

**COMUNITA' ALTO GARDA E LEDRO
PIANO TERRITORIALE DELLA COMUNITA'
PIANO STRALCIO MOBILITA'
PERCORSO PARTECIPATIVO**

Percorso partecipativo di cui alla L.P. n. 15/2005 e LP n.3/2006, in merito all'approvazione del Piano Stralcio della Mobilità (PSM).

"RISCONTRO ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE".

PSM 1 – Riscontro alle osservazioni emerse ai TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA' (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018, con riferimento al capitolo 4. "Raggruppamento per aree tematiche dei punti emersi dal tavolo" del "Report di sintesi" definitivo.

PSM 2 – Riscontro ai documenti consegnati ai TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA' (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018, con riferimento al capitolo 4. "Elenco dei documenti consegnati ai tavoli di lavoro" del "Report di sintesi" definitivo.

PSM 3 – Riscontro alle osservazioni pervenute alla Comunità Alto Garda e Ledro entro il 10.09.2018, con riferimento alla SEZIONE B del "Report di sintesi" definitivo dei TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA' (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018.

PSM 4 – Riscontro alle osservazioni pervenute alla Comunità Alto Garda e Ledro successivamente al 10.09.2018.

Tutta la documentazione relativa alle osservazioni pervenute, e alle quali i riscontri si riferiscono, è disponibile sul sito della Comunità, al seguente link: <http://www.altogardaeledro.tn.it/Aree-Tematiche/Urbanistica-e-CPC/Avvisi/Piani-Stralcio-concluso-il-processo-partecipativo>.

PSM 1 – Riscontro alle osservazioni emerse ai TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA' (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018, con riferimento al capitolo 4. "Raggruppamento per aree tematiche dei punti emersi dal tavolo" del "Report di sintesi" definitivo.

4.1 Ciclabilità e pedonalità.

- *Criticità sugli attraversamenti ciclabili- Ciclabile, dove passa all'interno di Riva e Torbole? x 2- Casa Cantoniera Gratis!*
- *Incentivare ciclabili e risolvere i nodi critici (Torbole -Riva)*
- *Galleria Panda...partire con primo stralcio!- Potenziare circonvallazione Riva, così da sfruttare il centro x Bici – Via Cannella*
- *Meccanizzazione interna*
- *Collegare Torbole Nago x le Bici in maniera massiva.*
- *Collegamento Diretto Arco e Riva (percorsi diretti sicuri ciclabile e per persone diversamente abili)- Percorso ciclabile in centro a Torbole e non passare dalla spiaggia*
- *Circonvallazione di Torbole*
- *Collegamento meccanico Nago -Torbole non prioritario- Passare da ciclopedonale a ciclovia studiando le dorsali*
- *Spostare il collegamento meccanico Torbole-Nago (Via Strada Granda Nago riduzione così e percorso)*
- *Studio intersezioni ciclabili/rotatorie - Interramento Viale Trento tra torrente Varone Albola*
- *Incarico gestionale unico alla Comunità per le ciclabili*
- *Viale Rovereto ciclabile e senso unico verso Rovereto Torbole- Scegliere tra biciclette e auto Criteri su per cosa puntare*
- *Ciclabile del Garda punti critici sicurezza e ambientali*
- *Collegamento Nago Torbole mobilità adeguata al futuro.*

RISCONTRO: osservazioni in gran parte accolte.

La Comunità è impegnata nella redazione di un Piano territoriale che può essere realizzato per stralci ma che deve occuparsi di questioni di carattere sovracomunale. Un piano territoriale non può definire dettagli progettuali che sono prerogativa della progettazione esecutiva in capo ai comuni (come ad esempio per quanto riguarda "Studio intersezioni ciclabili/rotatorie - Interramento Viale Trento tra torrente Varone Albola").

Relativamente alla **Ciclovia del Garda** sono in atto azioni da parte della Comunità, dei comuni e dell'ente di promozione turistica locale per l'utilizzo dell'ex casa cantoniera posta sulla S.S.n.240 al fine della promozione turistica del territorio, compreso anche quanto riguarda la Ciclovia del Garda.

Altre iniziative sono state intraprese dalla Comunità e dai comuni di Riva del Garda e da Nago-Torbole affinché la "Ciclovia del Garda" non attraversi direttamente le zone più affollate come il centro storico di Riva del Garda e la spiaggia di Torbole. In quest'ottica devono essere lette le indicazioni del PSM volte a ridurre la pressione del traffico automobilistico lungo Viale Rovereto per permettere l'istituzione di una ztl. La previsione della circonvallazione di Torbole ha, tra i vari obiettivi progettuali, anche quello di consentire la realizzazione della Ciclovia nell'ambito urbano di Torbole.

