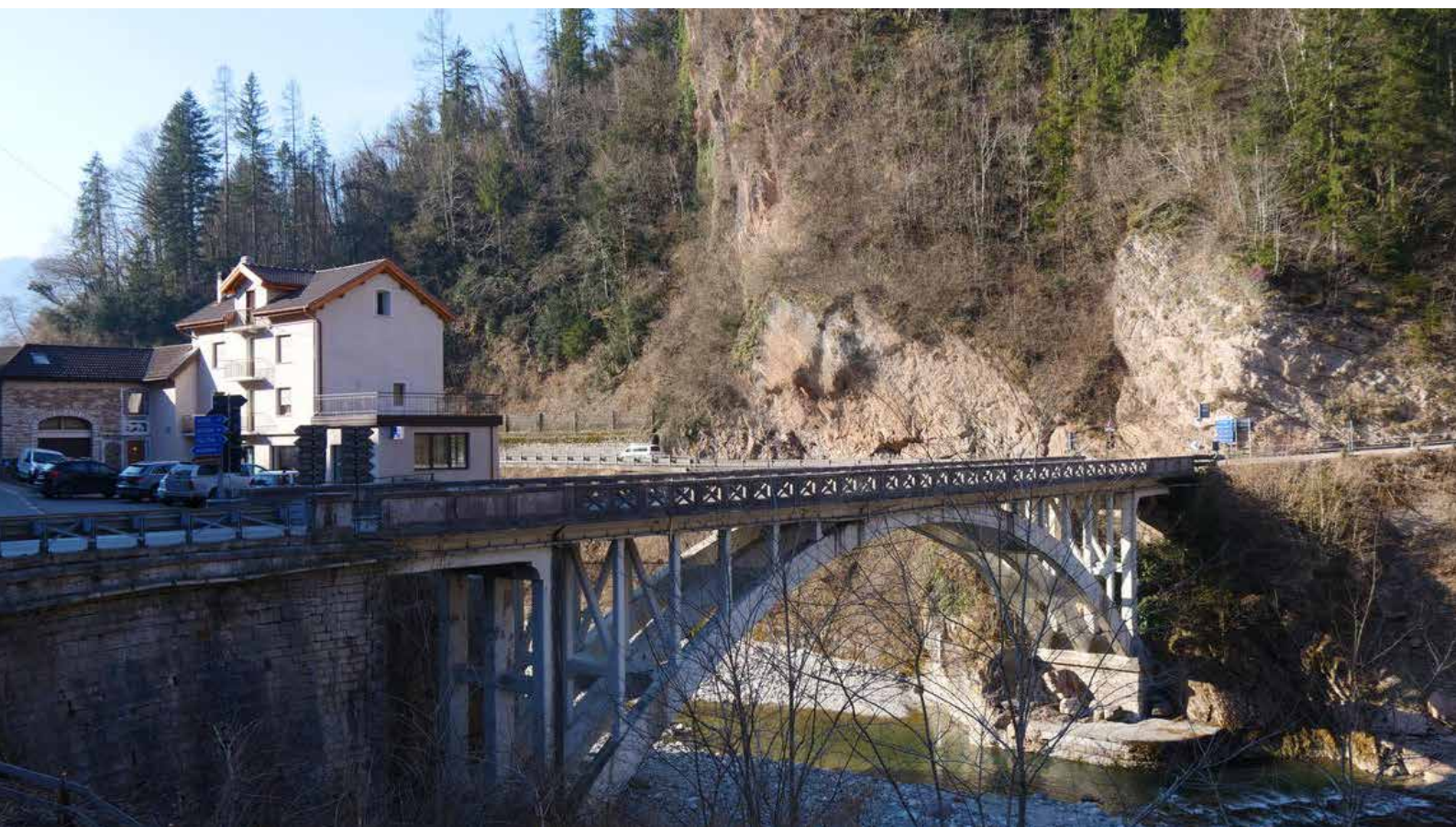
La sistemazione della viabilità sulla strada dello "Schenèr", lungo la strada regionale 50 "del Grappa e del Passo Rolle", fra Veneto e Trentino, è oggetto del protocollo d'intesa con il quale Provincia autonoma di Trento, Regione Veneto, Provincia di Belluno, ANAS e Veneto Strade si sono impegnate allo sviluppo e finanziamento delle attività di progettazione e costruzione della galleria "Pala Rossa".

