Cosa si può dire
e cosa è stato detto
del traffico di attraversamento

Borgo Valsugana, 15 aprile 2019

25 ottobre 2018 (prima delle elezioni)

PER APPROFONDIRE:
provincia, Lega, Fugatti, programma, Trentino

Tempo di lettura: 5 minuti 35 secondi

Appalti pubblici del valore di 1 miliardo di euro almeno nei cinque anni di legislatura. Con un aumento «se il bilancio confermerà, come ha detto anche Rossi dopo che noi avevamo fatto notare che le risorse c'erano, rispetto ai 200 milioni di euro annui attualmente appaltati». Maurizio Fugatti, presidente eletto della Provincia di Trento (in attesa della proclamazione dei risultati), spiega le priorità tra i tanti punti su economia, scuola, sanità e organizzazione della Provincia, presenti nelle 56 pagine del documento depositato assieme all'atto della sua candidatura come governatore.

Due miliardi in ballo

Al capitolo sulla viabilità, il programma di coalizione con il quale le nove liste filo-Fugatti si sono presentate, presenta una lista di desiderata sui collegamenti da portare avanti. «Le priorità per noi sono Valdastico, per la quale restiamo all'accordo per cui sarà l'A4 a pagarla, a meno che Rossi non ne abbia siglati altri, e la terza corsia dinamica dell'A22» valutando di realizzarne una permanente da Verona fino a Egna. In questo caso, lo sblocco del progetto e dei finanziamenti (con investimenti dell'ordine dei 1

27 novembre 2018 (discorso programmatico)

VALDASTICO E VALSUGANA A 4 CORSIE

Ha ricordato tra «gli impegni principali che ci siamo assunti» la realizzazione della autostrada Valdastico - proprio ieri ha avuto un incontro sul tema con gli amministratori del Veneto - «privilegiando l'uscita a Rovereto sud». E ha citato Bruno Kessler, che in un discorso del '71 sosteneva l'importanza dell'opera per sottolineare come si siano persi decenni in quelli che il nuovo governatore definisce «sterili dibattiti». Ma alla realizzazione della Valdastico «arteria fondamentale per il collegamento con il Veneto e per ridurre il traffico e l'inquinamento in Valsugana» Fugatti aggiunge un'altra opera altrettanto controversa, ovvero il completamento delle quattro corsie su tutta la statale 47 della Valsugana. «L'arteria stradale - ha detto in Consiglio - nei tratti rimasti ad una sola corsia per senso di marcia è spesso teatro di incidenti anche mortali e va ampliata a due corsie per senso di marcia per completare la superstrada, consapevoli però che non potrà sostituire una autostrada che colleghi il Trentino con il Veneto».

BESENELLO
FOLGARIA
SERRADA
ROVERETO
TERRAGNOLO
TRACCIATO ATTUALE
TRAMBILENO
LAGHI
ARSIERO
COGOLLO DEL CENGIO
POSINA
A22
VELO D'ASTICO

ROVERETO
Fake!
PIOVENE ROCCHETTE
la nuova
PI-RU-BI-ZA-FU

FOLGARIA
PEDEMONTE
ROVERETO
TERRAGNOLO
TRAMBILENO
SERRAVALLE
VALLARSA
ARSIERO

Il tracciato dell'A31
Tracciato scelto
Tracciati scartati
T4 BESENELLO
TRENTINO
A22
Marco
T5
Serravalle di Ala
VENETO
PIOVENE ROCCHETTE

L'Adige,
31 gennaio 2019

Cronaca

Fugatti: «Rovereto Sud uscita ideale per la Valdastico»

Gio, 31/01/2019 - 18:51

PER APPROFONDIRE:
trento, rovereto, uscita, valdastico

Tempo di lettura: 1 minuto 11 secondi

Viabilità e urbanistica, formazione e impresa, infrastrutture per l'assistenza agli anziani e per la protezione civile, stadio della Quercia. Questi i principali temi che hanno caratterizzato l'incontro, il primo dopo le elezioni di ottobre, fra la Giunta provinciale di Trento e quella del Comune di Rovereto, guidata dal sindaco Francesco Valduga, che si è tenuto oggi pomeriggio nel Capoluogo.

«Si è trattato di un incontro conoscitivo e interlocutorio, ma comunque molto proficuo - ha commentato il governatore, Maurizio Fugatti - servito a mettere sul tappeto le principali questioni aperte e soprattutto a fare il punto sul protocollo siglato fra le due amministrazioni nella precedente legislatura».

Fra le questioni affrontate, anche la Valdastico con il presidente Fugatti che ha voluto chiarire la posizione della Giunta provinciale. «Noi - ha detto - riteniamo che l'uscita a Rovereto sud sia la più utile al Trentino, per ragioni di viabilità e di carattere economico e turistico. Naturalmente questo si deve tradurre in un progetto di massima con le relative valutazioni di sostenibilità tecnica ed ambientale.
Appena avremo sul tavolo un progetto faremo le opportune considerazioni e decideremo sentendo anche i territori interessati. Attualmente dunque

Trentino,
13 febbraio 2019

'aldastico si farà rà a Rovereto su

ıgatti rassicura le imprese anche sulla terza corsia i
ronica, rimoduleremo il progetto in base a tutti gli i

Il dibattito con Fugatti (primo da sinistra), Manzana, Faustini e Spinelli (foto Ag.Panato)

quindi guardare con preoccupazione al fatto che altre regioni aspirino ad una maggiore autonomia».

Inutile dire che il dibattito si è ben presto spostato sulle infrastrutture, una delle principali leve su cui può intervenire la politica per dare una scossa all'economia: «Questa Giunta provinciale la Valdastico la vuol fare – ha sottolineato a sua volta Fugatti - . Sul tema della sua uscita abbiamo detto che la priorità era a Rovereto Sud. Abbiamo un dossier aperto con il Veneto per valutare [illegible] conseguenze ambientali ma a nostro modo di vedere, valutando pro e contro questa opzione è più funzionale, sia sul piano del potenziamento dei collegamenti sia per l'impulso che può dare allo sviluppo anche industriale di quella parte del Trentino». I segnali dell'economia internazionale non sono buoni: è necessario quindi, sempre secondo il presidente Fugatti, utilizzare risorse pubbliche in funzione anticiclica. A questo tema va ricondotto anche l'obiettivo della terza corsia della A22, legato però a sua volta al rinnovo della concessione.

Riguardo alla ventilata ipotesi di rivedere il progetto di Meccatronica, l'assessore Spinelli ha spiegato che la Provincia «non ha intenzione di ridurre la capacità di formare i giovani contaminandoli con il mondo dell'impresa. Vogliamo vedere se il progetto può essere in parte rimodulato, [illegible] tutti gli inter[illegible] biamo verific[illegible] ca in questo [illegible] di soddisfarli.

Infine una [illegible] dito di cittad[illegible] ni ha chiesto [illegible] tino c'è l'ass[illegible] sistema che [illegible] Agenzia del [illegible] l'impiego, qu[illegible] dava rivisto, [illegible] mazione e la profilazione non vanno standardizzate, ma su questo ci lavoreremo. Ma sul navigator, non sappiamo ancora come vengono selezionati».

Giornale di Vicenza,
28 marzo 2019

AUTOSTRADA. Il Ministero registra che per la prima volta c'è

Valdastico Nord Fugatti: «La vog a Rovereto sud»

È una svolta storica che però non risolve lo sta perché il Veneto tiene fermo il tracciato a Pede e l'ipotesi trentina non ha mai avuto verifiche

Piero Erle

La Valdastico Nord è in "stallo attivo". C'è una buona notizia infatti, per il Veneto che attende l'opera da decenni, dal summit convocato ieri a Roma, il primo ufficiale dopo quello dello scorso ottobre. E cioè che il Mit-Ministero delle infrastrutture (era assente il ministro Danilo Toninelli)- ha preso atto che forse per la prima volta nella storia il Trentino ha ufficializzato la volontà di completare l'autostrada A31 fino a interconnettersi con l'A22 AutoBrenero, spazzando via quindi i progetti di "bretelle non autostradali" su cui si era posizionata la vecchia Giunta trentina. Un passo storico, certo, dovuto all'elezione in ottobre del governatore leghista Maurizio Fugatti, che ieri era a Roma con i suoi dirigenti Raffaele De Col e Fabio Scalet.

ROVERETO, DUNQUE. La notizia di sicuro meno buona è che sul tavolo del Ministero il governatore trentino ha ufficializzato quello che dice fin dalla campagna elettorale e su cui ha raccolto voti: la Valdastico Nord deve sbloccare non più nella zona di Trento, come è sempre stato progettato finora, ma a Rovereto Sud. Lì infatti Fugatti conta di servire adeguatamente la forte zona industriale già presente, e anche i futuri collegamenti con l'area di Torbole-Riva e lago di Garda. Uno scenario del tutto nuovo ufficializzato dallo stesso Ministero in una nota diffusa ieri

dopo «l'incon[illegible] la direzione [illegible] Vigilanza sul[illegible] autostradali de[illegible] ne Veneto e la [illegible] noma di Trent[illegible] te Maurizio F[illegible] nota - ha antic[illegible] va ipotesi prog[illegible] rente da tutte [illegible] tate dal preced[illegible] tecnico all'esit[illegible] ri, avviati il 15 f[illegible] conclusi il 15 [illegible] La nuova ipote[illegible] primo lotto ch[illegible] Veneto e già [illegible] amministrazio[illegible] te trentina ipo[illegible] sulla A22 all'al[illegible] reto sud». Ieri [illegible] c'era il governa[illegible] (era il suo comp[illegible] chiarissimo da[illegible] l'assessore Elis[illegible]

Giornale di Vicenza,
4 gennaio 2019

La Valdastico Nord

«A31: il progetto fino ai confini resta, poi deciderà Trento»

La Pedemontana Veneta si sposerebbe in modo molto efficare al progetto Valdastico Nord. E su questo Luca Zaia è netto: «Sarebbe una vergogna che l'A31 non fosse fatta». Ma ci sono novità dal Trentino nelle trattative? «Intanto, la novità assoluta è che per la prima volta nella storia il presidente del Trentino è a favore. Se oggi non c'è l'opera è perché per anni non la si è voluta. Poi Maurizio Fugatti pensa allo sbocco a Rovereto, o Trento Nord o altro? Io, assieme all'assessore Elisa De Berti, ho detto una semplice cosa: noi portiamo la A31 Valdastico al confine col Trentino. Poi lui e Trento decideranno dove farla arrivare. So che sta facendo studi di fattibilità e anche di flussi di traffico. A noi interessa che ci sia lo sbocco sull'A22».

Quindi il Veneto conferma il progetto che è già in esame adesso? «Noi vogliamo arrivare con il progetto attuale allo sbocco al confine con Trento fissato oggi», risponde sicuro Zaia. Vale a dire quello che percorre anche l'alta valle dell'Astico fino al futuro casello di Pedemonte. «Ed è straordinario perché vuol dire avere un valico importante verso Nord, e poi risparmiare traffico e inquinamento». • P.E.

CPTN/A/25/02/2019-0003198

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

TRENTINO

Il Presidente

Preg.mo Signore
Walter Kaswalder
Presidente
Consiglio provinciale di Trento
SEDE

Gent.ma Signora
Lucia Coppola
Consigliere provinciale
Gruppo consilliare Futura 2018
SEDE

Trento, 25 FEB. 2019

Prot. n. A001/2019/126036 / 2.5

Oggetto: interrogazione n. 163, avente ad oggetto: *"Progetto Valdastico Nord"*, presentata dal cons. Lucia Coppola.

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.

Punti 1.-2.-3.-4.

Con riferimento ai punti dell'interrogazione si comunica che gli studi collegati alla realizzazione del prolungamento della Valdastico verso il Trentino sono in carico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al proponente Società A4 Serenissima.

La Provincia Autonoma di Trento non ha affidato nessun incarico in tal senso e per la raccolta dei dati di flusso di traffico è dotata da tempo, di strumenti interni finalizzati a controllare e monitorare l'origine e la destinazione dei veicoli sull'intero territorio provinciale.

Pertanto certamente come ogni soggetto gestore di rete estesa la Provincia di Trento ha e continua a monitorare e valutare i flussi di traffico che ricadono o ricadranno sul territorio provinciale e non si esclude che all'interno dell'individuazione delle soluzioni infrastrutturali si proceda anche con il supporto di professionalità esterne alla PAT.

Cordiali saluti.

- dott. Maurizio Fugatti -

Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante, 15 - 38122 Trento - T +39 0461 494600 - F +39 0461 494601 - www.provincia.tn.it - C.F. e P.IVA 00337460224

www.cristoforettipetroli.it

20430
71594 144203

QUOTIDIANO INDIPENDENTE DEL TRENTINO ALTO ADIGE

elle mani della giunta lo studio della Tps sul traffico: bocciate le quattro corsie per la «Ss 4

«Pirubi per salvare la Valsugana»

Grisenti accelera: «Basta veti politici, faremo la Valdastico»

Weissen (Cipra): nuove strade uccidono le Alp

Turismo insostenibile

In difesa delle Alpi

di SANDRO BOATO

L'ecosistema montano delle Alpi costituisce la più elevata ed estesa catena montuosa d'Europa. Si tratta di una entità fisicamente unitaria, estesa per circa 180.000 kmq sul territorio di otto paesi (Austria 30%, Italia 28%, Francia 20%, Svizzera 15%, Slovenia 4%, Germania 3%, Liechtenstein 0,2%, Monaco 0,001%) e di 37 regioni/cantoni/Länder, abitato da una popolazione di circa undici milioni complessivi 63,3 dei quali in Italia)

Inceneritore, l'Ulivo di Trento frena: non c'è il sì definitivo, vogliamo capire meglio i dati