Relativamente al **collegamento meccanico tra Nago e Torbole** è indubbia la funzione atta a garantire continuità e funzionalità ad un sistema ciclabile di valenza sovracomunale (tra la Valle dell'Adige e l'Alto Garda). In subordine persegue l'obiettivo di estendere il progetto "Città pedonale" tra i due centri altrimenti separati da un dislivello di oltre 100m. Infine la diretta connessione di Nago al lago indica nuove potenzialità di sviluppo socioeconomico per la frazione ed il completo recupero dei volumi presenti nel centro storico. Nella relazione illustrativa verrà chiarito che il collegamento meccanico potrà realizzarsi anche lungo altre direttrici (rispetto a quella prevista da Via Strada Vecchia), compresa quella proposta da Via Strada Granda a

Torbole.

In merito alla denominazione delle piste ciclabili la normativa provinciale prevede l'attribuzione di "Ciclovía" al collegamento interregionale lungo le sponde del Garda. Tutti le altre reti ciclabili, comprese quelle di rilevanza sovracomunale, sono definite dalla normativa provinciale "**percorsi ciclopedonali**".

4.2 Dati.

- *Carenza dati per sostenere la progettualità- Mancano le simulazioni delle previsioni di cambiamento del Traffico. (Priorità)*
- *Puntare su mobilità alternativa (Costi Benefici).*

RISCONTRO: osservazioni non accolte.

Le previsioni del PSM derivano dal recepimento di alcune indicazioni derivanti dal PUP e dal Piano provinciale della mobilità a cui si rinvia per le analisi. Per quanto attiene alla mobilità automobilistica privata e alla propensione da parte dei residenti di utilizzare modalità alternative (trasporto pubblico urbano, bicicletta, piedi) il riferimento per le analisi è dato dagli studi condotti per l'elaborazione del Documento preliminare pubblicate sul sito internet della Comunità.

I dati riguardanti il flusso viabilistico proveniente e/o diretto verso la Vallagarina e l'assetto dei flussi nel fondovalle tra Riva, Arco ed i centri minori, prima e dopo la realizzazione del collegamento viario "Passo san Giovanni-Cretaccio", sono indicati nella relazione accompagnatoria del progetto e negli studi di impatto ambientale dell'opera.

L'eccessivo flusso di traffico che investe l'Alto Garda è percepito dagli operatori economici e dagli enti di promozione turistica quale fattore limitante allo sviluppo economico. I dati raccolti indicano che puntare sulla differenziazione dei sistemi di mobilità (trasporto pubblico su gomma, ferrovia, vie d'acqua e ciclopiste) non è più un'opportunità da valutare ma una necessità da affrontare.

Per quanto attiene alla previsione di raggiungere, negli spostamenti urbani dei residenti, si prevede il raggiungimento dell'obiettivo di utilizzo della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro pari al 30%. Una possibilità realizzabile potenziando le reti ciclopedonali e integrando i sistemi (trasporto pubblico e bicicletta) ma che richiede un rapido cambio culturale da parte dei residenti.

4.3 Treno e referendum sondaggio.

- *Percorso Ferroviario Criticità sulle Stazioni (Posizioni)*
- *Studio Rapporto Costi e Benefici.*
- *Proposta di sfruttare il treno x intermodalità Fra Riva e Arco- Valutare la metropolitana di superficie al posto del Treno.- Treni non a scartamento ridotto. Poche fermate. Linea rettilinea.- Val Lagarina Busa fare metropolitana di superficie- Prolungamento percorso Treno Cretaccio-Baltera (Expo)- Treno non è una soluzione alternativa ma complementare- Analisi gestionale e costi sulla mobilità*
- *Questionario-referendum, sulla tratta Monaco Garda- Scelta tra ferrovia in superficie e stradale Rovereto - Alto Garda.*

RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.

L'individuazione della stazione posta in corrispondenza della zona produttiva di Arco deriva dalle proposte scaturite dal concorso progettuale indetto dalla PAT per la linea azzurra del progetto Metroland. Il terminal passeggeri posto in corrispondenza del depuratore San Nicolò a Riva del Garda invece deriva dalla richiesta espressa dall'assessore alla mobilità della PAT Mauro Gilmozzi di attribuire una valenza sovralocale e internazionale al collegamento ferroviario mettendo in comunicazione le sponde settentrionali del Lago di Garda con l'intero bacino benacense.

Quanto sopra esposto ha la funzione di attribuire i costi non solo alle amministrazioni locali ma attrarre finanziamenti a livello nazionale ed europeo. I benefici e le ricadute attese sono le seguenti:

- riduzione della congestione nei mesi di maggior afflusso turistico;
- riduzione nell'utilizzo dei mezzi privati negli spostamenti dei pendolari e degli studenti;
- minor inquinamento dell'aria, minor rumore e minor incidentalità;
- riduzione dei tempi di spostamento per i turisti provenienti dal centro Europa e quindi maggior attrazione turistica per la popolazione anziana e per i "millennials" poco propensi all'acquisto di automezzi privati;
- riduzione del trasporto pesante in quanto le merci possono essere trasferite lungo l'asse Verona Brennero direttamente su rotaia;
- implementazione dei servizi locali a supporto delle mobilità alternativa (carsharing, bikesharing, trasporto pubblico su gomma, trasporto navale, taxi, ecc.);
- aumento della vivibilità dei centri urbani (Nago Torbole, Arco, Riva del Garda) e quindi della qualità della vita in generale.

