

GRANDI OPERE

Il presidente della Provincia difende la modifica del progetto del mega svincolo di Campotrentino: «Una soluzione che favorisca la direttrice sud-est risulta più funzionale»

Alessio Manica (Pd) parla di stravolgimento di un progetto già affidato in conseguenza della scelta di puntare sullo sbocco a Rovereto Sud della autostrada dal Veneto

Valdastico: i “vantaggi” in Valsugana

Fugatti dà le cifre: 6.500 veicoli al giorno in meno tra Pergine e Trento

Il presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti**, mette sul tavolo i “vantaggi”, in termini di riduzione del traffico sulla statale 47, che porterebbe il corridoio infrastrutturale di interconnessione del Trentino con il Veneto. Quello che per Fugatti, che non arretra di un millimetro nonostante la montagna di contrarietà di Comuni e associazioni, ha un solo nome, anche se non lo cita: prolungamento e completamento dell'autostrada Valdastico A31 con sbocco a sud di Rovereto. Solo per la tratta Trento-Pergine, è prevista una riduzione di circa **6.500** veicoli totali giornalieri di cui **2.700** leggeri e **3.800** pesanti. Fugatti lo chiarisce con riguardo al mega svincolo di Campotrentino, di raccordo tra la tangenziale e la provinciale 235 dell'interporto. Il cantiere è fermo (*vedi articolo a fianco, ndr*) per le difficoltà in cui si è trovata Emaprice spa, che ha fatto richiesta di concordato preventivo con riserva alla sezione fallimentare del tribunale di Treviso (*l'Adige* del 28 dicembre, ndr). Ma cosa c'entra lo svincolo su più livelli Campotrentino con il progetto di completamento della Valdastico che sta tanto a cuore a Fugatti? L'opera è stata tirata in ballo perché ha vissuto un ripensamento progettuale ad appalto aggiudicato e cantiere avviato. In origine, infatti, il progetto da **30,5 milioni** di euro, co-finanziato da Autostrada del Brennero spa, privilegiava l'asse nord-sud, con un nastro di asfalto a quattro corsie senza interruzioni, in alternativa alla situazione attuale che privilegia invece l'asse est-sud di collegamento diretto, senza necessità di uscite, per i mezzi in transito sulla statale 47 della Valsugana. Alle obiezioni iniziali da parte delle imprese (Collini Lavori, Cla ed Ediltione si fecero da parte anche per questo), la Provincia tirò dritto. Salvo poi, nel luglio 2020, ripensarci, modificando il progetto e non ravvisando la necessità di rimetterlo in gara.

Nella sostanza, il progetto che Emaprice dovrebbe portare a termine, prende atto che sono prevalenti i flussi di traffico est-sud, da e per la Valsugana.

A riproporre il nodo del rapporto tra mega svincolo e autostrada A31 è stato il consigliere provinciale del Pd, **Alessio Manica**. «La scelta fatta inizialmente dalla Provincia» ha scritto Manica in una interrogazione del maggio 2021 «era giustificata dall'ipotesi di realizzare un collegamento tra Veneto e Trentino con una uscita nei pressi di Trento sud. Non certo un'ipotesi campata per aria, ma l'unica ipotesi ad oggi discussa e condivisa a Tavolo per l'Intesa del 2016 con lo Stato e Regione Veneto. Questa ipotesi prevedeva per il collegamento tra Veneto e Trentino una strada uscita in Valsugana e poi a Trento sud, con lo scopo di alleggerire in tal modo anche il traffico in Valsugana e nella zona dei laghi. Con questa ipotesi si andrebbe a ridurre fortemente anche il traffico dei mezzi pesanti da e per la

Valsugana, che convoglierebbero sulla tangenziale a sud di Trento, rendendo in questo prioritaria la viabilità sull'asse nord-sud e non sud-est». Con l'uscita a Rovereto Sud, il traffico della Valdastico finirebbe direttamente in A22. Una spiegazione che, per Manica, «comunque non elimina lo sconcerto rispetto alla facilità con cui sembra essere possibile stravolgere un progetto già affidato».

Alla richiesta del perché sia stato modificato il progetto e di quali siano gli studi sui flussi di traffico, Fugatti ha risposto solo in questi giorni. Dicendo nella sostanza che non c'è relazione tra le due opere (mega svincolo e Valdastico A31) e che l'aggiornamento degli studi dei flussi di traffico «ha consentito di verificare come una soluzione che favorisca la direttrice sud-est risulti più funzionale e in grado di garantire livelli di servizio adeguati al funzionamento del nuovo svincolo, garantendo nel contempo il funzionamento ottimale anche in una possibile futura configurazione che preveda una riduzione dei flussi da e per la Valsugana. Peraltro» aggiunge Fugatti «non va dimenticato come l'asse nord-sud risulta integrato dagli altri assi viari (SS12, A22) e dalle infrastrutture ferroviarie (Ferrovia del Brennero e Ferrovia Trento-Malé), che condizionano, in riduzione, i flussi in tale direzione sullo svincolo».

Quanto ai flussi lungo la statale 47, il presidente della Provincia, come detto, sfodera le cifre collegate allo scenario della Valdastico Nord. «Dall'analisi trasportistica effettuata dai progettisti incaricati di studiare il corridoio infrastrutturale di interconnessione del Trentino con il Veneto» scrive Fugatti «è possibile ricavare una prima quantificazione dei flussi di traffico attesi. Con riferimento all'ipotesi di tracciato con uscita a Rovereto Sud, la realizzazione del tracciato di progetto determina le seguenti variazioni sulla SS 47 della Valsugana, con riferimento al 2026»: la citata riduzione di **6.500** veicoli (**2.700** leggeri e **3.800** pesanti) al giorno nella tratta Trento-Pergine; una riduzione di circa **4.500** veicoli totali giornalieri (**800** leggeri e **3.700** pesanti) nella tratta Pergine-Levico; una riduzione di circa **4.000** veicoli (**400** leggeri, **3.600** pesanti) nella tratta Levico-Bassano.

Fugatti chiarisce un altro aspetto: «Non è presente» scrive «uno specifico approfondimento dell'impatto dell'opera (autostrada Valdastico, ndr), in termini trasportistici, sulla tangenziale di Trento». Vi sono però, aggiunge, «una serie di azioni che possono contribuire a ridurre il traffico in Valsugana, posto che la metà dei flussi che transitano all'ingresso della città (Canova) sono effetto del pendolarismo Trento-Pergine». Il presidente cita il completamento della ciclabile in sede propria Trento-Pergine: «Contribuirà a incentivare l'uso della bicicletta per una distanza dell'ordine di 10-15 km».

Do. S.



Il viadotto di Ca' Bianca dell'autostrada A31. A fianco, Maurizio Fugatti (sopra) e Alessio Manica

