

AUTOSTRADA

Nel piano investimenti da 7,2 miliardi, 1,5 sono destinati alla terza corsia dinamica per la quale il costo maggiore è rappresentato dai tre bypass, compreso quello di Bolzano

Lavori, realisticamente, dopo il 2030. L'attuale percorso sotto il Doss Trento sarà dismesso e diverrà la nuova circonvallazione del capoluogo al posto della tangenziale

A22, a Trento nuova galleria da 3,5 km

La variante autostradale di 6 km. E a Rovereto un tunnel di 2 km

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Tre nuove gallerie per bypassare Bolzano, Trento e Rovereto. Con la nuova concessione di A22, ora più vicina dopo l'approvazione ministeriale della fattibilità tecnica (e del pubblico interesse) della proposta di finanza di progetto fatta da Autostrada del Brennero spa, si profila una trasformazione urbanistica delle città attraversate. La terza corsia ha priorità assoluta, hanno ribadito i vertici di Autobrennero dando conto del valore storico del sì del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al piano di investimenti da **7,214 miliardi** di euro, da mettere a terra durante i **50 anni** della concessione. «Ma priorità elevata» spiega il giorno dopo l'amministratore delegato della spa di via Berlino, **Diego Cattoni** «hanno anche gli investimenti nella intermodalità».

La terza corsia vale complessivamente **2,3 miliardi** di euro di investimenti: **800 milioni** per quella effettiva tra Verona Sud e Campo-galliano. Basta sfruttare lo spazio centrale, senza alcun consumo di suolo. Il progetto è suddiviso in tre lotti, e quello più a sud, all'incastro con la A1, è già esecutivo. Immediatamente cantierabile non appena Autobrennero avrà la concessione in mano, realisticamente nel 2024 se la partecipazione alla gara indetta dal Mit andrà a buon fine. Ma si procederà velocemente anche con gli altri due lotti a sud. È la terza corsia cosiddetta "dinamica", quella che sfrutta la corsia di emergenza in caso di traffico elevato, quella



Un incidente in una delle due gallerie di Piedicastello dell'autostrada A22

più costosa: **1,5 miliardi** di euro. È praticamente fatta per i tratti a cielo aperto, tra Bolzano Sud e Trento e tra Trento Sud e Verona. Il problema sono le gallerie attuali a due corsie, che fanno da tappo. Lungo l'intera tratta dei **314 km** di A22 ci sono **30 gallerie** unidirezionali, di cui tre artificiali. Le due che fanno da tappo sono la galleria del Virgolo a Bolzano, lunga **887 metri**, costruita nel 1974, e quella di Piedicastello (**900 metri** in carreggiata nord e **932** in direzione sud). Saranno sostituite da due nuove gallerie con tre corsie per canna. Quella di Bolzano sarà la più lunga. Qui, il dibattito è

aperto da tempo e fa i conti con i timori di Laives di vedersi il territorio comunale spaccato in due a sud di San Giacomo. Animi più sereni dopo che il Comune di Bolzano ha deciso di cancellare dal Pums (Piano urbano della mobilità sostenibile) l'attraversamento del territorio di Laives e di sostenere invece il completamento della variante in galleria, indispensabile per eliminare in parte il traffico che attraversa la città, per il vai-e-veni dalla zona nord, ed intasa anche la zona industriale. A Trento, Autobrennero realizzerà una variante all'attuale tracciato di A22 lunga poco meno di **6**

km, di cui **3,5** in galleria. Un nuovo tracciato non più sotto il Doss Trento, ma postato più in destra orografica, sotto le pendici del Bondone.

A Rovereto, la variante di tracciato sarà di circa **4 km**, di cui **2** in galleria. Nel capoluogo, non c'è ancora contezza dell'impatto "rivoluzionario" della terza corsia dinamica, grazie alla realizzazione di due nuove canne in galleria per A22. Vuol dire che l'attuale tratto autostradale cittadino, con le gallerie di Piedicastello, potrà diventare la nuova circonvallazione ovest di Trento e che l'attuale, stretta e pericolosa tangenziale



Diego Cattoni, amministratore delegato di Autostrada del Brennero spa

potrà essere declassata a viabilità urbana e ripensata. Insieme, le tre nuove gallerie di Bolzano, Trento e Rovereto, rappresentano la parte preponderante del miliardo e mezzo di costo della terza corsia dinamica.

«Le due gallerie, di Trento e Bolzano, sono centrali per la realizzazione della terza corsia» osserva Diego Cattoni «oggi possiamo dire che i tempi non saranno però brevissimi. Quello che la società ha fatto è stato lavorare ad un progetto innovativo, compatibile con l'ambiente e che rende possibile la riallocazione degli spazi. Da un aspetto tecnico, dalla ne-

cessità di avere la terza corsia in galleria, viene fuori l'opportunità di portare via traffico e automezzi che attraversano la città». Il cronoprogramma presentato al Mit è puntuale.

«C'è l'incognita dell'iter autorizzativo, delle aree eventualmente da espropriare e dalle modifiche del Prg che si rendessero necessarie» dice l'amministratore delegato di Autobrennero. Ma l'orizzonte realistico è il post 2030, anche perché la realizzazione delle gallerie va portata avanti con gli altri interventi programmati e inseriti nella mole di progetti della proposta di finanza di progetto.