L'ipotesi di prolungamento della ferrovia verso il centro espositivo Baltera è sicuramente interessante ma poco percorribile per i costi legati all'acquisizione di aree, all'attraversamento di aree urbane e alla sottrazione di pregiato terreno agricolo.

L'elaborazione del PTC e dei piani stralcio è subordinata all'attivazione di un processo partecipativo governato dalle leggi di settore ma non a referendum.

Sono accolte le proposte relative alla realizzazione di una ferrovia a scartamento normale, con poche fermate ma con funzioni di collegamento metropolitano.

4.4 Collegamento Loppio Busa.

- *SP 118 viene potenziata?*
- *Pericolosità del Tunnel Unico! (Cambiare opera? Doppia Canna) dare priorità alla realizzazione.- Criticità progetto C. ottimizzata (Inquinamento, Sicurezza, Costi).*
- *Progetto alternativo (Presentato).*

RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.

Le analisi viabilistiche propedeutiche alla realizzazione del collegamento viario "Passo San Giovanni - Cretaccio" non ravvisano la necessità di prevedere il potenziamento della SP118 tuttavia esiste la possibilità, da parte della PAT, di prevedere adeguamenti della segnaletica e viabilistici al fine di salvaguardare la vivibilità dell'abitato di San Giorgio.

La Comunità ed i comuni dell'Alto Garda e Ledro hanno da sempre auspicato la realizzazione di un doppio tunnel nel collegamento viario "Passo san Giovanni - Cretaccio" tuttavia la competenza alla realizzazione dell'opera è in capo alla PAT la quale ha già affidato i lavori per la realizzazione dell'opera.

4.5 Ledro e Campi.

- *Pensare alla mobilità x i locali e meno x i turisti! (Cambio di Paradigma)*
- *Impianto a Fune x la valle di Ledro passando da Campi. (Molina-Baltera)- Funivia di Ledro (Meglio di No x paesaggistica! sviluppo rurale)*
- *Coinvolgere la mobilità di Campi.- Focus sulla mobilità di Campi.*

RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.

Dalla lettura degli obiettivi del Documento preliminare, propedeutico alla stesura dei piani stralcio, emerge la centralità dei residenti rispetto alle esigenze degli altri soggetti che soggiornano o visitano il territorio. Tutte le previsioni relative alla mobilità soddisfano questo criterio di progettazione.

Un impianto funiviario pensato per collegare la zona Baltera con Molina di Ledro non appare idoneo a soddisfare le esigenze dei residenti ma risulta di interesse nell'offrire opportunità ricreative ai turisti. Una parte rilevante dell'impianto funiviario ricade all'interno di aree protette

(Pichea-Rocchetta è ZSC e ZPS IT3120093) ed inoltre il progetto non è condiviso dall'amministrazione comunale di Riva del Garda per gli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera.

Resta tuttavia il tema sentito di migliorare i collegamenti tra il fondovalle e la Valle di Ledro.

A questo proposito la relazione illustrativa del PSM indicherà azioni per migliorare la sicurezza del tratto in galleria.

Per quanto attiene alla frazione di Campi, nel Comune di Riva del Garda, un servizio di trasporto pubblico flessibile per le "aree a domanda debole" è la soluzione prospettata dal PSM. Anche tale richiesta verrà illustrata nella Relazione illustrativa al Piano stralcio.

4.6 Varie.

- *Iniziare a pensare a come potenziare Via S. Isidoro – Via Sabbioni*
- *No a questionario ad esterni della Comunità*
- *Visione unitaria della Comunità di Valle "Mobilità"*
- *Importanza su sondaggio a Turisti.*

RISCONTRO: osservazioni in gran parte accolte.

Le opere accessorie e di adeguamento al collegamento viario "Passo San Giovanni-Cretaccio" sono già state realizzate e a seguito del manifestarsi di eventuali criticità il Servizio Infrastrutture Viarie e Ferroviarie della PAT si è dichiarato disponibile a nuovi interventi correttivi.

La Comunità ha attivato in più occasioni processi partecipativi per la redazione dei piani ed ha realizzato consultazioni con gli studenti dell'Istituto Floriani di Riva del Garda. Non si ravvisa quindi la necessità di attivare altre consultazioni seppur limitate alla popolazione residente.

La Provincia Autonoma di Trento ha introdotto nell'ordinamento urbanistico provinciale un terzo livello di pianificazione al fine di raccordare le previsioni del PUP con quelle dei PRG in un quadro di riferimento territoriale. Questa visione privilegiata consente di cogliere fenomeni ed elaborare previsioni di valenza sovracomunale coerenti con gli obiettivi indicati nel Documento preliminare e con gli indirizzi del PUP.

