

CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Trento, 26 maggio 2011

Egregio Signor
Bruno Dorigatti
Presidente del Consiglio provinciale
Sede

Interrogazione a risposta scritta.

Perché modificare il progetto di variante est di Nago Torbole ?

E' in corso l'iter di approvazione della decima variante del PRG di Nago-Torbole. Fra le altre cose la variante prevede la realizzazione di una circonvallazione ad est dell'abitato con la finalità, generalmente condivisa, di alleggerire il traffico a ridosso del centro abitato.

Il PRG di Nago-Torbole attualmente in vigore, nell'area situata ad est dell'abitato di Nago che interessa anche la variante n. 10, prevede in una zona relativamente ristretta un centro commerciale (già in fase di costruzione), un centro scolastico, una strada di penetrazione che porta alle pendici del Monte Baldo e due piani di lottizzazione assai rilevanti. E' pertanto fuori discussione che l'area interessata necessiti di servizi e di infrastrutture viarie adeguate. La precedente Amministrazione comunale, dunque, aveva già individuato delle soluzioni concordate con la PAT (la rotatoria d'intersezione fra la nuova strada comunale e la S.S. 240) e con i lottizzanti, obbligati a realizzare le strade residenziali d'accesso ai nuovi insediamenti di Acquais, ecc (PL5 e PL6) per infrastrutturare l'area in questione.

Presso gli uffici comunali esiste la documentazione riguardante la rotatoria ed il nuovo tracciato della strada di penetrazione al centro scolastico, al monte Baldo, al centro commerciale, ecc. , progetti messi a punto dalla PAT in accordo con la precedente Amministrazione comunale. Negli anni scorsi, in effetti, anche a seguito di alcuni incontri con alcuni Assessori provinciali con la Giunta comunale e di numerosi colloqui ed i sopralluoghi dei tecnici e dei funzionari sul territorio comunale, il Servizio Infrastrutture Stradali della Provincia Autonoma di Trento elaborò il progetto preliminare della strada di penetrazione al centro scolastico, al monte Baldo, ecc.

Tale progetto è stato peraltro recepito integralmente dall'Amministrazione comunale in carica che lo ha portato in approvazione consiliare nella seduta del 04 novembre 2010. Il piano è stato approvato a stragrande maggioranza dal Consiglio comunale.

Inopinatamente, tuttavia, la nuova variante prospetta una soluzione diversa da quella concordata che suscita perplessità per alcune evidenti incongruenze:

