



PROVINCIA AUTONOMA
DI TRENTO

PIANO URBANISTICO PROVINCIALE

VARIANTE

AMBITO DI CONNESSIONE

Corridoio Est

SECONDA ADOZIONE

ALLEGATO A

Appendice 3

ASSESSORATO ALL'URBANISTICA,
AMBIENTE E COOPERAZIONE

Dipartimento Territorio e trasporti,
ambiente, energia, cooperazione
Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio



TRENTINO

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Assessorato all'Urbanistica, ambiente e cooperazione

Piano urbanistico provinciale – *variante ambito di connessione Corridoio Est*
Appendice 3

Attuazione delle reti per la mobilità

Allegato A)



Dipartimento Territorio e Trasporti, Ambiente, Energia, Cooperazione
Servizio Mobilità Pubblica - Ufficio pianificazione dei servizi per la mobilità
Servizio opere stradali e ferroviarie - APOP
settembre 2022



Piano urbanistico provinciale
Variante ambito di connessione Corridoio Est
 Sommario Appendice 3

Stato dell'arte della pianificazione provinciale della mobilità	5
Piani Stralcio della Mobilità	5
PSM della Valle di Fiemme	5
PSM della Valle di Fassa	7
PSM relativo al Collegamento San Martino di Castrozza – Passo Rolle	8
Proposta di Piano Stralcio della Viabilità e Mobilità della Comunità delle Giudicarie	9
Piano Territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro - Piano Stralcio della Mobilità	11
Protocolli d'Intesa e Decreti Ministeriali	13
Protocollo d'Intesa per la riqualificazione urbana della città di Trento intersecata con la linea ferroviaria Verona-Brennero	13
Protocollo d'Intesa sugli investimenti e sui programmi siglato con Rete Ferroviaria italiana S.p.A.	14
Decreto Ministeriale 7 dicembre 2020 - Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026	15
Documenti di Programmazione Settoriale	15
Gli interventi e le azioni di mobilità in corso	16
Collegamenti funzionali	16
Tracciati stradali	20
Linee ferroviarie e altre infrastrutture di trasporto pubblico	24
Corridoio del Brennero – Circonvallazione ferroviaria di Trento e di Rovereto	24
Ferrovia della Valsugana – Linea Trento-Bassano del Grappa	25
Linea Trento-Malé	25
Progetto NorduS	26
Treno delle Dolomiti (anello Sud)	26
Ferrovia Rovereto – Riva del Garda	27
Ampliamento e ammodernamento Interporto di Trento	28
Bus Rapid Transit nelle Valli di Fiemme e Fassa	28
Ciclomobilità	29
Completamento del collegamento Trento – Pergine (opere n° C-58, C-89, C-82, C36/3 e C36/2)	30
Ciclovia del Garda	30
Collegamento della valle dell'Adige con la Val di Sole (opera n° C-75)	30
Potenziamento dell'infrastruttura ciclabile attorno a Rovereto (opere n° C-67, C-73, C-94, C-95 e S-746)	30



Completamento della ciclovia di Fiemme e Fassa (opere n° C-48, C-49, C-63, 64 e C-84)	31
Collegamento Limarò – Sarche (opera n° C-85)	31
Ciclovia del Tesino (opera n° C-80)	31
Ciclovia del lago di Caldonazzo est (opera n° C-90)	31
Collegamento ciclopedonale tra il basso Chiese e l'Alto Chiese (opera n° C-68), tramite la pista ciclopedonale delle Giudicarie	31
Collegamento ciclopedonale Pieve - Molina di Ledro (opera n° C-93)	31
Interventi puntuali (opere n° C-39/1, C-39/3, C-39/4, C-39/5, C-39/6, C-40, C-45, C-55, C-61, C-72 e C-96)	31



1. Stato dell'arte della pianificazione provinciale della mobilità

La Provincia Autonoma di Trento non è nuova a strutturare percorsi di pianificazione della mobilità. Già nel 2000, con deliberazione della Giunta provinciale n. 1948 del 28 luglio 2000, fu approvato l'“Atto di Indirizzo sulla mobilità”, contenente le linee guida per il nuovo piano provinciale della mobilità, a cui seguirono diverse proposte di piano. Più recentemente, con deliberazione n. 576 del 8 aprile 2022, sono state approvate le linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità della Provincia autonoma di Trento che, assieme alla l.p. 6/2017 in materia di “Pianificazione e gestione degli interventi di mobilità sostenibile”, costituiscono il quadro di riferimento per le iniziative di pianificazione della mobilità sul territorio provinciale.

Nell'ottica di integrare e garantire uno sviluppo bilanciato delle valli, il PUP prevede che il piano provinciale della mobilità dovrà valutare la possibile previsione dei raccordi e delle connessioni con il sistema infrastrutturale collaterale all'asse principale di ciascun corridoio, in particolare per l'accesso alle località turistiche, attraverso tracciati derivati dallo studio approfondito delle caratteristiche strutturali, economico-sociali e ambientali dei territori interessati.

Non essendo quindi stato approvato ad oggi uno strumento di pianificazione della mobilità generale vigente per tutto il livello provinciale, la gestione degli interventi, nonché l'attuazione del PUP, è avvenuta per piani stralcio della mobilità a livello locale e territoriale; attraverso la stipula di apposite convenzioni in cui far convergere una serie di interventi di sviluppo di nuova mobilità e attraverso la progettazione e la successiva realizzazione di singole opere/interventi, sulla base della programmazione settoriale.

1.1 Piani Stralcio della Mobilità

Per quanto riguarda il più recente passato, sono cinque i piani della mobilità di livello territoriale approvati e ad oggi vigenti. Di questi, quattro sono i piani stralcio della mobilità (PSM) riferiti al Piano Urbanistico Provinciale e inseriti nel contesto dell'individuazione dei corridoi interni così come definiti dal PUP (PSM della Valle di Fiemme, PSM della Valle di Fassa, PSM delle Giudicarie, PSM San Martino di Castrozza – Passo Rolle). Questi sono stati redatti e adottati ai sensi dell'art. 52 della l.p. 3/2000 e smi come stralci del piano provinciale della mobilità, seguendo, quindi, un iter diverso da quello introdotto dalla l.p. 6/2017.

A livello della pianificazione territoriale delle Comunità di Valle, si riportano gli elementi salienti del piano della mobilità come stralcio al Piano Territoriale della Comunità dell'Alto Garda e Ledro, approvato il 17 luglio 2020 con Dg n. 998.

Vengono di seguito descritti brevemente i contenuti dei diversi piani.

PIANI STRALCIO PROVINCIALI

a) PSM della Valle di Fiemme

Il Piano Stralcio della Mobilità della Valle di Fiemme, è stato approvato in prima battuta dalla Giunta provinciale con deliberazione n. 366 del 04 marzo 2011 e nella sua versione definitiva (ai sensi del procedimento istruttorio previsto dall'art. 52 della l.p. 20 marzo 2000, n. 3 e s.m.) con delibera n. 2483 del 30 dicembre 2015.

Da relazione tecnica, gli obiettivi del PSM Fiemme si possono così sintetizzare:

- Riduzione dei flussi di traffico privato sulla Strada Statale “delle Dolomiti” (SS n.48) a favore dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico e alleggerimento del traffico di attraversamento dei principali centri della Valle di Fiemme;
- Incentivazione dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico per gli spostamenti interni alla Valle di Fiemme sia per i residenti che per i turisti.



Gli interventi previsti dal PSM si dividono in due categorie:

- Interventi sulla rete viabilistica (azioni specifiche su mobilità privata e pubblica);
- Il progetto della mobilità alternativa.

Nel passaggio fra adozione preliminare e adozione definitiva, il piano ha avuto una fase intermedia rappresentata dalla sottoscrizione di un Protocollo d’Intesa fra Provincia e Comunità Territoriale della Valle di Fiemme (prot. n. 224827 di data 27 aprile 2015) che ne ha modificato le previsioni iniziali. Di seguito vengono descritti brevemente gli interventi previsti dalle due versioni del PSM:

- **2011:** Nella prima proposta di piano, fra gli interventi sulla mobilità privata rientravano la realizzazione di una rotonda di ingresso presso Ziano di Fiemme, il collegamento Fondovalle-Tesero (SP n. 232 e SP n.215 di Pampeago), la circonvallazione di Cavalese (in sotterranea), il sistema integrato dei parcheggi di interscambio (a Predazzo e a Cavalese), la pista ciclabile a fianco della SS n. 48 nel tratto tra Cavalese e Predazzo, il bypass stradale presso il Passo di Lavazé. Per quanto riguarda la mobilità pubblica, invece, il piano prevedeva tre nuovi tracciati di TPL gerarchizzati tra loro: (i) una linea principale coincidente con il percorso della SS n.48 fino a Moena; (ii) linee secondarie interne a circuito continuo integrate al servizio rapido sulla SS n.48; (iii) un sistema integrato di infrastrutture di mobilità a servizio delle linee dei trasporti pubblici (es. scale mobili, raccordi viabilistici per le linee di TPL).

Per quanto riguarda invece la mobilità alternativa, questa prevedeva due interventi di trasporto tali da garantire il soddisfacimento dei bisogni di spostamento della popolazione della Valle, garantendo la salvaguardia dell’ambiente in un contesto di sostenibilità sociale ed economica dello sviluppo locale. I due progetti riguardavano l’utilizzo di mezzi ad idrogeno (per le linee secondarie) da un lato; l’utilizzo di mezzi elettrici a guida ottica dall’altro. Questi ultimi sarebbero stati utilizzati sulla linea principale di TPL lungo la SS. 48 (sgravata dal traffico privato grazie agli interventi sulla viabilità esposti in precedenza).

- **2015:** A seguito della procedura di osservazioni al piano prevista dall’art. 52 della l.p. 3/2000 e s.m. e conseguentemente alla sottoscrizione del Protocollo d’Intesa tra Provincia e Comunità di Valle, la versione definitiva del PSM lascia molti punti in sospeso rispetto alla prima versione, mantenendo il solo intervento relativo alla mobilità eco-sostenibile riferito alla realizzazione della pista ciclopedonale lungo la SS 48 (suddivisa in tre lotti funzionali). Anche per questo intervento, però, vengono garantiti gli interventi per la realizzazione dei tratti Predazzo-Val di Fassa e Tesero-Piera. Gli ulteriori lotti intermedi necessari a completare il collegamento Cavalese-Predazzo (Cavalese-Piera e Tesero-Predazzo) vengono rimandati ad ulteriori approfondimenti. Tutti gli altri interventi previsti sulla rete viabilistica e per la mobilità alternativa vengono sospesi o rinviati, ma non stralciati.