Per quanto attiene al sondaggio rivolto ai turisti è necessario precisare che l'ente di promozione turistica Garda Trentino compie costantemente sondaggi e interviste ai turisti presenti nell'Alto Garda. Questa banca dati è rilevante ai fini della gestione del fenomeno turistico gravitante nel territorio della Comunità.

PSM 2 – Riscontro ai documenti consegnati ai TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA' (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018, con riferimento al capitolo 4. “Elenco dei documenti consegnati ai tavoli di lavoro” del “Report di sintesi” definitivo.

1. Luca Giuliani

“PROGETTO DI COLLEGAMENTO VAL DI LEDRO – RIVA e RIVA – ROVERETO BASATO SU SISTEMI DI TRASPORTO INNOVATIVI ED ECOSOSTENIBILI “SKYWAY” E “FUNIVIA”” 1 agosto 2018

Pablo Turrina

“PROGETTO TRASPORTO INNOVATIVO SKYWAY RIVA DEL GARDA ROVERETO”.

RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.

In riferimento alla realizzazione del collegamento funiviario tra Riva del Garda e Ledro è necessario chiarire che le verifiche fatte consentono di affermare che la funivia riveste un sicuro interesse sotto il profilo turistico ma non può essere intesa come sistema di trasporto pubblico in quanto sono numerose le “rotture di carico” per raggiungere la destinazione. Inoltre la proposta non è condivisa con il Comune di Riva del Garda.

Relativamente all’idea di utilizzo di una metropolitana sospesa denominata Skyway questa ripropone le stesse criticità del collegamento funiviario.

L’utilizzo di un sistema metropolitano sospeso, per il collegamento tra fondovalle e asse Verona-Brennero ha il vantaggio di ridurre le spese realizzative ma si rivolge esclusivamente al trasporto passeggeri e quindi non può essere utilizzato per il trasporto merci. Le categorie economiche legate al mondo imprenditoriale (artigiani e industriali) hanno espresso specifiche richieste a riguardo. Inoltre il sistema di trasporto Skyway non appare compatibile con il sistema ferroviario presente sull’asse Verona Brennero.

Tuttavia la richiesta di promuovere “sistemi di trasporto alternativi ed ecosostenibili” può considerarsi accolta in quanto è obiettivo del PSM potenziare le reti ciclabili, il trasporto navale, il collegamento ferroviario con l’asse Verona Brennero e la rete del trasporto pubblico anche con tecnologie simili o analoghe allo Skyway proposto.

2. Gruppo di Lavoro per elaborare una proposta di progetto da presentare alla Comunità Alto Garda e Ledro. “COMUNICATO”

Ilario Cavagna – Referente del Gruppo di Lavoro

2 agosto 2018.

RISCONTRO: osservazione accolta.

Il documento e le risposte alle questioni poste sono riportate nel documento:

PSM 3 – Riscontro alle osservazioni pervenute alla Comunità Alto Garda e Ledro entro il 10.09.2018, con riferimento alla SEZIONE B del “Report di sintesi” definitivo dei TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA' (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018.

3. Istituto di Istruzione Superiore I.T.E.T. “G. Floriani” di Riva del Garda

“VIVERE IL PAESAGGIO. LA PONALE E ALTRE PISTE CICLABILI DELL’ALTO GARDA”.

CASO STUDIO 5 CATL – Febbraio/aprile 2018.

RISCONTRO: osservazioni in gran parte accolte.

Il documento è molto articolato e complesso ma è anche ricco di spunti e proposte progettuali. Alcune di queste sono state già recepite dalla Comunità e da Garda Trentino nelle attività di

riqualificazione del Sentiero Ponale.

Le altre proposte informeranno la stesura definitiva del PSM e per quanto riguarda il Sentiero Ponale verranno trasmesse al nuovo ente gestore (Mondo Ponale) affinché possa cogliere i numerosi suggerimenti proposti.

4. Associazione "Ledrodomani. Il nostro futuro inizia adesso".

Angelo Pellegrini e Roberto Lorenzi

"MOBILITA' ALTERNATIVA – FUTURI SCENARI PER L'ALTO GARDA E LEDRO"

2 agosto 2018.

Allegati:

- Presentazione*
- Dati economici passaggi*
- Dati tecnico-geologici*
- Rassegna stampa.*

RISCONTRO: osservazione non accolta.

In riferimento alla realizzazione del collegamento funiviario tra Riva del Garda e Ledro è necessario chiarire che le verifiche fatte consentono di affermare che la funivia riveste un sicuro interesse sotto il profilo turistico ma non può essere intesa come sistema di trasporto pubblico in quanto sono numerose le "rotture di carico" per raggiungere la destinazione. Inoltre la proposta non è condivisa dal Comune di Riva del Garda. A tal riguardo l'area denominata Pichea-Rocchetta è un'area protetta ZSC e ZPS (IT3120093).

PSM 3 – Riscontro alle osservazioni pervenute alla Comunità Alto Garda e Ledro entro il 10.09.2018, con riferimento alla SEZIONE B del “Report di sintesi” definitivo dei TAVOLI DI CONFRONTO E CONSULTAZIONE SUL PIANO STRALCIO SUL PIANO STRALCIO DELLA MOBILITA’ (PSM) che si sono tenuti in data 02.08.2018.

