

VIABILITÀ

Tunnel più lungo con l'innesto poco più a nord della «curva dei rospi», uscita sotto l'attuale Maza in corrispondenza del lotto 1 della discarica dismessa che verrà bonificata

Il costo resta sui 127 milioni di euro, il grosso dei lavori tra luglio 2017 e la fine del 2020. Malfer: «Indietro non si torna». Fravezzi: «Sì alla ferrovia»

«Progetto ok, ora acceleriamo i tempi»

Collegamento Passo S. Giovanni-Cretaccio

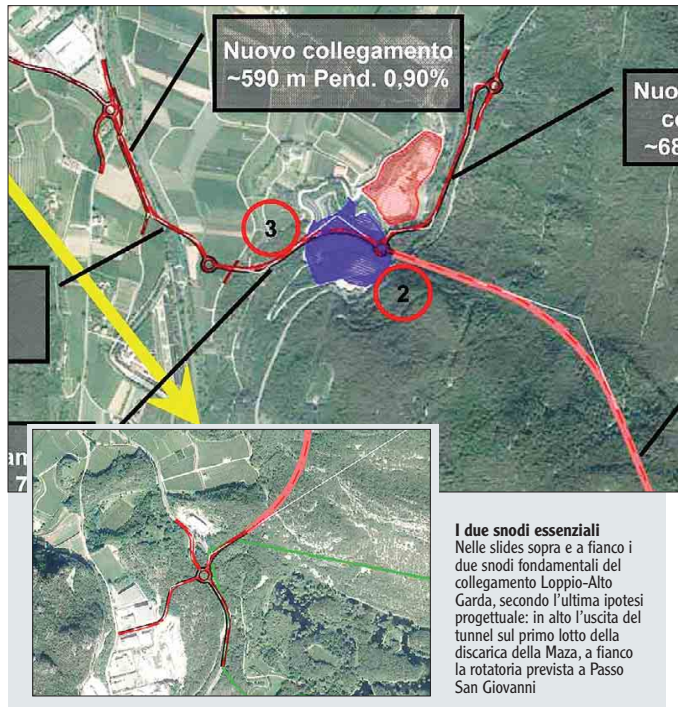
Via libera dalla Conferenza dei sindaci

PAOLO LISERRE

p.liserre@ladige.it

Ora anche la correzione «linguistica» è ufficiale. Basta dare un'occhiata alla copertina del fascicolo che contiene le 18 slides del nuovo progetto. Non più «collegamento Loppio-Alto Garda», è il collegamento «Passo S. Giovanni-Cretaccio». Che nella sostanza costa tanto quanto prima, 127 milioni di euro, qualche migliaio in più, qualche migliaio in meno. «Questa è la parola fine - sentenza il presidente della Comunità Mauro Malfer - Perché da qui non si torna più indietro. Anzi, bisogna accelerare i tempi e possibilmente accorciarli in modo da concludere il tutto entro il 2019».

«Generale soddisfazione» e «massima celerità nella realizzazione dell'opera» sono le indicazioni emerse ieri dalla Conferenza dei sindaci che ha esaminato l'ultimissimo progetto del collegamento viario tra Passo San Giovanni e la piana del Cretaccio. Espressioni messe nero su bianco in una nota inviata all'assessore provinciale Mauro Gilmozzi, a firma dello stesso Malfer e del presidente della Conferenza dei sindaci Tarcisio Michelotti. Esattamente una settimana fa (vedi *l'Adige* di mercoledì 30 marzo) sul tavolo provinciale tecnici e assessore Gilmozzi avevano messo due alternative. Alla fine si è optato per la soluzione numero 2. Dal punto di vista tecnico quest'opzione elimina i tornanti che dalla Maza avrebbero dovuto portare il traffico fino al fondo valle per poi attraversare il Sarca con il ponte e giungere al Cretaccio. La galleria sbucca 13 metri più in basso senza interferire con l'attuale Maza. Qui una bretellina conduce poi allo stesso ponte sul Sarca già previsto mentre un'altra bretellina porta verso Vignole consentendo di tornare sull'attuale statale 240. L'ultima ipotesi prevede anche di realizzare una rotonda poco a monte della «Curva dei rospi», dalla quale si potrà decidere se andare verso l'area artigianale della Mala, verso Nago sulla statale attuale oppure imboccare il nuovo tracciato. Il tunnel, per una lunghezza complessiva di 2.835 metri, entrerà in roccia 400 metri prima con passaggio in galleria ad est di Passo San Giovanni. A intervento concluso si potrà poi pensare concretamente, come richiesto dal sin-

**I due snodi essenziali**

Nelle slides sopra e a fianco i due snodi fondamentali del collegamento Loppio-Alto Garda, secondo l'ultima ipotesi progettuale: in alto l'uscita del tunnel sul primo lotto della discarica della Maza, a fianco la rotonda prevista a Passo San Giovanni

daco di Arco **Alessandro Betta**, ad una «trasformazione ciclopedonale» dell'attuale statale della Maza da Vignole a Nago. «Una prospettiva assolutamente eccezionale - commenta il primo cittadino arcense - perché le ciclabili devono venire avanti assieme agli interventi viari». Sui tempi le indicazioni della Provincia sono all'insegna del fare presto per recuperare il

tempo perduto. A luglio di quest'anno deve partire la progettazione della bonifica della Maza, nell'aprile 2017 l'intervento su via S. Isidoro (fine lavori nell'estate 2018). Per il tunnel appalto a dicembre, avvio lavori nell'estate 2017 e opera conclusa a fine 2020. Per il tratto dalla discarica della Maza al Cretaccio appalto nella primavera 2018, inizio cantiere nell'autunno dello stesso anno e conclusione a fine 2020. Infine per l'adeguamento del tratto nord della provinciale di S. Giorgio e di via Sabbioni inizio cantiere a giugno 2018, fine nell'autunno 2019.

«È un'ipotesi equilibrata e condivisa - commenta **Vittorio Fravezzi**, sindaco di Dro e senatore del collegio - Un'ipotesi che coniuga efficacemente viabilità, mobilità e ambiente con il recupero e la messa in sicurezza della discarica. Scetticismo? Umanamente lo capisco. Ma a differenza del passato ci sono progetti fattibili e risorse già a bilancio, elementi quindi molto concreti. Inoltre - aggiunge Fravezzi - sono state poste le basi per un fondamentale ragionamento di prospettiva che riguarda il collegamento ferroviario con l'asta dell'Adige e il Brennero. Perché ritengo che altri interventi viabilistici, a parte la circonvallazione di Torbole, in futuro non saranno fattibili e nemmeno auspicabili».