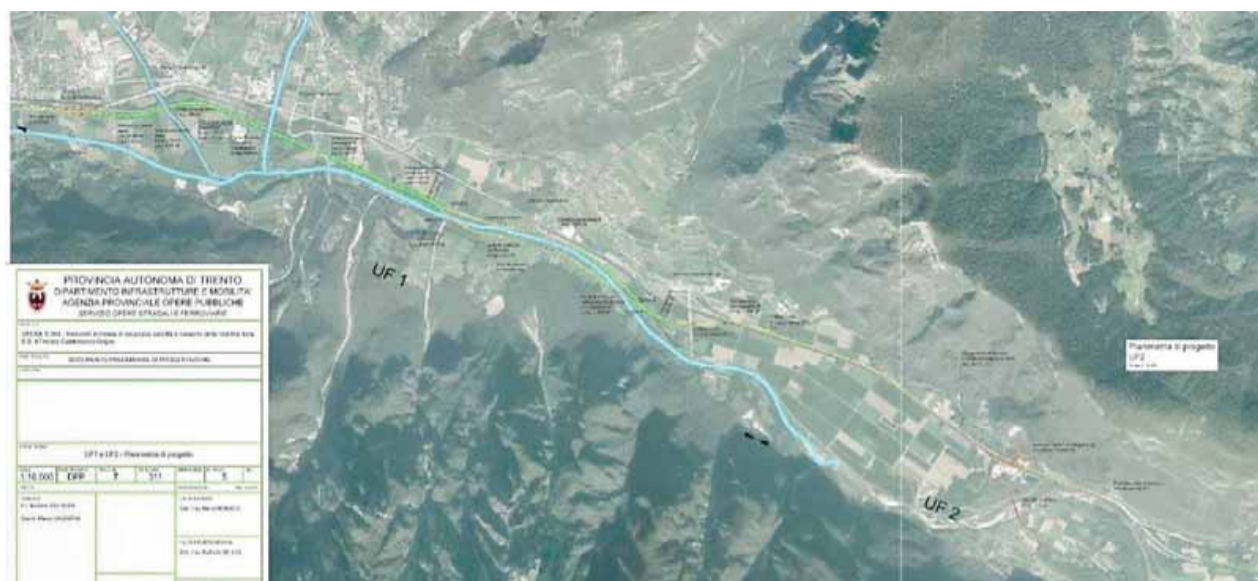


PERGINE - VALSUGANA



• A fianco la slide mostrata in sala con il progetto delle 2+2 corsie, su strade dunque separate, in basso a sinistra invece quella relativa al progetto per le 4 corsie; qui in basso, infine, la presentazione dei dati relativi al flusso del traffico in Valsugana



Due scelte per la SS47: doppia strada o 4 corsie

Il progetto. Presentazione l'altra sera a Grigno, ieri a Castel Ivano e stasera a Ospedaletto. Per i tecnici la soluzione migliore è la prima, ma i cittadini in sala preferiscono la seconda

MARIKA CAUMO

GRIGNO. Si è parlato di riorganizzazione e raddoppio della Statale 47 della Valsugana nel tratto tra Castelnuovo e Grigno lunedì sera nella sala riunioni della Rurale. All'incontro la giunta, consiglieri, ex amministratori e diversi cittadini. Sul piatto le due ipotesi previste nel Documento di Progettazione Preliminare predisposto dagli uffici provinciali: 2+2 corsie o 4 corsie, con rispettivi tracciati, tempi, costi, vantaggi e svantaggi. Ad illustrarle (come già avvenuto lo scorso giugno proprio a Grigno alla presenza del presidente Maurizio Fugatti e dei consigli comunali di Grigno, Ospedaletto, Scurelle, Castel Ivano e Castelnuovo), gli ingegneri Mario Monaco e Massimo Negriolli della Provincia. Un incontro, ripetuto ieri sera a Castel Ivano e stasera ad Ospedaletto, per concertare con i territori maggiormente coinvolti le scelte viabilistiche future: in ognuno di questi infatti le questioni e gli interessi sul tavolo sono diversi.

Ci sono ora 30 giorni per Comuni, cittadini e portatori d'interesse, per presentare in forma scritta le proprie osservazioni e suggerimenti in merito: possono essere inviate o portate in Provincia oppure ai Comuni, che faranno da tramite. Osservazioni che saranno valutate per poi procedere con la progettazione preliminare ed il Via.

A Grigno in molti avrebbero voluto presente anche qualche esponente politico, per avere risposte su Valdastico e Pedemontana Veneta, opere direttamente legate alla SS47. Come sottolineato, in modo anche pa-

recchio colorito da diverse persone in sala, Grigno rappresenta di fatto l'accesso al Trentino (con la frazione di Tezze di fatto tagliata a metà dalla SS47) e subisce più di tutti il traffico di attraversamento, che indiscutibilmente crescerà dopo la realizzazione della Pedemontana.