Nr.	Data di consegna	Prot. nr.	Nominativo di chi consegna la nota	Argomento	Note
PSM 1	27.08.2018	9696 d.d. 27.08.2018	Lucia Brighenti, Riva del Garda	Viabilità di Riva del Garda e progetti strategici Miralago	Nota inserita anche in elenco contributi a PSAP (3 pg.)
RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.					
<p>Per quanto attiene al tunnel nel Monte Brione la richiesta, già prevista in una proposta di PRG di Riva del Garda redatto dall’arch. Giancarlo Maroni nei primi anni del ‘900 appare coerente con il Piano ma è suscettibile di verifica da parte del Servizio Infrastrutture stradali e ferroviarie della PAT in considerazione della previsione di tunnel ferroviario per il terminal posto in corrispondenza del depuratore San Nicolò.</p> <p>In relazione al percorso di collegamento tra la fascia lago e la zona espositiva Baltera il PSM verrà integrato con la previsione di un nuovo collegamento meccanico.</p> <p>In riferimento al progetto strategico denominato Miralago l’osservazione verrà presa in considerazione nell’elaborazione del PTC.</p>					
PSM 2	07.09.2018	10317 d.d. 10.09.2018	Garda Trentino S.p.A. con sede a Riva del Garda	Convalida Piano Stralcio in Materia di Mobilità	(2 pg.)
RISCONTRO: Osservazione accolta.					
Il parere esprime totale condivisione con le proposte indicate dal PSM.					
PSM 3	07.09.2018	10347 d.d. 11.09.2018	Gobbi Frattini & Partners srl – Bruno Gobbi Frattini – con sede a Arco	Osservazioni al Piano in materia di Mobilità. Nuova galleria "Monte Brione" e nuovo sistema automatizzato di trasporto pubblico (People Mover)	(5 pg.)
RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.					
<p>Per quanto attiene al tunnel nel Monte Brione la richiesta, già prevista in una proposta di PRG di Riva del Garda redatto dall’arch. Giancarlo Maroni nei primi anni del ‘900 appare coerente con il Piano ma è suscettibile di verifica da parte del Servizio Infrastrutture stradali e ferroviarie della PAT in considerazione della previsione di tunnel ferroviario per il terminal posto in corrispondenza del depuratore San Nicolò.</p> <p>In relazione al nuovo sistema alternativo di collegamento tra i parcheggi in zona Baltera a Riva del Garda con la fascia lago denominato “people mover” la proposta appare coerente con le funzioni di hub indicate dallo strumento per la Baltera e con la necessità di ampliare la zona pedonale della fascia lago ma richiede approfondimenti in merito alla sovrapposizione del tracciato rispetto al corso d’acqua.</p>					
PSM 4	06.09.2018	10182 d.d. 07.09.2018	Gruppo di Lavoro composto da:	Idee e proposte progetto per	Nota inviata p.c. anche a:

			<p><i>Ilario Cavagna Ezio Viglietti Erminio Ressegotti Lorenzo Leoni Angioletta Maino Pietro Zanotti Giovanni Mazzocchi</i></p>	<p><i>accessibilità e sistema mobilità in Alto Garda e Ledro</i></p>	<p><i>- UMST Valutazione Attività Normativa, Trasparenza, partecipazione della Provincia Autonoma di Trento; - Autorità per la Partecipazione locale, Trento; - Osservatorio Provinciale Mobilità Sostenibile, Trento.</i></p> <p><i>La nota è composta da: A - Lettera (2 pg.); A03 - "Relazione generale" (8 pg.); A01 - "Allegato A" (12 pg.); A02 - "Allegato B" (52 pg.); A04 - "Allegato C" (59 pg.); A05 - "Allegato D" (2 pg.); A06 - "Allegato E" (6 pg.).</i></p>
--	--	--	---	--	---

RISCONTRO: osservazioni parzialmente accolte.

Il contributo proposto dal Gruppo di Lavoro è costituito da 6 allegati che illustrano soluzioni eterogenee e talvolta contrastanti tra loro, appare quindi necessario rispondere alle questioni sollevate con riferimento ad ogni singolo allegato.

A03 - "Relazione generale" (a firma: Ilario Cavagna, Ezio Viglietti, Erminio Ressegotti, Lorenzo Leoni, Angioletta Maino, Pietro Zanotti, Giovanni Mazzocchi);

Le domande ed i temi richiesti nell'ambito della relazione generale sono condivisi e verranno trattati nella Relazione illustrativa al PSM. Questi riguardano:

"l'accessibilità del territorio dell'Alto Garda dall'asse dell'Adige",

"l'accessibilità del territorio della Valle di Ledro dall'Alto Garda";

"il Sistema di mobilità sostenibile dell'Alto Garda dei residenti, con particolare attenzione alla domanda debole e turistica";

"il Sistema di mobilità sostenibile della Valle di Ledro a domanda debole".