INTERVENTO	2011	2015
Svincolo/rotonda a Ziano di Fiemme	Previsto	Sospeso
Collegamento Fondovalle-Tesero	Previsto	Rinviato
Circonvallazione di Cavalese	Previsto	Da approfondire
Sistema dei parcheggi	Previsto	Da approfondire
Mobilità eco-sostenibile (piste ciclopedonali)	Previsto	Previsto (con approfondimento per i lotti scoperti)
Bypass stradale al Passo di Lavazé	Previsto	Da approfondire
Servizi pubblici di trasporto	previsto	Da approfondire



b) PSM della Valle di Fassa

Analogamente per quanto illustrato per il PSM della Valle di Fiemme, anche il piano stralcio della mobilità della Val di Fassa è stato approvato nel suo disegno originale con delibera di Giunta n. 1538 del 26 luglio 2013 e nella sua versione definitiva (art. 52 della l.p. 20 marzo 2000, n. 3 e s.m.) con delibera n. 1874 del 26 ottobre 2015, prevedendo un passaggio intermedio fra adozione preliminare e adozione definitiva, rappresentato dalla sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa fra Provincia e Comun General de Fascia (prot. n. 82390 di data 13 febbraio 2015).

Anche gli obiettivi del PSM della Val di Fassa mirano, da un lato al decongestionamento dei centri abitati, dall'altro mirano ad incentivare l'utilizzo del TPL o della mobilità alternativa. Nello specifico i due obiettivi generali sono:

- Riduzione dei flussi di traffico privato sulla SS 48 delle Dolomiti a favore dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico e alleggerimento del traffico di attraversamento dei principali centri della valle;
- Incentivazione dell'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico o della mobilità alternativa per gli spostamenti interni alla Val di Fassa sia per i residenti che per i turisti.

Gli interventi previsti dalla proposta di piano adottata nel **2013** si dividono in quattro macro-aree:

- L'assetto delle **infrastrutture stradali**: comprende la variante di Campitello e Canazei, la variante di Pozza e Pera, la variante di Soraga, le sistemazioni e consolidamenti al Passo Sella, la sistemazione e consolidamenti al Passo Fedaià.
- L'assetto delle **infrastrutture ciclo-pedonali** e **people mover**: comprende il completamento di un nuovo percorso ciclopedonale da Moena fino a Canazei. A questo si aggiunge anche la realizzazione di due collegamenti con sistema people mover nell'abitato di Moena (uno di collegamento nord-sud denominato "Moena 2010-2025" e l'altro di collegamento fra il centro dell'abitato e la stazione della rete "metroland") inseriti poi nel PUP come ferrovia locale di progetto.
- L'assetto delle infrastrutture a **parcheggio**: è prevista la realizzazione di aree parcheggio per lo scambio intermodale a servizio del TPL su tutti i comuni della valle.
- La **mobilità pubblica**: gli interventi riguardano in minima parte la riorganizzazione dell'attuale offerta di TPL (cadenzamento variabile in base all'incremento dei flussi e in base alle fasce orarie), mentre si concentrano maggiormente sulla realizzazione di nuovi collegamenti a fune tra i centri abitati e le stazioni sciistiche presenti. I nuovi interventi inseriti nel PSM sono: (i) il collegamento Moena-Valbona; (ii) il collegamento Pèra-Gardeccia; (iii) il collegamento Pèra-Meida. Questi collegamenti andranno a sostituire le linee di skibus (in inverno) e le navette (durante il periodo estivo) che coprono la medesima tratta, contribuendo in maniera significativa al decongestionamento della SS 48. Per i trasporti su gomma stagionali (skibus e navette), il PSM prevede la possibilità di rinnovare il parco veicoli in un'ottica di riduzione di emissioni inquinanti, senza specifico capitolo di spesa (quindi rimandato a successive programmazioni).

Così come per quello della Valle di Fiemme, anche il PSM della Val di Fassa è stato adottato nella sua versione definitiva a seguito della procedura di osservazioni al piano prevista dall'art. 52 della l.p. 3/2000 e s.m. e conseguentemente alla sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra Provincia e Comun General. Il piano del **2015** ha introdotto le seguenti modifiche:

- **Infrastrutture stradali**: stralcio della variante di Pozza e Pèra e mantenimento delle previsioni del PUP; approfondimenti tecnico-economici per la variante di Soraga.
- **Infrastrutture ciclo-pedonali** e **people mover**: approfondimenti tecnici per il collegamento ciclo-pedonale Vigo-Pozza; stralcio del collegamento people mover con la fermata metroland; richiesta approfondimenti per il collegamento people mover "Moena 2010-2025".
- **Parcheggi**: richiesta di approfondimenti tecnici per tutti gli interventi previsti dal piano.



Tutti gli altri interventi previsti dalla prima versione del PSM vengono confermati. Si riporta di seguito la tabella di raffronto tra le due versioni del piano

INTERVENTO	2013	2015
ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE STRADALI		
Variante di Campitello e Canazei	Previsto	Previsto
Variante di Pozza e Pèra	Previsto	Stralciato (valgono le previsioni del PUP)
Variante di Soraga	Previsto	Da approfondire
Sistemazione e consolidamento al Passo Sella	Previsto	Previsto
Sistemazione e consolidamento al Passo Fedaià	Previsto	Previsto
ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE CICLO-PEDONALI E PEOPLE MOVER		
Moena: completamento pista ciclo-pedonale	Previsto	Previsto
Moena: mobilità alternativa tipo <i>people mover</i> - Metroland	Previsto	Stralciato
Moena: mobilità alternativa tipo <i>people mover</i> – “Moena 2010-2025”	Previsto	Da approfondire
Nuovo percorso ciclo-pedonale Vigo-Pozza	Previsto	Da approfondire
Nuovo percorso ciclo-pedonale Pozza-Canazei	Previsto	Previsto
Nuovo percorso ciclo-pedonale Canazei-Alba	Previsto	Previsto
ASSETTO DELLE INFRASTRUTTURE – PARCHEGGI		
Parcheggi di Moena, Soraga, Vigo di Fassa, Pozza di Fassa, Mazzin, Campitello di Fassa	Previsto	Da approfondire
MOBILITÀ PUBBLICA: COLLEGAMENTO CON IMPIANTI DI RISALITA A FUNE		
Moena: impianto di collegamento Moena-Valbona	Previsto	Previsto
Pèra di Fassa: collegamento Pèra-Gardeccia	Previsto	Previsto
Pèra di Fassa: collegamento Pèra-Meida	Previsto	Previsto

c) PSM relativo al Collegamento San Martino di Castrozza – Passo Rolle

Il Piano Stralcio della Mobilità per il Collegamento San Martino di Castrozza - Passo Rolle, redatto nel 2010 e approvato con delibera di Giunta provinciale n. 1685 del 5 agosto 2011, si pone l'obiettivo generale di pianificare e programmare la realizzazione di un sistema di mobilità alternativa al mezzo privato per collegare l'abitato di San Martino di Castrozza e l'area di Passo Rolle.



In relazione al Piano Urbanistico Provinciale (l.p. n. 5/2008 - di seguito denominato PUP 2008), il Piano Stralcio si inserisce nel contesto dell'individuazione dei cosiddetti Corridoi infrastrutturali interni che "...intendono delineare un modello di mobilità alternativa orientato all'integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell'inquinamento atmosferico" finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo dell'integrazione territoriale interna.

In tale ottica è stato inserito il collegamento funzionale X1 collegamento per la mobilità alternativa tra Tonadico - Fiera e San Martino di Castrozza e per la definizione dell'attraversamento dell'abitato di San Martino, a cui si affianca il progetto di rafforzamento della competitività territoriale mediante messa in rete attraverso la connessione delle aree sciabili limitrofe per San Martino di Castrozza e Passo Rolle.

Gli obiettivi specifici che la nuova soluzione proposta dal piano mira a raggiungere sono:

1. la messa in rete delle aree sciabili di San Martino di Castrozza e Passo Rolle;
2. garantire il collegamento tra San Martino di Castrozza a Passo Rolle nel periodo invernale, sia ai fini sciistici che a supporto dei collegamenti tra le due località nei momenti di chiusura della strada a causa del rischio valanghe, garantendo quindi il passaggio dei pendolari da e per la Val di Fiemme;
3. ridurre i flussi di traffico privato sulla S.S. n. 50 legati agli spostamenti da San Martino di Castrozza a Passo Rolle e viceversa;
4. garantire un efficiente sistema di trasporto pubblico, a bassa emissione, nella stagione estiva ed invernale, a supporto delle attività turistiche stagionali (escursionismo estivo e sci invernale) anche in affiancamento alle altre infrastrutture esistenti.

Il piano parte dalle soluzioni ipotizzate nel 2007 nel processo di VIA condotto per esaminare il progetto di un nuovo "Impianto di collegamento San Martino di Castrozza - Passo Rolle e sovrappasso sciatori a Passo Rolle" nel comune di Siror (progetto n. 25/2007/V). A queste prime soluzioni (impianto monofune tradizionale, impianto bifune a moto continuo, impianto bifune a va e vieni, impianto bifune di tipo speciale) vengono aggiunti nuovi sistemi alternativi quali il people mover e un sistema tipo funicolare.

Proprio quest'ultima risulta la soluzione che meglio garantisce il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal piano, un collegamento funicolare tra la località Pian delle Nasse, presso S. Martino di Castrozza ed il Passo Rolle, con un tracciato che si sviluppa parallelamente al torrente Cismon alternando tratti in galleria a tratti all'aperto.

Pur non rientrando nel PSM, lo stesso propone degli interventi atti a realizzare opportune strutture di collegamento per permettere la completa messa in rete, sotto il profilo sciistico, della skiarea: un sovrappasso presso il Passo Rolle e in alternativa, un impianto seggioviario o due skiweg per il collegamento tra l'area sciabile Colverde e la pista c.d. "Panoramica". Quest'ultimo intervento determinerebbe la possibilità di inserire una fermata intermedia per l'eventuale funicolare all'altezza della casa Pisoni - colonia, soluzione ideale anche per permettere l'eventuale incrocio tra vettura in salita e quella in discesa.

d) Proposta di Piano Stralcio della Viabilità e Mobilità della Comunità delle Giudicarie

Il Piano Stralcio della Viabilità e Mobilità della Comunità delle Giudicarie è il risultato di un lavoro collaborativo tra PAT e CdV delle Giudicarie che ha portato all'approvazione preliminare di una proposta di piano stralcio al Piano Provinciale della Mobilità come definito dal PUP.

Il primo atto di avvio del processo di piano è contenuto nella deliberazione di Giunta Provinciale n. 1891 del 6 giugno 2013 con cui viene integrato l'elenco delle opere per le quali predisporre il piano della mobilità ai sensi del comma 1 della l.p. 2000, n. 3, già individuato con delibera n. 262 del 19 febbraio 2010, inserendo uno specifico punto per la "mobilità delle Valli Giudicarie".

Sempre con la delibera della Giunta Provinciale n. 1891 del 6 giugno 2013 è stato approvato il "Protocollo d'intesa preliminare alla stesura del Piano Stralcio della Mobilità delle Valli Giudicarie fra la Provincia Autonoma di Trento e la Comunità delle Valli Giudicarie".



Con delibera n. 1144 del 7 luglio 2015, infine, è stata approvata la proposta di “Piano stralcio della mobilità delle Giudicarie”.

Ad oggi il piano non è stato approvato in via definitiva, pertanto si riportano di seguito, a puro titolo conoscitivo, i contenuti e gli obiettivi della proposta di piano approvata.

Relativamente alle indicazioni del PUP, la proposta di PSM delle Giudicarie individua una serie di azioni atte a dare attuazione a quanto previsto per i Corridoi di accesso (in particolare il n. 3 “Corridoio Ovest”) e per i Corridoi interni (nello specifico il n. 5 “Valli Giudicarie - Valle del Chiese”).