Per quanto riguarda le due ipotesi, la 2+2 corsie prevede il mantenimento dell'attuale sede stradale (che diventerebbe a traffico locale) e la realizzazione, sulla destra in direzione Bassano e rimanendo in sinistra

Brenta, di una nuova strada a doppia corsia per il traffico di attraversamento: una soluzione che permette di mantenere invariati gli attuali accessi ai paesi (con la realizzazione di un nuovo accesso alle località Selva e Tollo), interferisce però con il Brenta, i suoi affluenti Chieppena e Maso (per cui sarà necessario realizzare ponti) e con il metanodotto e richiede l'esproprio di nuove aree agricole anche di pregio, con un consumo di suolo pari a 2,67 h/km. Costi: 87 milioni di euro (di cui 62 da

Castelnuovo a Barricata di Ospedaletto, 25 tra Ospedaletto e Grigno); tempi di realizzazione: 62 mesi.

Per quanto riguarda l'ipotesi 4 corsie, è stato ripreso in mano il progetto del 2009 che ai tempi era stato giudicato la soluzione migliore: potenzia l'attuale SS47 in continuità con il resto del tracciato e rimane sulla sede originaria occupando aree di minor pregio o già compromesse ma interferisce, oltre che con il Brenta ed il metanodotto, anche con la linea ferroviaria, che andrebbe spostata (con progettazione, espropri e bonifica della sede attuale) e tempi e costi che vanno a lievitare. Il consumo di suolo è pari a 3,93 h/km. Inoltre si dovrebbero modificare gli attuali accessi/intersezioni ai paesi. Costi: 157 milioni di euro (82 tra Castelnuovo e Barricata, 75 tra Barricata e Grigno); tempi di realizzazione: 140 mesi (62 per la strada, gli altri per la ferrovia).

Da un'analisi che tiene conto di numerosi criteri (ambiente e paesaggio, mobilità e traffico, fattibilità tecnica e finanziaria, tempi ed impatto economico e sociale) la soluzione migliore per i tecnici rimane la 2+2 ma in sala si chiedono le 4 corsie con spartitraffico o in alternativa le 2+2 ma a senso unico di marcia. La parola d'ordine per tutti è, e resta, la sicurezza: troppi morti Grigno ha dovuto pagare negli anni. «Si deve parlare anche di pedaggio, come di una centralina per rilevare l'inquinamento: se si supera una certa soglia, da Bassano si bloccano i camion. Ma lo faremo nelle apposite sedi», ha concluso il sindaco Leopoldo Fogarotto.

I FLUSSI DI TRAFFICO

Grande intasamento, ecco i numeri Ogni giorno a Grigno 3 mila camion

• Nei giorni feriali a Grigno entrano quotidianamente 1.600 camion, altrettanti ne escono. Oltre tremila mezzi pesanti quando a Trento ne transitano poco più di 4 mila. Dati che hanno portato lo scorso settembre gli uffici provinciali ad eseguire uno studio più approfondito. Ma andiamo per ordine.

Nel 2018 i flussi di traffico registrati lungo la SS47 dalle cinque stazioni di rilevamento collocate tra Grigno e Trento, hanno rilevato un passaggio giornaliero a Grigno di 12.500 veicoli di cui 2.200 pesanti (equamente divisi in ingresso ed uscita), a fronte di 45 mila leggeri e 4.100 pesanti che transitano a Trento. Se si considerano solo i giorni feriali però, l'incidenza del traffico pesante aumenta: in Bassa Valsugana transitano 14.200 veicoli di cui 3.150 pesanti (1600 in entrata ed altrettanti

in uscita). «Facendo le proporzioni, fatto 100 quello che arriva a Trento, a Grigno entra già il 75% di mezzi pesanti ed, all'opposto, il 25% di mezzi leggeri», ha spiegato Negriolli. Per approfondire il dato del traffico pesante e capire se tutti i mezzi pesanti in ingresso vanno verso Trento, utilizzando la SS47 come mera arteria di scorrimento, o si fermano prima, a settembre è stato effettuato un ulteriore monitoraggio utilizzando telecamere con lettura targhe da cui è emerso che dei 1.600 mezzi pesanti che ogni giorno entrano a Grigno nei giorni feriali (di cui due terzi arrivano da Bassano ed un terzo da Feltre) il 60% arriva a Trento, gli altri interagiscono col territorio ovvero si fermano prima. Traffico che, come sottolineato dai presenti in sala, aumenterà con l'apertura della Pedemontana Veneta. **M.C.**