



Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige



EXPO 2015 10-11

Gli altipiani: il Vezzena è simbolo di eccellenza



PERSONAGGI 8

Laura, signora del castello
«Buonconsiglio più aperto»



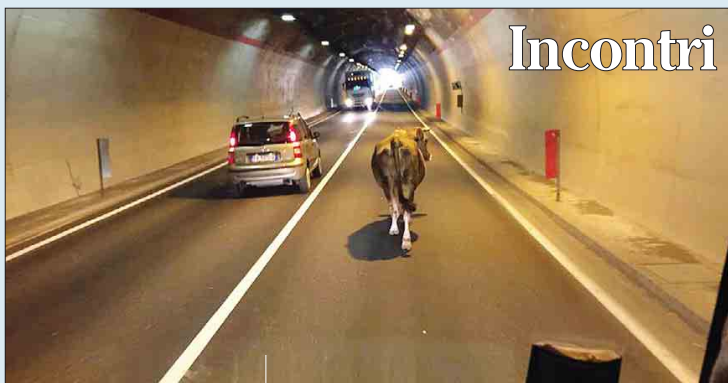
PELLIZZANO 39

Tracima il Rio Corda
L'acqua sfiora le case

MOBILITA' Tecnici al lavoro per il tracciato della Valdastico, con il «nodo» del collegamento con l'A22

Pirubi, due uscite su Trento

Lo sbocco sotto il Casteller oppure a Mattarello sud



Incontri

Val di Fiemme
la mucca a spasso
lungo la galleria

A PAGINA 37

Confermato l'impegno della Serenissima per realizzare la bretella di «aiuto» alla Valsugana

I tecnici sono già al lavoro per definire il tragitto della Valdastico Nord. Per quanto riguarda la Valsugana, la Provincia ha confermato alla Serenissima l'«obbligo» di prevedere la bretella delle Lochere, in grado di dirottare il traffico pesante lontano dalla zona dei laghi, mentre per l'approdo a Trento - e quindi all'Autobrennero - le ipotesi in campo sono due. Lo sbocco potrebbe infatti essere previsto sotto la collina del Casteller, tra Mattarello e la città, oppure tra Mattarello sud e Acquaviva. Il governatore Rossi ripete: «Non abbiamo poteri di veto».

D. SARTORI, A. CONTE ALLE PAG. 14-15



WHATSAPP

Segnalate notizie in WhatsApp al numero 349-9116107

CITTÀ

Trento, la Ztl viene ampliata
Piazza Vittoria, le vie cambiano «marcia»



Attenti alla «rivoluzione» del traffico a Trento. Da domani la Ztl verrà estesa a via del Torrione (nella foto), mentre entro fine agosto in alcune strade è prevista l'inversione di marcia: via Mantova (tra Santissima Trinità e via Mantova), via Santissima Trinità, via Roccabruna e via degli Orti.

A PAGINA 13

MOBILITÀ

Entro fine mese i nomi della Provincia per il Comitato paritetico con Regione Veneto e governo. Due ipotesi per l'uscita a Mattarello

VALDASTICO

I tecnici già al lavoro

Le soluzioni allo studio della Serenissima per lo sbocco a Trento sud e alle Lochere



L'area di Trento sud, tra il capoluogo (sullo sfondo) e Mattarello, uno dei possibili sbocchi della Valdastico Nord (l'altro è a valle, verso Acquaviva): un'uscita problematica perché fortemente infrastrutturata: strada nazionale, aeroporto, ferrovia, possibile Not