Gli obiettivi del PSM sono:

- riduzione dei flussi di traffico privato in attraversamento ai principali centri abitati lungo la rete viaria esistente e secondo le arterie di collegamento verso Brescia e Trento;
- sviluppo delle reti per la mobilità alternativa a vocazione turistica (rete delle piste ciclabili, realizzazione nuovi sistemi di TPL, strutturazione di un servizio veicolare efficiente e sostenibile per favorire il non utilizzo dell’auto nel centro abitato);
- potenziamento dei collegamenti di trasporto pubblico locale tra la valle dell’Adige e i territori della comunità;
- incentivazione dell’utilizzo dei servizi di trasporto pubblico per gli spostamenti interni al territorio della Comunità sia per i residenti che per i turisti.

Le azioni di piano previste si dividono in azioni già programmate (ossia gli interventi che al momento di adozione del piano erano in fase di progettazione e/o appalto e interventi puntuali in corso di realizzazione) e interventi in previsione riguardanti infrastrutture stradali, infrastrutture per la mobilità alternativa e su fune, infrastrutture ciclo-pedonali.

Le azioni programmate principali contenute nella proposta di PSM delle Giudicarie sono:

- S-173 Circonvallazione dell'abitato di Pieve di Bono lungo la SS 237 del Caffaro
- S-310 Circonvallazione di Pinzolo sulla S.S. 239 di Campiglio
- S-478 Variante di Ponte Arche
- S-174 Lavori di rettifica e adeguamento della galleria “Ponte Pià”

Gli interventi riguardanti le **infrastrutture stradali**, invece, sono suddivisi in interventi di rilevanza provinciale (RP), interventi di rilevanza comunitaria (RC), interventi di rilevanza sovra-comunale (RSC).

NOME INTERVENTO	CLASSIFICAZIONE	NOTE
Rettifica e sistemazione tracciato S.S. 237 del Caffaro - tratto Galleria di Ponte Pià	RP	Viabilità principale Corridoio di accesso Ovest
Tracciato S.S. 239 della Rendena Variante dei paesi della Bassa Rendena	RP	Viabilità principale Collegamento funzionale PUP
Tracciato S.S. 237 del Caffaro Variante di Breguzzo e Bondo	RP	Viabilità principale Corridoio di accesso Ovest
Tracciato S.S. 237 del Caffaro Variante di Roncone e Lardaro	RP	Viabilità principale Corridoio di accesso Ovest
Intersezione S.S. 237 del Caffaro e S.S. 239 della Rendena	RP	Viabilità principale Corridoio di accesso Ovest



(Nuova circonvallazione di Tione di Trento)		
Rettifica tracciato S.S. 237 del Caffaro Variante di Saone	RC	Viabilità principale Corridoio di accesso Ovest
Rettifica tracciato S.P. 222 del Duron Variante di Zuclò	RC	Infrastruttura di attraversamento del corridoio di accesso Ovest
S.P. 34 del Lisano Messa in sicurezza	RC	Raccordo con il sistema collaterale all'asse principale
S.S. 421 dei laghi di Tenno e Molveno Messa in sicurezza tratto di Fivè	RC	Infrastruttura di attraversamento del corridoio di accesso Ovest
Variante via Campini-zona industriale di Storo	RSC	viabilità accesso territorio comunale
Allargamento strada Bersone-Daone	RSC	raccordo con il sistema collaterale all'asse principale
Sistemazione viabilità Brione	RSC	raccordo con il sistema collaterale all'asse principale

Tra le infrastrutture per la **mobilità a mezzo fune** si segnala il collegamento funicolare Belvedere Express, tra il centro di Madonna di Campiglio e Campo Carlo Magno con relativa contestuale regolazione del trasporto privato su gomma.

Per quanto riguarda invece la **mobilità alternativa**, la proposta di piano individua una serie di interventi per il completamento della rete delle piste ciclabili delle Giudicarie. L'obiettivo è quello di giungere alla costruzione di un unico percorso ciclabile, idealmente denominato "Dalle Dolomiti al Garda", che può rappresentare un tracciato di primario interesse, tale da attrarre potenzialmente quote significative del movimento cicloturistico, il quale mostra trend in rapida crescita, soprattutto a livello internazionale, con utenti che scelgono preferibilmente ambiti con adeguate infrastrutture dedicate e con buona connessione con i territori circostanti. I percorsi interessati sono quelli di maggior importanza, quali:

- il collegamento fra le Giudicarie Esteriori e la Busa di Tione, in relazione al quale sono state valutate tre diverse soluzioni lungo le tre arterie della viabilità esistente;
- Il collegamento fra la Busa di Tione e la valle del Chiese, per il quale sono state considerate delle varianti rispetto alla soluzione iniziale oltre ad un'ipotesi di collegamento totalmente alternativa;
- il completamento del tracciato ciclopedonale in valle del Chiese;
- il completamento del tracciato ciclopedonale in Val Rendena.

PIANI STRALCIO TERRITORIALI DELLE COMUNITÀ DI VALLE

a) Piano Territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro - Piano Stralcio della Mobilità

Il Piano Stralcio della Mobilità del Piano Territoriale della Comunità Alto Garda e Ledro è stato approvato il 17 luglio 2020 con Dg n. 998, a seguito dell'approvazione del Documento preliminare al PTC con Dg. 779 del 12 maggio 2015.



Gli obiettivi generali del Piano Stralcio Mobilità (PSM) traducono in previsioni urbanistiche gli obiettivi strategici indicati dal “Documento preliminare definitivo” e possono essere così sintetizzati:

- **razionalizzazione dei flussi del traffico veicolare** presenti nell’Alto Garda e recepimento delle indicazioni del PUP e del Piano provinciale della Mobilità;
- **completamento delle reti ciclopedonali** di fondovalle, delle connessioni tra la rete di fondovalle e le valli sospese (valle dei Laghi Vallagarina, Ledro e Tennesse) e la realizzazione della Ciclopista del Garda lungo le tre direttrici: Riva del Garda-Limone, Riva del Garda-Torbole e Torbole-Navene di Malcesine;
- **nuovo collegamento ferroviario** tra l’asse Verona Brennero e la zona produttiva di Arco con il terminal passeggeri al Porto San Nicolò (Lago di Garda);
- **potenziamento della navigazione** sui laghi attraverso l’individuazione di nuovi scali e tratte navigabili (per il Garda: Porto San Nicolò a Riva, Porto Ponale sul Garda, e scalo a Tempesta. Per Ledro: nuove tratte tra Molina e Pieve) e la riorganizzazione del trasporto pubblico locale;
- **ampliamento della città pedonale** intesa come intervento di riqualificazione urbana e sociale anche attraverso l’impiego di ausili meccanici (collegamento meccanico tra Nago e Torbole e Skyway/People mover tra l’hub di Riva del Garda e la fascia lago).

I progetti che sono individuati all’interno del PSM Alto Garda e Ledro sono invece i seguenti (vengono riportati gli interventi di maggior interesse ai fini del presente documento di monitoraggio sull’attuazione del PUP):

- il collegamento “Loppio - Alto Garda”;
- la circonvallazione di Torbole;
- gli Hub intermodali (Arco: loc. Cretaccio e loc. Caneve; Riva del Garda: loc. Baltera);
- bypass di Molina di Ledro e bypass di Pranzo a Tenno;
- collegamento ferroviario tra l’asse Verona-Brennero e il Lago di Garda;
- azioni sulle vie d’acqua e per il trasporto pubblico locale:
 - nuovi scali passeggeri presso il Porto San Nicolò a Riva del Garda e presso la loc. Tempesta nel Comune di Nago Torbole;
 - servizio di trasporto pubblico tra Molina e Pieve di Ledro via Lago di Ledro mediante l’uso di imbarcazioni a basso impatto ambientale (con motori elettrici);
 - l’estensione dell’ambito urbano del trasporto pubblico locale fino a Dro (centro) e il collegamento del servizio Tpl all’hub principale, individuato nella zona produttiva di Arco, e agli hub secondari di Caneve ad Arco e Baltera a Riva del Garda;
 - l’istituzione nell’Alto Garda di una centrale per la gestione della “domanda debole” proveniente dalle seguenti aree: Pietramurata, Drena, Padaro, Tenno, Pranzo, Campi, Ledro e Pregasina;
 - la realizzazione di un sistema di trasporto innovativo (skytrain/peoplemover o bus con vagoni componibili) leggero tra i parcheggi della zona Baltera fino alla fascia lago di Riva del Garda (Porto san Nicolò) fino alla foce del fiume Sarca a Torbole;
- la rete ciclabile:
 - completamento delle reti di fondovalle tra Torbole, Riva del Garda, Arco e Dro;
 - realizzazione dei collegamenti tra il fondovalle e le piste presenti nelle valli sospese (Valle di Ledro, Valle dei Laghi, Vallagarina, Tennesse);
 - realizzazione di un collegamento meccanico automatizzato lungo “Strada Vecchia” tra il centro storico di Torbole e quello di Nago;
 - la previsione di estendere il percorso ciclabile tra il Lago di Tenno e le Valli Giudicarie utilizzando una strada forestale esistente e la Ciclovía del Garda diretta rispettivamente in Lombardia e nel Veneto;



- la Ciclovia del Garda: realizzazione di due nuove piste ciclopedonali parallele alla Gardesana Occidentale SS 45 bis (tra il cippo di confine Lombardia/Trentino fino a Riva del Garda) e parallela alla Gardesana Orientale SS249 (dal cippo di confine Veneto/Trentino fino a Torbole);
- la città pedonale (spazi di aggregazione sociale e rigenerazione urbana);
- Alta Via del Garda (programma di riqualificazione architettonica per malghe e rifugi);
- elisoccorso: individuazione di nuove elisuperfici da realizzare da parte dei Comuni.

Va precisato e sottolineato che nel PTC Alto Garda e Ledro, l'indicazione di nuovi collegamenti ferroviarie, le previsioni viabilistiche proposte quali interpretazione dei "collegamenti funzionali" del PUP, le modifiche dei tracciati delle strade di progetto del PUP, la Ciclovia del Garda, le ciclabili principali di competenza del Piano provinciale della Mobilità (art. 41 del PUP), sono da considerarsi indirizzi strategici, non assumono quindi contenuti conformativi. Analogamente le previsioni riguardanti la rete viaria secondaria e comunale, le piste ciclabili secondarie e di raccordo, i parcheggi di attestamento di competenza comunale sono indirizzi per i PRG. In estrema sintesi, fatta eccezione per quanto sotto riportato, il PTC Alto Garda e Ledro è un documento di indirizzo, che non contiene previsioni con efficacia conformativa. Unica previsione di carattere sovralocale principale che riveste quindi una valenza conformativa per i PRG comunali, secondo quanto riportato dall'art. 3 delle Norme d'Attuazione del PSM, è l'area di interscambio modale di progetto descritta come hub Alto Garda.

