

RETROSCENA

L'impresa Emaprice aveva sollevato il problema nel marzo 2017. La risposta della Provincia: è funzionale alla porta d'accesso a sud di Trento. Ma Fugatti ora vuole l'uscita A31 in Vallagarina

Valdastico a Rovereto? Lo svincolo porta code

Prevista la direttrice principale verso nord per l'interporto con il rischio di peggiorare la situazione sulla Valsugana

Ma il nuovo mega svincolo di Campotentino, i cui lavori - **30,4 milioni** di costo, di cui **12** finanziati da Autobrennero - sono stati consegnati nei giorni scorsi ad Emaprice spa, migliorerà la viabilità dei flussi tra statale 47 e provinciale 235 per l'interporto, o la peggiorerà, costringendo gli automobilisti a subire code che oggi non ci sono? La domanda è legittima soprattutto alla luce della decisione della Giunta Fugatti di spostare a sud lo sbocco del completamento nord dell'autostrada A31 Valdastico. Posto che l'impegno elettorale di Fugatti diventi un progetto realizzabile, le conseguenze viabilistiche e trasportistiche di quanto potrebbe accadere tra un paio d'anni a Trento nord possono essere serie. Perché l'opera è concepita per privilegiare la direttrice nord-sud, il collegamento diretto con l'interporto attraverso un sottopasso con galleria artificiale, a differenza di ora che vede lo scorrimento principale, diretto, sull'asse est-sud della Valsugana.

Per capire cosa c'entri lo sbocco della Valdastico con il mega svincolo su tre livelli di Campotentino occorre partire dalle osservazioni fatte dalla ditta incaricata dei lavori. Emaprice s'è trovata in mano il progetto definitivo redatto dalla Provincia e diventato esecutivo con l'intervento dello studio di ingegneria di **Konrad Bergmeister** scelto dall'impresa. Ebbene, Emaprice ha studiato i flussi di traffico e ne ha concluso che il nuovo mega svincolo peggiorerà le cose rispetto alla situazione attuale. Nel marzo 2017 l'ha fatto presente alla Provincia: nell'ora di maggior carico, tra le 7.30 e le 8.30 del mattino, da nord, dall'interporto arrivano **2.086** veicoli, mentre dalla statale 47 della Valsugana ne arrivano **3.444** da est (Pergine) e **3.425** da Trento sud. La ditta segnala quindi che con il nuovo svincolo la situazione peggiorerà, soprattutto nell'ora di punta, sulla direttrice est-sud, con la creazione di lunghe code al punto da creare problemi a chi vuole uscire a monte (su via Brennero). E ciò perché il progetto provinciale ha modificato i fattori: oggi i veicoli che provengono dalla Valsugana e sono diretti a Trento sud, hanno la precedenza su quelli che vanno sempre a sud ma giungono da



Un'immagine del futuro svincolo di Campotentino che privilegia l'asse nord-sud verso l'interporto

nord, dalla zona interporto; mentre, a mega svincolo realizzato, sarà l'inverso: i veicoli provenienti da nord attraverso la galleria artificiale subiranno l'immissione dei flussi in arrivo, su cavalcavia, da est, con conseguenti rallentamenti. All'impresa ha risposto subito il dirigente del Servizio opere stradali e ferroviarie della Provincia, l'ingegner Mario Monaco, chiarendo che «il concorrente deve rispettare il progetto di gara e non può in alcun modo modificare la geometria del tracciato». Perché? Perché, scrive Monaco, lo studio del traffico

dell'impresa Emaprice è incompleto, non tiene cioè conto dei progetti pianificati dalla Provincia, «in modo particolare della futura "porta d'accesso" a sud di Trento prevista dal sistema d'interconnessione SS 12 - SS 47 concordato lo scorso anno (2016, ndr) dalla Provincia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a seguito degli studi del Comitato paritetico (con il Veneto, ndr)». L'"accesso" a sud di Trento è lo sbocco della Valdastico che la Giunta Rossi aveva concordato con Luca Zaia, al doppio scopo di intercettare il traffico pesante del-

l'A31, per portarlo lungo la tangenziale all'interporto, e parte del traffico veicolare che dalla zona laghi dell'Alta Valsugana oggi si scarica a Trento nord. La Giunta Fugatti, che vuole cancellare la "porta di accesso" a sud di Trento, dovrebbe a questo punto spiegare cosa succederà a Trento nord una volta realizzato il mega svincolo, posto che lo spostamento dell'A22 in galleria, per trasformare l'attuale tracciato dell'autostrada in nuova circonvallazione, ci vorranno anni, mentre l'opera di Campotentino sarà pronta tra due anni. **Do. S.**