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

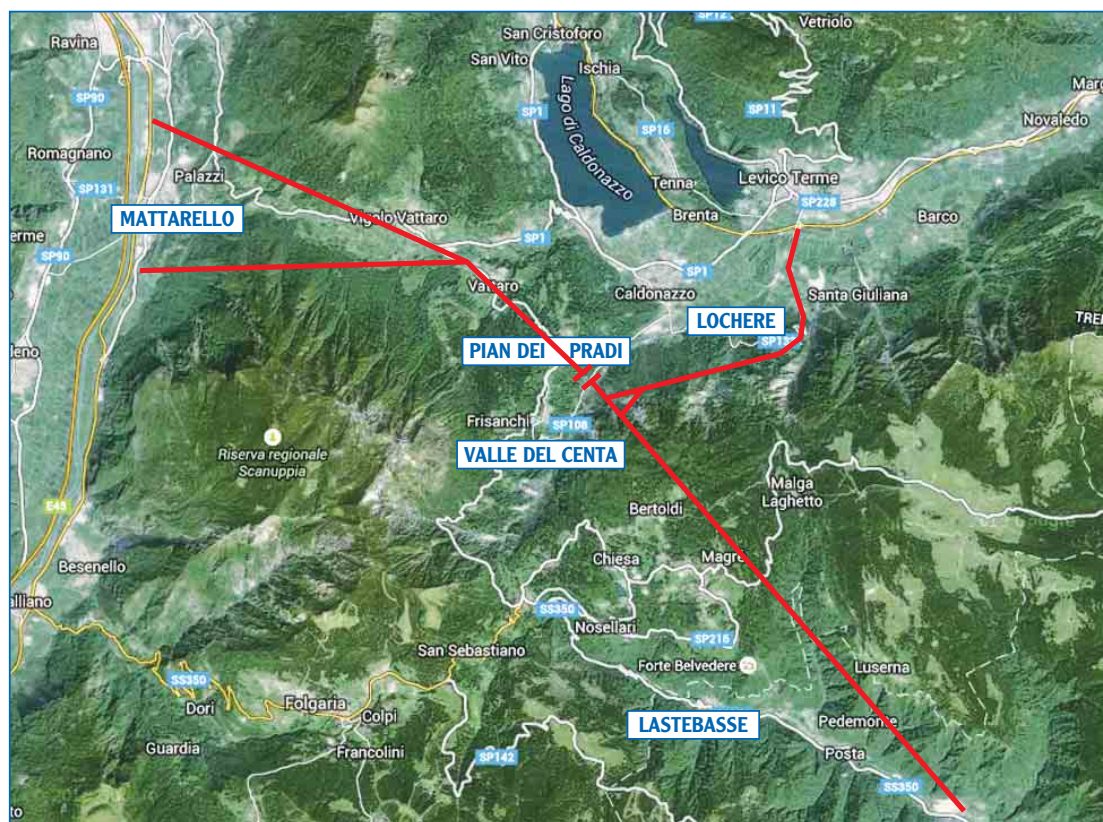
La «macchina» della Valdastico Nord accelera dopo la rinuncia veneta alla superstrada a pedaggio della Valbrenta e l'intesa al Cipe. Entro fine mese, la Giunta provinciale nominerà i propri rappresentanti nel Comitato paritetico con la Regione Veneto e lo Stato. E sarà questo Comitato poi, entro 45 giorni, a verificare la sussistenza di tutti le condizioni per l'intesa, «analizzando e integrando le ipotesi progettuali allo studio nel quadro complessivo dei collegamenti che attraversano l'arco alpino orientale». Quindi, entro i successivi 30 giorni, il passaggio al Cipe, previa deliberazione di Giunta e Consiglio provinciale. Tempi rapidi, dunque.

Riduzione del danno.

La «svolta» della Giunta Rossi, dopo decenni di granitici e risoluti «no» al completamento della Valdastico Nord, è improntata alla «riduzione del danno» e a ricavarne, posto che non c'è il diritto di veto e la A31 Nord è spinta anche dal Governo Renzi oltre che dal Veneto, qualche vantaggio nel caso venisse realizzata. I tecnici incaricati dalla Serenissima-A4, l'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova spa, sono già al lavoro per tradurre su carta le contropartite chieste da Trento. Si tratta di adeguare il progetto preliminare, redatto dal Consorzio Raetia, già presentato a Roma per la Valutazione di impatto ambientale. Come detto, la prima, rilevante contropartita, politica prima che tecnica, è stata accolta, con la legge approvata il 4 agosto scorso dal Consiglio regionale del Veneto che permette alla Giunta Zaa di revocare il *project financing* della superstrada a pedaggio, che scaricherebbe enormi volumi di traffico sulla Valsugana.

Sbocco a Trento sud.