1.2 Protocolli d'Intesa e Decreti Ministeriali

Gli atti amministrativi di programmazione di interventi sul sistema della mobilità pubblica che stanno indirizzando lo sviluppo dei prossimi anni e che coinvolgono direttamente stakeholder locali e nazionali sono principalmente tre:

- 1) 2018: Protocollo d'Intesa per la riqualificazione urbana della città di Trento intersecata con la linea ferroviaria Verona-Brennero;
- 2) 2020: Protocollo d'Intesa sugli investimenti e sui programmi siglato con Rete Ferroviaria italiana S.p.A. (RFI);
- 3) 2020: Decreto Ministeriale 7 dicembre 2020 - Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026.

a) Protocollo d'Intesa per la riqualificazione urbana della città di Trento intersecata con la linea ferroviaria Verona-Brennero

In data 17 aprile 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.a., Provincia Autonoma di Trento e Comune di Trento denominato "Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero" che, all'art. 4, prevede l'impegno delle parti a sviluppare le seguenti attività:

- A) uno studio di fattibilità ferroviaria che preveda una stazione provvisoria a quota di circa -9.00 metri nell'area dell'ex scalo Filzi, idonea a permettere il raccordo con la nuova circonvallazione merci di Trento e con la collocazione ipogea della stazione storica di Trento, il tutto sulla base del Progetto della circonvallazione di Trento predisposto da RFI, dello studio di fattibilità della rilocazione della linea storica a quota ribassata nel tratto cittadino, per circa 2,5 chilometri, predisposto dall'Università di Trento e dello studio Nordus predisposto dalla Provincia; lo studio di fattibilità tecnico ed economica, da sviluppare sulla base di una metodologia coerente con le Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti in Opere Pubbliche, dovrà essere accompagnato da una adeguata analisi costi/benefici;



- B) le linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano Urbano della Mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del piano provinciale della mobilità;
- C) le linee guida per lo sviluppo di un piano di assetto complessivo del territorio interessato dalla progettazione ferroviaria anche quale base per un eventuale concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica delle aree interessate dal progetto.

In data 11 novembre 2019 è stato sottoscritto tra le Parti un Atto aggiuntivo al Protocollo d'intesa al fine di garantire una concreta e completa realizzazione di quanto previsto dal Protocollo stesso e per meglio definire gli adempimenti delle Parti e le tempistiche. Secondo quanto previsto nell'Art. 2 dell'Atto aggiuntivo, i firmatari concordano nell'assegnare alla Provincia autonoma di Trento il coordinamento delle attività previste nell'Art.4 punto B) sfociate con la predisposizione nell'ottobre 2020 del documento *"Linee guida per un progetto di assetto complessivo del sistema ferroviario del nodo di Trento, articolato per i servizi di trasporto su ferro e su gomma, dal quale si possano acquisire le specifiche di progetto per dare seguito al Piano Urbano della Mobilità e alle indicazioni utili per il successivo sviluppo del piano provinciale della mobilità"*.

Le linee guida di cui al precedente paragrafo individuano, tra le altre cose, anche le progettualità che giocheranno un ruolo determinante sul futuro della mobilità del capoluogo, influenzando le scelte di mobilità:

- il progetto ferroviario di **quadruplicamento** della ferrovia del Brennero, con la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Trento al fine di garantirne il pieno utilizzo della Galleria di Base del Brennero come Alta Capacità;
- la realizzazione di una **stazione ferroviaria ipogea** con mantenimento del fabbricato mazoniano e abbassamento della linea ferroviaria per circa 2,5km;
- il progetto **NorduS** di penetrazione urbana della Ferrovia Trento-Malé fino a Mattarello con relativo potenziamento tra Lavis e il nuovo capolinea di Mattarello;
- l'ammodernamento dell'**interporto** di Trento: un'occasione per garantire un effettivo spostamento del trasporto merci dalla gomma alla rotaia;
- l'**elettrificazione** della linea Trento-Borgo-Primolano;
- i **sistemi alternativi** (ettometrici) di collegamento con la collina est e ovest del capoluogo;
- "Un **Tram** per Trento": un sistema rapido di massa complementare al NorduS sulla direttrice nord-sud;
- azioni di **mobility management**.

b) Protocollo d'Intesa sugli investimenti e sui programmi siglato con Rete Ferroviaria italiana S.p.A.

Con delibera della Giunta provinciale n.471 del 17 aprile 2020 è stato approvato il protocollo d'intesa tra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) e Provincia Autonoma di Trento per l'istituzione di un Gruppo di Lavoro per la progettazione e la successiva realizzazione di opere infrastrutturali di importanza strategica per la rete ferroviaria nella Provincia Autonoma di Trento. Gli interventi contenuti nel Protocollo riguardano:

- l'elettrificazione e l'attrezzaggio tecnologico della ferrovia della Valsugana: attrezzaggio SCMT intera linea e elettrificazione per fasi della linea (tratto Trento-Borgo Valsugana in prima fase con estensione fino a Primolano successivamente) (progetto definitivo ed esecuzione per fasi);



- il collegamento ferroviario fino a Feltre come parte integrante del Ring delle Dolomiti (studio di fattibilità);
- il collegamento ferroviario Mori – Riva del Garda (studio di fattibilità);
- l'ampliamento e ammodernamento dell'Interporto di Trento (esecuzione lavori);
- la riqualificazione e la realizzazione di un polo di interscambio modale presso la stazione di Rovereto (progetto di fattibilità);
- la riattivazione della stazione di Calliano (esecuzione lavori);
- la realizzazione di barriere antirumore (esecuzione lavori) a Trento.

c) Decreto Ministeriale 7 dicembre 2020 - Identificazione delle opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026

Con il Decreto del 7 dicembre 2020 a firma del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora MIMS) di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.26 del 01 febbraio 2021), sono state individuate le opere infrastrutturali da realizzare al fine di garantire la sostenibilità delle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026. L'allegato 3 di tale decreto individua le "opere essenziali per rendere efficienti e appropriate le infrastrutture esistenti individuate nel dossier di candidatura", individuando gli importi dei relativi finanziamenti assegnati. Fra queste opere, sono 5 gli interventi previsti e destinati alla Provincia Autonoma di Trento:

- la realizzazione di un sistema di TPL di tipo Bus Rapid Transit nelle Valli Olimpiche di Fiemme e di Fassa;
- l'adeguamento del sistema di depositi funzionali alla trazione elettrica e a metano/biometano (deposito bus di Cavalese, Penia, Vigo di Fassa e Predazzo);
- la realizzazione di una nuova interconnessione stradale tra la SP81 e la SP71;
- l'adeguamento infrastrutturale della stazione ferroviaria di Trento;
- l'acquisto di nuovi treni elettrici o ibridi da destinare alla linea ferroviaria Trento-Bassano.

1.3 Documenti di Programmazione Settoriale

La programmazione settoriale degli interventi realizzati direttamente dalla Provincia e dalle sue agenzie e dagli enti strumentali, è effettuata in armonia con il programma di legislatura, il programma di sviluppo provinciale, il documento di economia e finanza provinciale e la relativa nota di aggiornamento attraverso il documento di programmazione settoriale. Il documento è elaborato sulla base dei criteri e delle modalità definiti con una deliberazione di giunta provinciale per ciascun settore specifico di attività della Provincia. Completano la programmazione di settore, gli strumenti di programmazione individuati dalla legislazione vigente e i progetti indicati nell'articolo 13 della LP 4/1996 e gli accordi di programma previsti dall'articolo 6 ter, comma 1, della legge provinciale di contabilità 1979.

Per quanto concerne il tema della mobilità, tra il 2019 e il 2020 sono stati adottati tre Documenti di Programmazione Settoriale declinati coerentemente con gli strumenti di programmazione provinciali di carattere generale:

1. uno per il TPL con deliberazione di Giunta provinciale numero 814 del 19 giugno 2020;
2. uno per le opere di investimento sul TPL assunto con deliberazione di Giunta provinciale numero 1421 del 2019;
3. un documento di programmazione settoriale per la viabilità approvato con deliberazione di Giunta provinciale numero 602 del 2019.



2. Gli interventi e le azioni di mobilità in corso

Rispetto a quanto illustrato finora, vengono di seguito riportati più nel dettaglio quegli interventi più significativi ai fini dell'analisi contenuta nel presente documento. Vengono riportate pertanto quelle azioni e quegli interventi di mobilità di valenza sovracomunale e territoriale che interessano l'intera Provincia suddivise, secondo quanto previsto dall'art. 41 delle NdA del PUP, in:

- collegamenti funzionali;
- tracciati stradali;
- linee ferroviarie e altre infrastrutture di trasporto pubblico.

In aggiunta a questi, si riportano a puro titolo indicativo anche gli interventi sulla ciclomobilità, anche se non direttamente previsti dal PUP, che contribuiscono ad una visione d'insieme del sistema di mobilità. Il contributo è tratto dal documento linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità della Provincia autonoma di Trento.

2.1 Collegamenti funzionali

Per quanto riguarda i "collegamenti funzionali", viene riportato di seguito l'elenco contenuto nel PUP indicandone, per ogni intervento, il relativo stato di attuazione.

Cod.	Descrizione	Numero Sezioni	Tipo	Stato attuazione
A	Variante alla s.s. n. 240 per il collegamento loc. Loppio - loc. Linfano	80020 - Riva del Garda	Collegamenti funzionali	In fase di realizzazione la galleria da passo San Giovanni alla Maza. In fase di progettazione la tratta Maza-Cretaccio
B	Variante alla s.s. n. 240 per la circonvallazione di Molina di Ledro	80030 - Bezzecca	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
C	Variante alla s.s. n. 239 Gardesana orientale per la circonvallazione di Torbole	80020 - Riva del Garda	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
D	Variante alla s.s. n. 50 per la circonvallazione di Fiera di Primiero	62040 - Mezzano	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti



E	Variante alla s.s. n. 47 per il collegamento Pergine - Levico (galleria colle di Tenna)	60020 - Pergine Valsugana	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
E1	Variante al collegamento Pergine – Canezza tra la s.s. n. 47 e la s.p. n. 8	60020 - Pergine Valsugana	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
F	Potenziamento della s.s. n. 47 nel tratto Castelnuovo - Grigno e variante alla linea ferroviaria della Valsugana	61020 - Castello Tesino	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Approvato il DPP – Documento Preliminare di Progettazione per il potenziamento della SS47 nel tratto Castelnuovo-Grigno
F1	Variante alla s.p. n. 83 per la circonvallazione di Baselga di Pinè	60010 - Baselga di Pinè	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
G	Variante alla s.s. n. 237 a Storo (galleria Darzo - Ponte Caffaro)	79020 - Storo	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
H	Variante alla s.s. n. 239 nel tratto Villa Rendena - Strembo	59040 - Pinzolo 59030 - Tione	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
H1	Collegamento per la mobilità alternativa tra Pinzolo e Madonna di Campiglio e per la gestione degli accessi all'abitato di Campiglio e a loc. Campo Carlo Magno	42030 - Madonna di Campiglio 59040 - Pinzolo	Collegamenti funzionali	Realizzata Telecabina "Pinzolo-Campiglio Express"
I	Variante alla s.s. n. 239 per la circonvallazione di Pinzolo	59040 - Pinzolo	Collegamenti funzionali	In corso l'aggiornamento e la revisione del progetto definitivo dell'unità funzionale 1 (bypass di Pinzolo e Carisolo)
J	Variante alla s.s. n. 612 per la circonvallazione di Faver e Cembra	60010 - Cembra	Collegamenti funzionali	Realizzata la Circonvallazione di Faver (2010)