A01 - Allegato A "Idee e proposte per accessibilità e sistema mobilità in Alto Garda e Ledro" (a firma: Ilario Cavagna);

La proposta di collegamento ferroviario tra l'asse Verona-Brennero è accolta favorevolmente, così come la "Circonvallazione di Torbole" e l'area logistica posta in corrispondenza dell'area produttiva di Arco. Tuttavia il tracciato ferroviario proposto descrive una infrastruttura in gran parte esterna al territorio della Comunità Alto Garda e Ledro. La verifica e la progettazione del collegamento non compete alla Comunità ma al Servizio Opere infrastrutturali e ferroviarie della PAT, servizio al quale verrà trasmesso il contributo del Gruppo di Lavoro per le opportune valutazioni.

Per quanto attiene alla porzione di tracciato ricadente nel territorio della Comunità tuttavia si evidenziano alcune criticità:

- la Galleria Adige-Garda è stata realizzata allo scopo di ridurre gli effetti delle piene del fiume Adige nel territorio veneto ed in particolare per l'area urbana di Verona. La proprietà dell'opera è stata data in gestione alla PAT (Servizio Bacini Montani).
- l'utilizzo della Galleria Adige Garda come tunnel ferroviario richiederebbe la realizzazione di un nuovo canale scolmatore per ridurre gli effetti delle piene del fiume Adige con conseguenti impatti ambientali e rilevanti costi realizzativi. Per tale motivo si ritiene necessario porre al Servizio Bacini Montani della PAT uno specifico quesito.
- la collocazione di un terminal ferroviario in corrispondenza dello sbocco della Galleria Adige Garda nel Comune di Nago Torbole non risulta centrale rispetto al bacino d'utenza domanda;
- l'ambito scelto inoltre non dispone di spazi adeguati per la realizzazione di servizi di supporto alla mobilità (carsharing, bikesharing, stazione/fermata mezzi trasporto pubblico, parcheggi, ecc.);
- la proposta inoltre sembra trascurare ogni possibilità di utilizzo del treno per il trasporto merci al fine di ridurre il forte traffico di mezzi pesanti che attualmente impegna le strade di accesso all'Alto Garda;
- la realizzabilità dell'opera richiede necessariamente la presenza della "circonvallazione di Torbole", opera già prevista dal PSM ma della quale, allo stato odierno, non si conosce la tempistica realizzativa.
-

Per quanto attiene alla Ciclovía del Garda nel tratto Torbole-Malcesine l'esame delle quote batimetriche del lago sembrano escludere l'ipotesi di riporti di materiale per ricavare un'ideale sede viaria. In particolare si ricorda che la PAT progetta il tratto da Riva del Garda a Limone con sezione di 4,5 m e la recente normativa impone per le nuove piste ciclabili una sezione minima di 3 m.

A02 - Allegato B "Idee e proposte per accessibilità e sistema mobilità in Alto Garda e Ledro" (a firma: Ezio Viglietti);

Valgono tutte le considerazioni espresse precedentemente sull'ipotesi di tracciato ferroviario che utilizza l'attuale Galleria Adige-Garda.

Relativamente all'ipotesi Tram-Treno appare necessario ribadire che gli esiti del concorso indetto dalla PAT per la "linea azzurra" non prevedono l'utilizzo di questa modalità ferroviaria ma ripropongono tutti una ferrovia di tipo tradizionale tra l'asse Verona-Brennero e l'Alto Garda. Il progetto vincitore prevede la collocazione della stazione ferroviaria in prossimità dell'area industriale di Arco. Il PSM ripropone, con alcune modifiche (arretramento della stazione e terminal passeggeri nella zona del Porto San Nicolò), il progetto vincitore del concorso. Al fine di rendere attrattiva la modalità di trasporto ferroviario di passeggeri e merci è necessario individuare sedi proprie per la ferrovia. Il tram treno è una valida alternativa ai mezzi di trasporto privato quando viaggia su sede propria. Diversamente, in un territorio dove le infrastrutture stradali già superano la loro capacità di "portanza", l'aggiunta di un ulteriore mezzo, il cosiddetto Tram Treno sugli assi viari urbani esistenti con fermate ogni "300 – 400 m" aumenterebbe la congestione del traffico stradale portandolo alla paralisi nei mesi di maggior afflusso turistico (da maggio a ottobre). Inoltre la stessa soluzione 2, proposta nell'allegato, indica la necessità di utilizzo di un treno con caratteristiche tali da essere utilizzato per il trasporto merci escludendo il Tram Treno da questo servizio.

Per tutte le altre considerazioni e osservazioni espresse nei riguardi del "raccordo ferroviario zona industriale di Arco e piattaforma logistica" e "Riorganizzazione del servizio urbano su gomma" il PSM accoglierà i suggerimenti informando la relazione illustrativa e le norme di attuazione del documento. Inoltre alcune valutazioni relative ai collegamenti tra i parcheggi dell'area Baltera e la fascia lago troveranno riscontro anche nelle integrazioni al PSM.