1. La previsione urbanistica legata alla variante n. 10 è in netto contrasto con il recente P.U.P., poiché l'area interessata dalla due rotatorie previste dalla nuova variante e lo spostamento ad est della nuova strada di penetrazione va ad occupare in maniera ingiustificata e molto significativa aree agricole di pregio. La soluzione adottata con la variante n. 10, inoltre, comporta due aree di "relitti fondiari" di terreno agricolo di pregio, non evidenziate dalla relazione tecnica e di dimensioni non indifferenti: conseguentemente l'ente pubblico dovrà sostenere maggiori costi finora non computati per i due "sfridi".
2. Dalla documentazione esistente si nota inoltre che alla variante non è stato allegato nessun studio riguardante il nuovo profilo altimetrico della rotatoria e il nuovo profilo di quote conseguente allo spostamento previsto dalla variante n.10. Sembrerebbe che a causa dello spostamento la nuova rotatoria venga a trovarsi in una posizione dove il terreno subisce un'evidente variazione di pendenza. Questo elemento consente di esprimere perplessità e dubbi sulla validità di questa ipotesi progettuale, in quanto la rotatoria si troverebbe in una posizione che creerebbe notevoli difficoltà di ripartenza ai mezzi pesanti che percorrono la viabilità in direzione del passo di San Giovanni. Anche uno sbancamento della rotatoria per riportare il profilo "in piano" non sarebbe sufficiente, in quanto la viabilità afferente alla stessa con direzione Rovereto si troverebbe comunque in una posizione di "salita", mantenendo quindi le stesse problematiche nella partenza dei mezzi pesanti. E' una problematica che va attentamente valutata in quanto questo rallentamento potrebbe causare un "collo di bottiglia" all'ingresso della rotatoria, con ripercussioni sulla viabilità principale assai pesanti. L'ulteriore spostamento immotivato verso Passo San Giovanni della rotatoria della SS 240, preso atto dell'innalzamento della quota, comporta pertanto un raccordo stradale in rilevato tra la rotatoria e la nuova strada con aumento di ulteriori costi. La soluzione individuata in precedenza, ovvero il preliminare elaborato dalla PAT ed approvato dal consiglio comunale di Nago-Torbole nella seduta del 04 novembre 2010, non necessitava di questa soluzione tecnica. In ogni sede di valutazione tecnica si era convenuto che la rotatoria andava costruita in una zona piana e l'ipotesi prevista dal progetto preliminare assicurava questo aspetto tecnico. E' evidente che la rotatoria in salita comporta un gravissimo rischio di rallentamento dei mezzi pesanti in salita, costretti a ripartire quasi da fermi. Tale ipotesi è insostenibile specie in considerazione di ripartenza in salita con la neve, con possibile blocco della circolazione su un asse primario di collegamento viario fra l'Alto Garda e la Vallagarina.
3. Lo spostamento della rotatoria verso il Passo S. Giovanni sembra comportare pure una riduzione dell'angolo di innesto sulla rotonda a scapito della sicurezza viabilistica. Così concepita, la rotatoria pare costituire un ostacolo alla svolta a destra per i pullman provenienti da Nago. In pratica, causa il limitato raggio di curvatura disponibile, i pullman saranno probabilmente costretti a percorrere tutta la rotatoria con evidente rallentamento dei flussi veicolari.
4. Il raccordo stradale interno a sud-est del PL5 verso il parcheggio pullman è sottodimensionato, perché per la svolta a sinistra i veicoli devono effettuare un tratto di percorso contromano.
5. La zona F3 presenta, così come progettata, un'estrema criticità viabilistica: si costituisce una pseudo rotatoria per rendere fluido e sicuro il traffico veicolare e nel

contempo, in un tratto molto ristretto, si raddoppiano le uscite sulla strada che si intende rendere sicura.

6. L'ipotizzata rotonda interna, sull'asse stradale diretto al cimitero di Nago, non trova alcuna giustificazione, sia perché andrebbe ad occupare terreno agricolo pregiato, sia perché i flussi di traffico della strada residenziale non giustificano un simile e costoso intervento.
7. La previsione a parcheggio dell'attuale sedime della strada interpodereale di Acquais è in contrasto con l'ampliamento della strada residenziale già autorizzato dal comune di Nago-Torbole ai lottizzanti del PL6. Con provvedimento amministrativo dell'ente municipale è stata infatti autorizzata la lottizzazione del P.L. 6 che prevede l'allargamento della strada residenziale d'accesso al nuovo insediamento privato, portando l'attuale strada interpodereale da una larghezza di 3 a 6 metri circa. La variante al PRG n.10, così come approvata, va ad intaccare i diritti dei lottizzanti. Il retino della previsione a parcheggio adiacente la casa ITEA di via delle scuole impedirebbe di fatto ai lottizzanti di attuare quanto lo stesso comune ha imposto loro. Il contenzioso che potrebbe aprirsi con i lottizzanti, se la previsione parcheggio sulla strada esistente e di progetto non verrà tolta dalla variante al PRG n.10, comporterà pesanti oneri monetari a carico dell'ente municipale per i danni causati ai lottizzanti.

Ciò premesso, si interroga il Presidente della Giunta provinciale per sapere:

- se condivida l'opportunità di non approvare la variante n. 10 del Comune di Nago-Torbole per quanto concerne le nuove proposte di viabilità ivi contenute, con specifico riferimento alla variante est, invitando l'Amministrazione comunale a proseguire con la realizzazione dei progetti già concordati con la precedente amministrazione, che appaiono più razionali, funzionali e meno onerosi.

Cons. dott. Roberto Bombarda