K	Variante alla s.s. n. 12 nel tratto Rovereto - Besenello	81040 - Calliano	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Nominato il gruppo di lavoro tra PAT e Comune per la valutazione delle alternative progettuali
L	Variante alla s.s. n. 237 per la circonvallazione di Ponte Arche	59020 - Stenico	Collegamenti funzionali	Avviata la fase di studio propedeutica per la progettazione preliminare
M	Variante alla s.s. n. 43 per la circonvallazione di Dermulo	43040 - Cles	Collegamenti funzionali	In progettazione l'opera S-648, per la realizzazione di una rotatoria tra la S.S.43 e la S.S.43dir
N	Variante a s.s. n. 42 e s.s. n. 43 per il collegamento di Cles e Caldes (galleria monte Peller)	43040 - Cles	Collegamenti funzionali	Variante di Cles: Conclusa la progettazione definitiva. In atto progettazione esecutiva
O	Variante alla s.s. n. 42 nel tratto Mezzana - Ossana e completamento della linea ferroviaria Trento - Malé fino a Fucine	42040 - Peio	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
P	Collegamento tra la s.s. n. 45 bis e la s.p. n. 18 nel tratto Terlago - Cadine	60040 - Lavis	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
Q	Variante alla S.S. 48 per la circonvallazione di Soraga	45040 - Soraga	Collegamenti funzionali	Inserita nel Piano Stralcio della Mobilità della Valle di Fassa (2015) previo approfondimento tecnico-economico
R	Collegamento tra la s.s. n. 47 e la s.p. n. 110 nel tratto Castelnuovo - Telve (variante Ceggio)	61030 - Borgo Valsugana	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
S	Variante alla s.s. n. 12 per la circonvallazione di Rovereto	81030 - Rovereto	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Protocollo di intesa con gruppo di lavoro per la valutazione delle



				alternative progettuali
T	Collegamento tra la s.s. n. 46 e la s.p. n. 2 nel tratto Terragnolo - Vallarsa - Rovereto	81030 - Rovereto	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
U	Collegamento tra la s.s. n. 421 e la s.p. n. 64 nel tratto Spormaggiore - loc. Rocchetta (galleria Monte Corno)	43030 - Mezzolombardo	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
V	Collegamento tra la s.s. 12 e la s.p. 90 nel tratto Ala - Avio	101010 - Avio	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
W	Variante alla s.s. 50 per la circonvallazione di Campitello di Fassa e Canazei	28030 - Canazei	Collegamenti funzionali	Finanziata l'unità funzionale n.2 (circonvallazione di Canazei) e avviato il confronto per l'individuazione delle alternative
X	Collegamento per la mobilità alternativa tra la strada di fondovalle, la s.s. n. 48 e le stazioni turistiche in quota	44040 - Varena 44030 - Cavalese	Collegamenti funzionali	Inserito nel Piano Stralcio della Mobilità della Valle di Fiemme (2015) prevedendone un rinvio sulla valutazione
X1	Collegamento per la mobilità alternativa tra Tonadico - Fiera e San Martino di Castrozza e per la definizione dell'attraversamento dell'abitato di San Martino	62040 - Mezzano 45030 - San Martino	Collegamenti funzionali	Redatto DPP del tratto stradale interno a S. Martino
Y	Variante alla s.s. n. 45 per il by pass del lago di Toblino	59020 - Stenico	Collegamenti funzionali in corridoi di accesso	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti
Z	Variante alla s.s. n. 612 per il collegamento tra Mosana e Lavis	60040 - Lavis	Collegamenti funzionali	Da attuare – Non inserita in DPS infrastrutture e trasporti



2.2 Tracciati stradali

Si riporta di seguito un quadro delle principali opere realizzate tra le previsioni di viabilità principale di progetto.

TITOLO OPERA PREVISTA	ATTUAZIONE
Variante di Storo	Predisposto DPP su parte dell'opera
Circonvallazione Pieve di Bono	Lavori ultimati (data ultimazione 30/05/2019) Approvazione PE con det. N. 33 dd. 17/08/2016 - PE con difformità urbanistica per alcune parti non del tracciato principale superata con art.5 della L.P. 13/97 (verbale CdS prot. n.340771 dd.11/05/21)
Variante di Roncone	Non finanziata
Variante di Breguzzo	Non finanziata
Bretella zona artigianale Tione	Non finanziata
Variante di Zuclo	Non finanziata
Variante di Saone	Non finanziata
Galleria Ponte Pià	Opera appaltata
Bretella stradale Bocenago	Non finanziata
Bretella Mezzana Lavori di prolungamento della ferrovia Trento-Malè-Marilleva, da Marilleva 900 a Mezzana	Opera realizzata Verbale CdS decisoria C. 54/A - f.272/12 di data 29/08/2012 - PD con difformità urbanistica superata con art. 5 della L.P. 13/97. PE approvato con delibera del Consiglio di amm.ne di Trentino Trasporti Spa di data 28/03/2013
Circonvallazione Dimaro	Non finanziata
Variante di Cles	Approvazione PD con det. N. 4405 dd. 30/09/2021 con opera inserita nel piano degli investimenti per la viabilità 2021-2023 - PD con difformità urbanistica superata con art.5 della L.P. 13/97 (verbale CdS prot. n.340771 dd.11/05/21)
Variante di Fondo	Non finanziata
Variante di Malosco	Non finanziata
Variante di Sarnonico	Non finanziata
Variante di Cavareno	Non finanziata



Variante di Mollaro	Opera realizzata
Variante Roverè della Luna	Non finanziata
Sistemazione strada comunale Maurina - Sporminore	Non finanziata
Strada arginale casello S. Michele – Cacciatora Nuovo collegamento tra la rotatoria in via Canè a Mezzocorona e rotatoria nei pressi del casello A22	Approvazione PD con det. N. 8281 dd. 21/12/2021 - opera conforme agli strumenti urbanistici (verbale CdS prot. n. 381880 dd. 26/05/2021)
Sistemazione SP 58 Faedo	Opera realizzata
Collegamento SS 12 - SP 90 Zambana nuova	Opera realizzata
Circonvallazione Fai della Paganella	Non finanziata
Collegamento SS 421 - SP 64 Andalo	Non finanziata
Galleria Mezzolombardo Rupe	Opera realizzata
Galleria Lisignago	Non finanziata
Collegamento Lavis - Zambana vecchia	Opera realizzata
Collegamento Interporto – Lavis Collegamento della Zona Industriale di Lavis con l'autostrada del Brennero e l'interporto doganale di Trento	Opera realizzata Approvazione PE con det. Dirigente Generale Dipartimento Lavori Pubblici Trsporti e Reti N. 93 dd. 23/12/2005 - opera conforme agli strumenti urbanistici (verbale CdS verbale prot. n. 08/05 di data 28.11.2005)
Bretella Lavis - SP 235	Opera realizzata
Variante alla SP 76 a Meano	Non finanziata
Rotatoria Bermax e sottopasso Palazzine	Opera Commissariata
Sistemazione SP 76 Albiano	Non finanziata
Sistemazione viabilità collegamento tra la Val di Cembra e l'Altopiano di Pinè - 2° intervento – s.p. 102	Lavori in corso Approvazione PE con det. N. 94 dd. 19/12/2019 con opera inserita nel piano degli investimenti per la viabilità 2014-2018 - Opera urbanisticamente conforme (verbale CdS n. 43/2019 di data 30/10/2019)
Variante di Valda in galleria	Non finanziata
Variante di Nogarè in galleria	Non finanziata



Collegamento SP 71 - SP 83 Torchio costruzione del collegamento stradale fra la S.P.71 Fersina-Avisio e la S.P.83 di Pinè	Lavori ultimati Approvazione PE con det. N. 366 dd. 01/09/2006 con opera inserita nel piano degli investimenti per la viabilità 2003-2008 - PD con difformità urbanistica superata con art.5 della L.P. 13/97 (verbale CdS n.49/04 dd.04/05/05)
Svincolo di collegamento tra la tangenziale di Trento e la strada provinciale n. 235 dell'Interporto	Approvazione PE con det. APOP N. 81 dd. 14/12/2018 - opera conforme agli strumenti urbanistici (verbale CdS verbale n°24/2018 di data 24/10/2018)
Gallerie Doss Trento	Opera realizzata
Sistemazione SP 233 Kamauz Lavori di adeguamento della S.P.233 di Roveda nel tratto Roveda - Kamauz 2° lotto	Lavori ultimati (data ultimazione 13/11/2015) Approvazione PE con det. D327 N. 167 dd. 11/12/2009 con opera inserita nel piano degli investimenti per la viabilità 2008-2013 - Opera urbanisticamente conforme (verbale CdS n. 45/2008 di data 04/11/2009)
Sistemazione viadotto Adige Trento sud e viabilità di attestamento	Opera Commissariata
Collegamento SS 12 - Destra Adige a Ravina	Lavori ultimati
Sistemazione collegamento marinaio - loc. S. Rocco	Non finanziata
Sistemazione SS 12 in loc. Posta Vecchia	Lavori ultimati
Galleria di Chiusole	Lavori ultimati
Variante di Volano alla SS 12	Non finanziata
Sistemazione SS 12 centro Rovereto	Non finanziata
Variante di Rovereto alla SS 12	Non finanziata
Collegamento SP 90 Mori - loc. Casotte	Non finanziata
Sistemazione SP 90 loc. Pilcante	Opera realizzata
Variante stradale alla SS 45bis loc. Moletta Arco	Non finanziata
Realizzazione del collegamento stradale Passo San Giovanni-Loac. Cretaccio-UF1 S.Isidoro	Lavori ultimati (data ultimazione 07/08/2020) Approvazione PE con det. N. 66 dd. 11/11/2016 con opera inserita nel piano degli investimenti per la viabilità 2014-2018 - PD con difformità urbanistica superata con art.5 della L.P. 13/97



