



Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige



FINANZA 6
 Il manager Massimo Tononi alla guida di Montepaschi



L'IMPRESA 19-32
 Peterle, da Povo a Pergine arriva la quinta gelateria



ECONOMIA 6
 Ex Petrolvilla a Cristoforetti ma ci sono 44 esuberi

PROVINCIA Maggioranza compatta al voto, ma il cambio della guardia resta sicuro: Zeni in ascesa

Borgonovo Re salva, per ora

No alla mozione per togliere le deleghe all'assessore

Basket: gli azzurri conquistati dal Muse Aquila, ecco Sutton



Gli azzurri del basket conquistati dalla magia del Muse. Ieri pomeriggio Gigi Datome e Danilo Gallinari, due «stelle» della nazionale di pallacanestro in questi giorni in ritiro a Folgaria, si sono sottoposti a un bagno di folla nell'atrio del museo di scienze. E gli effetti sono stati spettacolari: nella foto di Alessio Coser il «volo» di capitano Datome tra i dinosauri. Buone novità proprio dal fronte dell'Aquila basket: ufficializzato l'acquisto di Dominique Sutton, ala che in D-League ha prodotto 13 punti e 6 rimbalzi con i Warriors.

ALLE PAGINE **40-41**



È stata bocciata anche la richiesta del referendum voluto dalle opposizioni sull'orso

Donata Borgonovo Re rimane al suo posto di assessore alla Salute. Ma potrebbe essere sostituita già nelle prossime ore. Per l'ingresso in giunta sono salite le quotazioni di Luca Zeni: si va quindi verso un avvicendamento tra due esponenti del Pd, mentre il resto della giunta non dovrebbe subire modifiche. Ieri la maggioranza ha respinto compatta la mozione contro l'assessore, ma ora l'Upt chiede «un cambio di rotta» sulla sanità. L'assemblea ha inoltre bocciato la richiesta delle opposizioni di indire un referendum sul progetto Life Ursus.

A. CONTE, G. FIN ALLE PAG. **10-11-12**

WHATSAPP
 Segnalateci notizie in WhatsApp al numero 349-9116107

SANITÀ

Lutto nel Basso Trentino
Il dottor Ottaviano stroncato da malore



Si è spento ieri mattina nella sua casa di Arco, a causa di un malore improvviso, Elio Raffaele Ottaviano, 71 anni. Una lunga carriera nell'ambito medico trentino: era stato direttore dell'ospedale di Rovereto e aveva guidato la casa di cura Solatrix. I colleghi: «Preparato, e sempre molto umano»

P. MALCOTTI A PAGINA **30**



Pirubi, bretella in Valsugana

Dalle Lochere a Mattarello per togliere traffico pesante

La Provincia alza la posta sulla Valdadastico e chiede che in cambio del «via libera» al prolungamento dell'A31 sia costruita la bretella «salva Valsugana». Il Trentino punta cioè a far realizzare una bretella che parta dalla località Lochere, a sud di Levico, e che arrivi a Mattarello, dove sarà possibile collegarsi con la Valdadastico e l'A22. Una soluzione che permetterebbe di bloccare il traffico pesante prima della zona dei laghi (1 camion sarebbero obbligati a percorrere la nuova strada) e dell'avvicinamento a Trento.

D. SARTORI A PAGINA **14**

IL PROGETTO

Nello scambio con la Provincia di Trento, che ha accettato di trattare per un'intesa con il Veneto, è previsto di scaricare il traffico dell'Alta Valsugana verso Mattarello

Il tavolo tecnico voluto dal ministro Delrio sta valutando i nuovi scenari di collegamento. Ai mezzi pesanti sarebbe impedito il transito lungo il lago di Caldonazzo

Valdastico Nord: bretella alle Lochere

Da Trento Sud lunga galleria e rettifica della sp 133 fino al «Maines»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Dopo due riunioni del tavolo tecnico-paritetico voluto dal ministro dei lavori pubblici **Graziano Delrio**, che esamina i nuovi scenari di collegamento stradale tra Veneto e Trentino e la Valdastico Nord nuova versione, con sbocco a Trento-Sud, anziché a Besenello, e raccordo con l'alta Valsugana, trape la «soluzione» per la zona laghi, tra i comuni di Caldonazzo e Levico Terme.