Il manager lascia

Musso, addio all'Agenzia sviluppo

A PAGINA 7

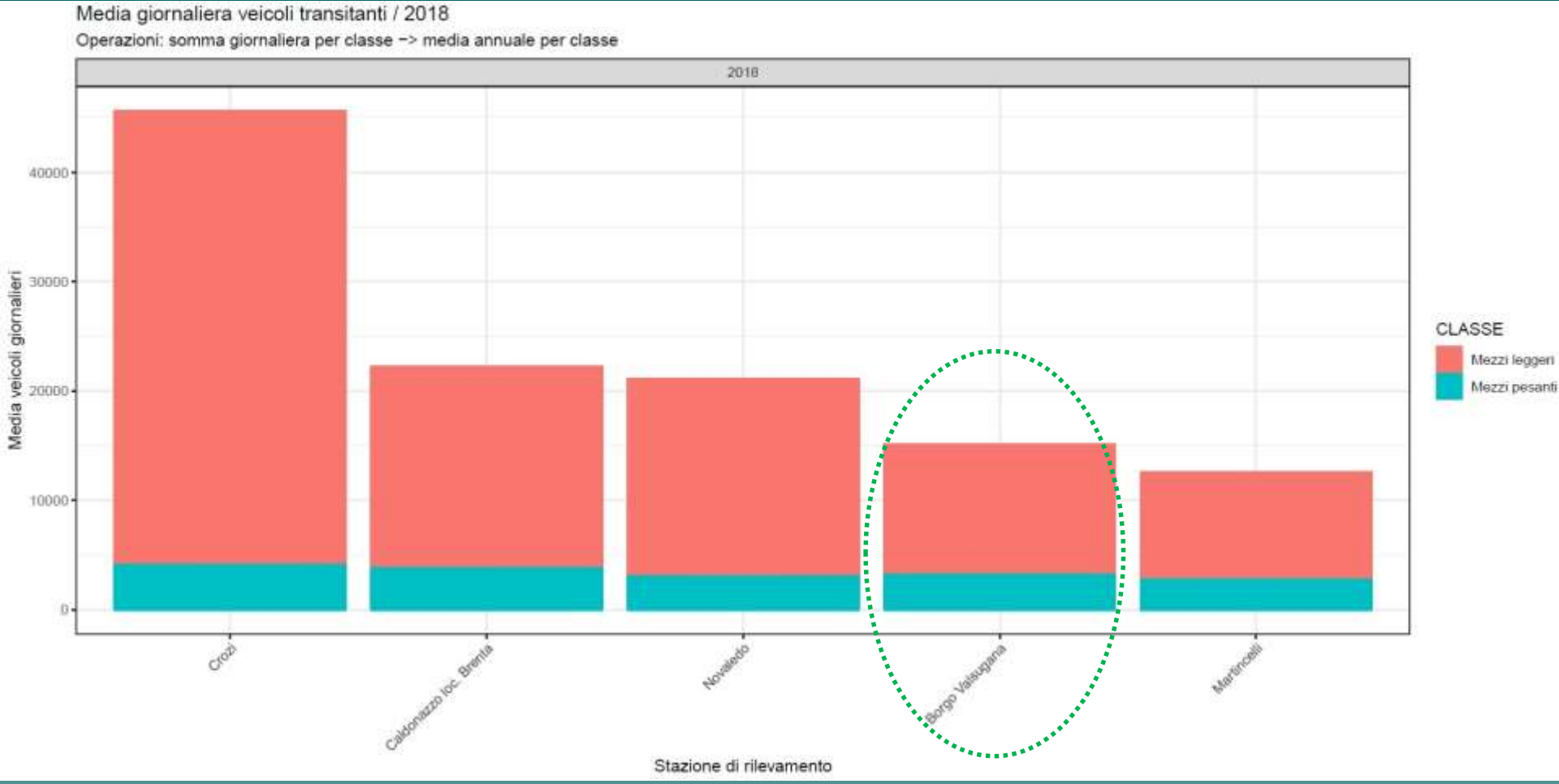
Incidente in centro ad A

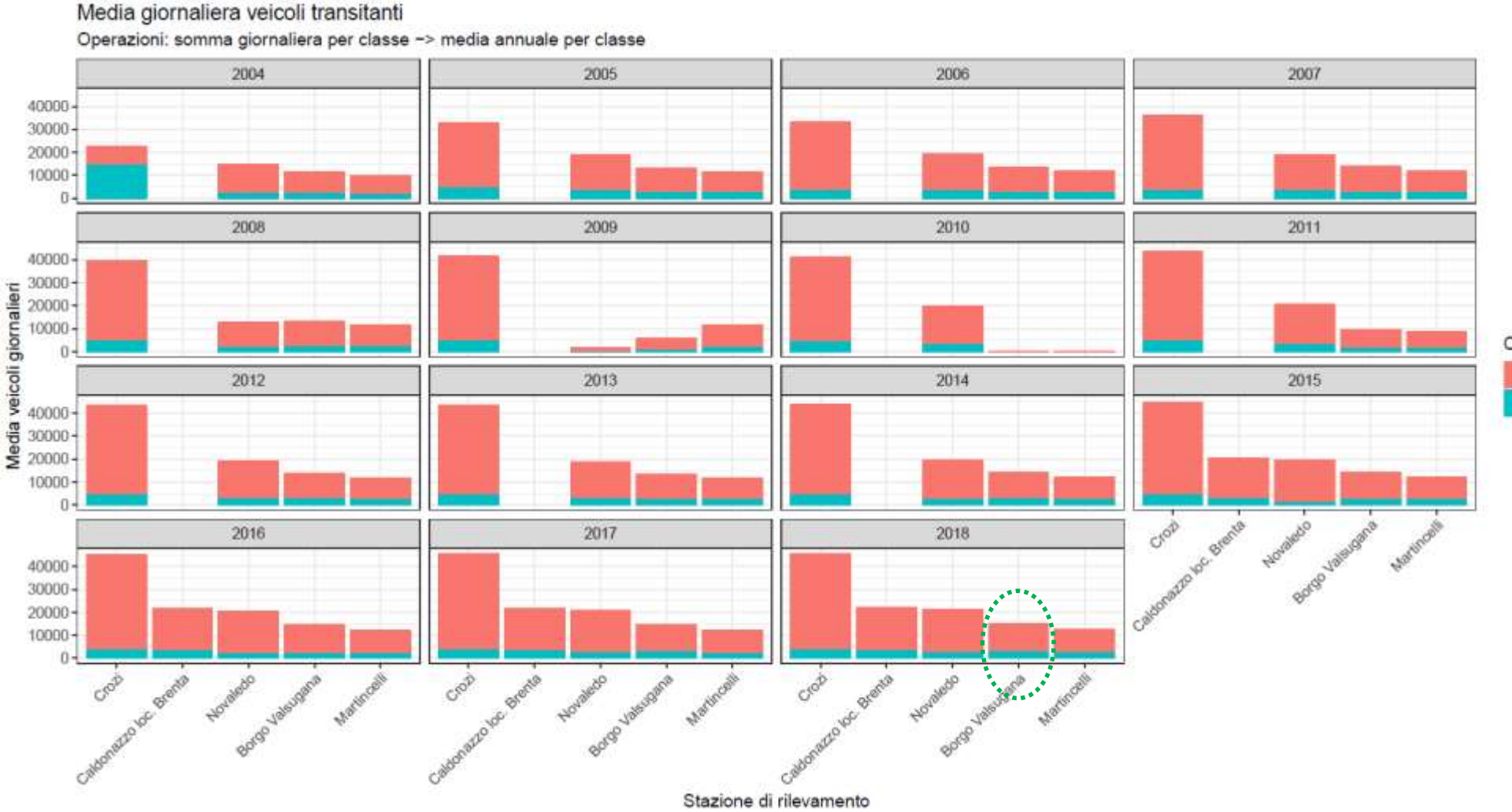
Si schianta con la moto È gravissimo

A PAGINA 35

Trento, l'uomo è grave

Un operaio schiacciato in officina


Media giornaliera veicoli transitanti / 2018
Operazioni: somma giornaliera per classe -> media annuale per classe
2018
Media veicoli giornalieri
40000
30000
20000
10000
0
Crozi
Caldonazzo loc. Brenta
Novaledo
Borgo Valsugana
Martincelli
Stazione di rilevamento
CLASSE
Mezzi leggeri
Mezzi pesanti


Media giornaliera veicoli transitanti
Operazioni: somma giornaliera per classe -> media annuale per classe
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
40000
30000
20000
10000
0
Media veicoli giornalieri
Crozi
Caldonazzo loc. Brenta
Novaledo
Borgo Valsugana
Martincelli
Stazione di rilevamento

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRENTO

per

COMUNITÀ
VALSUGANA e TESINO

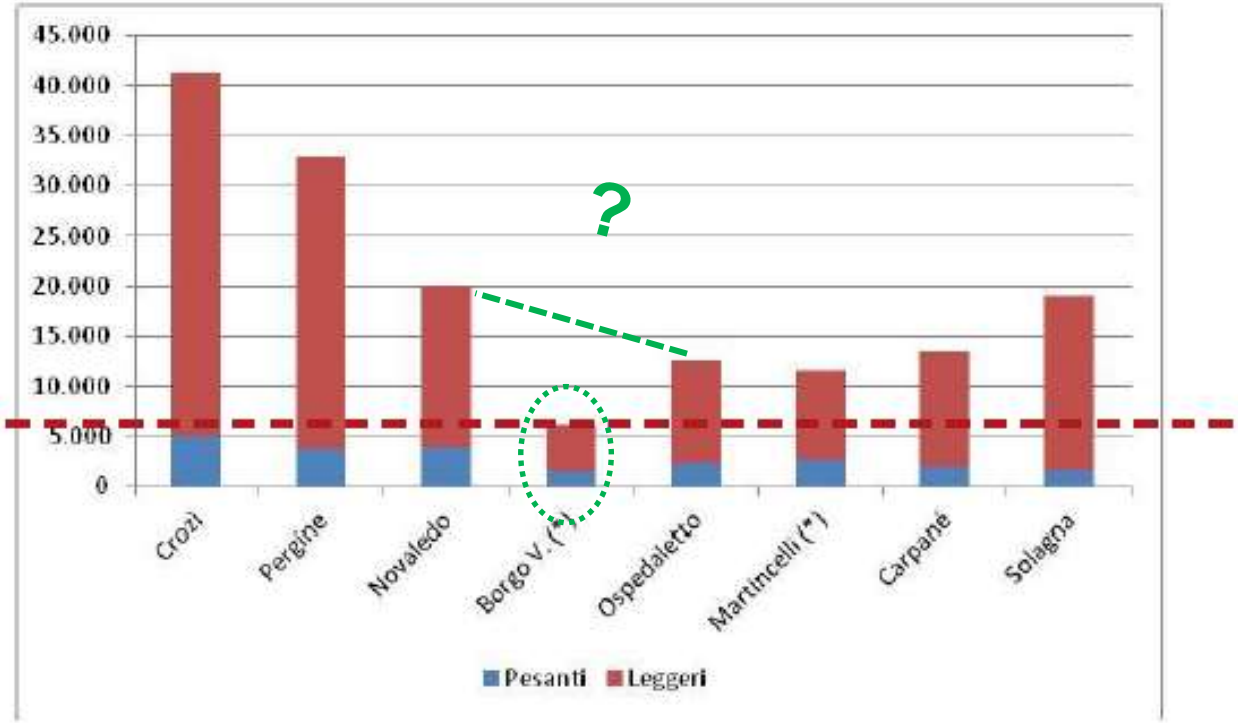
QUALI TRASPORTI PER LO SVILUPPO DELLA VALSUGANA E TESINO

a cura di Roberto Zucchetti
zucchetti.roberto@gmail.com

Borgo Valsugana, 14 maggio 2013

SS47: UNA STRADA A SERVIZIO DELLA VALLE

Numero medio di veicoli transitati in un giorno in entrambe le direzioni



Fonte: elaborazioni su dati Provincia Autonoma di Trento -Servizio Gestione Strade pubblicati in Valdastico, Analisi del Traffico – anni 2009 e 2010

Il grafico mostra con evidenza che la gran parte del traffico è generato dalla valle, sia in direzione del Veneto sia, soprattutto, in direzione di Trento.

Il traffico di attraversamento non può essere infatti superiore a quello registrato nel punto minimo.

Il punto minimo è sulla circonvallazione di Borgo Valsugana, al Km 97, poco a Est dell'inserimento della strada che collega con il centro città (v. foto pagina 2)

VALSUGANA

Effetti negativi, invece, con la Pedemontana. A Borgo il traffico sulla 47 è cinque volte meno che a Pergine

6.067
VEICOLI A BORGO
Sulla statale 47 a Borgo transitano 6.067 veicoli ogni giorno, il 25% sono mezzi pesanti

33.000
VEICOLI A PERGINE
A Pergine il traffico sulla statale 47 si quintuplica: sono 33 mila veicoli ogni giorno

41.266
I VEICOLI AI CROZI
Ai Crozi, in direzione Trento, il punto di maggior carico di traffico 41.266 veicoli

42%
L'EFFETTO PEDEMONTANA
La stima è di un aumento del traffico del 42% a Bassano est con la Pedemontana

Traffico: niente calo con la «Valdastico»

L'analisi dello studio del Politecnico di Milano

I maggiori carichi di traffico sulla statale 47 sono all'altezza di Pergine

VALSUGANA - Tutto è messo nero su bianco. E da diversi mesi. «L'insieme degli sviluppi infrastrutturali previsti in Veneto non saranno in grado di alleggerire il traffico sulla SS47. Anzi, andranno con buona probabilità ad aumentarne l'intensità». È lo studio sul traffico elaborato dal Politecnico di Milano, argomentazioni ed analisi dei dati che portano la firma dei professori **Giuseppe Folloni, Gianluigi Gorla** e **Roberto Zucchetti**, allegato al documento preliminare del Patto di sviluppo territoriale. «E il prolungamento della Valdastico in Trentino, a detta dei suoi stessi promotori - ricordano i tre studiosi - non sembra essere in grado di modificare in maniera sostanziale il traffico sulla Supervalsugana».

La statale 47 è una strada a servizio della valle, questo è un dato di fatto. E Borgo è il punto di minor traffico con 6.067 veicoli in transito al giorno, di cui 1.514 (25%) veicoli pesanti. A Novaledo il traffico risulta triplicato (circa 20 mila veicoli), che diventano quasi 30 mila nei pressi di Levico e 33 mila a Pergine (cinque volte quello di Borgo). Ed ai Crozi transitano 41.266 veicoli al giorno.

Vediamo il traffico in direzione del Veneto. In località Barricata a Villa Agnedo si passa dai 6 mila di Borgo ai 12,6 mila al giorno che salgono a 13,5 mila in località Carpanè e 17,4 mila a Solagna, in territorio veneto. Sull'intera carreggiata la velocità media è di circa 70 chilometri all'ora: per arrivare a Trento da Bassano, rispettando i limiti di velocità, ci si mette 65 minuti.

«Se fosse istituito il limite dei 70 sull'intera tratta - si legge nello studio - ci si impiegherebbe solo un minuto in più. Ci vorrebbero altri 5 minuti se tutti i 76,7 chilometri fossero realizzati, invece, a doppia carreggiata».

Oggi, per arrivare al Brennero dal Veneto, sono tre i flussi di traffico esistenti. Per chi sale da Vicenza si sceglie l'A22 con 313 chilometri da percorrere in 4 ore e 5 minuti ed un costo di trasporto di 409 euro. Ci si impiega meno (3 ore e 58 minuti), percorrendo 229 chilometri ed un costo di 372 euro (in gran parte fuori dall'autostrada) per chi parte da Treviso nord. Si spende ancora meno, invece, percorrendo la SS47: 328 euro con 218 chilometri di strada e 3 ore e 11 minuti di viaggio.

«Il completamento della Valdastico non alleggerisce il traffico pesante sulla SS47, ma peggiorerà la situazione di accessibilità a sud di Trento. E sarà, eventualmente, in grado di attirare solo parte del traffico prossimo al casello di Thiene» si legge nello studio del Politecnico.

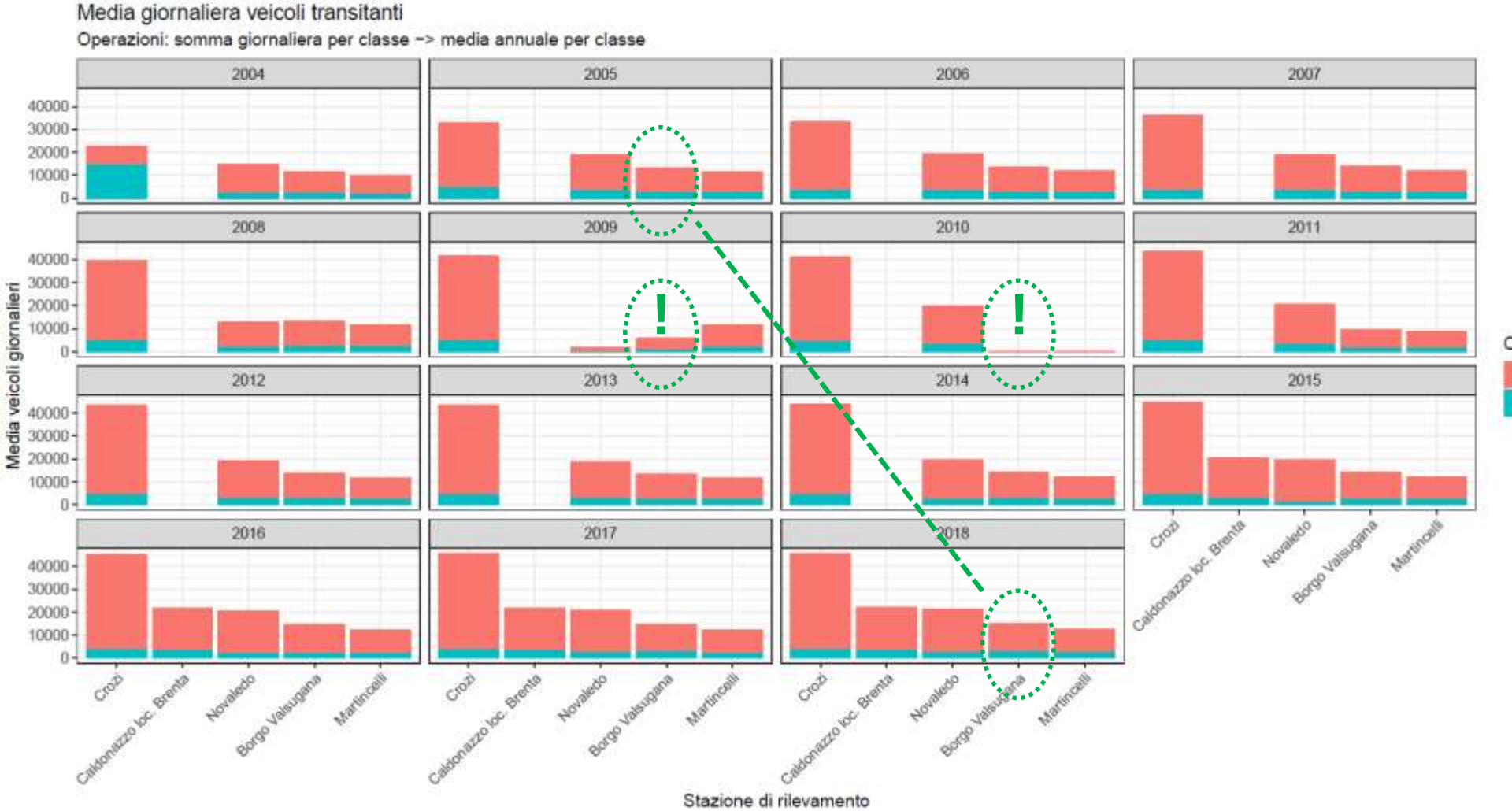
Vediamo quindi quale sarà l'impatto sulla Valsugana del completamento della Pedemontana veneta: in tutto 92 chilometri, per collegare l'A4 alla A27 da Montecchio Maggiore a Spresiano. «Oggi sono circa 29 mila i veicoli stimati in transito se quella strada fosse già ultimata. Entro il 2023 aumenterà del 50%, e del 75% entro il 2035. Tra nove anni al casello di Bassano est, accesso alla Pedemontana più vicino al Trentino, il traffico lieviterà del 42% raggiungendo la soglia dei 50 mila veicoli al giorno. E la nuova infrastruttura - scrivono i tre professori del Politecnico di Milano - avrà l'effetto di attrarre sulla SS47 anche parte del traffico che oggi prende la via della A27-SS51 di Alemagna». Tra due anni, con la Pedemontana ultimata, per arrivare al Brennero da Bassano Est dalla SS47 ci vorranno 3 ore e 14 minuti: in tutto 224 chilometri per un costo operativo complessivo di 336,48 euro. Oggi si percorrono 3 chilometri in più, ci si mette dieci minuti in più con un costo di 345 euro. Che supera i 350 euro percorrendo, passando dal casello di Dueville, la Valdastico Nord (se sarà realizzata). Aumenterebbero anche i chilometri (230) con un minor tempo di percorrenza (3 ore e 10 minuti).