A04 - Allegato C "Idee e proposte per accessibilità e sistema mobilità in Alto Garda e Ledro" (a firma: Erminio Ressegotti);

Le proposte progettuali indicate ai punti da 1 a 8 delle pagine 55 e 56 del documento "Allegato C" sono accolte. tuttavia è opportuno ricordare che:

- il collegamento "Passo San Giovanni – Cretaccio" è un'opera di rilevanza provinciale che

rientra nel Piano Provinciale della Mobilità e la L.p.15/2015 all'art.23 lettera f) comma 5 indica tra i contenuti del PTC "l'individuazione della viabilità e delle reti per la mobilità di valenza sovracomunale, fatti salvi gli interventi contemplati dal Piano Provinciale della Mobilità".

- l'appalto dei lavori è già stato affidato dalla PAT ad un'azienda che si è aggiudicata i lavori attraverso una complessa e laboriosa gara d'appalto.

A05 - Allegato D "Idee e proposte per accessibilità e sistema mobilità in Alto Garda e Ledro" (a firma: Giovanni Mazzocchi);

La proposta può considerarsi parzialmente accolta in quanto l'allegato D propone la realizzazione di un collegamento navale tra il porto di Torbole e quello di Navene al fine di garantire continuità al progetto "Ciclovía del Garda". Il PSM, dal canto suo, propone nuovi scali per le vie d'acqua a Riva del Garda (Porto San Nicolò, Tempesta ed ex Porto Ponale) tuttavia è bene precisare che la competenza territoriale del PSM si limita al territorio della Comunità.

Inoltre la "Ciclovía del Garda" è un'opera di rilevanza nazionale e come tale rientra nel Piano Provinciale della Mobilità e la L.p.15/2015 all'art.23 lettera f) comma 5 indica tra i contenuti del PTC "l'individuazione della viabilità e delle reti per la mobilità di valenza sovracomunale, fatti salvi gli interventi contemplati dal Piano Provinciale della Mobilità".

A06 - Allegato E "Idee e proposte per accessibilità e sistema mobilità in Alto Garda e Ledro" (a firma: Pietro Zanotti);

Tutte le azioni e gli obiettivi descritti nell'allegato sono accolti favorevolmente e verranno recepiti nella relazione illustrativa del PSM.

PSM 5	05.09.2018 e 06.09.2018	10342 d.d. 11.09.2018	Associazione Artigiani, Ufficio Territoriale di Arco	Confronto sul piano stralcio delle aree produttive del settore secondario e sul piano stralcio della mobilità	Nota inserita anche in elenco contributi a PSAP (2 pg.)
--------------	----------------------------	--------------------------	--	--	--

RISCONTRO: osservazione accolta.

Il parere esprime totale condivisione con le proposte indicate dal PSM.

PSM 6	07.09.2018	10221 d.d. 10.09.2018	Associazione Marcia delle carrozine onlus – Presidente Augusto Tamburini	Proposta di progetto relativa al Piano stralcio di Mobilità sostenibile per persone disabili con impossibilità di deambulazione	(2 pg.)
--------------	------------	--------------------------	--	---	---------

RISCONTRO: osservazione accolta.

Nella stesura della relazione e/o delle norme di attuazione del PSM le indicazioni formulate dall'Associazione verranno recepite.

PSM 7	08.09.2018	10250 d.d. 10.09.2018	Comitato Viabilità e Vivibilità di Nago- Torbole - Erminio Ressegotti 1	Allegato C2 alla proposta NUOVO COLLEGAMENTO STRADALE E FERROVIARIO	Il documento è composta da: - nota di 3 pg. - allegato di 37pg.
--------------	------------	--------------------------	--	---	--

