

CONSULTAZIONE PUBBLICA PRELIMINARE (SCOPING)

**OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO PRELIMINARE
DEL COLLEGAMENTO STRADALE
PASSO S.GIOVANNI – LOCALITA' CRETACCIO (Op. S-815)**

Gruppo Alto Garda e Ledro 5 Stelle

Riva del Garda 23/05/2016

OSSERVAZIONI RELATIVE AL PROGETTO PRELIMINARE DEL COLLEGAMENTO STRADALE PASSO S.GIOVANNI – LOCALITA' CRETACCIO (Op. S-815)

Le presenti osservazioni sono presentate dal Gruppo Alto Garda e Ledro 5 Stelle ed in rappresentanza dei consiglieri comunali presso i comuni di Arco, Riva del Garda e Dro.

Le osservazioni riguardano il metodo utilizzato, il tema generale del collegamento Alto Garda – Rovereto e le osservazioni specifiche sulle soluzioni proposte.

1. La procedura adottata per l'avvio della consultazione preliminare.

Come già segnalato nell'incontro informale del 3 maggio, la pubblicità al procedimento di consultazione è stata lacunosa e priva di una apparente programmazione. Risulta infatti che la procedura è iniziata il 19 aprile con la pubblicazione sul sito web del Servizio Valutazione Ambientale della PAT ma in completa assenza di un'adeguata comunicazione a carattere generale. Anche l'informativa istituzionale verso i Comuni è pervenuta in ritardo e non è poi stata trasmessa ai consiglieri comunali con uniformità e tempestività. Tale situazione ha comportato il rinvio "informale" del termine per la presentazione delle osservazioni. Tale procedura è tuttavia priva di certezza, risulta piuttosto discutibile dal punto di vista formale e probabilmente non resisterebbe ad un rilievo in sede di giustizia amministrativa.

Trattandosi di una procedura già in atto è impossibile trovare una corretta soluzione senza aggravare la procedura di ulteriori ritardi. Tuttavia, pro futuro, si richiede di effettuare tutte le comunicazioni prima dell'inizio della pubblicazione formale del progetto avendo cura che le stesse comunicazioni siano pubbliche e giungano a tutti i rappresentanti nelle istituzioni. Parimenti si richiede che gli incontri di presentazione dei progetti avvengano prima dell'inizio formale della pubblicazione in modo che sia pienamente rispettato il periodo a disposizione per l'analisi e la presentazione delle osservazioni.

2. Il collegamento Alto Garda – Rovereto.

La problematica del collegamento Alto Garda – Rovereto fin dalle origini negli anni '60 si è basata sul concetto che l'unica soluzione possibile era “fare una nuova strada”. Tale visione, figlia del boom economico post bellico, sicuramente non sottoponeva a valutazione le ricadute ambientali né cercava il giusto equilibrio tra le esigenze economico-sociali e quelle di difesa e preservazione della Natura e del Paesaggio. Le varie soluzioni proposte nel corso degli anni hanno indubbiamente ridotto il loro impatto ma partono sempre e comunque dalla volontà di “fare una nuova strada”. Tale volontà è sempre posta come premessa ineludibile e viene sempre anteposta ad un'accurata analisi e/o valutazione del traffico/spostamento delle persone e delle merci sulla tratta in questione. Un'altra valutazione generale che non viene minimamente considerata è l'analisi della qualità degli spostamenti intesa come motivazione/frequenza dello spostamento. Esiste infatti una quota di traffico come il pendolarismo o il turismo del week end che potrebbe fare a meno dei mezzi di mobilità individuale in favore del trasposto collettivo (stradale o ferroviario). La verifica di questi flussi e la loro intercettazione potrebbe rendere del tutto inutile la realizzazione di un nuovo collegamento stradale oppure potrebbe richiedere unicamente la realizzazione di pochi interventi puntuali probabilmente poco costosi e poco impattanti.