Tutto è messo nero su bianco dai consulenti. Così come il giudizio sulla ferrovia della Valsugana. «Una cosa è ipotizzare la penetrazione ferroviaria in un'area metropolitana con vantaggi di capacità, prestazioni e impatto ambientale. Effetti non comparabili con questa situazione - si legge nello studio - che si colloca in un contesto orografico ed insediativo particolare, per di più con infrastrutture di linea vetuste, tali da prevenire i vantaggi riscontrati in altri differenti contesti». **M. D.**

IN BREVE

LEVICO
Poeti e turisti
Per l'organizzazione del 5° Concorso di poesia e prosa «Poeti & Grandi Turisti a Levico e in Valsugana» la giunta ha erogato al Cenacolo Valsugana una somma di 760 euro. L'evento è in programma il 17 maggio.

LEVICO
Concerto giovanile
All'Associazione Bicinia di Santa Giuliana la Giunta ha assegnato un contributo di 1.200 euro per organizzare il concerto dell'Orchestra Giovanile Internazionale il 16 luglio.


Media giornaliera veicoli transitanti
Operazioni: somma giornaliera per classe -> media annuale per classe
2004
2005
2006
2007
2008
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
40000
30000
20000
10000
0
Media veicoli giornalieri
Crozi
Caldonazzo loc. Brenta
Novaledo
Borgo Valsugana
Martincelli
Stazione di rilevamento

AUTOSTRADA VALDASTICO A31
COMPLETAMENTO A NORD

collegamento con la A22 AUTOBRENNERO da Piovene R. (Vicenza) a Besenello (Trento)

SINTESI NON TECNICA

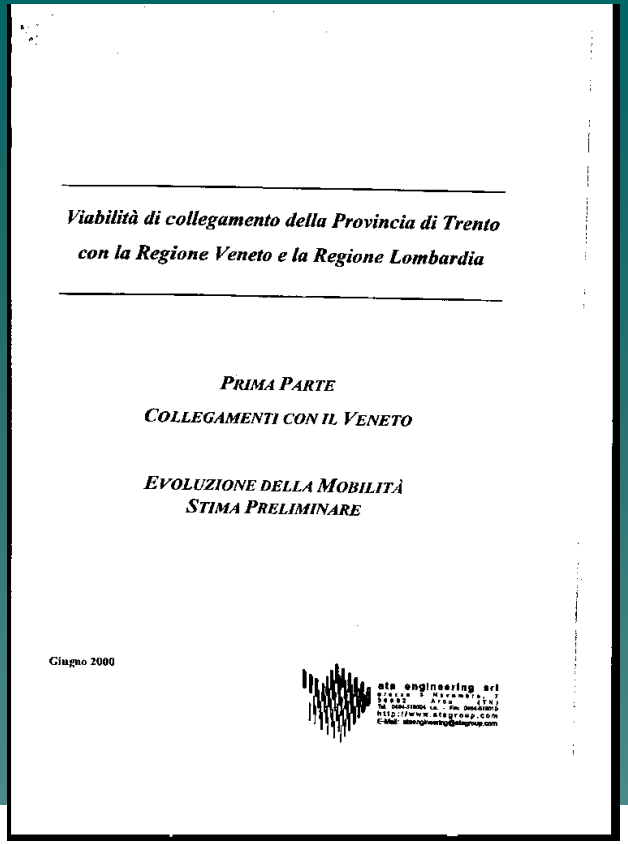
PROGETTO DEFINITIVO In data 30-10-95

1995

I dati, relativi al riferimento temporale 2020 e allo scenario di massima espansione del traffico, evidenziano che, in seguito al completamento dell'A31:

- la S.S. n. 47 della Valsugana, nel tratto di ingresso a Trento viene alleggerita di circa 3000 veicoli/d (6%);
- l'A22 nel tratto Trento-Rovereto, assorbe un flusso aggiuntivo pari a circa 4000 veicoli/d (6%) dovuto alla generazione o al trasferimento di traffico dell'A31.

L'A31 porterebbe ad un calo di traffico in Valsugana di circa 3.000 veicoli al giorno (su 13.000/50.000)



Viabilità di collegamento della Provincia di Trento
con la Regione Veneto e la Regione Lombardia

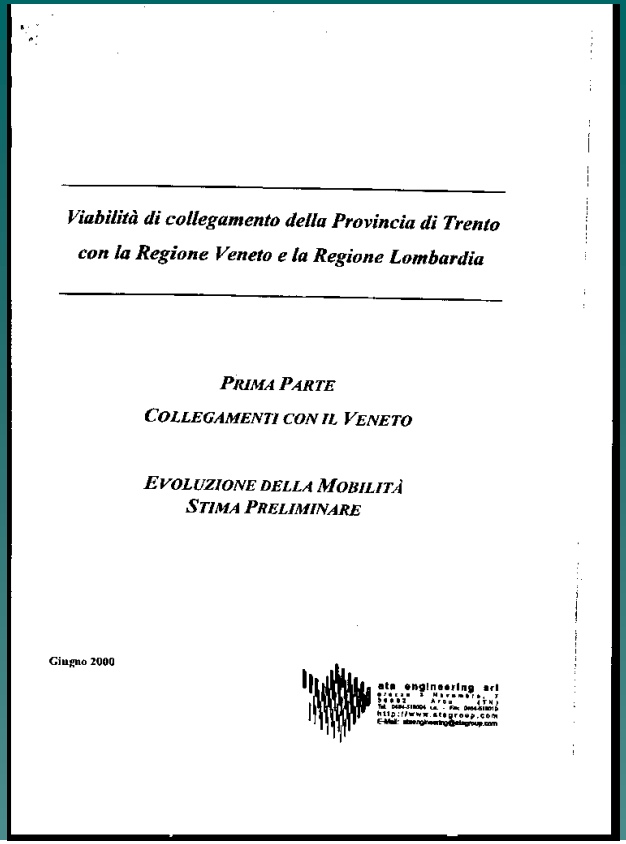
PRIMA PARTE
COLLEGAMENTI CON IL VENETO

EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ
STIMA PRELIMINARE

Giugno 2000

2000: La prospettiva "migliore" è irreale

L'ultima tabella Flussi stimati stato futuro" riporta infine i flussi stimati all'anno 2010 sui principali assi viari interessanti la zona considerata in tre ipotesi di intervento: la prima ipotesi riguarda l'adeguamento della S.S. 47 della Valsugana, la seconda ipotesi riguarda l'esecuzione del prolungamento della A31 della Valdastico, senza prevedere interventi di rilievo sulla Valsugana, la terza ipotesi è relativa sempre al prolungamento della A31 della Valdastico ipotizzando inoltre una serie di interventi mirati alla limitazione del traffico sulla Valsugana (divieto di transito in fasce orarie al traffico pesante, ridefinizione degli incroci, facilitazione degli attraversamenti della statale, riduzione parziale in alcuni punti della carreggiata anche allo scopo di ottimizzare al massimo la sicurezza).



Viabilità di collegamento della Provincia di Trento
con la Regione Veneto e la Regione Lombardia

Prima Parte
Collegamenti con il Veneto

Evoluzione della Mobilità
Stima Preliminare

Giugno 2000

ate engineering srl

La riduzione sta tra i 2.600/5.000 su 16.000/18.500 (a Primolano)

e i 4.600/10.500 su 42.500/48.500 (a San Donà/Trento)

improponibile!

Denominazione asse viario	Tratta	Anno 1999	Anno 2010	Anno 2010 con adeguamento S.S. 47 della Valsugana		Anno 2010 con prolungamento A31 Valdastico e Valsugana senza vincoli		Anno 2010 con prolungamento A31 Valdastico e Valsugana con vincoli	
		(T.G.M.)	(T.G.M.)	(T.G.M.)	Variazioni Percentuale	(T.G.M.)	Variazioni Percentuale	(T.G.M.)	Variazioni Percentuale
A22 del Brennero	Verona-Bolzano	33555	48804	44500	32.62%	43500	29.64%	43500	29.64%
A4 Serenissima	Mestre-Padova	74211	102849	98500	32.73%	97500	31.38%	97500	31.38%
	Padova-Verona	75096	104788	100500	33.83%	99500	32.50%	99500	32.50%
A31 Valdastico	Vicenza-Piovene Rocchetta	18003	28008	28000	55.53%	38000	116.63%	44000	144.40%
	Piovene-Rocchette-Trento	/	/	/	/	18000	/	23000	/
S.S. 47 della Valsugana	Trento-Pergine (San Donà)	36000	42596	48500	34.72%	38000	0.00%	25500	-29.17%
	Pergine-Borgo (Levico)	24000	29432	33500	39.58%	25000	4.17%	17500	-27.08%
	Borgo-Primolano (Primolano)	14000	16126	18500	32.14%	13500	-3.57%	9500	-32.14%

Ma come è possibile che aumenti e diminuzioni del traffico non siano pari in valore assoluto?

CURZEL

co, la storia
i truccati

dastico sulla base di tali dati giornalisticamente sintetizzati, si sforzassero di risalire alla fonte e di capire meglio i termini della questione, magari rifacendosi alla molto più equilibrata relazione prodotta dai Ds.

* * *

Chi scrive si era accostato con diffidenza ai dati offerti a suo tempo da "L'Adige" anche per un altro motivo: quello della proporzionalità degli aumenti e delle riduzioni di traffico nei tre tratti considerati (Primolano-Borgo, Borgo-Pergine, Pergine-Trento).

Tale proporzionalità trova riscontro anche nei dati effettivamente prodotti dall'ATA-Engineering. Mi spiego.

L'indagine dice che la Pedemontana sarà capace di far arrivare 2.364 auto al giorno in più a San Donà, ma solo 1.976 in più a Levico e 753 in più a Primolano: come se da Bassano si potesse arrivare nella Valsugana trentina senza passare per Primolano, o come se, passata Primolano, gli autoveicoli fossero capaci di sdoppiarsi.

Lo stesso strano fenomeno si verifica, stando ai dati, con i decrementi di traffico indotti dalla Valdastico: poc'anzi ho parlato di 6.500 veicoli in meno a San Donà, ma la tabella ci dice anche che i veicoli in meno a Levico saranno 4.500, e a Primolano 2.500. Come può la Valdastico intercettare anche una parte degli automobilisti che partono da Borgo, Levico, Pergine per dirigersi verso Trento?

Io continuo ad aspettare che qualcuno mi spieghi questo paradosso, e mi impedisca di pensare che l'indagine di cui parliamo sia stata condotta in modo approssimativo, magari applicando sommariamente qualche formula matematica.

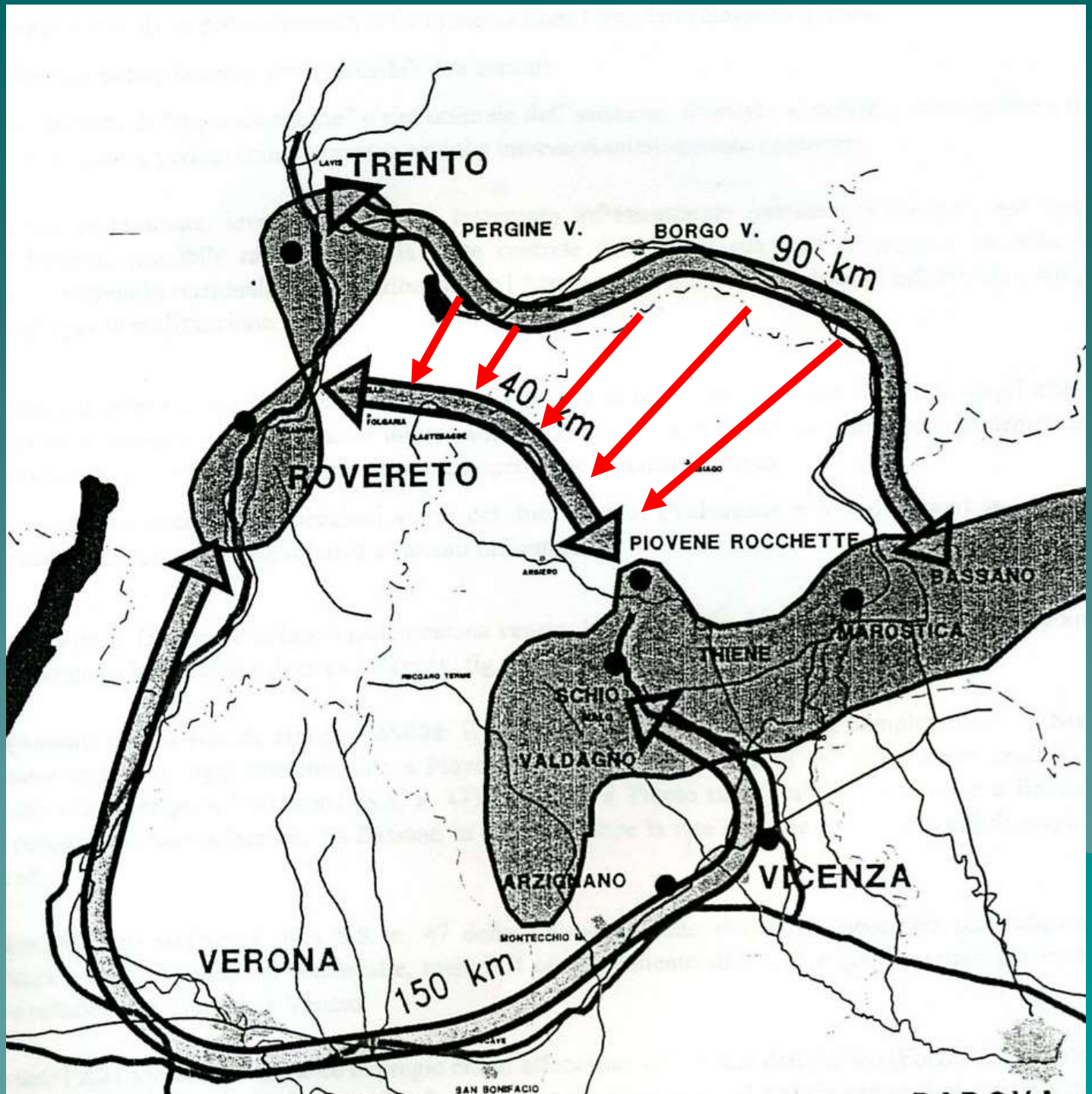
* * *

A questo punto il lettore si sarà fatto la sua idea sul motivo per cui l'assessore Grisenti oggi preferisce disconoscere l'indagine dell'ATA-Engineering. Può essere anche che egli non dica il falso: può essere davvero che la Provincia non abbia commissionato alcuna indagine, dato che il fascicolo in questione porta scritto sul frontespizio solo "stima preliminare"...

Spero che si potrà chiarire se, nel rispondere all'interrogazione, l'assessore si è... sbagliato o è semplicemente ricorso ad un giochetto verbale.

Ciò che rimane, alla fine, è questo: se si guarda allo studio

Un tentativo di interpretazione



Viabilità

Se la Valsugana verrà «adeguata» porterà un incremento di traffico del 35% verso Trento

IL TRAFFICO IN TRENTINO

	Tratte	ANNO 1998					ANNO 1999					VARIAZ. % 98/99			ANNO 2010	2010 CON ADEG. VALSUGANA		2010 CON COMPLET. VALDASTICO	
		Traffico veicoli	Veicoli leggeri		Veicoli pesanti		Traffico veicoli	Veicoli leggeri		Veicoli pesanti		Traffico veicoli	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	2010 traffico	2010 traffico	Variaz. %	Traffico veicoli	Variaz. %
A22	Verona - Bolzano	22.382	16.351	73,1%	6.031	26,9%	33.555	23.977	71,5%	9.578	28,5%	49,9%	46,6%	58,8%	48.804	44.500	32,52%	43.500	29,64%
S.S. 47	Trento - Pergine	29.713	26.213	88,2%	3.500	11,8%	36.000	31.800	88,3%	4.200	11,7%	21,2%	21,3%	20,0%	42.596	48.500	34,72%	25.500	-29,17%
	Pergine - Borgo	19.060	16.460	86,4%	2.500	13,6%	24.000	20.700	86,3%	3.300	13,8%	25,9%	25,8%	26,9%	29.432	33.500	39,58%	17.500	-27,8%
	Borgo - Primolano	11.900	9.400	79,0%	2.500	21,0%	14.000	10.600	75,7%	3.400	24,3%	17,6%	12,8%	36,0%	16.126	18.500	32,14%	9.500	-32,14%

A22 boom: 10mila veicoli in più nel 2010

Valdastico trentina con 25mila auto

di PAOLO MICHELETTO

Dati pesanti sul futuro dell'autostrada del Brennero: il tratto Verona - Bolzano nel '99 ha fatto registrare **33.555 passaggi al giorno**, mentre nel **2010 saranno 43.500**. Diecimila veicoli in più, quindi, nei prossimi dieci anni. Cifre che preoccupano i responsabili dell'A22, alla prese con i limiti strutturali dell'arteria che nasce a Modena e si conclude al Brennero. Basti pensare che i giorni classificati come «critici» sono arrivati a ben settanta all'anno, mentre fino a qualche tempo fa erano solo cinque.