Variante alla SS 45 bis tra i comuni di Arco e Riva del Garda	Lavori ultimati (data ultimazione lotto A5 25/11/2014 - data fine impianti 15/11/2017) Approvazione Perizia 10 ^a con det. 81 dd. 14/09/2006. La nuova variante (modifica da Fiera a Pasina, da cielo aperto a gallerie) è stata dichiarata conforme urbanisticamente con verbale CDS prot. 07/06 dd. 15/06/2006
Rettifica SP Borcola	Lavori di completamento ultimati (data ultimazione 13/09/2019) Approvazione lavori di completamento Det Dir APOP n. 74 dd. 22/12/2015 lavori di completamento conformi
Bretella stradale SS 350 Costa di Folgaria	Non finanziata
Variante SP 110 (Ceggio)	Opera Commissariata
Collegamento SP 90 lungo il Maso	Non finanziata
Variante di Strigno Lavori per la realizzazione di un collegamento di variante alla S.P. 78 del Tesino	PE approvato con det. 710 dd. 24/10/2013, poi revocata. PD (tracciato lungo completo) - difformità urbanistica superata con art.5 della L.P. 13/97 (verbale CdS C.712 - f. 207/2012 dd. 16/09/2013
Variante di Roncegno	Non finanziata
Collegamento Grigno - Selva SS 47 Costruzione di uno svincolo in loc. Selva di Grigno sulla S.S.47 e per la rettifica della viabilità comunale e nuovo sottopasso RFI	Lavori ultimati il 10/04/2009 Approvazione PE con det. N. 156 dd. 29/04/2005 con opera inserita nel piano degli investimenti per la viabilità - difformità urbanistica superata con art.5 della L.P. 13/97 (verbale CdS n. 9/2003)
Variante stradale di Castello Tesino	Nuovo PFTE - Tracciato in progetto con lieve difformità rispetto al PUP
Variante di Canal S. Bovo in galleria	Non finanziata
Variante stradale Imer - Mezzano	Lavori ultimati
Variante di Moena	Lavori ultimati
Bretella stradale Vigo di Fassa opera n° 189 – Variante alla S.S. 241 del Passo di Costalunga – collegamento a Vigo di Fassa – I e II intervento	Lavori ultimati (data ultimazione 17/09/2012) Approvazione PE con det. n. 06 dd. 31/03/2003, rinnovata approvazione in Conferenza di Servizi prot. n.15/05 dd 24/08/2005 e PE riapprovato con Det. n.336 dd 17/08/2006
Variante stradale Pozza di Fassa	Non finanziata
Variante stradale Campestrin	Non finanziata



2.3 Linee ferroviarie e altre infrastrutture di trasporto pubblico

Per quanto concerne invece le previsioni del PUP per le infrastrutture ferroviarie, si riporta di seguito lo stato di attuazione di tali previsioni:

a) Corridoio del Brennero – Circonvallazione ferroviaria di Trento e di Rovereto

Il quadruplicamento della ferrovia del Brennero, finalizzato ad un utilizzo ottimale della linea di alta capacità garantita dal nuovo Tunnel di base del Brennero, interessa direttamente la Provincia di Trento, che è attraversata dall'attuale ferrovia del Brennero lungo la valle dell'Adige.

Il progetto si distingue in lotti funzionali: il lotto prioritario che interessa i centri urbani di Trento e Rovereto (denominato Lotto prioritario 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto") e i lotti di completamento, che si raccordano a nord con la provincia di Bolzano e verso sud da Rovereto verso il confine meridionale del Trentino.

Rete Ferroviaria italiana (RFI) S.p.A. è il soggetto incaricato della progettazione, in accordo con la Provincia autonoma di Trento e gli enti locali.

Il progetto del quadruplicamento della ferrovia del Brennero è strategico per il Trentino perché contribuisce alla riduzione dell'impatto del trasporto merci che attraversa in direzione nord-sud il territorio e allo stesso tempo permette di beneficiare dei positivi effetti economici legati ad un trasporto reso più efficiente, sostenibile ed economico.

La Provincia autonoma di Trento promuove una visione di trasporto: intermodale, che prevede cioè il trasferimento di quote importanti di merci dalla gomma alla rotaia, ovvero dal camion al treno; sostenibile sul piano ambientale, economico e sociale; meno impattante sulle popolazioni interessate, con riduzione degli impatti ambientali grazie alla riduzione del traffico su strada.

i) Trento

Il progetto di quadruplicamento della ferrovia del Brennero che riguarda direttamente la città di Trento prevede la realizzazione di una circonvallazione ferroviaria dedicata alla linea merci che bypasserà il centro urbano in galleria in sinistra orografica, sotto la collina est.

RFI Spa è responsabile della progettazione e diverse ipotesi progettuali sono state elaborate e discusse a partire dal 2003.

Il progetto della circonvallazione ferroviaria di Trento è stato inserito tra i progetti strategici nazionali nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, risulta quindi finanziato e la sua realizzazione è prevista entro l'anno 2026. In data 14 marzo 2022 fissata la scadenza per la Conferenza di servizi asincrona per la approvazione del PFTE ai sensi dell'art. 44 del DL 44/2021.

Su progetto di fattibilità tecnico economica è attualmente in corso la cosiddetta fase di "arricchimento" dei contenuti sulla base delle osservazioni e delle prescrizioni pervenute nel corso dell'istruttoria della Conferenza di Servizi e della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Entro il 2022, in seguito alla conclusione dell'iter di approvazione del progetto così modificato, è previsto l'avvio della procedura di gara con l'elaborazione della progettazione esecutiva a carico dell'impresa aggiudicataria. La consegna del cantiere è prevista per i primi mesi del 2023 e il termine dei lavori entro l'anno 2026.

In esito all'approvazione del progetto di Fattibilità Tecnico Economica del "Lotto 3A: Circonvallazione di Trento" del Potenziamento Linea Fortezza - Verona viene aggiornato il PUP con l'individuazione del tracciato ferroviario approvato.



ii) Rovereto

Per quanto riguarda l'area di Rovereto, è in corso la progettazione di fattibilità di prima fase cui seguirà l'elaborazione del progetto di fattibilità tecnico economica.

iii) Tratta Nord Trento-Salorno

Relativamente alla tratta di completamento Nord che collega Trento con il confine provinciale a Sud di Salorno, sono in corso degli approfondimenti tecnici funzionali ad un coordinamento con le ipotesi progettuali sul tavolo per il territorio della Provincia di Bolzano.

b) **Ferrovia della Valsugana – Linea Trento-Bassano del Grappa**

La cartografia del PUP individua tre segmenti “di progetto” della linea ferroviaria Trento-Bassano su cui intervenire per una modifica di tracciato atta a migliorare la qualità del servizio e limitare l'interferenza con la viabilità stradale esistente (diminuendo il numero di passaggi a livello attuali). I tre segmenti sono: Levico-Novaledo; Borgo Valsugana-Castelnuovo-Ospedaletto (vedi anche Collegamento Funzionale “F”); Grigno-Martincelli).

Ad oggi non risultano attuate le indicazioni del PUP illustrate, tuttavia, mediante protocollo di intesa approvato con delibera n. 471 del 17 aprile 2020 e sottoscritto tra PAT e RFI S.p.A., è prevista l'elettrificazione della linea e una realizzazione per fasi:

1. Prima fase: Elaborazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) dell'elettrificazione di tutta la linea da Trento a Bassano, progettazione e realizzazione del Sistema di Controllo Marcia Treni (SCMT) sull'intera linea Trento – Bassano, e progettazione con realizzazione dell'elettrificazione da Trento fino a Borgo Valsugana Est;
2. Fasi successive: Completamento dell'elettrificazione delle tratte rimanenti o valutazione delle alternative possibili per l'utilizzo di altre tipologie di trazione.

Ad oggi Italferr, società del gruppo FS, ha provveduto alla redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica; sono attualmente in corso le attività di progettazione definitiva dell'elettrificazione della linea Trento - Borgo Valsugana. Parallelamente, RFI sta portando avanti le richieste relative alle compatibilità di impatto ambientale ed alle verifiche dei vincoli archeologici e culturali delle aree interessate dal progetto.

In seguito all'ultimazione dei lavori di elettrificazione fino a Borgo Valsugana, sarà possibile avviare un ricambio del materiale rotabile ad oggi circolante sostituendolo con treni elettrici o ibridi (la tipologia di ibridazione è ancora in fase di analisi e discussione) diminuendo via via l'utilizzo dei treni a trazione diesel (più inquinanti e meno performanti). L'immissione in circolazione di nuovi treni ibridi può sicuramente costituire una valida alternativa alla completa elettrificazione della linea fino a Bassano del Grappa.

c) **Linea Trento-Malé**

Le previsioni del PUP vigente per la Linea Trento-Malé sono tre:

1. la previsione di progetto del prolungamento della linea fino a Mezzana (realizzato e ultimato nel 2016);
2. il prolungamento fino a Fucine compreso nel Collegamento Funzionale “O” visto in precedenza (da attuare);



3. il potenziamento della linea nel tratto urbano di Trento tra Roncafort e Lavis (in corso l'affidamento per uno Studio di Fattibilità relativo ad un sistema di TPL lungo la dorsale nord-sud della città di Trento, vedi punto successivo).

d) Progetto NorduS

L'attuale ferrovia Trento-Malè, che interessa aree di proprietà principalmente di PAT e RFI, è essenzialmente divisa in due tratti, uno con caratteristiche metropolitane per la capillarità del servizio che attraversa la Val d'Adige collegando Trento a Mezzolombardo ed uno con caratteristiche di linea regionale che si sviluppa lungo le valli di Non e Sole. Il primo tratto che collega Trento a Lavis è il tratto maggiormente utilizzato dall'utenza attuale (tratto semi-metropolitano) per garantire l'interconnessione tra gli abitati di Mezzolombardo, Lavis, Gardolo con il capoluogo Trento. Trattandosi di linea costituita da un unico binario, essa risulta essere eccessivamente rigida e il ritardo di una vettura si ripercuote lungo la linea. Il potenziamento di tale tratto e il prolungamento verso sud garantirebbe un migliore interscambio modale, una riconfigurazione dei vari flussi presenti sulla SS 12 del Brennero, sulla SP 90 Destra Adige ma anche sull'autostrada A22 tra i caselli di S. Michele all'Adige, Trento Nord e Trento Sud e permetterebbe una ridistribuzione della residenzialità extraurbana favorita dall'ottimizzazione e razionalizzazione delle frequenze dei treni.

Già il Piano urbano della mobilità approvato dal Comune di Trento con deliberazione del Consiglio Comunale di Trento n. 185 dd. 26 ottobre 2010 individuava nella realizzazione di un sistema di trasporto pubblico ad alta capacità e frequenza e in sede propria da Nord a Sud della città il provvedimento essenziale per risolvere i problemi della mobilità urbana e suburbana, demandando ad approfondimenti successivi le scelte tecniche e localizzative. La traduzione di questo obiettivo in soluzione concreta è stata sviluppata negli anni immediatamente successivi all'approvazione del PUM da un gruppo di lavoro tecnico costituito da Comune di Trento, Provincia Autonoma e Trentino Trasporti. L'esito del gruppo di lavoro è stata la predisposizione nel 2012 di un primo studio preliminare di fattibilità di mobilità interna su ferro – il cosiddetto progetto “NorduS” ovvero il potenziamento e prolungamento della ferrovia Trento-Malé con funzione, nel tratto del comune di Trento, di metropolitana di superficie. In considerazione della possibilità di realizzare la nuova infrastruttura anche per stralci funzionali, nel 2014, è stato effettuato un ulteriore studio di fattibilità che ha approfondito la fattibilità dell'intervento di raddoppio nel tratto che va da Spini di Gardolo alla attuale fermata di Trento nord. Nelle fasi di affinamento dei progetti ferroviari per il potenziamento del Corridoio del Brennero prende corpo l'idea del “progetto integrato” che integra il progetto di circonvallazione ferroviaria per la linea merci con la previsione dell'interramento della linea ferroviaria storica nel tratto cittadino con la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria ipogea e del progetto NorduS rendendo pertanto necessaria una revisione complessiva degli approfondimenti tecnici effettuati per il progetto NorduS.