Le valutazioni sopra indicate non risultano agli atti e se ne richiede la predisposizione e l'integrazione nel progetto che verrà presentato alla VIA.

La più rilevante criticità del collegamento Alto Garda-Rovereto è data principalmente dalla formazione delle code. Tale elemento è quello più evidente ed è anche quello che determina più disagi a causa dei rallentamenti, del sovra-consumo di carburante (danno economico) e della produzione/diffusione di gas di scarico ed inquinamento acustico (danno sociale ed ambientale) soprattutto nei punti critici posti in corrispondenza degli abitati di Nago e Torbole.

Nelle analisi di flusso sono stati forniti i dati di flusso solo per alcune fasce orarie mentre sarebbe stato interessante per lo studio e necessario per la progettazione, avere a disposizione i dati in continuo o almeno per intervalli di tempo molto più ristretti. Ancora più importante sarebbe stabilire una correlazione tra il flusso dei veicoli e la formazione delle code durante il corso delle giornate più critiche. Tale richiesta si basa sull'osservazione empirica ed accertata che la formazione delle code nasce principalmente nei centri urbani di Nago e di Torbole e da essi si propaga sulle tratte più trafficate.

E' altresì evidente e provato dall'analisi dei flussi che la congestione del traffico coinvolge solo alcune fasce orarie (talvolta molto ristrette) e solo alcuni periodi dell'anno. Ad esempio nel periodo invernale e nelle ore notturne il traffico è assolutamente fluido se non scarso e per tali condizioni non sussistono motivi di potenziamento dell'asse stradale.

Per questa ragione si deve considerare prioritario l'intervento e la soluzione del nodo viabilistico di Nago e di quello di Torbole. In ambedue i casi è sostanzialmente presente un bivio (anche se a Nago è organizzato sotto forma di rotatoria) che tuttavia, a causa delle ridottissime dimensioni, non è in grado di sopportare flussi di traffico consistenti e genera rallentamenti e code. Negli stessi centri abitati sono presenti anche attraversamenti pedonali (numerosi soprattutto a Torbole) e incroci a raso che a loro volta creano il blocco del transito veicolare e la formazione di ulteriori code (es. semaforo di Nago).

Dal punto di vista puramente concettuale quindi il problema riguarda fasce limitate del tempo (pendolarismo, alcune ore diurne nel periodo estivo) e zone ben localizzate all'interno dei centri urbani di Nago e Torbole.

Oltre alle soluzioni proposte nel corso degli anni (compreso quelle oggetto della presenti analisi) esistono anche altre soluzioni da prendere in considerazione nella fase del progetto preliminare. Infatti, come previsto anche dalla normativa provinciale, tutte le ipotesi progettuali - compreso le soluzioni alternative - dovrebbero essere vagliate, approfondite e comparate fra loro sia a livello tecnico-costruttivo sia a livello economico sia per il loro impatto sociale, ambientale e paesaggistico secondo il principio di equilibrio fra costi e benefici.

Questo tipo di approccio non sembra essere stato percorso ne completato in maniera corretta a causa della pregiudizio iniziale che ha indicato come unica soluzione possibile quella di "fare una nuova strada".

Per questo motivo qui si propone una soluzione alternativa che si invita ad approfondire e comparare alle altre prima di passare alla stesura del progetto definitivo.

Proposta di interrimento della Strada Statale 240 nell'abitato di Nago e gestione dinamica del traffico.

Sulla SS 240 in corrispondenza del centro urbano di Nago la maggiore fonte di disturbo del flusso veicolare è costituita dalla rotatoria, dagli attraversamenti pedonali e dall'incrocio a raso controllato da impianto semaforico. Viene quindi proposta la separazione fisica del flusso in attraversamento con percorso bidirezionale Arco-Mori mediante l'interrimento della strada statale per circa 1,0 km sotto l'attuale sedime partendo ad est di Nago ed arrivando a innestarsi sulla strada attuale (SS 240dir) ad ovest della rotatoria.