La galleria in progetto consente di rettificare il tracciato dell'attuale SR 50 superando un restringimento di carreggiata e riducendo il pericolo di caduta massi determinato dall'estesa parete rocciosa verticale so-

vrastante la strada. Oltre alla realizzazione della galleria, l'intervento comporta l'adeguamento del piano viabile della SR 50 tra le progressive chilometriche 52+900 e 54+250, nel Comune di Lamon.

Il finanziamento complessivo inizialmente previsto era di 25 milioni di euro, dei quali 9 milioni a carico della Provincia autonoma di Trento, 8 milioni di euro erogati dalla Provincia di Belluno attraverso il Fondo per i Comuni Confinanti e 8 milioni di euro stanziati da ANAS.

È però in corso un aggiornamento del finanziamento che porterà l'importo totale a 31,8 milioni di euro. Il sostegno di Piazza Dante comprende poi 7.270.298,34 euro per fondi relativi a progetti pregressi già ultimati, che portano il totale a 16.270.298,34 euro.



Se il Trentino lo giri a bordo dei mezzi pubblici

Giancarlo Rudari



Leonardo ha cinque anni e mezzo, la sorellina Matilde nove: occhi vispi e sguardi attenti per catturare immagini e vivere emozioni indimenticabili di una vacanza in Val di Fassa.

Prendiamo a prestito i loro "ooh!" di meraviglia per cambiare lo sguardo sullo spettacolo della natura in Trentino viaggiando su un mezzo del trasporto pubblico. Perché un tour condiviso a bordo di un autobus o di un treno di Trentino trasporti può diventare una sperimentazione sensoriale all'insegna della mobilità sostenibile non solo per il turista ma anche per chi vive in questo territorio. I profili delle Dolomiti Patrimonio Unesco fanno da cornice ad un **viaggio alla scoperta del Trentino Orientale**.

Stazione Fs di Rovereto ore 7.50, rientro alle 20.46. Più o meno tredici ore (soste comprese) passando per Trento, quindi Ora, Cavalese e la Val di Fiemme, i "Monti pallidi" regno di fate e gnomi del mondo ladino con il Passo San Pellegrino. Diverso il percorso di rientro: dopo il ritorno a Predazzo si imbecca la strada per il Passo Rolle e poi giù a San Martino di Castrozza, il Primiero prima di sconfinare nel Bellunese (a Feltre) e nel Vicentino (Primolano) con immancabile passaggio finale a Trento: **un viaggio di oltre trecento chilometri** che ha toccato quattro province.

È medico veterinario a Torino Marta Wojtyczk, originaria della Polonia, con uno zaino capiente che osserva il paesaggio vitato della Rotaliana mentre la sua amica belga, residente a Trento, riposa assopita: "Non è la prima volta che vengo in Trentino, un territorio che mi piace. Di solito andavo in montagna in auto con gli amici, ma questa volta abbiamo scelto l'autobus per arrivare a Pera di Fassa e poi incamminarci verso le Torri del Vajolet. **Mi hanno detto che qui il servizio di trasporto pubblico è efficiente e questa è l'occasione per testarlo**" spiega con un sorriso.