				MORI-ALTO GARDA	
RISCONTRO: osservazione non accolta.					
<p>E' opportuno ricordare che le caratteristiche geometriche, di tracciato e pendenza del nuovo collegamento non competono alla pianificazione territoriale (PSM) in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> il collegamento "Passo San Giovanni – Cretaccio" è un'opera di rilevanza provinciale che rientra nel Piano Provinciale della Mobilità e la L.p.15/2015 all'art.23 lettera f) comma 5 indica tra i contenuti del PTC "l'individuazione della viabilità e delle reti per la mobilità di valenza sovracomunale, fatti salvi gli interventi contemplati dal Piano Provinciale della Mobilità". l'appalto dei lavori è già stato affidato dalla PAT ad un'azienda che si è aggiudicata i lavori attraverso una complessa gara d'appalto. <p>Per quanto attiene all'ipotesi di recupero della ex discarica Maza al fine di collocarvi le funzioni di hub intermodale la proposta verrà esaminata in sede di elaborazione del PTC in quanto, nell'area, sono attualmente in corso lavori di bonifica.</p>					
PSM 8	07.09.2018	10361 d.d. 11.09.18	Andrea Matteotti	Note sintetiche relative al Piano Stralcio della Mobilità	(3 pg.)
RISCONTRO: osservazione non accolta.					
<p>I dati richiesti relativi alla mobilità sono contenuti nel Documento preliminare, studio propedeutico alla stesura del PTC.</p> <p>Per quanto attiene alla rete ciclabile è necessario precisare che il PSM presenta tavole dedicate al sistema ciclopedonale e alla "città pedonale" dove i tracciati sono chiaramente individuabili e definiscono reti. Obiettivo dichiarato del piano è il raggiungimento di una quota pari al 30% degli spostamenti urbani di fondovalle da realizzare con la bicicletta.</p> <p>Relativamente alla previsione del collegamento ferroviario tra l'asse Verona Brennero ed il Lago di Garda si ribadisce l'indispensabilità dell'opera richiesta da pendolari, turisti, residenti e categorie economiche, condivisa con l'assessore alla Mobilità Mauro Gilmozzi e dal Servizio Infrastrutture Stradali e ferroviarie della PAT che a riguardo ha realizzato un concorso (linea azzurra-progetto Metroland). Realizzare il collegamento tra l'asse Verona-Brennero con il Lago di Garda assegna al tratto ferroviario una valenza non più locale ma di rilievo nazionale ed europeo aprendo di conseguenza nuove ipotesi di finanziamento dell'opera.</p> <p>Per quanto attiene alla richiesta di simulazione del traffico a seguito del collegamento "Passo San Giovanni-Cretaccio" i dati sono presenti negli studi di VIA e nelle relazioni tecniche elaborate e/o commissionate dal Servizio Opere stradali e ferroviarie della PAT.</p> <p>La realizzazione della "Ciclovía del Garda", in considerazione della valenza nazionale del collegamento, è una competenza della PAT. I dati certi sulla tipologia del collegamento si conoscono solo per il tratto Riva-Spiaggia dello Sperone e prevedono il recupero delle gallerie esistenti e la realizzazione di nuovi tratti in galleria artificiale con una sezione costante pari a 4,5 m: 3m di pista ciclabile e 1,5m di marciapiede.</p> <p>Eventuali proposte per nuove soluzioni devono essere inviate al Servizio Opere Stradali e Ferroviarie della PAT.</p> <p>Per quanto attiene al collegamento meccanizzato tra Torbole e Nago il Servizio Pianificazione della Comunità Alto Garda e Ledro non è a conoscenza di "percorsi stradali che consentano ai portatori di handicap di arrivare nei due centri abitati senza bisogno di ulteriori attrezzature di sollevamento e trasporto".</p>					
PSM 9	10.09.2018	10360 d.d. 11.09.18	Erminio Ressegotti 2	Studio lunghezza critica frenata	(37 pg.)

				<i>controllata per mezzi pesanti (con richiesta di integrazione della documentazione precedentemente presentata)</i>	
RISCONTRO: osservazione accolta.					
Il riscontro a questo contributo è stato integrato con i precedenti presentati dallo stesso autore.					

PSM 4 - Riscontro alle osservazioni pervenute alla Comunità Alto Garda e Ledro successivamente al 10.09.2018.

Nr.	Data di consegna	Prot. nr.	Nominativo di chi consegna la nota	Argomento	Note
1	21.09.2018	11459 d.d. 02.10.2018	Associazione Artigiani, Ufficio Territoriale di Arco	Tavolo di confronto e consultazione sul piano stralcio delle aree produttive del settore secondario e sul piano stralcio della mobilità (osservazioni)	Nota inserita anche in elenco contributi a PSAP (3 pg.)
<p>RISCONTRO: osservazioni accolte.</p> <p>Il collegamento ferroviario tra l'asse Verona Brennero e il Garda dovrà avere caratteristiche tali da consentire anche il trasporto merci. Numerose sono le osservazioni che indicano questo obiettivo. Per quanto attiene agli impatti acustici e ambientali la proposta prevede la realizzazione di un'opera prevalentemente in galleria, tuttavia gli approfondimenti sulla tipologia dell'opera ed il tracciato competono al Servizio Opere Stradali e Ferroviarie della PAT che è competente in materia, in considerazione della valenza nazionale e internazionale dell'opera.</p> <p>Per quanto attiene al collegamento meccanico tra Nago e Torbole questo è pensato a doppio senso al fine di eliminare definitivamente la discontinuità presente lungo il tracciato ciclopedonale che collega la Valle dell'Adige con l'Alto Garda determinata dall'eccessiva pendenza in rapporto alla lunghezza.</p> <p>Nelle tavole della mobilità stradale del PSM è presente la previsione del by pass di Molina ma non quella di Biacesa.</p>					
2	05.10.2018	11666 d.d. 08.10.2018	Associazione Ledro Inselberg	Ecovillaggio. Un modo per riconnettersi con la natura e la comunità	Nota inserita anche in elenco contributi a PSAP (5 pg.)
<p>RISCONTRO: osservazioni riguardanti il PSAP quindi non pertinenti al tema qui trattato (PSM).</p>					