In superficie rimarrebbe unicamente il flusso veicolare bidirezionale con percorso Torbole-Mori ed il traffico locale interno all'abitato di Nago. Nel punto di riunione dei due percorsi è possibile la realizzazione di una rotatoria in prossimità dell'attuale intersezione con il polo scolastico di Nago. Le condizioni finali di flusso di traffico risultano essere identiche a quelle proposte per le ipotesi 1 e

2 in quanto viene intercettata tutta la componente di traffico diretta verso Arco e quindi la gestione del traffico all'interno dell'abitato di Nago viene di molto alleggerita con benefici influssi anche sul centro urbano di Torbole. In sinergia con la realizzazione dell'interramento viene proposta anche una **gestione dinamica del traffico** da attivarsi soprattutto nei periodi a rischio di congestione del traffico. Il sistema, mediante varchi a controllo elettronico potrebbe ad esempio intercettare/limitare il flusso residuale direzione Mori-Torbole incanalandolo nella direzione Mori-Arco in funzione delle condizioni del traffico a Torbole e arrivando anche a bloccare tutto il traffico in discesa nel caso di code sul bivio di Torbole. Analogamente nei momenti critici potrebbe anche essere intercettato e deviato il traffico in direzione Malcesine-Mori dirottandolo sul percorso Linfano-Bolognano-Nago-Mori.

La gestione dinamica del traffico può essere attuata con l'istituzione di una ZTL che permetta la libera circolazione degli abitanti di Nago Torbole, dei fornitori, dei clienti e degli utenti autorizzati. La restrizione del traffico per i non residenti verrà decisa solo in funzione delle condizioni reali del traffico ed organizzata mediante i varchi a controllo elettronico.

Come già detto l'interramento della SS 240 nell'abitato di Nago non cambierà le condizioni finali di flusso di traffico rispetto alle ipotesi 1 e 2 in quanto è possibile intercettare tutta la componente di traffico diretta verso Arco. Inoltre mediante la sinergia con l'applicazione della gestione dinamica del traffico è possibile spostare i flussi di traffico diretti nell'Alto Garda verso Arco evitando di sovraccaricare inutilmente il nodo di Torbole nei momenti di congestione del traffico. Ne deriva un'inevitabile ulteriore effetto migliorativo anche per il centro abitato di Torbole.

La differenza sostanziale tra le ipotesi 1 e 2 e l'interramento della SS240 è costituita dal punto di allacciamento con la rete della viabilità altogardesana. Nel primo caso dopo lo sbocco dal tunnel il collegamento stradale si inserisce sulla viabilità esistente con una rotonda in località Sabbioni (WSPG2). Nel secondo caso invece lo sbocco della nuova viabilità sotterranea sarebbe direttamente sull'attuale SS240dir subito dopo Nago e pertanto il flusso veicolare percorrerà la SS 240dir fino alla rotonda di Bolognano e di qui si distribuirà nella viabilità esistente.

L'effetto negativo costituito dall'aumento di traffico a Bolognano potrà essere alleviato ed anche annullato predisponendo l'interramento della strada statale nel tratto urbano di Bolognano analogamente a quanto previsto per l'abitato di Nago. L'attuale strada potrà quindi essere restituita alla viabilità comunale e riservata unicamente agli spostamenti interni a Bolognano con un rilevante miglioramento della qualità della vita di questo centro urbano. Ulteriori interventi potranno essere eventualmente necessari per adeguare e/o potenziare le rotonde di Bolognano e di via della Grande Circonvallazione per rendere più agevole l'inserimento nella rete viabile dell'Alto Garda.

Sul piano economico sono evidenti e molto consistenti i vantaggi dell'interramento della SS 240 a Nago anche volendo aggiungere l'auspicabile interrimento della Strada Statale a Bolognano.