Ecco lo studio per la giunta

L'altro giorno avevamo dato notizia del «beneficio» che la Valdastico potrebbe apportare alla Valsugana: grazie al completamento della Pirubi da Piovene Rocchette a Trento la statale 47 si troverebbe con il traffico dimezzato: **25mila invece di quasi 50mila**. Oggi siamo in

veicoli giornalieri nell'A22, che saranno ben **48.000** cinque anni dopo. La realizzazione della Pedemontana e il completamento della Valdastico avrà conseguenze diverse sull'Autobrennero: in media si avrà una diminuzione dell'**8%** del traffico a sud di quello che sarà l'innesto della Pirubi, mentre a nord la circolazione aumenterà del **6%**. Sono limitati, quindi, gli incrementi che la nuova autostrada potrebbe comportare sull'A22, alle prese comunque con evidenti problemi di «crescita interna».

VALSUGANA. Nel '90 il traffico era compreso tra gli **11.900** veicoli del tratto Borgo-Primolano e i **29.713** per il percorso da Trento a Pergine. Nove anni dopo sul tratto Trento-Pergine si sono raggiunti i **36.000** veicoli con un incremento del «21%, mentre sui tratti Pergi-

ne-Borgo e Borgo-Primolano gli aumenti sono stati rispettivamente del **25%** e del **17%**: **24.000** da Pergine a Borgo, **14.000** da Borgo a Primolano.

PEDEMONTANA. La realizzazione dell'autostrada veneta è considerata come un «pericolo» per la viabilità della Valsugana: ma la nuova arteria, che avrebbe a Bassano del Grappa il punto più vicino al Trentino, quanto traffico porterà? Nel **2005**, quando la Pedemontana dovrebbe essere completata, un aumento del **10%** ci sarà da Borgo a Primolano (**15.400** veicoli), mentre nel percorso verso Trento la crescita è stata valutata dal **12 al 14%**. Passando al **2010**, si prevedo un traffico giornaliero di **42.600** veicoli sul tratto Trento-Pergine, di **29.400** sul Pergine-Borgo e di **16.000** da Borgo a Primolano.

Traffico in colonna lungo l'autostrada del Brennero

A disposizione della giunta c'è poi una serie di dati che riguardano i flussi stimati nel **2010** in base a tre diverse ipotesi di intervento, che rimangono quindi sul «tavolo» degli assessori. La prima ipotesi riguarda l'adeguamento della statale della Valsugana che quindi - è questa è già una notizia - senza dubbio non rimarrà nelle condizioni attuali ma verrà sicuramente adeguata. La seconda eventualità fa riferimento al completamento della A31 della Valdastico, senza prevedere interventi di rilievo sulla Valsugana, mentre la terza è relativa al completamento della Pirubi ipotizzando però una serie di interventi mirati alla limitazione del traffico sulla Valsugana: divieto di transito in fasce orarie al traffico pesante, ridefinizione degli incroci, facilitazione degli attraversamenti della statale, riduzione parziale in alcuni punti della carreggiata anche allo scopo di migliorare l'aspetto della sicurezza. È chiaro che quest'ultima scelta è quella che libererebbe la Valsugana del maggior numero di veicoli pesanti.

Pedemontana da 600 miliardi

Il sempli[illegible] adeguamento de[illegible] +35% passando da **36.000** a **48.500** veicoli nel tratto Pergi-

Oggi esecutivo sugli atti di indirizzo. E' scontro sulla valutazione ambientale strategica

E in giunta si va alla conta sulla Vas

22 giugno 2000: l'Adige pubblica i dati

25.000 veicoli in meno!

(MA: scegliendo un'ipotesi irrealistica, ritenendo possibile un calo del traffico proporzionale e arrotondando i 23.000 verso l'alto)

che tempo fa erano solo cinque.

Ecco lo studio per la giunta

L'altro giorno avevamo dato notizia del «beneficio» che la Valdastico potrebbe apportare alla Valsugana: grazie al completamento della Pirubi da Piovene Rocchette a Trento la statale 47 si troverebbe con il traffico dimezzato: **25mila invece di quasi 50mila**. Oggi siamo in grado di proporre lo studio integrale che lo studio Ata engineering di Arco ha preparato per la giunta. Il titolo è «Viabilità di collegamento della Provincia di Trento con la Regione Veneto e la Regione Lombardia». Il documento costituirà la base di appoggio per le scelte sulla mobilità.

AUTOBRENNERO. Negli ul-

ANNO 2010	2010 CON ADEG. VALSUGANA		2010 CON COMPLET. VALDASTICO	
2010 traffico	2010 traffico	Variaz. %	Traffico veicoli	Variaz. %
48.804	44.500	32,62%	43.500	29,64%
42.596	48.500	34,72%	25.500	29,17%
29.432	33.500	39,58%	17.500	27,8%
16.126	18.500	32,14%	9.500	32,14%

Aprile 2002: studio TPS

committente: Provincia Autonoma di Trento

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

SINTESI DELLO STUDIO TPS

26 aprile 2002

SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Trento	16.606	2.126	21.921
SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Padova	17.310	2.223	22.867

* A 31 a “prezzo politico minimo”:
la diminuzione di traffico
è stimata tra 8 e 10.000 veicoli
equivalenti

SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Trento	14.736	1.109	17.508
SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Padova	16.038	1.253	19.170

* A 31 a “prezzo politico massimo”:
la diminuzione di traffico
è stimata tra 5 e 7.000 veicoli
equivalenti

SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Trento	15.649	1.302	18.904
SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Padova	16.830	1.395	20.317

«Solo la Pirubi salverà la Valsugana»

I numeri dello studio nelle mani della giunta. Bocciate le quattro corsie

TRATTA	SITUAZIONE ATTUALE		2005		2010		2015		CON VALSUGANA A 4 CORSIE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO AUTOSTRADALE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO EQUIPARATO	
	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti
A22 Mezzocorona - Trento Nord	13.086	3.734	14.394	4,814	15.012	5.529	16.110	6.112	16.077	6.111	16.435	6.154	16.259	6.177
A22 Trento Nord - Mezzocorona	12.495	3.428	14.040	4.397	14.435	5.095	15.796	5.575	15.704	5.578	15.882	5.701	15.863	5.698
A22 Rovereto Nord - Trento Centro	9.782	3.050	11.814	3.964	13.562	4.274	14.495	5.279	14.222	5.269	15.977	6.439	15.073	6.248
A22 Trento Centro - Rovereto Nord	9.789	3.085	11.426	3.918	12.440	4.207	13.316	5.113	13.176	5.104	14.481	6.204	13.646	6.063
Ss 47 Loc. Civezzano - Dir Trento	12.999	820	13.712	1.237	15.588	2.169	16.606	2.126	16.975	2.137	14.736	1.109	15.649	1.302
Ss 47 Loc. Civezzano - Dir. Padova	14.025	793	14.729	1.149	16.448	2.160	17.310	2.223	17.567	2.231	16.038	1.253	16.830	1.395
Ss 47 Loc. Grigno - Dir. Trento	2.629	640	3.013	1.005	4.565	1.921	5.175	1.795	5.622	1.806	2.711	675	3.848	869
Ss 47 Loc. Grigno - Dir. Padova	2.770	550	3.124	805	4.495	1.757	4.988	1.761	5.291	1.769	3.026	704	4.054	846
Ss 12 Loc. Lavis - Dir. Trento	10.461	304	11.078	362	11.373	749	12.156	768	12.183	769	10.052	728	12.085	731
Ss 12 Loc. Lavis - Dir. Mezzocorona	10.374	438	10.551	589	11.487	779	12.171	783	12.247	785	12.249	684	12.203	706
Traforo Valdastico - Dir. Est											5.137	1.806	2.778	1.379
Traforo Valdastico - Dir Ovest											5.694	2.106	3.122	1.536

Con Valdastico a pedaggio autostradale si intende la tariffa «normale»; con pedaggio equiparato la tariffa è più pesante

di PAOLO MICHELETTO

I dati dello studio consegnato dalla società Tps di Perugia alla giunta parlano chiaro: la superstrada della Valsugana è destinata a scoppiare. È solo la Valdastico la può salvare. Basta guardare ai numeri dei transiti a Civezzano, dove oggi passano 13.819 tra veicoli leggeri e mezzi pesanti verso Trento e 14.818 verso Padova ma che nel 2015 saranno 18.732 verso Trento e 19.533 verso Padova. Per non parlare di Grigno (5.399 passaggi oggi ma 10.163 tra tredici anni).

I dati fanno riferimento alle dodici ore di un giorno feriale tipo invernale (dalle 7 alle 19). Lo studio contiene anche la proiezione nel 2015 con il completamento della Pirubi a nord: nel tunnel della Valdastico (uscita prevista a Besenello) si stima un traffico di 10.800 veicoli leggeri e 3.900 pesanti nelle stesse ore. Questo ha come effetto principale un contenimento della crescita dei flussi sulla stessa statale della Valsugana in corrispondenza della sezione di Grigno, dove si stimano 5.700 veicoli leggeri e 1.400 mezzi pesanti: il tutto pari ad un incremento del 15% per i mezzi pesanti e ad un calo del 10% dei veicoli leggeri rispetto allo stato attuale. Lo studio sembra togliere armi a chi punta tutto sulla ferrovia, perché i dati illustrati danno per fatta l'apertura del tunnel di base del Brennero, che consentirà l'aumento della quantità di merci sulla rotaia, e per consolidato l'impegno della Provincia sull'interporto di Trento nord e di Ala.

Oggi a Civezzano ci sono 28.037 passaggi nelle due direzioni, destinati a diventare 58.265 nel 2015. Con l'A31 completata saranno 33.136

Se la Pirubi andrà a togliere traffico da una Valsugana altrimenti ridotta a camera a gas, ci saranno però problemi evidenti per l'A22, visto che su una sezione tra Rovereto nord e l'innesto dell'A31 con l'Autobrennero si stimano per il 2015 23.800 veicoli leggeri e circa 8.900 mezzi pesanti, con un incremento del 22% e del 46% rispetto ai flussi attuali. Se invece il confronto avviene rispetto allo scenario di riferimento 2015, si stima un decremento attorno al 14% sia dei flussi di veicoli leggeri che di mezzi pesanti. Ancora più clamorosi i dati su una sezione a nord dell'innesto tra A31 e A22: la stima dei passaggi verso il nuovo casello di Trento sud è di 30.450 veicoli leggeri e 12.600 mezzi pesanti, che rappresentano un incremento rispettivamente del 56% e del 52% se confrontati con lo stato attuale e del 10% e del 17% se il confronto viene effettuato con il 2015. L'effetto è quindi di un ulteriore aggravio dei flussi sulla tratta in questione dell'A22, con una quota di 62mila transiti nelle dodici ore. A questo punto - leggendo lo studio - si pone la necessità di valutare l'eventuale potenziamento della A22 a tre corsie per senso di marcia limitatamente ai tratti tra l'innesto della Valdastico e il casello di Trento sud e Trento nord - Mezzocorona, che rappresentano le due zone più cariche dell'Autobrennero sul territorio provinciale.

Via libera alla metropolitana di superficie da Borgo a Trento e al secondo interporto di Ala Il ruolo della ferrovia del Brennero

Lo scenario che darà maggiori sollievi alla Valsugana prevede una Valdastico con una tariffa autostradale, vale a dire con un pedaggio uguale per km all'A22. A dire il vero, è stata presentata un'altra ipotesi che prevede pedaggio equiparato tra i raccordi A4-A31 e A31-A22: in questo caso la Pirubi diviene meno conveniente e la diminuzione del traffico in Valsugana si presenta inferiore. I dati sembrano scartare la soluzione delle quattro corsie in tutto il tratto trentino: la statale diventerebbe così un'arteria ad alto scorrimento, oltretutto gratis, forse migliorando il quadro sotto il punto di vista della sicurezza ma non per quanto riguarda il traffico.

Sempre secondo le proiezioni elaborate dallo studio di Tps, è stato calcolato anche l'effetto della Valdastico sulla statale 12 all'altezza di Lavis: ora i passaggi medi sono 10.765 verso Trento e 10.402 in direzione Mezzocorona, numeri destinati a salire rispettivamente a quota 12.814 e 12.954. Con la Valdastico, i passaggi verso Trento saranno 10.816 e verso Mezzocorona 12.933. La giunta approverà la prima versione del Piano entro fine maggio: Valdastico a parte, le decisioni già sicure dovrebbero essere la metropolitana di superficie da Borgo a Trento e l'interporto ad Ala. Le proiezioni, presentate ieri all'esecutivo dall'ingegner Stefano Ciurnelli, naturalmente considerano che le opere previste nel Piano dei lavori pubblici verranno realizzate nei tempi previsti.

... sulla rotaia. Ma servono migliori interscambi | Zuppel (Osservatorio) | Postinghel (Comitato)

«Solo la Pirubi salverà la Valsugana»

L'errore di stampa fa risorgere 25.000 veicoli in meno!

I numeri dello studio della Valdastico: giù le quattro corsie

TRATTA	SITUAZIONE ATTUALE		2005		2010		2015		CON VALSUGANA A 4 CORSIE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO AUTOSTRADALE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO EQUIPARATO	
	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti
A22 Mezzocorona - Trento Nord	13.086	3.73												6.177
A22 Trento Nord - Mezzocorona	12.495	3.42												5.698
A22 Rovereto Nord - Trento Centro	9.782	3.05												6.248
A22 Trento Centro - Rovereto Nord	9.789	3.08												6.063
Ss 47 Loc. Civezzano - Dir Trento	12.999	82												1.302
Ss 47 Loc. Civezzano - Dir. Padova	14.025	79												1.395
Ss 47 Loc. Grigno - Dir. Trento	2.629	64												869
Ss 47 Loc. Grigno - Dir. Padova	2.770	55												846
Ss 12 Loc. Lavis - Dir. Trento	10.461	30												731
Ss 12 Loc. Lavis - Dir. Mezzocorona	10.374	43												706
														1.379
														1.536

Con Valdastico a pedaggio autostradale si intende la ta

16.606 2.126

17.310 2.223

di PAOLO MICHELETTO

- Oggi a Civezzano ci sono 28.037 passaggi nelle due direzioni, destinati a diventare 58.265 nel 2015. Con l'A31 completata saranno 33.136

- Via libera alla metropolitana di superficie da Borgo a Trento e al secondo interporto di Ala Il ruolo della ferrovia del Brennero

I dati dello studio consegnato dalla società Tps di Perugia alla giunta parlano chiaro: la superstrada della Valsugana è destinata a scoppiare. È solo la Valdastico la può salvare. Basta guardare ai numeri dei transiti a Civezzano, dove oggi passano 13.819 tra veicoli leggeri e mezzi pesanti verso Trento e 14.818 verso Padova ma che nel 2015 saranno 18.732 verso Trento e 19.533 verso Padova. Per non parlare di Grigno (5.399 passaggi oggi ma 10.163 tra tredici anni).

I dati fanno riferimento alle dodici ore di un giorno feriale tipo invernale (dalle 7 alle 19). Lo studio contiene anche la proiezione nel 2015 con il completamento della Pirubi a nord: nel tunnel della Valdastico (uscita prevista a Besenello) si stima un traffico di 10.800 veicoli leggeri e 3.900 pesanti nelle stesse ore. Questo ha come effetto principale un contenimento della crescita dei flussi sulla stessa statale della Valsugana in corrispondenza della sezione di Grigno, dove si stimano 5.700 veicoli leggeri e 1.400 mezzi pesanti: il tutto pari ad un incremento del 15% per i mezzi pesanti e ad un calo del 10% dei veicoli leggeri rispetto allo stato attuale. Lo studio sembra togliere armi a chi punta tutto sulla ferrovia, perché i dati illustrati danno per fatta l'apertura del tunnel di base del Brennero, che consentirà l'aumento della quantità di merci sulla rotaia, e per consolidato l'impegno della Provincia sull'interporto di Trento nord e di Ala.

Se la Pirubi andrà a togliere traffico da una Valsugana altrimenti ridotta a camera a gas, ci saranno però problemi evidenti per l'A22, visto che su una sezione tra Rovereto nord e l'innesto dell'A31 con l'Autobrennero si stimano per il 2015 23.800 veicoli leggeri e circa 8.900 mezzi pesanti, con un incremento del 22% e del 46% rispetto ai flussi attuali. Se invece il confronto avviene rispetto allo scenario di riferimento 2015, si stima un decremento attorno al 14% sia dei flussi di veicoli leggeri che di mezzi pesanti. Ancora più clamorosi i dati su una sezione a nord dell'innesto tra A31 e A22: la stima dei passaggi verso il nuovo casello di Trento sud è di 30.450 veicoli leggeri e 12.600 mezzi pesanti, che rappresentano un incremento rispettivamente del 56% e del 52% se confrontati con lo stato attuale e del 10% e del 17% se il confronto viene effettuato con il 2015. L'effetto è quindi di un ulteriore aggravio dei flussi sulla tratta in questione dell'A22, con una quota di 62mila transiti nelle dodici ore. A questo punto - leggendo lo studio - si pone la necessità di valutare l'eventuale potenziamento della A22 a tre corsie per senso di marcia limitatamente ai tratti tra l'innesto della Valdastico e il casello di Trento sud e Trento nord - Mezzocorona, che rappresentano le due zone più cariche dell'Autobrennero sul territorio provinciale.

