

(segue dalla prima pagina)

Mi si permettano quindi alcune valutazioni per rappresentare con un minimo di correttezza ed oggettività il confronto in atto, a mio avviso serio, documentato e costruttivo. La prima è di metodo. La soluzione di costruire un nuovo tratto di strada è stata individuata nel 2015 in seguito ad una verifica di più ipotesi di lavoro ed inserita nel protocollo per lo sviluppo del Primiero, discusso e firmato dalla Provincia Autonoma di Trento e da tutti i rappresentanti istituzionali e socio economici della Valle. Vero che all'epoca, maggior risalito ha avuto la decisione di abbandonare il progetto della funicolare, una infrastruttura unica nel suo genere ed orientata al futuro estivo ed invernale del Primiero, per un più pragmatico agganciamento automatico, che tra l'altro ha permesso di recuperare con urgenza le risorse per realizzare l'innervamento artificiale e relativo bacino di accumulo. Vero altresì che l'inserimento della variante stradale la cui discussione passò forse in secondo piano, non fu frutto di un disegno volto a risparmiare risorse, ma di una volontà di risolvere il problema della messa in sicurezza dalle valanghe una volta per tutte. L'impegno che la Provincia ed il sottoscritto si erano presi all'epoca della firma del protocollo, soprattutto per via delle preoccupazioni sollevate dai Sindaci per il possibile impatto paesaggistico della nuova opera, fu di promuovere un confronto ampio e serio sulla progettazione di tale infrastruttura. Un confronto aperto che potesse portare ad affinare la soluzione abbozzata ma anche a giungere fino alla decisione di non realizzare l'infrastruttura stessa, se essa

## Sicurezza e ambiente

### Rolle, i perché della nuova strada

MAURO GILMOZZI

si fosse dimostrata troppo impattante o poco funzionale allo scopo. In questo caso, la decisione avrebbe determinato la conseguente modifica del protocollo da parte dei soggetti firmatari. Ciò corrisponde a quanto stiamo facendo. Nessun diktat quindi, nessuna gara da vincere o perdere, semplicemente un processo partecipativo impegnativo, ma reale. È stato fatto un concorso di idee, di cui si è dato conto anche in un dibattito pubblico, diversi incontri con i Sindaci e il Presidente del Parco. Sono state raccolte perplessità, pareri contrari e favorevoli, osservazioni tecniche e richieste di approfondimento. In particolare ci è stato chiesto di rianalizzare le possibili soluzioni alternative, sostenute anche da una raccolta di 2.200 firme. Ci è stato chiesto di approfondire gli impatti dell'opera rispetto alle aree umide, al saliceto boreale, all'impatto sulla colonia delle marmotte in località «Busa bella», alle possibili rotture di continuità ecologiche ed altro. Di tali approfondimenti è stato dato conto, di recente, in un incontro con gli amministratori locali, ma il confronto continuerà in una successione di ulteriori confronti tecnici, politici e pubblici, che alla fine dovrà però concludersi con una decisione. Una seconda valutazione è di merito.

Il primo dato da riferire è che se dovessimo decidere oggi dove costruire quel tratto di strada, non lo faremmo certo ricalcando l'attuale tracciato. Non ci sarebbe una sola commissione preposta alla valutazione del progetto che ne sosterebbe la fattibilità. Interferenze con le sorgenti del Cison, attraversamento di zone valanghivie, per citare le obiezioni principali, sarebbero decisive in tal senso. Pensare poi di superare queste criticità con la realizzazione di gallerie aperte o chiuse di lunghezza variabile da un minimo di 700 metri ad un massimo di 1.200 metri, deve fare i conti con le conseguenze pesanti di tali scelte da un punto di vista paesaggistico, ambientale ed anche finanziario. Soprattutto se esistono alternative possibili. Su questi temi abbiamo svolto un lavoro di approfondimento tecnico importante, di cui è stato dato conto anche in seduta pubblica e negli incontri successivi, sia in termini sintetici che analitici. La soluzione alternativa proposta, realizza invece un nuovo tratto di strada in area totalmente esterna al rischio valanghe, con un impatto paesaggistico di opere limitato, pur se si tratta sempre di realizzare una strada. Una soluzione che in cambio prevede di togliere la strada esistente, di ridare naturalità al versante principale dell'area, quello più visibile, al

cospetto delle Pale, togliendo i paravalanghe, trasformando l'attuale sede stradale fino a Malga Fosse in sentiero escursionistico o ciclo escursionistico e con poca spesa aggiuntiva interrando il caviddito in linea aerea che attraversa longitudinalmente la zona. Il tutto senza intaccare habitat di pregio, con soluzioni che proteggano il contesto anche da impatti ambientali di gestione ed uso dell'infrastruttura. Terza considerazione. Alcuni dati utili per chiunque voglia approfondire il tema. Una galleria, in base alle risultanze di opere analoghe costruite in Trentino di cui la Provincia ha seguito dalla progettazione al collaudo, ha un costo che si aggira sui 20 milioni di euro al chilometro. I volumi di stero e di riporto necessari per realizzare una galleria aperta di 710 metri avrebbe un costo di 15 milioni e un volume di scavo di 50.000 metri cubi. Di questi 13.500 potrebbero essere riportati in loco, mentre il rimanente materiale 35.000 metri cubi andrà in discarica. Per la realizzazione della nuova strada il costo preventivato è di 4,5 milioni e non ci sarebbe esubero di materiale, ma occorrerà reperire circa 12.000 metri cubi di materiale inerte. Ecco di cosa si sta discutendo. Di sicurezza, di impatti, di prospettive, di futuro. Le slide che abbiamo presentato sono disponibili sul sito <http://www.lavoripubblici.provincia.tn.it/downloads-2/>. Per gli approfondimenti tecnici a breve sarà depositato l'intero progetto per attivare anche le procedure formali di valutazione ambientale. Chi volesse partecipare è ovviamente benvenuto.

**Mauro Gilmozzi**  
Assessore provinciale  
alle Infrastrutture e all'Ambiente