Infatti a fronte di queste due opere (del costo stimabile per eccesso a 10-20 milioni di €) verrebbero meno tutti gli investimenti per la galleria (62 milioni €) e per le opere all'aperto (18 milioni €) e relative spese per IVA ed espropri (22 milioni €) trascurando il costo per la bonifica della discarica della Maza (20 milioni € compreso IVA).

Infine sul piano ambientale verrebbero meno la gran parte degli effetti negativi con innegabili vantaggi per quanto riguarda l'impatto paesaggistico, il risparmio di suoli agricoli pregiati, l'interferenza con il SIC di Loppio e l'area fluviale del Sarca e l'inquinamento acustico ed atmosferico.

3. Osservazioni specifiche sulle proposte di soluzione n° 1 e 2.

Le presenti osservazioni sono proposte con l'intento di evidenziare alcuni argomenti che andranno adeguatamente approfonditi nella prossima VIA in quanto di importanza rilevante ed al fine di migliorare il più possibile il progetto preliminare ottenendo il *contenimento dell'impatto complessivo delle opere, alla luce delle criticità emerse dal procedimento di verifica dell'impatto*

ambientale delle soluzioni progettuali “C ottimizzata” e “D” e delle prescrizioni contenute nel verbale del Comitato Provinciale per l’Ambiente N.04/2013 di data 23 gennaio 2013 (relazione tecnico-illustrativa).

1) **Carenza delle planimetrie.** Nella documentazione agli atti sono presenti i profili longitudinali stradali ma non tutte le relative planimetrie e ciò impedisce un'adeguata comprensione delle caratteristiche delle opere ed un'accurata valutazione delle eventuali problematiche e degli impatti che esse potrebbero determinare.

In particolare nell'elenco degli elaborati non risultano presenti le planimetrie delle tratte WPC, WPD, WPE, WPF, WPG.

Si propone l'integrazione della documentazione.

2) **Cronoprogramma dei lavori.** Risulta poco comprensibile la scelta di anticipare l'esecuzione dei lavori in via S.Isidoro UF1 (aprile 2017) rispetto a quelli in via Sabbioni e via Aldo Moro UF4 (giugno 2018). L'anticipo dei lavori contrasta soprattutto con la necessità di approfondire la tematica del notevole impatto sulle aree agricole di pregio e sulla vivibilità nella zona circostante.

3) **Carenza di informazioni.** Nel quadro di raffronto degli impatti (pag. 15 Rel. Preliminare Ambientale) tra la proposta progettuale 2016 e la soluzione C_ottimizzata per quanto riguarda i temi *Atmosfera e Rumore e Paesaggio ed aree agricole di pregio*, non sono considerati gli impatti sulle aree circostranti via S.Isidoro, via Sabbioni e via Aldo Moro. Analogamente al paragrafo 4.5.4 *Impatto potenziale sugli ecosistemi* (pag. 141 Rel. Preliminare Ambientale) non vi è alcun accenno alle zone sopra indicate che sono caratterizzate come aree agricole di pregio.

Si propone l'integrazione della documentazione.

4) **WSPA2: Intersezione sulla SS240 in località Passo S. Giovanni.**

Ambedue le ipotesi di tracciato coinvolgono una rilevante superficie boscata e naturale a cavallo del passo S. Giovanni che ha una grande importanza a livello paesaggistico ed ambientale.

Si propone in alternativa, con riferimento all'ipotesi di tracciato 2, lo spostamento della rotatoria WSPA2 ai margini della zona artigianale in località Mala nell'area già sottoposta a scavi e oggi inutilizzata salvaguardando così vaste aree a bosco oggi ancora allo stato naturale. Dalla rotatoria si potrà staccare il collegamento con la SS 240 (verso Mori) con percorso parallelo al lato est della zona artigianale fino a raggiungere l'attuale strada statale sulla “curva dei rospi”. Dalla rotatoria partirà il collegamento con il tunnel che potrà seguire il percorso indicato nell'ipotesi 2 per la strada di collegamento con loc. Mala (WSPA8) tranne che nella parte vicina all'imbocco del tunnel dove potrà essere interrato e traslato verso Nord Ovest in modo da non coinvolgere l'area SIC di “Lago di Loppio”. Sempre dalla rotatoria partirà il collegamento con la SS 240 (verso Nago) con tracciato parallelo ed in parte sovrapposto a quello precedente fino a ricongiungersi con la strada attuale in corrispondenza del passo S. Giovanni. Da questo stesso collegamento potrà staccarsi il nuovo collegamento con la località Mala.