Lo scenario che darà maggiori sollievi alla Valsugana prevede una Valdastico con una tariffa autostradale, vale a dire con un pedaggio uguale per km all'A22. A dire il vero, è stata presentata un'altra ipotesi che prevede pedaggio equiparato tra i raccordi A4-A31 e A31-A22: in questo caso la Pirubi diviene meno conveniente e la diminuzione del traffico in Valsugana si presenta inferiore. I dati sembrano scartare la soluzione delle quattro corsie in tutto il tratto trentino: la statale diventerebbe così un'arteria ad alto scorrimento, oltretutto gratis, forse migliorando il quadro sotto il punto di vista della sicurezza ma non per quanto riguarda il traffico.

Sempre secondo le proiezioni elaborate dallo studio di Tps, è stato calcolato anche l'effetto della Valdastico sulla statale 12 all'altezza di Lavis: ora i passaggi medi sono 10.765 verso Trento e 10.402 in direzione Mezzocorona, numeri destinati a salire rispettivamente a quota 12.814 e 12.954. Con la Valdastico, i passaggi verso Trento saranno 10.816 e verso Mezzocorona 12.933. La giunta approverà la prima versione del Piano entro fine maggio: Valdastico a parte, le decisioni già sicure dovrebbero essere la metropolitana di superficie da Borgo a Trento e l'interporto ad Ala. Le proiezioni, presentate ieri all'esecutivo dall'ingegner Stefano Ciurnelli, naturalmente considerano che le opere previste nel Piano dei lavori pubblici verranno realizzate nei tempi previsti.

... sulla rotaia. Ma servono migliori interscambi | Zuppel (Osservatorio) | Postinghel (Comitato)

IL FUTURO DEI TRASPORTI

Il presidente alla sinistra: «Basta dire solo cosa non serve Non traggo conclusioni ma chiedo una discussione laica»

Dellai: dalla Valdastico non si scappa

«Gli studi ci dicono che la ferrovia non basta a salvare la Valsugana»

di Enrico Pucci

TRENTO. Ha ascoltato in silenzio l'ennesima bufera politica sulla Valdastico, dopo la presentazione dei dati sul traffico. Ma adesso Lorenzo Dellai dice la sua. Con forza: «Chiedo alla sinistra di non dire solo dei no. La Valdastico non è il male maggiore». E boccia la SuperValsugana.

Presidente, come commenta il dibattito sulla Valdastico riesploso dopo la presentazione dello studio sul traffico?

Un dibattito un po' vecchio. Tutto politico. Limitato a uno dei tasselli del problema della mobilità.

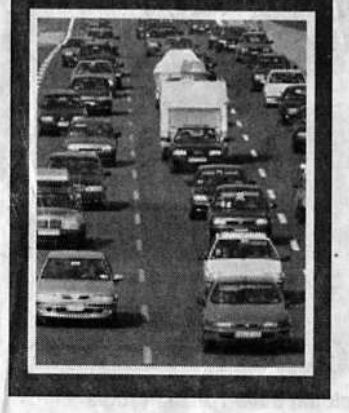
Valdastico sì, Valdastico

sugana non è diretto al Brennero ma si ripartisce in traffico di interscambio fra Alto Adige, Trentino e Nordest. In più c'è una quota di traffico diretto al Brennero che per ragioni oggettive non può andare sulla ferrovia.

La sinistra propone di usare la ferrovia della Val-

Lorenzo Dellai con l'elmetto da minatore, all'inaugurazione di una galleria Il presidente della Provincia

Il futuro dei trasporti



● L'assessore della Margherita: «Questa giunta si farà carico del problema della mobilità. L'A31 non servirà per il traffico di attraversamento»

● «È fondamentale che il governo traforo del Brennero nella legge decisione sarà giustificata scien

«Basta no politici alla Valdas

Grisenti: la faremo, ma assieme alla metrolitana di s

Muraro fa il segno di «vittoria», ma Dellai: nulla è g

Assessore Grisenti. La Valdastico si farà?

«Dico che può essere la risposta a tanti problemi della mobilità trentina. Voglio ricordare però che non sarà l'unica risposta. Non possiamo ricondurre tutto alla Valdastico».

In che senso?

«Nel senso che comunque dovremo investire molto sul trasferimento del trasporto delle merci sulla ferrovia. Sulla Valsugana possiamo prendere in considerazione diverse alternative, ma un'indagine puntuale ci dice che le quattro corsie in tutto il tratto trentino porteranno parecchi problemi. Le quattro corsie le faremo nel tratto da Trento a Borgo, assieme alla metropolitana di superficie, pensata per i pendolari. I dati, infatti, ci dicono che i trentini utilizzano volentieri il trasporto pubblico se questo risponde alle loro esigenze».

Quando deciderete se fare o meno la Valdastico?

«Entro la fine di maggio. E ogni decisione sarà inserita all'interno di un sistema dalla gestione dinamica. Il ministro Lunardi recentemente ha detto che il traffico è come l'acqua, nel senso che va dove c'è spazio. Non sono d'accordo, perché il sistema va gestito, e noi vogliamo farlo in maniera scientifica. Ecco perché ma di tutto al Trentino».

L'assessore Silvano Grisenti

Ce la farete ad incrementare il trasporto delle merci sulla ferrovia del Brennero?

«L'impegno della Provincia è notevole. L'interporto è realtà, mentre vogliamo creare un secondo snodo intermodale ad Ala: la Provincia sta già definendo l'acquisto dell'area dalle Ferrovie dello Stato. Per fortuna molte società degli autotrasportatori stanno iniziando a considerare la ferrovia come una vera e propria occasione da sfruttare».

Ma qualsiasi ritardo sulla realizzazione del tunnel del Brennero rischia di far saltare tutto.

«Ogni ritardo avrebbe conseguenze pesanti. Su questo devo però dare atto al governo Berlusconi di aver inserito il traforo del Brennero nella legge Obiettivo».

Sulla Pirubi ci sono ancora spazi per contrapposizioni politiche in giunta?

«Non vedo motivi per no politici. Oggi si possono avere i dati giusti per ragionare e non per sparare ognuno quello che pensa. Certo, ognuno di noi può fare quello che crede, ma la giunta si farà carico del problema della mobilità».

Quando ci sarà l'approvazione definitiva

	MEZZI LEGGERI		VEICOLI PESANTI	
	1990	2000	1990	2000
Marco	9733	12834	772	2073
Mattarello	19714	19859	1330	1851
Canova di Gardolo	52241	41152	2629	5149
S. Michele a/A	8276	10026	1082	3311
Vermiglio	1216	1451	73	197
Croviana	6916	6384	320	998
Revò	2536	2639	136	360
Ruffré (Mendola)	1319	1134	36	92
Dermulo	9417	12796	738	2623
Mezzolombardo	11442	14714	1406	2760
Cavareno	5037	5526	400	1394
Vezzano	8492	14042	462	1943
Piedicastello	15011	24717	643	2635
Borgo	12996		1910	
Levico	10862	13215	1579	4467
S. Donà	27054	30889	2498	6357
Cavalese	8676	6757	434	793
Moena	6299	6324	266	1304
Fiera di Primiero		8541		1110
Paneveggio	959	844	38	85
Cimego	5299	4808	892	1323
Folgarida	2344	2085	112	256
Carisolo	4305	5899	164	431
Tione	5669		252	
Ravazzone	17681	26578	1028	2800
Arco	15688		629	
Riva del Garda	5518	4335	289	380
Storo	1604	1724	210	508
Vigo di Fassa	2477	1779	95	208

Ottobre 2004: Piano della Mobilità

Stessi dati, stesso modo di presentarli

L'assessore alle infrastrutture presenta i dati sulla mobilità e rilancia per l'ennesima volta il suo ultimatum

«Valdastico, o muore la Valsugana»

Grisenti chiede l'ok definitivo: si risparmiano 90 ettari di territorio

Trento — sabato 16 ottobre 2004 — 17

...lezzi ecocompatibili da Cavalese a Predazzo e su fino ad Alba

...n bus sui vecchi binari di Fiemme

Servizio di trasporto pubblico su gomma tra Cavalese, Predazzo lungo il vecchio sedime ferroviario. È l'ipotesi studiata per la mobilità in Val di Fiemme, vista l'alta...

La strada di Predazzo

In prospettiva strada dedicata per i camion tra Val di Cembra e Valsugana

Il porfido allo scalo di Roncogno

Delle varie ipotesi avanzate in passato per risolvere il problema del traffico pesante da e per l'area delle cave di porfido in Val di Cembra il Piano aderenza quella che individua i flussi verso la Valsugana concentrandoli in un nuovo scalo ferroviario di efficienza da realizzare a Roncogno. Nel breve termine si prima di realizzare lo scalo con relativi lavori di binari, banchine e sistemazione dell'area e di stazione: le strade che scendono dalla valle, tramite l'adeguamento della provinciale 71, in realizzazione della bretella a Torchio e una nuova viabilità di collegamento con rotatoria provinciale parallela alla Valsugana e nuovo ponte sul Fersina. Nel lungo termine, per fronteggiare il numero di mezzi pesanti, risulta fondamentale realizzare una via alternativa al porfido parallela alla provinciale 71, che parte dalla bretella di Torchio e giunge fino alla Val di Fornace.

Una cava di porfido

Il Piano della mobilità

...Valdastico per salvare la Valsugana»

...risenti: risparmio di territorio, con le quattro corsie consumo di cento ettari

TRATTA	SITUAZIONE ATTUALE		2005		2010		2015		CON VALSUGANA A 4 CORSIE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO AUTOSTRADALE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO EQUIPARATO	
	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso Mezzi Pesanti
Mezzocorona - Trento Nord	13.086	3.734	14.394	4.814	15.812	5.329	18.118	6.112	16.077	6.111	16.493	6.154	16.258	6.177
Trento Nord - Mezzocorona	12.495	3.429	14.640	4.397	14.426	5.095	15.706	5.575	15.734	5.578	15.682	5.701	15.963	5.688
Rovereto Nord - Trento Centro	9.782	3.050	11.914	3.964	13.562	4.274	14.495	5.278	14.222	5.259	15.977	6.429	15.073	6.248
Trento Centro - Rovereto Nord	9.766	3.085	11.426	3.918	12.449	4.207	13.918	5.112	13.178	5.104	14.981	6.294	13.646	6.053
Loc. Civezzano - Dir. Trento	12.999	820	13.712	1.237	15.588	2.168	16.686	2.526	16.975	2.137	14.736	1.199	15.649	1.302
Loc. Civezzano - Dir. Padova	14.025	793	16.126	1.149	16.448	2.160	17.310	2.223	17.967	2.231	16.838	1.253	16.830	1.395
Loc. Grigno - Dir. Trento	2.624	640	3.013	1.085	4.565	1.921	5.175	1.756	5.622	1.686	2.711	875	3.848	869
Loc. Grigno - Dir. Padova	2.770	558	3.124	835	4.495	1.737	4.988	1.761	5.291	1.789	3.005	704	4.084	848
Loc. Levico - Dir. Trento	10.483	304	11.078	362	11.370	746	12.156	768	12.183	793	10.032	728	12.980	731
Loc. Levico - Dir. Mezzocorona	10.074	488	10.551	599	11.487	779	12.171	783	12.247	783	12.248	984	12.209	786
Trafoia Valdastico - Dir. Est											5.137	1.886	2.779	3.379
Trafoia Valdastico - Dir. Ovest											5.004	2.198	3.122	3.539

...adastico a pedaggio autostradale si intende la tariffa «normale»; con pedaggio equiparato la tariffa è più pesante

...PAOLO MICHELETTO

...IL COSTO DELL'A31

Via libera anche da Stefenelli (Levico), Froner (Borgo): da chiarire il dato sull'uso del territorio

I sindaci della Valsugana: A31 subito

Anderle (Pergine): servirà anche il tunnel di Tenna

«Finalmente». «L'aspettiamo da anni». «La smettano di discutere e la facciano». Ieri in Valsugana c'è intenzione un coltissimo coro di sì a favore dell'autostrada della Valdastico, condito d'incitamento a fare in fretta. Nel piano della viabilità presentato venerdì dall'assessore provinciale Silvano Grisenti è scritto (con il sottogrupo di strade «-tive») che la nuova linea del Brennero sposterà ben poco traffico dalla strada alla rotaia, che la situazione del traffico sulla statale 47 della Valsugana è allarmante, che l'80 per cento dei mezzi pesanti che la percorrono non vengono tagliati più lunghi di 300 chilometri: inutile pensare, dunque, che possano scegliere la rotaia. E, sempre Grisenti, lascia l'allargamento a quattro corsie di tutta la 47, anche in questo l'operazione impossibile l'uso di altri 100 ettari di terra. Conferma, invece, il pedaggio a carico dei mezzi pesanti (pari a 3,5 euro sui 55 chilometri tremila della strada ...

...ricacra la dose Aldo Zanella, l'assessore alla viabilità: «Il più sono tempo, anche il tunnel sotto Tenna è da fare per togliere la minaccia della camionale ambientale che sempre incombe sul lago di Caldonazzo».

Argomento Carlo Stefenelli, sindaco di Levico: «Se quanto detto da Grisenti e quanto emerge dagli studi è vero, ci spinga per fare l'autostrada, sono convinto che l'impatto sarà inferiore rispetto a nuovi via-

...visto un calcolo di questo tipo. Qualsiasi soluzione si trovi, comunque, dovrà essere la meno impattante e ed piacevolmente capire bene come si potrà aggiungere il pedaggio con il traffico locale sulla statale, lontano che bisogna valutare con maggiore energia quanto è ancora possibile fare con la statale». **Bruno Peroone**, il sindaco operaio di Castelnuovo, si «scinapigia» ogni giorno la 47. «Racchiuso la Pista - dice - o non continuiamo a fare stadi. Certo così sulla 47 non va proprio, perché i Tir ammazzano ogni giorno». A Grigno il sindaco **Flavio Pacher** ieri di ...

...ne. Lo sono preoccupatissimo per il continuo incremento dei mezzi pesanti in Valsugana. Si alla Valdastico e no netto all'uso di ulteriore territorio a fini stradali in Valsugana» da **Elio Pistarelli**, sindaco di Tenna, per il quale sia statale 47 sarà sempre preferita dai veneti per non allungare il chilometraggio del loro itinerario. «L'argomento relativo al risparmio di territorio per me è cosa nuova: so ...

...sindaco **Laura Froner**, sindaco di Borgo - non ha mai

Il sindaco Renzo Anderle

Un coro: «Decidere subito, dopo anni di discussioni»

AWS
COURIER EXPRESS
AMPPEL LOGISTICA
TRENTO 0461-944781

Il verde Bombarda: «Facciamo un referendum». Il diessino Pinter: «I dati di questo Piano sono vecchi»

Pirubi, ultimatum di Grisenti

L'assessore: nuove elezioni se i Ds non accettano il confronto

Piano di sviluppo PAT (2005)

INFRASTRUTTURE. Strade e autostrade, gallerie a viadotti: il Programma di sviluppo provinciale non ha dubbi nel rilevare «un indicatore di sottodotazione». Questo significa che il Trentino non ha infrastrutture a sufficienza. Per questo, si «giustifica la scelta di procedere alla "terza corsia dinamica" dell'Autobrennero, e di portare in galleria una parte rilevante delle nuove tratte (traforo di base, by-pass di Trento e Rovereto del corridoio di adduzione al tunnel in sinistra Adige, quota sostanziale di opere in galleria e in viadotto per la A31)». In poche righe, una serie di interventi destinati a rivoluzionare il Trentino. Il documento considera quindi necessario il ricordo all'autostrada della Valdastico, segno della «grande attenzione prestata agli effetti ambientali del nuovo traffico pesante potenziale in Valsugana, come effetto delle nuove infrastrutturazioni di adduzione in provenienza dall'area pedemontana veneta». Fin qui non ci sono grandi dif-

Enzo Erminio Boso (2006)

strage di Nassiriya a riprova di un sentimento di evidente ostilità nei confronti dell'intero mondo militare ispirato ed imposto dalle frange più estreme della sinistra comunque di governo;

Premesso infine che il comune sentire della gente risulta per fortuna orientato in modo assolutamente diverso come confermano in modo inequivocabile e ripetuto tutti i sondaggi che registrano per le Forze Armate e dell'Ordine indici di gradimento sistematicamente compresi tra l'80 ed il 90 % a fronte, come mero riferimento, al 18-20 % della Magistratura;

il Consiglio della Provincia autonoma di Trento esprime la propria solidarietà, fondata sull'apprezzamento per il lavoro svolto quotidianamente al servizio dell'intera collettività, nei confronti delle Forze Armate e dell'Ordine ed impegna la Giunta ad invitare il Governo a rivedere le proprie posizioni che così come espresse nella legge finanziaria suonano poco conformi alle reali necessità, in particolare sotto il profilo della sicurezza, e di fatto offensive per il personale direttamente coinvolto.