Lo scambio con la Valdastico Nord Com'è noto, la «svolta» storica in materia di prolungamento della Valdastico Nord è arrivata dalla Provincia, con il presidente **Ugo Rossi** e l'assessore alle infrastrutture **Mauro Gilmozzi**, che hanno messo nel cassetto lo storico «niet» all'autostrada («niet» peraltro coerente con la Convenzione delle Alpi), rendendosi disponibili ad un'intesa con il Veneto purché, per il Trentino, alla fine ci sia un «saldo positivo». Scelta che Rossi ha giustificato, incontrando sindaci e comitati trentino-veneti (da Besenello a Caldonazzo) del «No Valdastico» con il fatto che «la Provincia non ha un potere di veto». Resta la contrarietà alla Valdastico Nord, hanno ripetuto più volte Rossi e Gilmozzi, ma non ci si può sottrarre al confronto sollecitato dal ministro. Confronto per definire appunto il «saldo positivo» di cui sopra. Che, per il Trentino, vorrebbe dire: a) far cassare (cosa non facile, vedi servizio sotto) dalla Regione Veneto il *project financing* della superstrada a pedaggio Bassano-Cismon del Grappa, che scaricherebbe traffico sulla Valsugana; b) sbocco del tratto trentino della Valdastico, con lunga galleria da Lastebasse, a Trento sud anziché a Besenello; c) bretella di collegamento con l'alta Valsugana.

Il progetto in zona Laghi. Il progetto originario della «Pi-RuBi» anni '60 prevedeva lo sbocco dell'autostrada (sempre con galleria da Lastebasse) nella valle del Centa: viadotti lungo il rio, per poi salire da Caldonazzo a Bosentino e da qui scendere a Trento passando per la collina di Villazzano. Un disastro paesaggistico-ambientale. Ora, nell'ottica della ridu-



La bretella in galleria sotto la Vigolana ipotizzata per il raccordo tra lo sbocco a Trento Sud dell'autostrada Valdastico Nord - A31 e l'Alta Valsugana: qui sarebbe utilizzata, rettificandola, l'attuale viabilità, la strada provinciale 133 in località Lochere (nella foto Erredi), per il collegamento con la statale 47 in zona Maines. Ai camion sarebbe impedito di transitare lungo il lago di Caldonazzo

zione del danno, la bretella di collegamento tra l'uscita della Valdastico Nord a Trento Sud (zona Mattarello) è prevista in località Lochere, per sfruttare la viabilità esistente, il tratto della provinciale 133 opportunamente rettificata ed allargata. Lo sbocco della bretella (la stima è di 8 km in galleria) è previsto a monte del ristorante «Alla Vedova», laddove la strada comincia a salire per raggiungere la strada del «Menador» («Pegolarà»). Circa 2 km a cielo aperto, considerando la distanza di 1,7 km tra l'albergo-trattoria «Alla Vedova» e lo svincolo Maines sulla statale 47. Qui, i mezzi pesanti che comunque arriverebbero dal Veneto lungo la statale 47 della Valsugana, sarebbero costretti a percorrere la nuova bretella per Trento Sud. Sarebbe cioè loro impedito il transito sulla 47 lungo il lago. Di fatto, la bretella dal Maines scaricherebbe una buona parte del traffico dell'Alta Valsugana che oggi percorre la galleria di Martignano intasando Trento Nord. Fantascienza stradale? Probabile, pensando ai costi. Ma a ciò si lavora, intanto.