Nel frattempo l'autobus di Trentino trasporti affronta i primi tornanti sopra l'abitato di Ora con una vista incredibile sulla Valle dell'Adige. Davide Morandini, 40 anni, nato a Trento e residente a Padova, conservatore dei registri immobiliari, è di casa su queste strade: "Potrei percorrerle ad occhi chiusi visto che fin da bambino si andava in vacanza in Val di Fiemme. **Il Trentino mi manca - racconta - e appena posso ci torno utilizzando il trasporto pubblico o la bici come valida alternativa all'auto**. Ho una visione antropocentrica rispetto alla natura, amo l'ambiente e contribuisco alla sua tutela ma deploro la ventata ambientale fondamentalista. **Il mio giudizio sul trasporto pubblico è ottimo, assolutamente encomiabile**".



Nel frattempo si arriva a **Cavalese**, si superano **Tese-ro** e **Panchià** per approdare a **Predazzo**. I paesi curati nei particolari, i gerani a profusione, **le acque azzurre dell'Avisio e il verde intenso dei prati** rasati fanno a pugni con i danni provocati dalla tempesta Vaja e dall'attacco del micidiale bostrico. Auto e camper sono in coda sulla fondovalle mentre i turisti a bordo della corriera di linea si scambiano commenti sulle escursioni con un allegro vociare che "tradisce" la loro provenienza: i romagnoli competono con i toscani.

Piero Fantini e Marzia Gurrini arrivano da Firenze e alla fermata di Moena scrutano la tabella degli orari: "Siamo contenti della nostra vacanza in Val di Fassa e soddisfatti per la Trentino Guest Card che ci consente di viaggiare gratuitamente sui mezzi pubblici. Ma per noi non più giovani la tecnologia dello smartphone ci mette in difficoltà per scegliere i percorsi. Più comoda e più facile da consultare resta la vecchia cartina geografica" dicono convinti.

Lasciata **Moena** si entra nel cuore della **Val di Fassa** e il panorama sui gruppi del Catinaccio e del Sasso-lungo è impareggiabile. "No, in questo territorio stupendo non si dovrebbe usare l'auto. Noi - racconta Gianluca Salerno di Prato con la moglie Martina Bonnani, i figli Matilde e Leonardo e il cane Giotto in vacanza a Campitello - amiamo il Trentino ed ogni anno cambiamo zona. **La macchina non la si tocca per una settimana e ci spostiamo tutti i giorni con l'autobus utilizzando la Trentino Guest Card molto funzionale. I bambini sono entusiasti di una vacanza green:** per loro è una continua scoperta, per noi niente stress da guida e la consapevolezza di contribuire per un futuro più pulito". A **Passo San Pellegrino** salutano e si incamminano verso il Rifugio Fuciade mentre in pulman si torna a Predazzo. In lontananza le Pale di San Martino indicano, come la stella cometa, la via del cammino all'interno del Parco di Paneveggio in direzione Passo Rolle (1.984 metri). Per molti escursionisti è tempo di rientrare in hotel e l'autobus si riempie in fretta.



Come è stato nella salita anche la discesa verso **San Martino di Castrozza** con i suoi 27 tornanti mette a dura prova (ampiamente superata) l'autista costretto a districarsi tra automobilisti e camperisti per nulla avvezzi alle strade di montagna. Chilometro su chilometro **il viaggio continua nel Primiero** con minuscoli paesi e paesaggi da cartolina: i turisti diminuiscono e lasciano il posto ai passeggeri locali. Come Maria Sperandio di ritorno a casa a Canal San Bovo dopo essere stata a Malga Castoncella gestita dal Caseificio sociale del Primiero: "Lì - dice la donna - ci lavora mio figlio e grazie all'abbonamento gratuito per gli ultrasettantenni lo vado a trovare abbastanza spesso. Certo che utilizzo di frequente la corriera, sia per muovermi in valle che per raggiungere Feltre dove tra l'altro ci serviamo dell'ospedale". Qui nuovo cambio di mezzo e di autista con destinazione **Borgo Valsugana** e quindi Trento prima dell'ultimo tratto in treno fino a **Rovereto**. Scorrono veloci le immagini dal finestrino mentre quegli "ooh!" dei due fratellini tornano ancora alla mente.









Vuoi ricevere
le pubblicazioni della
Provincia autonoma di Trento

Entra qui