PROPOSTA DI MOZIONE

N. 362

Presentata l'1 dicembre dal consigliere Erminio Enzo Boso (Lega Nord Trentino)

inquinante per l'ambiente. Sarebbe bello che il nostro caro Dellai, presa finalmente la spada per l'elsa e brandita vigorosamente, calasse con altrettanta maschia vigoria la lama sui vecchi nodi irrisolti della mobilità valsuganotta, rescindendo nettamente i veti della sinistra ambientalista e post-comunista che bloccano il completamento della Valdastico, che consentirebbe di sgravare di una buona parte di traffico e di inquinamento ambientale la Valsugana.

Tutto ciò premesso, il Consiglio della Provincia Autonoma di Trento impegna la Giunta Provinciale:

1. **ad uscire dall'immobilismo e a completare l'ammodernamento del tracciato stradale della strada della Valsugana portandolo a 4 corsie di marcia su tutto il suo tracciato in provincia di Trento e ad attivarsi con la vicina Regione veneto affinché si stabilisca un accordo per il rapido potenziamento di tutta l'arteria almeno fino a Padova;**
2. **perché venga autorizzato il completamento della Valdastico in territorio trentino con sbocco sull'Autobrennero all'altezza del casello di Rovereto Sud, soddisfando così le esigenze di vivibilità ed ambientali della Valsugana**

PROPOSTA DI MOZIONE

N. 363

di programma-
llenza. Non ba-
a genericamen-
nord-est» am-
ine, dalla mag-
rto Pinter, Ds,
legislatura as-
panistica: «Non
e il Pup faccia
Piano della Mo-

pena di andare
e della faccen-
iesta (la debbo-
nsiglieri) di vo-

IL DIBATTITO

Muraro: «La si faccia, i Ds i

Polemico l'autonomista: «Pirubi o no loro tengo

Sergio Muraro (Genziane)

TRENTO. Dibattito un po' surreale (tra i mille condizionamenti dei tempi contingentati) ma che sulla Valdastico ha fatto registrare momenti anche da teatrino. Commentava, per esempio, l'autonomista **Sergio Muraro**, autonomista in maggioranza ma da sempre favorevole alla Pirubi: «Dellai è favorevole al prolungamento di questa arteria, come lo è da sempre Grisenti. Solo che il presidente della Provincia tema che realizzandola i salti in aria la maggioranza. Stia tranquillo, per questo. La può fare, per la salute della Valsugana: tanto i Ds non molleranno la poltrona. C'è un esempio eccellente, quello della Jumela: si sono lamentati ma alla fine sono rimasti al loro posto».

In mattinata aveva dato fuoco alle polveri, il primo firmatario della mozione pro Valdastico, **Mario Malossini**.

Ha ricordato che il Trentino oggi si trova di fronte ad un modello di sviluppo nuovo che fa riferimento all'autonomia della nostra Provincia, la quale deve dimostrare la sua efficienza. E' richiesta una sinergia sistemica proiettata verso una visione programmatoria economica ed urbanistica. Il rappresentante di FI ha toccato il tema del rafforzamento delle direttrici stradali principali quali il Brennero, (inteso come ferrovia ed auto-

Sergio Muraro (2006)

LA REAZIONE

Secondo il leader del centrodestra la nuova autostrada è l'unica soluzione per liberare la Valsugana

«Lorenzo, una spiegazione debole»

Malossini: è in difficoltà dentro la sua maggioranza

«Dunque, la Valsugana sarebbe soltanto un affluente? L'intervento di Lorenzo Dellai è debole, non mi convince». Nonostante la bocciatura della mozione presentata da Forza Italia, Mario Malossini non è particolarmente dispiaciuto. «Mi pare che si palesi in maniera evidente le contraddizioni che ci sono dentro la maggioranza» dice sornione sedendosi sui divanetti fuori dall'aula.

Malossini, ora cosa succederà? La giunta metterà la Valdastico nel Pup?

Escogiteranno il solito escamotage: da una parte diranno di no, ma dall'altra scriveranno un documento di filosofia per ribadire che si faranno nuovi studi in vista del potenziamento dei collegamenti con il Veneto.

Dellai sostiene che è inutile creare nuove strade che porteranno altro traffico su un'asse, quella del Brennero, che è già al massimo delle sue capacità.

Ma anch'io sostengo che il Brennero va potenziato, solo che è necessario pensare ad una politica generale delle infrastrutture in provincia.

Una visione generale, par di capire, che secondo lei la giunta non ha.

Io ho indicato quelle che ritengo le priorità: al primo posto il Brennero, poi la direttrice nord-est verso i nuovi confini dell'Europa; quindi la Loppio - val di Ledro e la statale delle valli del Noce. È tutto il sistema trentino che ha bisogno di potenziare le vie di comunicazione.

Malossini, non si può dire che Grisenti non abbia fatto strade...

A parte il fatto che alcuni sono ancora cantieri, va aggiunto che si tratta di progetti partiti ancora diversi anni fa.

Lei ha chiesto che, dopo trenta e passa anni di discussione, ora si giunga presto ad una decisione.

Siamo ormai arrivati al dunque. I dati sono ineludibili. La Valsugana tra dieci anni sarà ingestibile ed è sbagliato pensare di aver risolto tutto con il tunnel di Martignano che, anzi, farà aumentare il traffico. Non basta dire, come fa Viganò, che da noi ci sono troppe auto rispetto alla media degli altri paesi europei.

Perché puntare tutto sull'asfalto e non investire anche sulla rotaia?

La metropolitana tra Trento e Rovereto è una cosa positiva. Lo dice uno che ha subito due inchieste per dei progetti che ora tornano alla luce e che sembrano ottime soluzioni. Il problema delle auto, comunque, resta. E la Valdastico è l'unica soluzione per migliorare il sistema di collegamento con il nord est e dare una risposta a 70 mila persone che abitano in Valsuagana. Per questo non accetto l'uscita di Dellai quando dice che è inutile intervenire sugli affluenti.

D.B.

Mario Malossini, leader di Forza Italia. A sinistra, traffico a Martignano

Mario Malossini (2007)

2008: Campagna elettorale

sosterrebbe?

Muraro: «Ma io non devo fare cadere nessuno. A me interessa la difesa della nostra autonomia. Io sono la scelta dell'elettore a cui sta a cuore il futuro del Trentino. Da sempre mi batto per questo. E se Berlusconi dovesse essere al governo e mi proponesse di realizzare la Valdastico per la Valsugana perché mai dovrei votargli contro per fare un piacere agli amici della sinistra?».

Ecco una parola chiave per la Valsugana o, meglio, un tormentone. Serve, è una chimera, si farà?

Santini: «Muraro si occupa della Valdastico da 20 anni? Io da 22. Bisogna farla, proprio perché dall'altra parte, in Veneto, c'è una zona tra le più vitali d'Italia, una delle più floride. Si tratta poi di realizzare un piccolo buco di 14 chilometri in tutto».

Casanova: «Ma voi affrontate tutto questo problema così si faceva nel millennio scorso. Coraggio, basta spostare avanti ed indietro auto che viaggiamo semivuote. E' ridicolo pensare a realizzare nuove autostrade, è sulla ferrovia che si deve avere il coraggio di puntare».

Beh, Dellai ha già messo tra i progetti futuri il Metroland, le valli in rete con una serie di gallerie e di binari.

Casanova: «Quando le ha presentate, con la cartina e le linee, era uguale a Berlusconi quando da Vespa segnava sul tabellone le priorità per l'Italia».

Trentini: «La Valdastico serve, va realizzata con le metodiche più moderne, meno impattanti ma serve per togliere traffico dalla Valsugana».

Bertolini: «Anche a nostro parere si tratta di un'infrastruttura che deve e può essere fatta per evitare il sovraccarico di una zona che, con il traffico di passaggio, ha già fatto abbondantemente i conti e che adesso deve essere messa in condizione di respirare».

Luca Zaia (2015)

Ugo Rossi, ha mostrato un certo grado di apertura a quella che è già stata ribattezzata la DeRoZa (rivisitazione in chiave moderna di quella che era negli anni '70 la PiRuBi: Piccoli, Rumor e Bisaglia) in forza del ruolo chiave che i tre attori in campo (Delrio, Rossi e Zaia) stanno giocando nella partita che porterà, come ha detto lo stesso Zaia, alla realizzazione o all'affossamento del progetto Valdastico.

Presidente Zaia, Rossi ha detto che al Comitato paritetico presenterà in primis un deciso "no" all'opera ma poi valuterà possibili "guadagni" per il Trentino derivanti dalla realizzazione dell'autostrada. Voi come vi porrete?

Noi, a nostra volta, porteremo le nostre di istanze ovviamente nel pieno rispetto dell'autonomia del Trentino ma consci del fatto che si va a discutere di un'infrastruttura storica per il Paese. Quella del Comitato paritetico è una grande occasione. Direi decisiva. Perché al tavolo si siederanno, finalmente, gli attori in gioco e potremo tutti mostrare che carte da molti anni stiamo tenendo in mano.

Rossi dice che se con la Valdastico si risolvessero problemi enormi per il Trentino come l'eccessivo carico di traffico pesante in Valsugana il "no" potrebbe diventare un "ni". Lei che ne pensa?

Penso che siamo d'accordo. Con l'autostrada, finalmente, il traffico pesante abbandonerebbe la Valsugana per prendere la via della Valdastico. Oggi, tra l'altro, non so come la pensate voi ma la Valsugana è una delle strade più pericolose d'Italia per com'è strutturata e per l'eccessivo numero di veicoli che la percorrono. A autostrada funzionante i sindaci della Valsugana potrebbero addirittura mettere il blocco del traffico pesante o limitazioni alla circolazione e tutta la valle potrebbe tornare a respirare.

Altro tema molto sentito in Trentino è quello dell'elettrificazione della ferrovia della Valsugana. Possibile?

Possibile. Non vedo perché dovremmo opporci. Sarebbe un passo avanti anche per noi. Però queste sono considerazioni che faremo quando sarà il momento al tavolo del Comitato.

Problema: chi dovrebbe realizzare l'opera, la concessionaria di A4, la Serenissima, ha un buco nei bilanci di 1 miliardo e l'opera dovrebbe costare 2 miliardi. Dove si prendono questi soldi?

Quello sarà un problema successivo che dovrà risolvere il del ministero delle infrastrutture. I problemi del concessionario non sono affar mio e infatti al tavolo del Comitato paritetico non ci sono concessionari di sorta. Noi, come Regione Veneto, abbiamo proprio scelto di non dialogare con il concessionario per evitare che poi qualcuno dica che spingiamo per l'opera per aiutare qualcuno o sfavorire qualcun altro. Quella della Valdastico deve essere una soluzione politica che va finalmente a risolvere il problema dell'isolamento della Pedemontana e proietta il Nord Est sull'asse prioritario del Brennero e viceversa.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia da sempre spinge per la realizzazione della Valdastico Nord che unirebbe il Brennero alla sua regione

Zaia va incontro a Rossi «La Valdastico vi serve»

Il presidente del Veneto spiega come l'autostrada convenga anche al Trentino «In Valsugana sparirebbero i tir. Elettrificare la ferrovia? Si può fare»

Rossi: "ni" alla DeRoZa se risolve gli storici problemi del Trentino

TRENTO. La DeRoZa (al secolo PiRuBi) potrebbe anche farsi. Il presidente Rossi, ieri (tramite le pagine del Trentino), ha aperto all'ipotesi se con l'infrastruttura si risolvessero alcuni dei problemi storici dell'area est del Trentino. Su tutti il problema del traffico pesante nella Valsugana: «Troppi camion viaggiano lungo i laghi di Levico e di Caldonazzo - ha detto il presidente della Provincia - e se un giorno un'autocisterna finisse in uno di questi specchi d'acqua? Pensate che catastrofe potrebbe causare». L'altro grande problema riguarda l'asse ferroviario. Da sempre la Provincia si oppone all'autostrada perché il futuro del traffico merci dovrebbe passare dalla gomma su rotaia. E un'altra chiave che potrebbe portare all'ok alla Valdastico è proprio l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana (tra l'altro in parte di proprietà della Provincia).

Roberto de Laurentis (2015)

«Sì Valdastico per togliere i camion dalla Valsugana»

A Borgo, il presidente degli artigiani De Laurentis rilancia la sua proposta: «Uscita a Rovereto e chiusura totale del traffico pesante lungo la statale 47»

di Luigi Carretta

BORGO

Più che sulla Valdastico, l'incontro di mercoledì sera che ha chiuso la settimana di incontri dedicati alla mobilità in Valsugana è stato un confronto su due modi completamente diversi di intendere lo sviluppo futuro della valle e del Trentino in generale. Sul tavolo degli oratori il presidente degli artigiani De Laurentis da una parte e dall'altra il professor Curzel, portavoce dei comitati che si sono costituiti quasi immediatamente dopo che l'ipotesi dello sbocco del tratto nord della A31 all'altezza di Caldonazzo è stata resa pubblica.

Per De Laurentis l'equazione può essere introdotta in maniera semplice: la Vadastico aiuta l'economia, e le strade portano cultura e progresso. Chiaramente i processi di questo tipo vanno però pensati e governati con una chiara idea di quale sviluppo vogliamo per il futuro, ed ecco quindi la presentazione con l'ausilio di mappe e diapositive di una nuova e diversa proposta per lo sbocco del tratto trentino della autostrada: non più Caldonazzo o Besenello ma bensì Rovereto, sfruttando l'area della Alumetal. «Rovereto è in crisi - ha sottolineato De Laurentis - e posto che negli ultimi tempi un gran numero di aziende della Vallagarina hanno chiuso o stanno per chiudere e che la città non può vivere di solo Mart e circoli culturali, con l'arrivo della valdastico si

Secondo il presidente degli artigiani De Laurentis è possibile togliere il traffico pesante dalla statale 47

po si dovrebbe interdire il traffico pesante in Valsugana, mediante una serie di punti di controllo elettronici che avvisino i mezzi pesanti che non possono percorrere la SS47, a meno che ovviamente non siano di volontà, ha continuato il Presidente, la tecnologia esiste e così facendo non avremmo nessuna invasività ambientale, con la SS47 che resta così come è attualmente».

Completamente diversa infinito la "sindrome Nimby", ossia la critica ad un opera perché sia spostata nel giardino altrui e non venga fatta nel proprio. «Un opera va criticata nel suo insieme, ha detto con argomenti attuali ed oggettivi».

ci, a partire dall'abbassamento della falda acquifera di Lavarone e Folgaria che si troverebbero a dover pompare l'acqua. Impressionanti poi i numeri previsti per la rimozione della roccia scavata: 6,5 milioni di metri cubi, pari a 300.000 camion che dovranno trasportare il materiale da qualche parte. Oltre a quelli geologici vi sono poi costi politici, dato che la Valdastico per Curzel cozza contro l'attuale politica di mobilità transalpina che gli altri paesi stanno portando avanti, mentre non è detto che la nuova strada porti via un numero di veicoli decisivo dalla SS47, dato che sempre secondo Curzel si possono ipotizzare 4.500 auto nel complesso e 1.500 camion. La soluzione potrebbe essere quindi quella del pedaggio, al fine di rendere antieconomico il transito ai camion una soluzione che porterebbe «alla stessa riduzione di veicoli senza ostruire nuove autostrade». Due posizioni lontane, destinate a confrontarsi ancora

CAMERA DI COMMERCIO VICENZA, 13 ottobre 2011

SINTESI DELLO STUDIO

VALDASTICO NORD

Valorizzazione economica delle opportunità e delle potenzialità connesse alla realizzazione del tratto autostradale

Suppl. a l'Adige del 13 ottobre 2011 a cura di Media Alpi Pubblicità

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO AGRICOLTURA VICENZA

Il completamento della A31

CRESCITA ECONOMICA E ACCESSIBILITÀ

Diverse ricerche europee e internazionali hanno analizzato il tema dell'accessibilità e hanno dimostrato che essa ha un ruolo centrale per lo sviluppo della competitività dei territori, rappresentando un pre-requisito indispensabile per lo sviluppo.

Curato dai ricercatori del Polo Scientifico Studi sull'Impresa dell'Università di Verona, sede di Vicenza in collaborazione con le Camere di Commercio e le Associazioni di categoria territoriali, lo studio propone le opportunità e le potenzialità che deriveranno, per le economie dei territori, dal completamento dell'A31 Valdastico. L'ottica di una più ampia rete di infrastrutture, compresa tra i due assi di comunicazione paneuropei: corridoio 1 (direttrice Nord-Sud, Berlino - Palermo) e corridoio 5 (Est-Ovest, Lisbona-Kiev).