TRATTATIVA

Per il Veneto la rinuncia alla superstrada a pedaggio non è indolore

I costi dell'intesa per Luca Zaia

Già appaiono insostenibili i costi di realizzazione del prolungamento dell'A31 tra Pivovene Rocchette e Besenello: 1 miliardo 923 milioni di euro. L'uscita a Trento Sud, comporterebbe un prolungamento della galleria da Lastebasse. Quindi, costi ancora più alti. Con la richiesta alla «Serenissima» di risolvere anche il problema dei carichi di traffico in Alta Valsugana, realizzando una bretella sotto la Vigolana, i costi per l'Autostrada Brescia-Padova, sarebbero destinati ad esplodere verso l'alto. Ecco perché, mentre i tecnici sono al lavoro per fornire soluzione attuali utili al raggiungimento dell'intesa tra Trentino e Veneto, pochi sono disposti a scommettere sulla realizzabilità del tutto. Questione di soldi anche per l'altra richiesta trentina: la rinuncia, da parte della Regione Veneto, alla nuova superstrada a pedaggio tra

Bassano e Cismon del Grappa, deleteria per i volumi di traffico che potrebbe scaricare sulla Valsugana. Il governatore **Luca Zaia**, ieri l'altro, ha fatto capire che il progetto è ancora in piedi, fino a quando la Provincia di Trento non darà il suo «sì» formale alla Valdastico Nord. In realtà, Zaia - che intanto ha ottenuto, grazie all'intercessione del ministro Delrio a Bruxelles - un rinvio del termine ultimativo di scadenza della concessione alla «Serenissima» - ha la sua grana in casa da risolvere. E qui va fatta un po' di memoria storica. Per risolvere il problema della stretta della Valbrenta, tra il 2007 e il 2008, fu raggiunto un'intesa tra i Comuni e il Governo. All'epoca, era ministro ai Lavori pubblici **Antonio Di Pietro**, che riuscì a inserire nella Legge Obiettivo la previsione dell'opera: 13 km per la variante di Carpanè e degli altri paesi, con

finanziamento di Anas, Regione Veneto e Provincia di Vicenza. Ma poi in Regione, regnante l'assessore **Renato Chisso**, finito in seguito nei guai per la vicenda Mose con l'ex presidente **Gianluca Galan**, si decise di fare spazio ai capitali privati, con il *project financing*. Nasce allora il progetto di superstrada a pedaggio, proposto tra Bassano e Pian dei Zocchi dalle imprese Pizzarotti di Parma, Mantovani di Padova, Cordioli di Verona (Gruppo Tosoni) e Cis di Verona (con azionisti Isa spa, la finanziaria della Curia trentina, e altri soci trentini) e altri soci. Il progetto (18 km di cui 11 in galleria, 371 milioni di costo), a sud di Romano d'Ezzelino prevede il raccordo con la Pedemontana veneta). La Provincia di Trento (presidente **Lorenzo Dellai** e **Alberto Pacher** assessori ai lavori pubblici) anziché bocciarli sul nascere per il traffico che scaricherebbe

sulla Valsugana, apre un tavolo tecnico (sempre tavoli tecnici, allora come oggi), proponendo uno scambio: se la Regione Veneto rinuncia definitivamente alla Valdastico e accetta di investire nel potenziamento della ferrovia della Valsugana, il Trentino si impegna a realizzare il prolungamento della superstrada a pedaggio nel tratto trentino, tra Grigno e San Cristoforo (40 km all'80% in galleria, in destra Brenta), con contestuale declassamento dell'attuale statale 47. Vale la pena ricordare quell'«apertura» dellaiana, ora che se si registra quella opposta di Rossi: possibilisti sulla Valdastico Nord se il Veneto rinuncia alla superstrada a pedaggio. Scelta per la quale, però, come detto, i soldi pesano. Perché Pizzarotti e colleghi, cioè la cordata privata, ha ottenuto dalla Regione Veneto la dichiarazione di pubblica



Traffico pesante sulla statale 47 a Carpanè

utilità nel 2011 e il progetto, nel febbraio 2014, ha avuto l'ok della Commissione Nazionale. Se dunque la Regione Veneto fa marcia indietro, quanti costi dovrebbe accollarsi? Si parla di milioni di euro. Zaia ha fatto predisporre un disegno di legge che gli permetterebbe di rinunciare ai *project financing* fermi da

più di due anni. L'approvazione, prevista per il 4 agosto, probabilmente slitterà. Il timore della richiesta danni è reale. Per questo c'è chi dice che alla stessa «Serenissima» è stato chiesto di farsene in parte carico, dato che avrebbe l'ok alla Valdastico Nord e al prolungamento della concessione. **Do. S.**