5) **WSPB2: galleria naturale Ipotesi 2. Ventilazione.** In riferimento alla ventilazione della galleria a pag. 33 della relazione preliminare ambientale per la ventilazione longitudinale è riportato che *“considerata la pendenza longitudinale della galleria e la presenza di una caratteristica ventilazione dipendente dalla presenza del Lago di Garda favoriscono la ventilazione naturale del tunnel; il progetto prevede in ogni caso una ventilazione longitudinale forzata integrativa;”*. Si fa presente i venti del Garda come l' “Ora” ed il “vento da nord” corrono in direzione nord-sud cioè quasi ortogonalmente allo sbocco del tunnel e quindi il loro effetto sulla ventilazione naturale sarà quasi nullo. Lo stesso succederà a passo S. Giovanni poiché anche qui lo sbocco sarà ortogonale rispetto al corso vallivo ed alla direzione dei venti dominanti.

Si propone quindi di prevedere, nelle fasi di progettazione successive, che l'impianto di ventilazione venga dimensionato senza tenere conto degli apporti forniti dai venti naturali locali.

6) **WPH, WSPD2: Bonifica della discarica e collegamento con intersezione loc. Cretaccio.**

Vista l'attuale campagna di rilevamenti e la fase di studio non è possibile effettuare alcuna valutazione sulla bonifica del lotto I della discarica della Maza e sulla successiva costruzione del collegamento tra lo sbocco del tunnel ed il collegamento con la località Cretaccio (WSPD2).

Per questo motivo rimane il dubbio sulla possibilità di rispettare il cronoprogramma così come proposto negli elaborati. Infatti nella stessa relazione preliminare ambientale a pag.18 è riportato che *“Qualora la possibilità di riutilizzo si attestasse al di sotto del 77%, l'attuale II lotto non disporrebbe della volumetria di stoccaggio necessaria per la frazione non recuperabile e risulterebbe necessario eseguire un ulteriore ampliamento dello stesso lotto.”* Tale eventualità determinerebbe sicuramente un ritardo e il traffico dovrebbe essere deviato inevitabilmente sulla SS240dir attraverso l'abitato di Bolognano senza adeguate forme di mitigazione.

Si propone di approfondire adeguatamente la problematica della bonifica della discarica della Maza e soprattutto di valutare l'opportunità di legare funzionalmente e temporalmente la bonifica con la realizzazione del collegamento viario con la pianura sottostante.

In ogni caso, considerate le numerose incognite, e visti i notevoli costi ed i rilevanti impatti ambientali e paesaggistici **si propone di utilizzare l'attuale SS240dir per il collegamento con la rete viabilistica dell'Alto Garda.** Pertanto non sarebbero più necessarie le opere previste a valle della discarica (WPD, WPE, WPF, WPG, WPI1, WPI2, WPI3) e le relative risorse sarebbero sicuramente sufficienti per realizzare l'interramento della SS240dir nell'abitato di Bolognano e per il potenziamento della rotatoria di Bolognano e di via della Grande circonvallazione.

7) **WSPC5: Intersezione il località Maza con la SS240dir. Impatto della rotatoria.**

Questa rotatoria è prevista su un pendio piuttosto ripido e visibile da tutta la piana sottostante. Inoltre per ottenere le dimensioni indicate saranno necessarie rilevanti opere di sbancamento a monte e di sostegno a valle con la realizzazione di murature o strutture molto impattanti e visibili in una zona pregiata e dedicata alla coltura dell'olivo.