TERRITORI APERTI PER COMPETERE

Per accessibilità si intende quanto un determinato territorio è aperto ai flussi di persone, merci, capitali, materie prime, idee, informazioni. Quanto più un territorio è accessibile, tanto più è in grado di offrire opportunità per vivere, lavorare, intraprendere iniziative economiche, minimizzando i tempi e i costi e ottimizzando i risultati ottenibili. In sintesi, il territorio diventa altamente attrattivo. A livello europeo, i dati Espon (European Union, Territorial Dynamics in Europe, Trends in Accessibility, 2009) hanno accertato una correlazione statisticamente significativa tra accessibilità potenziale di un territorio e tasso di crescita del Pil. (Prodotto Interno Lordo).

CREATIVITÀ E CAPITALE UMANO

L'accessibilità, grazie alla capacità di attirare persone, idee, progettualità, favorisce lo sviluppo della creatività, ovvero la forza di un territorio di alimentare innovazione, idee e contenuti (capitale intellettuale). Pubblicità, architettura, arte, antiquariato, design, moda, cinematografia, intrattenimento interattivo, software, musica, editoria, televisione, radio, spettacolo sono attività tipicamente creative. A queste si aggiungono anche le professionalità che si sviluppano nell'ambito del settore finanziario, dei servizi avanzati della ricerca, dell'educazione e della formazione ad ogni livello. In alcune delle città più dinamiche del mondo come Londra, Stoccolma, Auckland, Boston, Amsterdam, S. Francisco, Barcellona la percentuale di lavoratori creativi sul totale della forza lavoro passa dal 54% di Londra al 36% di S. Francisco. Nelle prime dieci province italiane, la stessa percentuale non supera mai il 25%, Trento è al 57° posto con il 19,63%, Verona al 79° con il 18,62%, Vicenza all'81° seguita da Bolzano.

Perché e come i territori diventano accessibili? Le variabili sono numerose, alcune di tipo materiale e altre immateriali, ma le infrastrutture viarie hanno un ruolo fondamentale.

INFRASTRUTTURE PER LO SVILUPPO

Un sistema territoriale dotato di un buon livello (qualitativo e quantitativo) di infrastrutture è un sistema accessibile, connesso con l'esterno, attraente fruibile e in grado di intercettare le opportunità per lo sviluppo del proprio potenziale competitivo. Considerando 36 città europee la relazione positiva tra competitività, accessibilità e dotazione della migliore posizione in termini di dotazione infrastrutturale (telecomunicazioni, trasporti esterni e trasporti interni). Diversa la situazione del Nord-Est: nonostante sia un territorio con un'evidente valenza strategica, la sua rete infrastrutturale mostra carenze significative e, soprattutto, evidenti disomogeneità interne. Il completamento della Valdastico Nord (un progetto che ha avuto la sua genesi 40 anni fa) rappresenta un'opportunità che può aiutare i territori a migliorare la loro accessibilità e fruibilità.

Lo studio

I ricercatori hanno applicato il calcolo del moltiplicatore alla Valdastico Nord, simulando la ricaduta che potrebbe generare sul Pil, di alcune aree comprese nell'arco di 10 anni. Lo studio ha natura squisitamente economica e non valuta la funzionalità della Valdastico in termini di flussi di traffico. Non propone valutazioni comparative con ipotesi di sviluppo viario alternativo (ad esempio la Valsugana) e

INTRODUZIONE

Le rinunce di oggi sono ipoteche sul futuro

di VITTORIO MINCATO*

Con il patrocinio di 26 istituzioni – Camere di Commercio di Veneto e Friuli Venezia Giulia e Associazioni di Categoria di Veneto e Trentino – la Camera di Commercio di Vicenza ha promosso il Forum "Valdastico Nord. Infrastrutture e Crescita Economica" con l'obiettivo di condividere e approfondire le ricadute economiche e sociali del progetto Valdastico Nord sui territori che, prima o poi, saranno attraversati dall'autostrada. Quasi 40 anni fa l'infrastruttura autostradale che doveva collegare Rovigo a Trento con una linea retta è stata pensata con audacia, ciascuno le ambizioni e le condizioni politiche che avevano generato simili condizioni tra Trentino, Vicentino e Rodigino.

Da allora, mentre il mondo si è aperto alla globalizzazione economica e si è [illegible] anno di infrastrutture, l'Italia ha cessato di investire in infrastrutture, rinserrandosi in una visione quasi agreste del mondo.

La maggior parte delle strade italiane è stata realizzata nel periodo che va dall'immediato dopoguerra agli anni 70, alimentando e sostenendo il boom economico che ha portato il nostro Paese a diventare in un recente passato la quinta o sesta che sia potenza economica mondiale.

Negli anni 70 l'Italia aveva una dotazione complessiva di quasi 4.000 km di autostrade, seconda solo alla Germania, che ne aveva circa 6.000. Oggi l'Italia ha 6.620 km di autostrade, la Germania ne ha quasi 13.000, la Spagna circa 13.000 e la Francia oltre 10 mila. Per non dire della qualità di questa rete autostradale, che negli anni Settanta era all'avanguardia e oggi non lo è più.

Dal 1970 a oggi la densità di veicoli circolanti sulle strade italiane è aumentata del 110%. Se qualche anno fa si contavano 61 veicoli per chilometro, nel 2010 i veicoli sono diventati 128, rispondendo a una maggiore esigenza di mobilità e al complessivo aumento di formazione.

All'eccezionale crescita di traffico non ha corrisposto adeguate adeguamenti del sistema infrastrutturale, per le ragioni che oggi la società nota viaria non è adeguata alle esigenze del trasporto sia di persone, sia di merci (in Italia l'80,3% delle merci viaggia su gomma).

Una situazione grave, che condiziona fortemente il nostro sistema europeo, la logistica in Italia incide sul valore delle produzione per il 25% in più, cui si aggiunge il degrado della qualità del servizio. Intanto le reteie, soprattutto impegnate nella competizione globale affrontano le sciamani della cosiddette supply chain per contenere i costi di produzione, attraverso i legami e coordinare i processi tra fornitori, clienti e l'impresa stessa. È un trend che chiede di integrare al massimo il flusso di materiali da una moltitudine di fornitori, spesso sparsi in ogni parte del mondo, e di gestire la distribuzione dei prodotti finiti per mezzo di molteplici intermediari. Sulla base di queste considerazioni, è facile quantificare quanto l'adeguamento del sistema infrastrutturale gioverebbe alla impresa, opportunità un immediato recupero di competitività della produzione.

Un'altra prospettiva, dalla quale guardare positivamente al completamento della Valdastico, riguarda il contributo alla mobilità delle persone per fini turistici, culturali, formativi. Per qualsiasi comunità è fondamentale riuscire ad attrarre talenti e connettersi facilmente ad altri territori, ad altre economie e culture. La mobilità va sviluppata in maniera integrata e sostenibile. Occorre coordinare e connettere le strutture ferroviarie e aeroportuali con una rete stradale di qualità. Bisogna agire con estremo realismo a fronte anche delle risorse economico finanziarie limitate del nostro Paese.

La Valdastico Nord, realizzata al 70% e con fonti di finanziamento disponibili per il completamento, è un'opportunità certa. Spesso accanto alla autostrade fisiche corrono le autostrade virtuali dell'informazione, le reti in fibra ottica che creiamo un triangolo d'oro: mobilità, accessibilità, per le cose, le persone e le informazioni.

Le infrastrutture e la connessione facilitano lo sviluppo economico che genera efficacia sociale. Le rinunce di oggi sono ipoteche sul futuro. Sono certo che il dibattito sulla Valdastico e la sua realizzazione favoriranno il processo di trasformazione di specializzazioni territoriali, che supportate in termini di policy e di governance, consentiranno un "atto di [illegible] collettivo" indispensabile per andare oltre la fase di stallo nella quale siamo caduti.

Le nuove autostrade si portano a dietro altri profili di vantaggio competitivo basati su riorganizzazioni di conoscenze già esistenti, magari attraverso la creazione di nuove reti di imprese e nuove piattaforme

CAMERA DI COMMERCIO VICENZA, 13 ottobre 2011

SINTESI DELLO STUDIO

VALDASTICO NORD

Valorizzazione economica delle opportunità e delle potenzialità connesse alla realizzazione del tratto autostradale

Lo studio

I ricercatori hanno applicato il calcolo del moltiplicatore alla Valdastico Nord, simulando la ricaduta che potrebbe generare sul PIL di alcune aree coinvolte nell'arco di 10 anni. Lo studio ha natura squisitamente economica e non valuta la funzionalità della Valdastico in termini di flussi di traffico. Non propone valutazioni comparative con ipotesi di sviluppo viario alternativo (ad esempio la Valsugana) e non valuta l'efficienza economica dell'opera dal punto di vista del suo esercizio da parte del concessionario.

Suppl. a l'Adige del 13 ottobre 2011 a cura di Media Alpi Pubblicità

CAMERA DI COMMERCIO VICENZA

MICA

migliore posizione
mini di dotazione in-
uttura (telecomuni-
ni, trasporti esterni e
orti interni). Diversa
azione del Nord-Est:
ntarte sia un territorio
un'evidente valenza
gica, la sua rete infra-
urale mostra carenze
lative e, soprattut-
ndenti disomogeneità
e. Il completamento
Valdastico Nord (un
tto che ha avuto la
ennesi 40 anni fa) rap-
nta un'opportunità
uò aiutare i territori a
rare la loro accessibi-
trubilità.

studio

ricatori hanno applica-
calcolo del moltiplica-
alla Valdastico Nord,
ando la ricaduta che
ebbe generare sul PIL
alcune aree coinvolte
arco di 10 anni. Lo stu-
a natura squisitamente
nomica e non valuta la
ionalità della Valdastico
rmini di flussi di traffico.
propone valutazioni
parative con ipotesi di
ppo viario alternativo
esempio la Valsugana) e

INTRODUZIONE

Le rinunce di oggi sono ipoteche sul futuro

di VITTORIO MINCATO*

Con il patrocinio di 26 istituzioni – Camera di Commercio di Veneto e Friuli Venezia Giulia e Associazioni di Categoria di Veneto e Trentino – la Camera di Commercio di Vicenza ha promosso il Forum "Valdastico Nord. Infrastrutture e Crescita Economica" con l'obiettivo di coinvolgere e approfondire le ricadute economiche e sociali del progetto Valdastico Nord sui territori che, prima o poi, saranno attraversati dall'autostrada. Quasto 40 anni fa l'infrastruttura autostradale che doveva collegare Rovigo a Trento con una linea retta è stata pensata con audacia, ciascuno le ambizioni e le condizioni politiche che avevano generato simpie condizioni tra Trentino, Vicentino e Rodigino.

Da allora, mentre il mondo si è aperto alla globalizzazione economica e si è assistito anno dopo anno di infrastrutture, l'Italia ha cessato di investire in infrastrutture, ritenendosi in una visione quasi agreste del mondo.

La maggior parte delle strade italiane è stata realizzata nel periodo che va dall'immediato dopoguerra agli anni 70, alimentando e sostenendo il boom economico che ha portato il nostro Paese a diventare in un recente passato la quinta (o sesta che sia) potenza economica mondiale.

Negli anni 70 l'Italia aveva una dotazione complessiva di quasi 4.000 km di autostrade, seconda solo alla Germania, che ne aveva circa 6.000. Oggi l'Italia ha 6.620 km di autostrade, la Germania ne ha quasi 13.000, la Spagna oltre 13.000 e la Francia oltre 10 mila. Per non dire della qualità di questa rete autostradale, che negli anni Settanta era all'avanguardia e oggi non lo è più.

Dal 1970 a oggi la densità di veicoli circolanti sulle strade italiane è aumentata del 170%. Se qualche anno fa si contavano 37 veicoli per chilometro, nel 2010 i veicoli sono diventati 339, rispondendo a una maggiore esigenza di mobilità e al complessivo aumento di tassazione.

All'eccezionale crescita di traffico non ha corrisposto adeguato sviluppo del sistema infrastrutturale, con le conseguenze che oggi la rete viaria non è adeguata alle esigenze del trasporto nè di persone, nè di merci (in Italia l'80,3% delle merci viaggia su gomma).

Una situazione grave, che condiziona fortemente il nostro sistema europeo, la logistica in Italia incide sul valore delle prestazione per il 25% in più, cui si aggiunge il degrado della qualità del servizio. Infatti le reteie, soprattutto impegnate nella competizione globale affrontano le soluzioni della cosiddette supply chain per contenere i costi di produzione, attraverso i legami e coordinate i percorsi tra fornitori, clienti e l'impresa stessa. È un trend che chiede di integrare al massimo il flusso di materiali da una moltitudine di fornitori, spesso sparsi in ogni parte del mondo, e a gestire la distribuzione dei prodotti finiti per mezzo di molteplici intermediari. Sulla base di queste considerazioni, è facile sostenere quanto l'adeguamento del sistema infrastrutturale gioverebbe alle imprese, opportunità un immediato recupero di competitività della produzione.

Un'altra prospettiva, dalla quale guardare positivamente al completamento della Valdastico, riguarda il contributo alla mobilità delle persone per fini turistici, culturali, formativi. Per qualsiasi comunità è fondamentale dischiudersi ad altrui talenti e connettersi facilmente ad altri territori, ad altre economie e culture. La mobilità va sviluppata in maniera integrata e sostenibile. Occorre coordinare e connettere le strutture ferroviarie e aeroportuali con una rete stradale di qualità. Bisogna agire con estremo realismo a fronte anche delle risorse economico finanziarie limitate del nostro Paese.

La Valdastico Nord, realizzata al 70% e con fonti di finanziamento disponibili per il completamento, è un'opportunità certa. Spesso accanto alle autostrade fisiche corrono le autostrade virtuali dell'informazione, le reti in fibra ottica che chiudono un triangolo d'oro: mobilità, accessibilità, per le cose, le persone e le informazioni.

Le infrastrutture e la connessione facilitano lo sviluppo economico che genera efficacia sociale. Le rinunce di oggi sono ipoteche sul futuro. Sono certo che il contributo sulla Valdastico e la sua realizzazione faciliteranno il processo di trasformazione di specializzazioni territoriali, che supportate in termini di policy e di governance, consentiranno un "salto di metacompetenze collettive" indispensabile per andare oltre la fase di stallo nella quale siamo caduti.

Le nuove vie ci portano a definire altri profili di vantaggio competitivo basati su combinazioni di conoscenze già esistenti, magari attraverso la creazione di nuove reti di imprese e nuove piattaforme