La richiesta della Provincia di Trento di cancellare definitivamente lo sbocco Besenello, per puntare invece su Trento sud, porta a diverse soluzioni, in corso di valutazione. Due, su tutte. La prima è lo sbocco sotto la collina del Casteller, tra Mattarello e Trento. È assai problematica e appare impraticabile, perché si dovrebbe



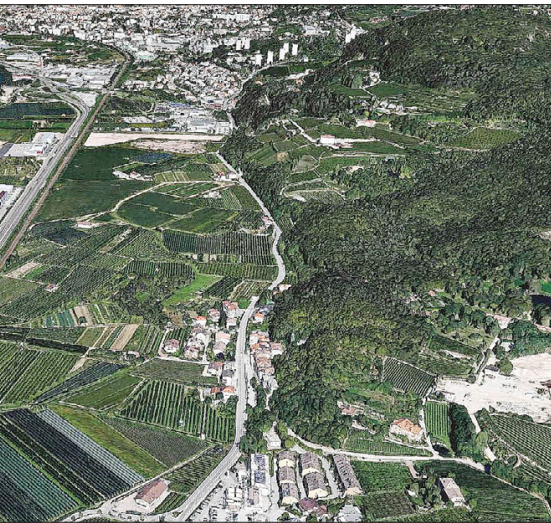
«scavalcare» diversi ostacoli: strada-va di San Vincenzo, ferrovia, statale 12, aeroporto, fiume Adige, e pure l'eventuale Not (nuovo ospedale), se venisse realizzato sull'area San Vincenzo. Impraticabile, ma non impossibile, se lo sbocco della Valdastico Nord venisse interrato. Costi elevati, però. La seconda

soluzione, con più varianti, prevede lo sbocco tra Mattarello sud ed Acquaviva. In questo caso, uno degli elementi problematici è il prevedibile «massacro» del piede collinare tra Villa Bortolazzi e l'Hotel Karin hall. Anche in questo caso, l'ipotesi è di prolungare l'interramento dello sbocco per

bypassare via Nazionale. Inevitabile, però, il parziale sacrificio dei meleti in destra Adige dove ci sarebbe l'innesto sull'A22, 1,5-2 km a valle del casello sud dell'A22.

La «bretella» per l'Alta Valsugana. Un'altra contropartita è il raccordo con l'alta Valsugana, per alleggerire il traffico della zona laghi. La

bretella, partendo dallo svincolo del Maines sulla statale 47, a valle di Levico Terme, sarebbe per un paio di km a cielo aperto, con la rettificazione della strada provinciale 133 delle Lochere. Il casello in ingresso potrebbe essere realizzato tra il Maines e l'Hotel Paoli (alla Vedova). Sotto il Cimone, il tratto in galleria



in destra orografica del torrente Centa, per raccordarsi con il primo lungo tratto della galleria della Valdastico Nord proveniente da Lastebasse. Rispetto ai 14 km del tunnel per Besenello, in questo caso la galleria ipotizzata ne misurerebbe 18, ma avrebbe bisogno, dopo il primo troncone, di una finestra tecnica, via di fuga e/o di accesso in caso di emergenza. Non c'è altra soluzione che farla nella stretta, impervia valle del Centa: o con un tunnel di collegamento, o con un tratto autostradale a cielo aperto, con un viadotto per superare il torrente e collegarsi all'ultimo tratto in galleria fino a Mattarello. Qui, per la Provincia, la contropartita sul Centa avrebbe un aspetto positivo: sarebbe l'occasione, con opere di drenaggio, di mettere in sicurezza il fragile versante franoso in sinistra orografica del torrente.

Materiale di scavo: che farne? Diciotto di tunnel a doppia canna (quindi 36 km di gallerie), più un altro paio per la bretella delle Lochere. Dove mettere il materiale di scavo? Secondo i tecnici della Provincia, un problema risolvibile, perché è per il 70% è calcare di buona qualità, richiesto, 14 milioni di inerti troverebbero collocazione: solo nella zona di Rovereto ci sono vecchie cave con una capacità di 9 milioni metri cubi. In ogni caso, è problema dell'«A4» indicare la soluzione, esattamente come dovrà individuare le soluzioni tecniche più convenienti sia per le uscite della Valdastico Nord in valle dell'Adige, sia in alta Valsugana.

Circonvallazione ferroviaria di Trento. L'intesa presso il Cipe indica come «principale priorità» l'opzione ferroviaria, con il tunnel di base del Brennero e la circonvallazione di Trento per l'alta capacità. Anche in questo caso, la progettazione non spetta alla Provincia, ma a Rfi (la società delle Ferrovie dello Stato). La Provincia ha sollecitato Rfi a riprendere in mano il progetto, che resta quello in sinistra orografica, con lungo tunnel sotto il Calisio; da sud, invece in roccia ai «Murazzi» e sbocco a nord tra Lavis e i Sorni. A Rfi la Provincia ha evidenziato tutte le criticità (a partire dal sacrificio di territorio agricolo pregiato) denunciate dal Comune di Lavis e dai comitati a nord di Trento.

