

PROVINCIA

Fu predisposto nel 2018 da Autostrada A4 e consegnato all'allora presidente Rossi in vista dell'intesa tra Stato, Veneto e Trentino

Reso pubblico da Degasperi dopo un accesso agli atti. Potrebbe tornare in auge viste le forte resistenze all'uscita a Rovereto sud

La Valdastico da Caldonazzo: il progetto ereditato da Fugatti



Filippo Degasperi (Onda Civica)

Messo alle strette dalle molte resistenze - anche interne alla maggioranza da parte di Fratelli d'Italia - sull'ipotesi di sbocco della Valdastico a Rovereto sud, promesso dalla Lega in campagna elettorale, il presidente della Provincia, Maurizio Fugatti, in consiglio provinciale nei giorni scorsi ha acconsentito ad aprire un confronto con territori e parti imprenditoriali, che non esclude di rispolverare il "vecchio" progetto con il passaggio dalla Valsugana e uscita a Trento sud, che Autostrada A4 aveva predisposto e consegnato alla Provincia nel 2018, all'epoca della giunta guidata da Ugo Rossi e che l'ex governatore aveva lasciato in eredità al suo successore.

Autostrada A4 aveva predisposto lo Studio trasportistico (aprile 2018) e il Rapporto ambientale (giugno 2018) in virtù dell'accordo intervenuto nel 2015 tra ministero dei Trasporti, Provincia di Trento e Regione Veneto in ordine all'iter di definizione dell'intesa tra le tre istituzioni coinvolte per la realizzazione del secondo lotto dell'Autostrada A31 Valdastico. All'epoca fu costituito un comitato paritetico che aveva riconosciuto come scenario «maggiormente rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali» un «corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Adige, la Valsugana e la Valle dell'Adige che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinaria e, segnatamente, tra la statale 47 «della Valsugana» e la statale



Lo svincolo di Caldonazzo: in blu l'imbocco nella galleria prevista sotto la Vigolana

12 «dell'Abetone e del Brennero». Questo progetto - subito accantonato dalla giunta leghista, ma che potrebbe ora tornare in auge - nessuno l'ha potuto visionare finché nei giorni scorsi, con una richiesta di accesso agli atti, il consigliere provinciale Filippo Degasperi (Onda Civica) ne è venuto in possesso e lo ha reso pubblico. L'idea progettuale valutata si caratterizza per uno sviluppo quasi totale in galleria, ad eccezione dei tratti con svincoli ed interconnessioni. Le alternati-

ve prevedono una galleria autostradale (Galleria Vezena) dallo svincolo di Pedemonte che in 12 chilometri attraversa gli Altipiani Cimbri ed esce a Caldonazzo, uno svincolo autostradale a Caldonazzo con bretella di connessione con la SS 47 e tre opzioni per l'altro tratto in galleria sotto la Vigolana che raggiunge la Valle dell'Adige in zona Acquaviva (13,6 km), a Trento Sud (14,54 km), con tre ipotesi diverse di soluzione progettuale per il raccordo con l'A22, oppure a Mattarello (13,29 km). Per quanto l'allora giunta Rossi

ebbe l'accortezza di chiamare questo progetto superstrada e non autostrada, di fatto nel progetto è un'arteria a quattro corsie con un impatto rilevante sul territorio. Il tratto successivo allo svincolo delle Lochere, ovvero la Galleria Vigolana, pur definita nel progetto «strada principale in ambito extraurbano» si sostanzia in una galleria a doppia canna, mono direzionale a due corsie più corsia di emergenza come evidenziato nella figura che segue. Lo svincolo di Caldonazzo prevede l'occupazione di

166.667 metri quadrati di cui la maggior parte boschi. Secondo Degasperi questo significa un impatto molto pesante «su un contesto delicato che basa le proprie fortune sulla qualità ambientale, sull'attività sportiva e sul turismo a basso impatto come quello dei numerosi campeggi presenti sulle sponde del lago e che si vedrebbe circondato da una tenaglia di traffico richiamato dalla A 31 e dalla SS 47». Anche lo sbocco della galleria a Trento sud - che sia a Mattarello o all'Acquaviva, dove per al-

tro ora si troverebbe a competere con lo sbocco del bypass ferroviario - prevede un impatto notevole con un consumo di suolo che nella soluzione più impattante, all'Acquaviva è di quasi 322.000 metri quadrati tra cui 261 mila mq di aree agricole di pregio. Il progetto prevede poi una produzione di 8 milioni di mc di terre e rocce da scavo di cui 2 milioni saranno presumibilmente reimpiegati nella realizzazione dell'opera ma i 6 milioni di mc in esubero dovranno essere smaltiti in siti di stoccaggio.



Le tre ipotesi di svincolo a Trento sud con collegamenti con la tangenziale e il casello di A22