Nei primi mesi del 2022 è stato poi sottoscritto un accordo di collaborazione tra PAT, Comune di Trento e Trentino Trasporti S.p.A. per la “realizzazione dello studio di fattibilità del progetto di prolungamento e potenziamento della ferrovia Trento-Malé nel tratto da Lavis a Mattarello denominato progetto “NorduS” (nell'ambito del progetto integrato della città di Trento) in funzione di servizio urbano nel contesto delle altre reti a servizio della mobilità nord sud”. Nel mese di agosto 2022 è stato affidato l'incarico per la predisposizione di detto studio.

e) Treno delle Dolomiti (anello Sud)

Attualmente tra i territori ricadenti nella Provincia di Belluno e nella Provincia Autonoma di Trento non esiste alcun collegamento ferroviario diretto. Le due provincie, assieme alla Regione Veneto, ritengono fondamentale il rafforzamento della collaborazione tra la Provincia autonoma di Trento, la Regione del



Veneto e la Provincia autonoma di Bolzano per creare, attraverso i necessari collegamenti, un anello ferroviario delle Dolomiti. Tale opera prevede il completamento di un ipotetico collegamento ferroviario Trento – Primolano – Feltre – Belluno – Longarone – Calalzo - Cortina d’Ampezzo – Corvara – Ortisei – Bolzano. Le tratte ad oggi mancanti sono:

- 1) tratto Nord: Calalzo di Cadore – Cortina d’Ampezzo – Bolzano;
- 2) tratto Sud: Borgo/Grigno/Primolano – Feltre.

La riflessione in merito all’identificazione della natura della nuova infrastruttura porta ad evidenziare il suo collocamento nel corridoio d’accesso est – Valsugana così come individuato dal PUP. In tal senso un corridoio di accesso si configura come una fascia territoriale interessata da sistemi di mobilità stradale e/o ferroviaria, destinati ad assicurare i principali collegamenti tra il Trentino e le regioni limitrofe. Nello specifico, il corridoio est - Valsugana si identifica *“nell’asse della strada statale n. 47 con i relativi potenziali sviluppi e nella ferrovia della Valsugana con i corrispondenti interventi di miglioramento”*.

La realizzazione, tramite la predisposizione di uno studio di fattibilità affidato a RFI S.p.A., evidenzia in modo forte la sensibilità e l’interesse comune sul tema dei collegamenti e messa in rete dei territori confinanti tra la Provincia di Belluno e la Provincia autonoma di Trento a sud (in particolare del Feltrino e della Valsugana) avendo a riferimento la tutela della qualità dell’ambiente e lo sviluppo di forme alternative di mobilità che ne massimizzino la sostenibilità, prima fra tutte quella ferroviaria.

Dal punto di vista pianificatorio, con deliberazione della Giunta provinciale n. 222 di data 21 febbraio 2020, è stato approvato lo schema di Convenzione tra la Provincia di Belluno e la Provincia autonoma di Trento avente per oggetto l’avvio del Progetto Strategico denominato "Treno delle Dolomiti – Ferrovia Bellunese (sud)".

Con successiva deliberazione della Giunta provinciale n. 2238 di data 22 dicembre 2020, è stato approvato lo schema di convenzione, ai sensi dell’art.16 della L.P.16/93, tra RFI S.p.A. e Provincia autonoma di Trento relativo all’avvio del Progetto Strategico denominato “Treno delle Dolomiti - Ferrovia Bellunese (Sud)” mediante preliminari analisi di fattibilità. Lo stesso è stato sottoscritto dalla parti in data 13 aprile 2021.

Lo studio di fattibilità tecnico-economica per il progetto di collegamento ferroviario Primolano/Grigno - Feltre è nelle sue fasi finali e, ad oggi, è prevista la sua ultimazione per il 31 ottobre 2022. A valle della presentazione del PFTE, nonché alla conclusione delle attività previste dalla succitata convenzione in essere tra Provincia autonoma di Trento e Provincia di Belluno, ad oggi previste per il 31 dicembre 2023, verranno svolte le valutazioni necessarie per il prosieguo o meno della realizzazione dell’infrastruttura e delle relative opere ancillari, fermo restando che l’opera non potrà che essere avviata e gestita dal soggetto gestore di tutta la rete ferroviaria nazionale (RFI).

f) Ferrovia Rovereto – Riva del Garda

La ferrovia Mori-Arco-Riva (MAR), era una linea ferroviaria a scartamento ridotto (760 mm) che collegava la ferrovia del Brennero con la riva nord del Lago di Garda, in esercizio fra il 1891 e il 1936 il cui tracciato originale congiungeva Mori con Riva del Garda, per una lunghezza complessiva di circa 20 km. Nel 1925 fu costruita l’estensione fino a Rovereto per ulteriori 4,4 km di tracciato. Sul tema della possibile riattivazione del collegamento vi è da tempo molto interesse da parte dell’opinione pubblica, con diverse proposte anche in merito alle possibili soluzioni da realizzare. La Giunta provinciale intende ora valutare, mediante preliminari valutazioni sulla fattibilità tecnico economica, la possibilità di implementazione di un nuovo collegamento ferroviario tra Rovereto/Mori e l’Alto Garda.

L’esecuzione di preliminari valutazioni circa la fattibilità tecnico economica del collegamento ferroviario Rovereto/Mori – Arco – Riva del Garda è considerata dalla Provincia autonoma di Trento un’azione strategica per risolvere il problema della mobilità, della congestione veicolare e dell’inquinamento, lungo un



asse stradale densamente trafficato. Con apposito accordo sottoscritto il 13 aprile 2021 tra la Provincia autonoma di Trento e RFI SpA, è stato affidato a quest'ultima l'incarico di predisporre preliminari valutazioni circa la fattibilità tecnico economica per definire il possibile tracciato, scelto tra diverse alternative, di cui risulti il migliore sotto il profilo tecnico-economico, le politiche trasportistiche, il modello di esercizio sulla base delle analisi della domanda, e le linee guida progettuali per focalizzare gli interventi e definire l'impegno economico per il nuovo collegamento ferroviario.

Gli esiti di tale studio presentato nei primi mesi del 2022 sono sicuramente positivi e promettenti per il prosieguo delle attività di progettazione e analisi che dovranno essere impostate e definite fra gli attori coinvolti.

g) Ampliamento e ammodernamento Interporto di Trento

L'Interporto di Trento assume un ruolo determinante come fulcro nevralgico per il sistema delle merci e della logistica di livello provinciale e trans-provinciale. Il terminal intermodale "Interporto di Trento", infatti, rappresenta già oggi un importante nodo del sistema ferroviario italiano, specializzato nella gestione dei traffici intermodali, che con i lavori di ampliamento ed ammodernamento ad oggi pianificati potrà essere in grado di aumentare la competitività del trasporto merci ferroviario lungo l'asse del Brennero, accogliendo i traffici Ro.La oggi attestati presso la stazione ferroviaria di confine Brenner See, riducendo notevolmente le pressioni ambientali causate dal trasporto merci via strada sul territorio provinciale. L'intervento si propone quindi di dare un sostanziale contributo allo shift modale da trasporto su gomma a quello su ferro, erodendo parte di quel traffico pesante che annualmente interessa l'A22 (ma anche la SS12 e la SS47) in entrambe le direzioni con i disagi che ne conseguono in termini di congestione, di inquinamento acustico e di emissioni gassose.

Gli interventi da realizzare sono stati definiti con apposita convenzione tra Provincia autonoma di Trento e RFI SpA sottoscritta il 12 luglio 2021. Ad oggi è in corso la revisione e l'integrazione di tale accordo per permettere alla società Interbrennero SpA di diventare, oltre che sostanzialmente, anche formalmente, soggetto firmatario e attuatore dell'intervento, salvaguardando così il contributo ministeriale concesso alla società stessa con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.519 del 20 novembre 2020, per la realizzazione dell'ampliamento e ammodernamento dell'interporto.

h) Bus Rapid Transit nelle Valli di Fiemme e Fassa

Si tratta di un'evoluzione del tradizionale sistema di TPL con bus sub-urbano, e in quanto tale con un'ottima capillarità, che prevede corsie il più possibile riservate, fermate accuratamente attrezzate e progettate per garantire l'accessibilità universale, impianti di controllo e regolazione della circolazione per attuare la priorità semaforica (alle fermate e in corrispondenza di intersezioni). Il percorso del BRT si sviluppa lungo l'intero asse della SS 48, da Cavalese fino a Canazei in maniera da garantire una capillarità e un accesso diretto che sappiano essere concorrenziali al mezzo privato. L'intervento complessivo di Bus Rapid Transit contribuisce a decongestionare il traffico privato sulla viabilità esistente, con riduzione dei tempi di percorrenza e riduzione dei ritardi del trasporto pubblico. Il materiale rotabile è costituito da bus la cui peculiarità sta nella grande capacità di carico, nell'attenzione data all'allestimento interno e all'utilizzo di una tipologia di trazione sostenibile. La preferenziazione alla marcia del tram-bus con brevi tratti in sede dedicata e semaforizzazione nei punti di incrocio (busgate), consente infine di "regolarizzare" l'esercizio del servizio. L'ultimazione del primo lotto funzionale con la messa in esercizio è prevista entro il 2025.



2.4 Ciclomobilità

La rete ciclabile e ciclopedonale in Trentino è una realtà ormai consolidata con oltre 440 km di percorsi ad oggi esistenti. Tale dotazione infrastrutturale fa sì che la provincia autonoma di Trento sia ormai un'affermata meta per il cicloturismo e per manifestazioni sportive ciclistiche di richiamo anche internazionale. Alcuni dei tracciati presenti sono inseriti in percorsi di valenza transnazionale come il percorso della "Via Claudia Augusta" e nazionale come la "Ciclopista del Sole".

L'importanza che la Provincia autonoma di Trento dà alla propria rete ciclabile e ciclopedonale è data dalla sensibilizzazione che questo tipo di infrastruttura trasmette verso le problematiche ambientali, promuovendo allo stesso tempo una buona pratica di mobilità sia in ambito urbano che extraurbano. L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, infatti, migliora la salute e la qualità della vita dei cittadini, aiuta a decongestionare i territori (soprattutto quelli cittadini) dal traffico automobilistico e riduce la domanda di spazi per i mezzi privati a motore a beneficio di spazi verdi più sostenibili dedicati alla ciclopedonalità.

La Legge provinciale 11 giugno 2010, n. 12 in materia di sviluppo della mobilità e della viabilità ciclistica e ciclopedonale categorizza le piste ciclabili e ciclopedonali in:

Piste di interesse e competenza provinciale (art.3): attraversano l'intero territorio provinciale, sono funzionali alla mobilità collettiva, interessano il territorio di almeno tre comuni, favoriscono il cicloturismo in aree di particolare pregio;

Piste di interesse e competenza locale (art.4): di norma si sviluppano all'interno delle aree urbane.

Tale impostazione è stata confermata dalla recente legge quadro sulla ciclabilità (legge 2 del 2018) che ha previsto i 3 livelli gerarchici: nazionale, regionale (o delle province autonome) e locale.

Con delibera della Giunta Provinciale n° 2406 del 2008 sono state definite le principali caratteristiche tecniche delle ciclovie del Trentino e sono stati individuati i principali percorsi ciclabili di interesse provinciale e quindi costituisce una sorta di schema di piano provinciale della mobilità ciclistica e sulla base del quale sono stati individuati i tracciati di più recente realizzazione.