ABERTIS

Dopo il Cipe, «A4» trova l'acquirente

Coincidenze. All'indomani della riunione del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) che ha preso atto dell'avvio dell'intesa tra Stato, Regione Veneto e Provincia di Trento, oltre che dello sblocco della concessione dell'A22 e della Serenissima (l'A4 Brescia-Padova), il gruppo spagnolo Abertis (con advisor Mediobanca) si è aggiudicato l'esclusiva di tre mesi per trattare l'acquisto di A4 Holding spa, la società proprietaria della spa Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova, partecipata da Comuni, Province e Camere di commercio. Abertis ha battuto la concorrenza di F2i, Atlantia (Benetton) e Macquarie, grazie ad una superofferta che valterebbe tutta la Serenissima (comprese quindi la A31 Valdastico Sud fino a Rovigo e la A31 Valdastico Nord da completare) circa 1,2 miliardi di euro. Escono, cioè vendono, Intesa Sanpaolo, il gruppo di costruzione Astaldi e la famiglia Tabacchi. La quota di maggioranza della A4 era sul mercato da tempo, ma era difficile trovare compratori anche a causa dell'incertezza sulla realizzabilità del completamento della Valdastico Nord.

LA PROVINCIA

Il governatore: «All'autostrada c'è una contrarietà di fondo, ma siccome non abbiamo un potere di veto, andiamo al tavolo a dire come la pensiamo»

«Tirare fuori il massimo per il nostro territorio»

Rossi: benefici per Valsugana e per i laghi

ANGELO CONTE

«La nostra posizione resta quella che, ricordo a qualcuno, abbiamo già approvato in giunta provinciale. Ovvero che alla Valdastico Nord c'è una contrarietà di fondo, ma siccome non abbiamo un potere di veto, andiamo al tavolo a dire come la pensiamo. Se si deve aprire la trattativa, però, chiediamo che ci sia un miglioramento delle condizioni di traffico della Valsugana e la risoluzione di problemi del territorio trentino e non solo del Veneto». Ugo Rossi, presidente della Provincia, ribadisce così la posizione del Trentino rispetto al completamento della A31. Rossi sottolinea come in quest'ambito «sulla linea di quanto avevano già fatto in precedenza Dellai e Pacher, rimane la contrarietà di fondo all'opera, ma se ci si deve sedere al tavolo della trattativa, la volontà di arrivare a ottenere un saldo positivo per il territorio provinciale». «Noi in giunta abbiamo già fatto un passaggio sulla Valdastico, ma non abbiamo deciso che si fa l'opera, bensì sulle condizioni per sedersi al tavolo che deve essere una trattativa su un quadro viario complessivo, a partire dallo stop della Valsugana a pedaggio e dalla disponibilità in chi deve fare le opere, ovvero l'A4 e il Veneto, a risolvere problemi della zona dei laghi e della Valsugana». Insomma, dice Rossi, noi diciamo: «voi volete passare? Per farlo dovete ridurre i problemi che abbiamo noi, non garantirvi solo un accesso più breve all'A22, ma risolvere anche la questione del traffico sui laghi». Nella possibile intesa ci sarà anche il tema della ferrovia. Infine Rossi spiega che «Kompatscher è stato al nostro fianco contro la Valdastico al tavolo sulla A22, tanto che grazie alla compattezza tra noi e loro, si è tolta la questione dal tavolo. Durnwalder invece ha sempre lasciato il Trentino da solo a decidere».



Traffico sulla Valsugana all'altezza di Leivo. La giunta punta a ridurre il carico di tir e auto

INFRASTRUTTURE

Loppio-Busa e le altre in stand by

Tutte le opere in attesa

Non c'è solo la Valdastico Nord tra le opere che interessano il Trentino e che da tempo attendono un via libera dopo uno stop ricevuto a causa di intoppi di tipo giudiziario o per uno spostamento delle risorse a disposizione. Per quanto riguarda il collegamento Loppio-Busa, lo stesso presidente Ugo Rossi chiarisce che questo «sarà l'anno in cui si prepara tutto» per poter partire con la gara. «Noi avavamo posticipato i finanziamenti al 2018 e poi li avevamo anticipati di un anno per partire con la gara». Altra opera stradale che attende di essere realizzata è la circonvallazione di Cles, per la quale occorre attendere l'arrivo di una sentenza. «Abbiamo incontrato il sindaco di Cles alcune settimane fa - spiega ancora Rossi - In questo caso basta che si sblocchi il ricorso e siamo pronti». In caso di sentenza positiva, «la prossima primavera dovremmo essere pronti per partire». La circonvallazione di Pinzolo, che tra le opere previste dalla Provincia è stata sospesa, «resta ancora tale» afferma Rossi. Se si guarda, invece, alla viabilità alternativa alla gomma, la situazione vede in particolare due opere che toccano