Si propone l'eliminazione della rotatoria WSPC5 visto che il tracciato della SS240dir verso Nago è destinato ad un traffico minimale tanto che ne è stata anche proposta la dismissione e trasformazione in percorso ciclabile. La rotatoria risulta quindi di scarsissima utilità a fronte di un notevole impatto ambientale e paesaggistico. L'intersezione potrà essere risolta realizzando un semplice svincolo con eventualmente un sovrappasso per la corsia diretta a Nago.

8) **WSPB1, WSPC2, WSPC4, WSPC5, WSPD2: Posizione della rotatoria WSPC2.**

Sulla rotatoria WSPC2 confluiscono il collegamento con la SS240dir WSPC4 con pendenza 4,6% e il collegamento con la località Cretaccio WSPD2 con pendenza 7%. Quest'ultimo è caratterizzato da una corsia in discesa e una doppia in salita per facilitare i veicoli lenti e favorire il sorpasso.

Si propone spostamento della rotatoria WSPC2 verso nord in prossimità dell'angolo nord-est del Lotto II della discarica della Maza mantenendo la stessa quota attuale. Conseguentemente viene spostato lo sbocco della galleria e rettificato il suo tracciato mantenendo la stessa lunghezza totale e la stessa quota in uscita. Il percorso del collegamento verso la località Cretaccio potrà seguire il tracciato proposto dall'ipotesi 1 e 2 per il collegamento con la SS240dir.

Lo spostamento permetterà di ridurre la pendenza del collegamento verso la località Cretaccio WSPD2 e quindi potrebbe rendere inutile la realizzazione della terza corsia con risparmio di costi diminuzione delle emissioni di gas, di rumori e riduzione dell'impatto paesaggistico.

9) **WSPC2: Intersezione con la SS240dir.**

Considerato che a opere completate il flusso di traffico sulla SS 240dir (da e per Bolognano) sarà ridotto di molto si propone di valutare la fattibilità tecnica di sopprimere la rotatoria sostituendola con uno svincolo ed inserendo eventualmente un sovrappasso per la corsia proveniente da Bolognano. Anche durante la fase di realizzazione delle opere la rotatoria risulta poco utile fino a che non sarà completato e agibile tutto il tracciato fino all'intersezione la Z.I. di Arco (WPG).

10) **WSPE2, WSPF: Intersezione località Cretaccio. Impatto ambientale e paesaggistico.**

La rotatoria WSPE2 ed il collegamento con Z.I. Arco WSPF coinvolgono pesantemente vaste aree agricole di pregio oltre che le rive del fiume Sarca in una zona che fino ad oggi si è mantenuta abbastanza protetta a livello paesaggistico ed ambientale. In particolare la rotatoria in progetto è stata impostata a circa 8 m sopra il piano di campagna e nel bel mezzo di un'area agricola. Parimenti tutto il percorso fino al ponte sul Sarca si mantiene con altezze intorno ai 7 m con rilevante occupazione di superfici a causa della necessità di realizzare i tomi stradali. Anche in riva destra subito dopo il ponte la strada è stata impostata circa 4,5m rispetto alla quota campagna. Il ponte sul fiume Sarca della lunghezza di circa 65 m è stato dislocato diagonalmente rispetto al corso del fiume aumentando gli effetti negativi sul Sarca.

Per la rotatoria si concorda con quanto riportato nella Relazione tecnico illustrativa a pag. 27 ovvero che *“In questa fase, tuttavia, non se ne prevede la realizzazione completa, in attesa della pianificazione del collegamento con Torbole”*.

Si propone di non prevedere la rotatoria WSPE2 nella futura progettazione e di non realizzarla nemmeno parzialmente rendendo il tracciato più fluido e riducendo l'occupazione delle aree, i costi e gli impatti ambientali e paesaggistici.