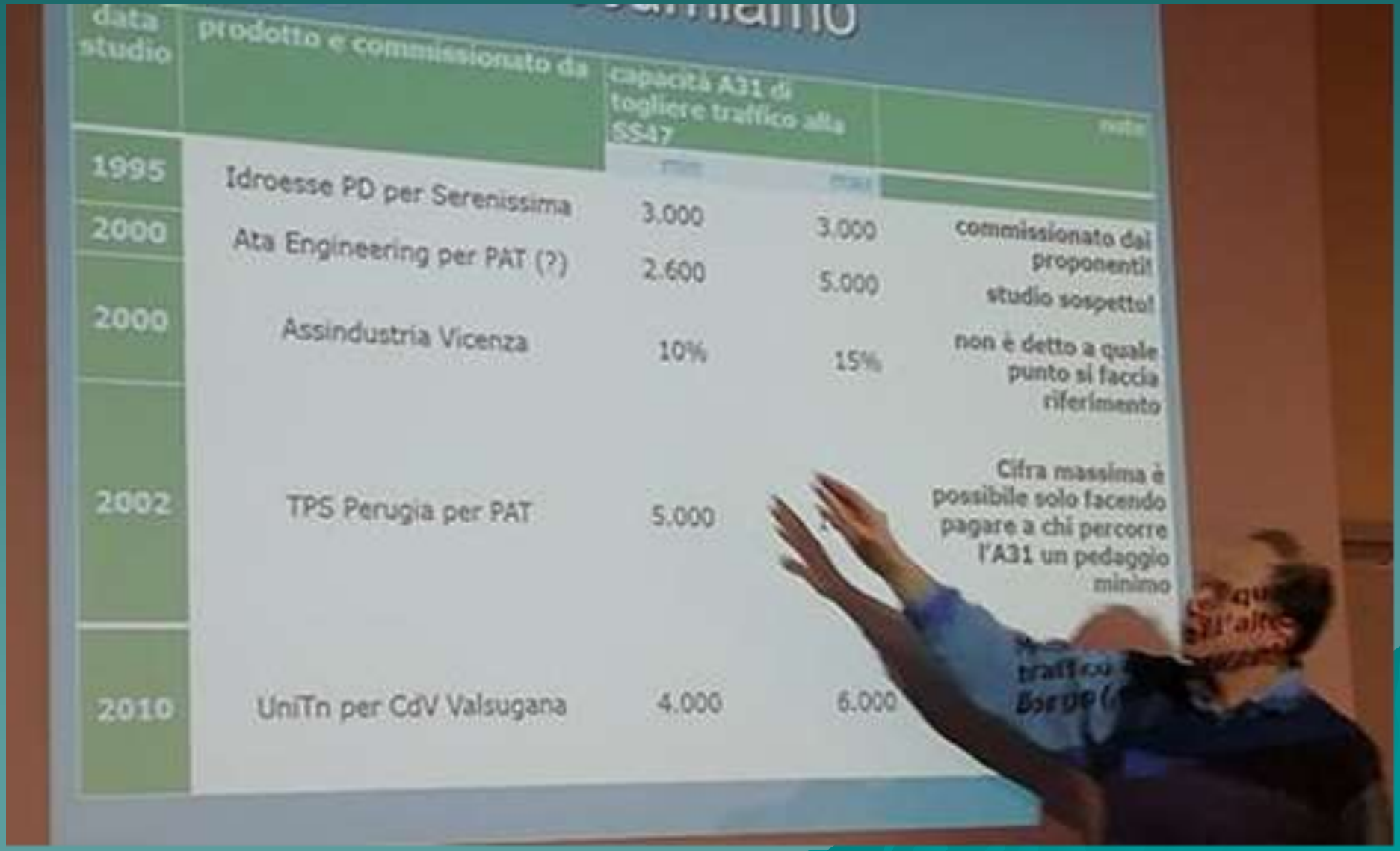
Assoindustria Vicenza 2000

L'AUTOSTRADA IN CIFRE: RISPARMI MILIARDARI

Parole? No, numeri. Gli industriali vicentini rilanciano il progetto di completamento della Valdastico e lo fanno puntando su dati e cifre. I 39,7 km tra Piovene Rocchetta e Besenello farebbero risparmiare ogni anno centinaia di miliardi a una delle zone economicamente più forti del paese. L'Assindustria di Vicenza, tanto per farsi un'idea, conta oltre 2.300 imprese con un fatturato complessivo di 30.000 miliardi e 100.000 dipendenti. Di quel collegamento, tuonano le imprese, non si può più fare a meno. Anche perché porterà benefici a tutti, non solo agli industriali. Ecco perché. L'ultimo studio, che risale al marzo di quest'anno, quantifica in 17000 miliardi i costi di realizzazione dell'opera. Quelli di gestione sono stimati in 12 miliardi annui. Ipotizzando lo'apertura della nuova arteria nel 2012, le stime di traffico sono valutate in 20 mila passaggi giorno per i primi anni e in oltre 27 mila nel 2030. Questo senza contare l'incremento che la Pedemontana potrebbe portare né il traffico dirottato dalla Valsugana (10-15%). Traducendo tutto in dati economici, si possono stimare introiti da pedaggio pari a circa 35 miliardi di lire all'anno. Se però si tiene conto della percorrenza totale transitando per Verona, gli incassi raddoppiano. Al netto dei costi di gestione, si avrebbe dunque un utile operativo di 58 miliardi all'anno. Sufficienti per coprire gli oneri finanziari, ma non certo per autofinanziare l'opera. Sull'altro piatto della bilancia ci sono però i costi sociali. Il nuovo collegamento, spiegano gli industriali vicentini, consente un risparmio di 60 km a camion e automobili. Che significa: 190.000 litri di carburante in meno ogni giorno per i primi, 115.000 per le seconde. Oltre al mancato inquinamento, il risparmio ammonta a oltre 200 miliardi all'anno. A questi si aggiungono i risparmi per il personale: 456 miliardi all'anno, per un totale di 657 miliardi. In tre anni, insomma, il prolungamento della A31 si ripagherebbe. Ma questi risparmi non possono ovviamente essere inseriti nel conto economico dell'infrastruttura. Semplicemente misurano i benefici che il collegamento potrebbe assicurare. Se invece si pensa solo ai bilanci, gli industriali «aprono» all'ipotesi di tariffe maggiorate, fino ad arrivare a un utile operativo di 158 miliardi e ripagare il tutto in soli 15 anni.

R.M.

Riassumevo…



data studio	prodotto e commissionato da	capacità A31 di togliere traffico alla SS47		note
1995	Idroesse PD per Serenissima	3.000	3.000	commissionato dai proponenti!
2000	Ata Engineering per PAT (?)	2.600	5.000	studio sospetto!
2000	Assindustria Vicenza	10%	15%	non è detto a quale punto si faccia riferimento
2002	TPS Perugia per PAT	5.000		Cifra massima è possibile solo facendo pagare a chi percorre l'A31 un pedaggio minimo
2010	UniTn per CdV Valsugana	4.000	6.000	

Quanti sono 12.500 veicoli al giorno (cioè 4.500.000 l'anno?)

Valdastico, il «giallo» dei dati sui veicoli

Fugatti: «In Valsugana traffico in aumento». Il rapporto della Provincia: «In calo, anzi costante»

Un camion sulla ss47 della Valsugana: dati discordanti sui flussi di traffico

TRENTO

Se davvero bisogna realizzare la Valdastico per liberare dal traffico la Valsugana bisognerà mettersi d'accordo: il governatore Maurizio Fugatti nel suo programma di governo dice che il traffico in Valsugana è in "continuo aumento"; la Provincia autonoma di Trento (nel suo piano anti rumore) sostiene che il traffico fra il Veneto e Borgo è in "calo non trascurabile" (-8% fra il 2011 e il 2016 a Grigno) in particolare per quanto riguarda i mezzi pesanti. I tecnici provinciali, spiegando che i dati da poco pubblicati vanno corretti per un malfunzionamento della centralina di Martincelli, producono altre statistiche da cui risulta un traffico assolutamente costante. Di tutto, di più.

Nessun dubbio invece (nel senso che i dati delle centraline provinciali sono state validati) che il traffico è stato in aumento, fra il 2011 e il 2016, sulle altre strade provinciali ad alta circolazione: +20 per cento fra Trento nord e Lavis (un dato che si spiega con l'apertura al traffico della nuova arteria Trento-Rocchetta); aumenti variabili tra il 4 e il 6% lungo la Gardesana orientale, in particolare nei pressi della città; aumenti del 4% lungo la statale della valle di Non e aumenti compresi fra l'1% e il 6% sui tratti più trafficati della statale del Brennero. Molto calda anche la situazione tra Rovereto e Riva del Garda dove gli aumenti di traffico variano tra il 4% (Loppio) e il 16% al casello autostradale di Rovereto Sud. Traffico costante, invece, sulla statale del Brennero nei tratti attorno a Rovereto. (a.s.)

o della tangenziale

veicoli all'anno, in fondo alla classifica la Bassa Valsugana

Non c'è Valsugana o Loppio-Busa che tenga. Il punto più caldo della viabilità trentina è la tangenziale di Trento, una strada realizzata quarant'anni fa e che lungo i circa 11 chilometri fra Mattarello e Trento nord (mal) sopporta il transito di 15,79 milioni di veicoli all'anno. Il dato è del 2016 (con tendenza all'aumento) ed è riportato nell'ultimo piano provinciale per la riduzione del rumore, pubblicato nei giorni scorsi dalla Provincia. Non è solo una questione di traffico, ma anche di pericolosità perché la larghezza limitata della tangenziale (che all'inizio non prevedeva lo spartitraffico centrale), le poche piazzole di sosta e la conformazione degli accessi la rendono una delle strade trentine dove si verificano più incidenti. E quando questo accade, contemporaneamente si paralizza il traffico cittadino.

Al secondo posto della classifica dei punti caldi della viabilità trentina ci sono - a netta distanza dai livelli della tangenziale cittadina - la statale 47 della Valsugana nel tratto che va da Borgo Ovest a Trento e l'accesso est alla città, in particolare nel tratto finale da Cadine a Trento. Nel caso della Valsugana i tecnici della Provincia hanno distinto due tratti fondamentali della viabilità: quello più trafficato - da Borgo a Trento - raccoglie il traffico interno di pendolari che dall'Alta e Bassa Valsugana raggiungono ogni giorno la città, per fare rientro a casa

VIABILITÀ: I PUNTI PIU CALDI IN TRENTINO

	Strada	Tratto interessato	km	Transiti 2016
1	ss12	Mattarello-Trento nord (tangenziale)	11,2	15.779.735
2	ss47	Borgo Ovest-Trento nord	31,5	10.654.169
3	ss45 bis	Cadine-Trento	3,9	10.240.352
4	sp235	Interporto Tn – Rupe Mezzolombardo	16,8	9.146.331
5	ss12	Rovereto-bivio Folgaria	5,1	7.608.684
6	ss43	Denno-Mezzolombardo (tunnel)	5,4	7.552.976
7	ss240	Mori-Nago	7,1	6.942.436
8	ss45 bis	Arco-Sarche	19,2	6.422.384
9	ss43	Cles-Denno	13,9	6.020.514
10	ss45 bis	Sarche-Cadine	13,4	5.465.932
11	ss12	Lavis-Nave San Rocco	3,2	5.150.884
12	ss12	bivio Folgaria-Mattarello	9	5.126.460
13	ss240	Nago-Riva del Garda	3,8	4.848.378
14	sp23	Mori-Marco	0,4	4.733.577
15	ss47	Borgo Ovest-Confine Veneto	24,8	4.643.746
16	ss12	Nave San Rocco- confine A.Adige	9,4	4.158.462
17	ss48	Ziano-Canazei	28,5	4.136.621
18	ss240 dir	Nago-Bolognano d'Arco	4,8	3.960.276
19	ss12	Marco Sud-Rovereto	4,1	3.001.627

la Bassa Valsugana - si trova solo al 15° posto nella classifi- dato del traffico è comunque in contro-tendenza rispetto nuova giunta provinciale in tema di viabilità? In attesa tangenziale di Rovereto l'opera non di difficile conferma l'attenzione della

Dove andiamo?

L'Adige,
2 marzo 2019

rstrada, intervento da 40 milioni

Si va verso il raddoppio della Ss47, nel tratto tra Castelnuovo e Grigno. Un pezzo di strada lungo il quale nel corso dell'ultimo ventennio si sono registrati centinaia di incidenti, diversi dei quali mortali. Un bollettino di guerra. Il progetto preliminare già c'è ed è già stato visto dai sindaci della zona. La giunta provinciale, come dichiarato da Maurizio Fugatti ieri a Fornace, vuole che sia una soluzione condivisa dalla popolazione e per questo motivo a breve lui e i suoi assessori si recheranno in Bassa Valsugana per spiegare, in una serie d'incontri, l'intero piano. I cittadini potranno valutarlo ed eventualmente fare delle osservazioni e suggerire dei correttivi. Una nuova forma di coinvolgimento popolare. «Si tratta - ha dichiarato il presidente della Provincia - di un forte segnale di attenzione nei confronti delle comunità interessate. Avevamo preso un preciso impegno in campagna elettorale e vogliamo rispettarlo. È previsto un investimento importante, parliamo di una cifra vicina ai 40 milioni di euro. I soldi ci sono».
E ha aggiunto: «La Superstrada della Valsugana collega il Trentino al Veneto e viene percorsa da un numero crescente di veicoli e mezzi pesanti. Ora è necessario poter definire gli ulteriori lavori, integrarli con quelli in corso e volti a garantire la separazione del traffico veicolare di transito da quello locale. Il progetto preliminare, sul quale si intende sentire il parere della popolazione, è quello di creare due corsie, molto ampie, ed una [illegible] interno, per collegare i paesi».
Il piano è sganciato al discorso della Valdastico, un collegamento su cui la maggior parte dei sindaci della zona stanno premendo da tempo. Un collegamento fortemente voluto pure dalla Lega e sul quale si attendono novità nei prossimi mesi, visto le pressioni che sta facendo a tal proposito il governatore del Veneto Luca Z[illegible]

L'Adige,
13 aprile 2019

RETROSCENA

L'impresa Emaprice aveva sollevato il problema nel marzo 2017
La risposta della Provincia: è funzionale alla porta d'accesso a sud di Trento. Ma Fugatti ora vuole l'uscita A31 in Vallagarina

Valdastico a Rovereto? Lo svincolo porta code

Prevista la direttrice principale verso nord per l'interporto con il rischio di peggiorare la situazione sulla Valsugana

Un'immagine del futuro svincolo di Campotrentino che privilegia l'asse nord-sud verso l'interporto

Ma il nuovo mega svincolo di Campotrentino, i cui lavori [illegible] di costo, di cui 12 finanziati [illegible] Autobrennero - sono [illegible] nei giorni scorsi [illegible] aprice spa, migliorerà [illegible] dei flussi tra statale [illegible] 235 per l'interporto [illegible] peggiorerà, costringendo [illegible] automobilisti a subire [illegible] oggi non ci sono?
[illegible] è legittima soprattutto [illegible] luce della decisione [illegible] Fugatti di spostare [illegible] sbocco del completamento dell'autostrada A31 [illegible]. Posto che l'impegno [illegible] di Fugatti diventi un [illegible] realizzabile, le considerazioni [illegible] tabilistiche e trasportistiche [illegible] quanto potrebbe accadere [illegible] un paio d'anni a [illegible] ed possono essere se[illegible] che l'opera è concepita [illegible] dileggiare la direttrice [illegible] Il collegamento diretto [illegible] Interporto attraverso [illegible] passo con galleria artificiale [illegible] a differenza di ora che [illegible] scorrimento principale [illegible] sull'asse est-sud della Valsugana.
Per capire cosa c'entri lo sbocco della Valdastico con il mega svincolo su tre livelli di Campotrentino occorre partire dalle considerazioni fatte dalla ditta incaricata dei lavori. Emaprice si è trovata in mano il progetto definitivo redatto dalla Provincia e diventato esecutivo con l'intervento dello studio di ingegneria di **Konrad Bergmeister** scelto dall'impresa. Ebbene, Emaprice ha studiato i flussi di traffico e ne ha concluso che il nuovo mega svincolo peggiorerà le cose rispetto alla situazione attuale. Nel marzo 2017 l'ha fatto presente alla Provincia: nell'ora di maggior carico, tra le 7.30 e le 8.30 del mattino, da nord, dall'interporto arrivano **2.086** veicoli, mentre dalla statale della Valsugana ne arrivano **3.444** da est (Pergine) e **3.425** da Trento sud. La ditta segnala quindi che con il nuovo svincolo la situazione peggiorerà, soprattutto nell'ora di punta, sulla direttrice est-sud, con la creazione di lunghe code al punto da creare problemi a chi vuole uscire a monte (su via Brennero). E ciò perché il progetto [illegible] ha sottovalutato i fattori: oggi i veicoli che provengono da nord, dalla zona interporto, mentre, a mega svincolo realizzato, sarà l'inverso: i veicoli provenienti da nord attraverso la galleria artificiale subiranno l'immissione dei flussi in arrivo, su cavalcavia, da est, con conseguenti rallentamenti.
All'impresa ha risposto subito il dirigente del Servizio opere stradali e ferroviarie della Provincia, l'ingegner Mario Monaco, chiarendo che «il concorrente deve rispettare il progetto di gara e non può in alcun modo modificare la geometria del tracciato». Perché? Perché, scrive Monaco, lo studio del traffico dell'impresa Emaprice è incompleto, non tiene cioè conto dei progetti pianificati dalla Provincia, «in modo particolare della futura "porta d'accesso" a sud di Trento prevista dal sistema d'interconnessione SS 12 - SS 47 concordato lo scorso anno (2016, ndr) dalla Provincia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito degli studi del Comitato paritetico (con il Veneto, ndr)». L'"accesso" a sud di Trento è lo sbocco della Valdastico che la Giunta Rossi aveva concordato con **Luca Zaia**, al doppio scopo di intercettare il traffico pesante dell'A31, per portarlo lungo la tangenziale all'interporto, e parte del traffico veicolare che dalla zona laghi dell'Alta Valsugana oggi si scarica a Trento nord. La Giunta Fugatti, che vuole cancellare la "porta di accesso" a sud di Trento, dovrebbe a questo punto spiegare cosa succederà a Trento nord una volta realizzato il mega svincolo, posto che lo spostamento dell'A22 in galleria, per trasformare l'attuale tracciato dell'autostrada in nuova circonvallazione, ci vorranno anni, mentre l'opera di Campotrentino sarà pronta tra due anni. **Do. S.**

Decreto crescita. Il ministro: faranno partire in regione 291 cantieri

Fraccaro: in arrivo altri 9 milioni per i Comuni

«Grazie alla norma che ho fortemente voluto nel Decreto crescita sono stati stanziati 9 milioni e 430 mila euro per tutti i 175 Comuni della provincia di Trento da investire per finanziare opere pubbliche in materia di efficientamento energetico e sviluppo sostenibile. I 116 comuni della provincia di Bolzano, per questo tipo di interventi, avranno a disposizione 6 milioni e 260mila euro. Sono in totale 15 milioni e 960mila euro che le amministrazioni comunali potranno investire in opere utili ai cittadini. Partiranno almeno 291 nuovi cantieri in Trentino-Alto Adige per rilanciare la crescita sostenibile, è la dimostrazione tangibile che con il M5S al Governo la priorità è migliorare la qualità della vita con investimenti [illegible] in moto economia e lavoro». Lo potranno finanziare impianti per il risparmio energetico e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Inoltre le risorse potranno essere investite per mettere in sicurezza scuole, strade ed edifici pubblici. E ancora si potrà intervenire per rimuovere barriere architettoniche e per realizzare progetti di mobilità sostenibile». Il decreto crescita dovrebbe essere approvato nei prossimi giorni.
Con la manovra precedente erano stati stanziati 7 milioni e 800mila euro per i Comuni della provincia di Trento e 5,6 milioni per quelli della provincia di Bolzano con meno di 20mila abitanti. La norma, sempre voluta dal ministro Fraccaro, è volta a consentire di finanziare interventi per riqualificare strade, scuole ed edifici pubblici. Risorse che sono andate a [illegible] 113 Comuni del