Oggi la rete cicloviaria del Trentino, iniziata a fine anni 80 del secolo scorso, ha uno sviluppo di 443 km di cui: 310 km in sede propria, ovvero protetti e separati dalla viabilità veicolare, e 133 km promiscui. Nelle 14 stazioni di misura della rete cicloviaria trentina sono stati misurati nel 2021 circa 2.500.000 passaggi di cui 2.000.000 biciclette e 500.000 pedoni, a cui si stima corrispondere oltre 51.000.000 di km percorsi in bici o a piedi, facendo risparmiare oltre 3.500.000 litri di carburante di auto-equivalente, corrispondenti a 8.400 tonnellate all'anno di CO2 evitata ed oltre 40.000.000 €/anno di costi per l'utenza (costi interni) e per la società (costi esterni, stimati sulla base della recente ricerca scientifica internazionale dal titolo "The life time cost of driving a car" di Stefan Gossling, Jessica Keers, Todd Litman pubblicato su Ecologica Economics n° 194 (2022) 107335)). Infine, in uno studio del 2009 era stato stimato un indotto economico per il solo cicloturismo in Trentino sulla rete cicloviaria pari a oltre 100.000.000€ all'anno; ora è sensato ritenere che tale valore sia molto più elevato.

Alla luce di questi numeri più che incoraggianti, sia sul cicloturismo che sulla mobilità e dei recenti megatrend a cui stiamo assistendo (pandemia, cambiamenti climatici, relazioni internazionali tra stati e continenti), la Giunta Provinciale ha deciso di continuare gli investimenti sulla rete cicloviaria trentina. In coerenza con il programma di legislatura la strategia generale della rete cicloviaria del Trentino è quella di collegare le ciclovie di valle tra di loro, si tratta di un obiettivo ambizioso, in quanto costituiscono tratti tecnicamente difficoltosi visto che sono collocati in zone strette se non addirittura in forre, con forti dislivelli e criticità idrogeologiche. Pensiamo ad esempio all'"Orrido" del Fersina tra Trento e Pergine, al "Bus de Vela", alla forra del Limarò, a quella della Rocchetta, di Mostizzolo, ecc.



Le direttrici strategiche di seguito descritte, come tratte dal documento linee strategiche di indirizzo per la pianificazione della mobilità della Provincia autonoma di Trento, sono riportate in ordine di priorità.

a) Completamento del collegamento Trento – Pergine (opere n° C-58, C-89, C-82, C36/3 e C36/2)

È strategicamente il collegamento prioritario in quanto consente di collegare la ciclovia dell'Adige (CV TN01 ADIGE) con quella della Valsugana (CV TN02 VALSUGANA) dove c'è una forte richiesta da parte dei turisti Germanici per percorrere il tratto Monaco - Venezia, oltre che per la mobilità quotidiana tra Pergine e Trento (rispettivamente il terzo ed il primo comuni più popolosi del Trentino). Dopo il recente completamento di alcuni stralci importanti (opere C-57 e C36/1) questa direttrice è al momento completamente finanziata e progettata e sono in corso di esecuzione 2 cantieri (C-56, C-58 e C-36/2), mentre gli altri sono in fase di gara.

b) Ciclovia del Garda

Costituisce l'opera più importante dell'agenda ciclabile trentina, in quanto si sviluppa per circa 165 km attorno al lago di Garda attraversando 24 comuni e 3 regioni, di cui il Trentino svolge l'importante ruolo di capofila; oltre al cicloturismo persegue anche obiettivi di mobilità sostenibile e si prevede che contribuirà a ridurre la congestione stradale di almeno il 10%. Nell'agosto del 2021 è stato completato e consegnato al Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE, ex preliminare) e dei 20 km previsti in Trentino un cantiere è già terminato, uno è in corso di realizzazione e la progettazione dell'intera costa ovest è in buono stato di avanzamento; mentre per la costa a nord si sono da poco resi disponibili i finanziamenti nell'ambito del PNRR e si è già iniziato a programmare la progettazione.

c) Collegamento della valle dell'Adige con la Val di Sole (opera n° C-75)

Sono già stati realizzati circa 50 km, di cui 40 in alta val di Non e 10 nel tratto Dermulo - Sabino. È un collegamento strategicamente importante, in quanto riguarda 3 valli del Trentino (Adige, Non e Sole), ma soprattutto sarà funzionale alla ciclovia di interesse nazionale della direttrice trasversale settentrionale tra Ivrea e Tarvisio, che attraversa cinque regioni (Piemonte, Lombardia, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia) secondo l'ultima versione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC). È tanto strategico, quanto complesso, in quanto prevede il collegamento Mostizzolo - Cles, Cles - Dermulo (sulla forra di santa Giustina) e Sabino - Mezzolombardo (attraverso la forra della Rocchetta).

d) Potenziamento dell'infrastruttura ciclabile attorno a Rovereto (opere n° C-67, C-73, C-94, C-95 e S-746)

L'intervento è finalizzato a decongestionare il traffico attorno all'abitato di Rovereto che costituisce il 2° centro urbano del Trentino e per dare attuazione al biciplan della comunità della Vallagarina del 2019 e al documento preliminare di progettazione della rete ciclabile destra Lagarina del 2021, che contemplano diversi interventi finalizzati principalmente alla mobilità sostenibile. Tali interventi sono: il Raddoppio in dx Adige della ciclovia dell'Adige nella tratta tra Nomi e Mori sulla sponda destra orografica dell'Adige (C-94); il sottopasso ciclopedonale nei pressi della stazione ferroviaria di Rovereto (C-67) in fase di realizzazione; il collegamento Villa Lagarina – Rovereto (C73) in fase di gara; il collegamento viario fra Via Caproni e la SS 12 a Rovereto (opera n° S-746); e di 2 ulteriori nuovi attraversamenti del fiume Adige da finanziare. Infine, sono previste anche opere per cicloturismo come il percorso ciclopedonale "The Bridge" (opera n° C-95) finanziata dal servizio enti locali e che intende creare dei collegamenti cicloturistici tra gli abitati della destra Lagarina ed il lago di Garda.

**e) Completamento della ciclovia di Fiemme e Fassa (opere n° C-48, C-49, C-63, 64 e C-84)**

Sono previsti alcuni interventi in valle di Fiemme, come il completamento della ciclabile Castello di Fiemme - Cavalese - Tesero - Panchià - Ziano - Predazzo, e in val di Fassa come la galleria di Moena (C-64) ed il prolungamento di 6,5 km da Mazzin a Penia (C-63).

f) Collegamento Limarò - Sarche (opera n° C-85)

Finalizzato a collegare l'abitato di Sarche alla recente pista ciclabile del Limarò lungo la forra omonima fino alla galleria Ballardin. Sarà opportuno programmare fin da ora il completamento fino a Comano e da Comano a Tione.

g) Ciclovia del Tesino (opera n° C-80)

Finalizzata a creare un collegamento di mobilità alternativa tra gli abitati di Pieve, Cinte e Castello Tesino, oltre che a costituire un'attrattiva turistica interessante, che, una volta completato il collegamento Villa Agnedo - Bieno - Pradellano da parte dei comuni, consentirà di pedalare lungo l'anello Villa Agnedo - Strigno - Tesino - Grigno - Villa Agnedo di circa 40 km.

h) Ciclovia del lago di Caldonazzo est (opera n° C-90)

Collocata tra la SS47 ed il lago di Caldonazzo, questa nuova ciclovia è finalizzata principalmente a risolvere il problema della vulnerabilità del lago da eventuali sversamenti accidentali provenienti dalla trafficatissima SS47. Una volta terminata, quest'opera avrà anche la funzione di costituire un collegamento diretto tra Levico - Pergine e Trento per la mobilità sostenibile e a completare l'anello turistico attorno al lago di Caldonazzo. È in corso la stesura del documento preliminare di progettazione (DPP) per valutare le migliori tecnologie atte a tutelare il lago.

i) Collegamento ciclopedonale tra il basso Chiese e l'Alto Chiese (opera n° C-68), tramite la pista ciclopedonale delle Giudicarie

Completamento tratto tra Lardaro e Pieve di Bono sulla sponda sinistra orografica del torrente Adanà. È in corso la progettazione definitiva.

j) Collegamento ciclopedonale Pieve - Molina di Ledro (opera n° C-93)

Si tratta di un collegamento che si posizionerà sulla sponda sinistra orografica del lago di Ledro e collocata tra il lago stesso e la SS 240 per i circa 4 km che separano i due abitati di Pieve e Molina di Ledro. Gli obiettivi dell'opera sono: (i) migliorare la mobilità sostenibile locale nel comune di Ledro; (ii) offrire al turista un anello ciclabile sicuro attorno al lago di Ledro; (iii) prolungare la ciclabile della valle di Ledro dal lago d'Ampola fino a Molina e consolidare il collegamento con il lago di Garda (almeno per mountain bike e bici tipo gravel). È in corso la progettazione esecutiva in delega da parte del comune di Ledro.

k) Interventi puntuali (opere n° C-39/1, C-39/3, C-39/4, C-39/5, C-39/6, C-40, C-45, C-55, C-61, C-72 e C-96)

Oltre alle opere sulle direttrici più strategiche e sopra illustrate, sono previsti anche numerosi interventi di natura più puntuale, ma comunque importanti, come: le bretelle di completamento della ciclabile dell'Alta val di Non (C39/1, C39/3, C39/4, C39/5 e C39/6), il collegamento Vezzano - Padergnone (C-40), il completamento dell'attraversamento di Predazzo (C45), l'attraversamento ciclabile a Mama d'Avio (C55), la ciclabile a Marter (C-61), il collegamento Mezzolombardo - Mezzocorona (C72) ed i circa 80 interventi di manutenzione straordinaria sull'intera rete ciclabile (C-96).



Oltre all'infrastruttura ciclabile si è anche puntato ad interventi in materia di bike sharing sul territorio provinciale con un focus specifico sui comuni localizzati lungo l'asta dell'Adige, al fine di contribuire a ridurre la congestione veicolare urbana. A questo proposito è stato esteso ai 17 comuni della valle dell'Adige, dove si osservano i maggiori fenomeni di inquinamento dell'aria connessi alla mobilità veicolare, il servizio di bike sharing pubblico (denominato E.motion Trentino) e l'ampliamento di oltre il 50% dell'attuale assetto infrastrutturale, arrivando a quasi 100 stazioni, 1.000 colonnine di ricarica e ad una flotta di circa 400 biciclette. Ciò ha permesso nel 2021 di aumentare gli utenti del 41% arrivando a oltre 2.000 abbonati, di incrementare i prelievi dell'83% arrivando a quasi 100.000 prelievi all'anno corrispondenti a oltre 220.000 km urbani pedalati con il servizio bike sharing nel 2021 (+73% rispetto al 2020) e di risparmiare quasi 20.000 litri di carburante di auto equivalente corrispondenti a quasi 35.000 kg di CO₂ di emissioni inquinanti. L'obiettivo di contribuire a ridurre la congestione urbana e l'inquinamento dell'aria urbana in valle dell'Adige.