entrambe Trento. La prima è quella della Funivia del Bondone, per la quale Rossi spiega che si tratta di un progetto tutto ancora da verificare. «Non è mai stata programmata - spiega il presidente Rossi - è un desiderata e sulla carta ha un senso. Ma prima di pensare a una funivia sul Bondone, bisogna capire se ci sono imprenditori che intendono investire sullo sviluppo di quella montagna. È finito il tempo per cui il pubblico fa tutto e mette tutti i soldi». L'altra opera, di dimensioni molto più importanti e con un impatto sul futuro a venire del trasporto per tutta la provincia, è quella della circonvallazione ferroviaria per il tunnel del Brennero che deve bypassare Trento e Rovereto e evitare che l'aumento dei flussi di treni impatti dal punto di vista dell'inquinamento acustico sulle due città. «La circonvallazione - afferma ancora Rossi - ha passato le delibere del Cipe, e l'opera è negli atti programmatici del governo». Il governatore è fiducioso: «Non abbiamo motivo di pensare che Delrio non pensi a quest'opera». Ora c'è da attendere il progetto con il nuovo tracciato.

A. Con.

I TERRITORI

«A Trento la bretella, a noi il superamento del nodo di Carpanè»

Misure compensative in Valbrenta

La sensazione è che l'intesa sulla Pirubi fra Trentino, Veneto e lo Stato sia piombata come un fulmine a ciel sereno sui territori interessati. Tanto che le reazioni in Alta e Bassa Valsugana, come nella parte veneta, sono quasi improntate all'incredulità. Di certo tutti l'hanno presa male per il metodo: nessun territorio è stato coinvolto. E se la Bassa Valsugana non è mai stata contraria alla Valdastico Nord, vista come via fuga per alleggerire la statale 47 dal traffico pesante, oltre il confine lungo il Brenta invece hanno sempre dato per scontato il «no» trentino alla Valdastico e quindi chiesto altre soluzioni per il problema dell'attraversamento dei paesi.

«Ci troviamo con la Regione Veneto che ci garantisce la possibilità di seppellire la Nuova Valsugana a pedaggio e dall'altra con il rinnovo della concessione da parte di Trento che ha posto l'abbandono della Valsu-

gana come condizione per la realizzazione della Valdastico: una situazione paradossale - sbotta Luca Ferazzoli, presidente dell'Unione montana Valbrenta - Dopo 50 anni che Trento dice no, prendiamo atto di questa apertura. Ma adesso si tratta di capire quali saranno i passi successivi. Per quanto riguarda la Valbrenta, nel 2008 è stato fatto il primo progetto per il nodo Carpanè, poi si è andati al di là progettando addirittura un'autostrada, e questo ci ha spaventato. Adesso la bretella di Caldanzon risponde ad altre finalità, serve ad evitare il tunnel di Tenna. E allora se il Trentino individua una contropartita per risolvere i nodi viabilistici di Trento, anche il Veneto può mettere sul tavolo il superamento della strettoia e del semaforo di Carpanè quale misura compensativa utile per risolvere i problemi della Valsugana in parte veneta». L'auspicio è che si possa sede-

re attorno a un tavolo per arrivare a soluzioni ampiamente condivise. «La Valsugana va letta nel suo complesso, al di là dei confini amministrativi, specie su una tematica come questa», convengono sia Attilio Pedenzini, presidente della Comunità Valsugana e Tesino sia Pierino Caresia, presidente della Cdv Alta Valsugana. «Se questa soluzione è il "de profundis" della superstrada della Valbrenta, allora è una delle soluzioni che possono contribuire a risolvere il nostro problema più grosso», ammette Pedenzini che però vedrebbe più di buon occhio un investimento sulla ferrovia. «C'è un po' di preoccupazione da parte dei comuni interessati all'attraversamento della bretella - aggiunge Caresia - ma vorremmo anche capire quali sono effettivamente i progetti, quali le ipotesi di transito e i numeri per una valutazione attenta da parte dei singoli territori». R. B.