



CONSIGLIO DELLA PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
Campobase

Egregio Signor

Claudio Soini

Presidente del Consiglio provinciale

Interrogazione a risposta scritta n. 637

Oggetto: Quale pianificazione per risolvere i numerosi problemi della tangenziale di Trento

La costruzione della tangenziale di Trento è avvenuta in diverse fasi, distribuite su un arco temporale piuttosto lungo. Iniziò con la realizzazione del tratto tra Trento sud e Piedicastello, culminando con l'ultimazione del Ponte San Nicolò sopra l'Adige nel 1973. Successivamente, venne costruito il tratto tra Campotrentino e Trento nord, con l'ultimazione del Viadotto di Canova nel 1976. L'ultimo grande intervento risale agli anni 2000, con la realizzazione del collegamento tra Mattarello e Trento sud, lo snodo Trento Est e le gallerie di Martignano e del Doss Trento e ora il ponte di Ravina....

Nonostante gli interventi effettuati negli anni, la tangenziale di Trento è classificata come la strada più pericolosa del Trentino.

Ma quali sono i mali di cui soffre la tangenziale?

- Carreggiate strette: al progetto originale è stato aggiunto negli anni il guard-rail centrale sottraendo spazio alla sede stradale;
- Svincoli allo stremo: in particolare quello di Trento Centro che ha già subito una serie di aggiustamenti e nonostante la chiusura in uscita del casello autostradale fatica a smaltire il traffico. Problemi anche a Trento nord per chi (da sud) è diretto al Bren Center.
- Corsie di accelerazione inesistenti: andavano bene finché il traffico era limitato, ma ora mostrano tutti i loro limiti. L'unico intervento efficace in questo senso è quello fatto lungo la bretella che dall'Interporto si immette in tangenziale in direzione sud.
- Piazzole di sosta: altra spina nel fianco della tangenziale che - oltre alle stazioni di servizio - può contare solo su uno spazio a lato della carreggiata vicino al

Palatrento (per chi viaggia verso nord) e su una piazzola in Lung'Adige San Nicolò, viaggiando verso sud dopo la motorizzazione civile.

Quali le conseguenze?

- Lunghe, lunghissime code di pendolari che chiedono solo di arrivare al lavoro in tempo, ma quotidianamente si trovano a perdere molto tempo inutilmente nel traffico, con ripercussioni negative sulla loro qualità di vita e sulla produttività lavorativa. Infatti il caos stradale provoca un elevato livello di stress e frustrazione nei pendolari, con possibili ripercussioni sulla salute fisica e mentale.
- Inquinamento atmosferico: Il traffico intenso è una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico, con gravi conseguenze per la salute dei cittadini e per l'ambiente.
- Disagio per i residenti: Anche i residenti di Trento subiscono i disagi causati dal traffico intenso e bloccato (inquinamento atmosferico, acustico).

Il problema, a scanso di equivoci, non è la viabilità della città di Trento, ma la situazione della tangenziale che dovrebbe avere il compito di redistribuire razionalmente il traffico in ingresso e uscita dal capoluogo, ma non lo fa. La Provincia deve farsene carico, innanzitutto perché la tangenziale è strada provinciale, ma anche perché non è pensabile che si lasci solo il comune di Trento a gestire la situazione che coinvolge tutta la viabilità principale della provincia.

Tutto ciò premesso si interroga la Giunta provinciale per sapere

1. se sulla tangenziale di Trento vengano effettuati regolarmente: la manutenzione dei guardrail; la manutenzione e la pulizia delle gallerie; la valutazione della tenuta statica e sismica dei passaggi sopraelevati esistenti e il loro stato di conservazione. Se sì, con quale frequenza sono previsti e con quale frequenza sono effettivamente effettuati?
2. se si sia a conoscenza dell'avanzato stato di degrado del manto stradale in diversi punti del tracciato della tangenziale e quali interventi siano previsti per porvi rimedio, mettendo in sicurezza il traffico;
3. se e quali ulteriori interventi strutturali siano previsti per mettere in sicurezza e adeguare la tangenziale di Trento all'effettivo volume di traffico, considerato che la dimensione attuale è frutto del progetto di 50 anni fa, quando i passaggi erano decisamente inferiori;

4. quando e se verranno ripresi i lavori per lo svincolo di Campotrentino, attualmente e da tempo bloccati;
5. quanti siano in veicoli che ogni giorno transitano dalle diverse uscite/entrate della tangenziale nelle varie ore della giornata, in particolare Trento centro;
6. se si siano valutate soluzioni alternative (infrastrutturali e di indirizzamento del traffico) per alleggerire gli ingressi in città nello ore di punta, bloccati in maniera non più sostenibile sulle arterie provinciali che alla tangenziale si innestano (SS 45 bis, SS 47 etc..). E se ci sia l'intenzione di dialogare con il comune di Trento per trovare tali soluzioni;
7. qual fosse l'obiettivo dell'allargamento dell'uscita 6 da sud, se si stia monitorando la situazione nelle ore di punta per verificare il raggiungimento di tale obiettivo.
8. se si sia valutata la possibilità di promuovere ulteriormente la mobilità sostenibile, prevedendo l'installazione di stazioni di biciclette del progetto e.motion presso i parcheggi di attestamento della città per consentire ai pendolari di lasciare l'auto alla periferia della città, intasando meno gli svincoli della mobilità provinciale.

Chiara Maule

Documento firmato digitalmente: se trasmesso in forma cartacea costituisce copia dell'originale, predisposto e conservato presso questa amministrazione in conformità alle linee guida AGID (artt. 3 bis e 71 d.lgs. 82/2005).

07 novembre 2024