In alternativa, **si propone lo spostamento della rotatoria WSPE2** nella futura progettazione in una posizione più verso est (in corrispondenza della strada interpoderale) cioè in posizione meno impattante rispetto alle aree agricole e di abbassare la quota di impostazione poco sopra il livello del piano campagna. Analogamente si propone di modificare il collegamento WSPF con il **posizionamento del ponte il più ortogonalmente possibile** rispetto al corso fluviale in modo da ridurre la lunghezza, i costi e l'impatto paesaggistico ed ambientale. Si suggerisce anche di abbassare il più possibile la quota di impostazione dell'impalcato per ridurre gli effetti visivi e l'occupazione di aree agricole di pregio.

11) **WPG: Intersezione SS249 via Sabbioni.** Nella rotatoria WSPG2 il collegamento con la SS 249 direzione Torbole (WSPG6) coinvolge vaste aree agricole di pregio e si avvicina agli edifici residenziali esistenti poco più a sud.

Si propone lo spostamento della rotatoria WSPG2 in una posizione o con una forma tale da spostare il tracciato WSPG6 a est della cabina decompressione gas e quindi il più possibile in sovrapposizione con l'attuale percorso della SS 249.

12) **WPI1, WPI2, WPI3: Via S Isidoro, Via Aldo Moro, Via Sabbioni.** Le ipotesi 1 e 2 prevedono la realizzazione di opere molto impattanti sia a carico delle aree agricole di pregio sia a carico del tessuto viario rurale e ciclabile che vengono completamente stravolti. Con l'urbanizzazione di via S.Isidoro viene spaccata in due e dissolta l'unitarietà ambientale e paesaggistica della vasta area agricola di pregio compresa tra via Cavallo e via della Grande circonvallazione. La ciclabile lungo via S.Isidoro fin dal suo inizio risulterà pericolosa a causa dell'attraversamento trasversale in corrispondenza della rotatoria su via S.Caterina. Vista la mole di traffico prevista diventerà assai difficoltoso e pericoloso l'attraversamento in direzione nord-sud. La ciclabile poi sarà appesantita da ben due saliscendi di 5 m che ne impediranno qualsiasi uso proficuo anche perché sul lato est il tracciato della ciclabile dopo un tunnel di 37 metri finisce in un “cul de sac”.

Analogamente anche su via Aldo Moro e via Sabbioni sono previsti interventi seriamente impattanti sulle aree agricole di pregio e sul paesaggio rurale gardesano.

Purtroppo l'analisi dell'impatto sulle aree agricole di pregio e sull'ecosistema risulta del tutto assente nelle relazioni che accompagnano il progetto.

L'impatto dell'inquinamento acustico risulterà sicuramente rilevante a causa dell'inserimento dell'asse viario in una zona rurale o semirurale come via Aldo Moro e via Sabbioni. Di dubbia soluzione sarà anche la difesa acustica di alcune abitazioni ed in particolare un edificio che si troverà a pochi metri dalla rotatoria Sabbioni (WSPI.3.3).

Lo spostamento di gran parte del traffico su via Aldo Moro aumenterà notevolmente il rischio di incidenti e/o congestione del traffico a causa dei *"numerosi accessi privati attualmente presenti sul lato Est della strada"* come descritto a pag. 28 nella relazione preliminare ambientale.

Alla luce di tutti questi effetti negativi, si ritiene inutile e dannoso realizzare questo insieme di opere imponenti in quanto è possibile utilizzare efficacemente la SS240dir per collegare la Vallagarina con la rete viaria dell'Alto Garda come già descritto in precedenza.

Riva del Garda 23/05/2016

I consiglieri comunali dei comuni di Arco, Riva del Garda e Dro

Giovanni Rullo _____

Lorenza Colò _____

Flavio Prada _____

Andrea Matteotti _____

Cinzia Lucin _____

Alvaro Tavernini _____

Roberto Matteotti _____