

A31 e Valsugana: come si costruisce un'opinione pubblica

An aerial photograph showing a landscape with a mix of green fields, trees, and some buildings. A red arrow points from a building in the lower-left towards the upper-right, indicating a distance of 80 meters. The arrow is labeled '80 m' in red text.

80 m

Emanuele Curzel
12 ottobre 2013

L'antico
incubo: La
prima
PIRUBI



1995: la nuova A31

Autostrada Valdastico A31:
completamento a nord.

"Sintesi non tecnica".

Realizzazione:

Studio Idroesse Padova

Committente:

Autostrada BS-VR-VI-PD

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 COMPLETAMENTO A NORD

collegamento con la A22 AUTOBRENnero da Piovane R. (Vicenza) o Besenello (Trento)

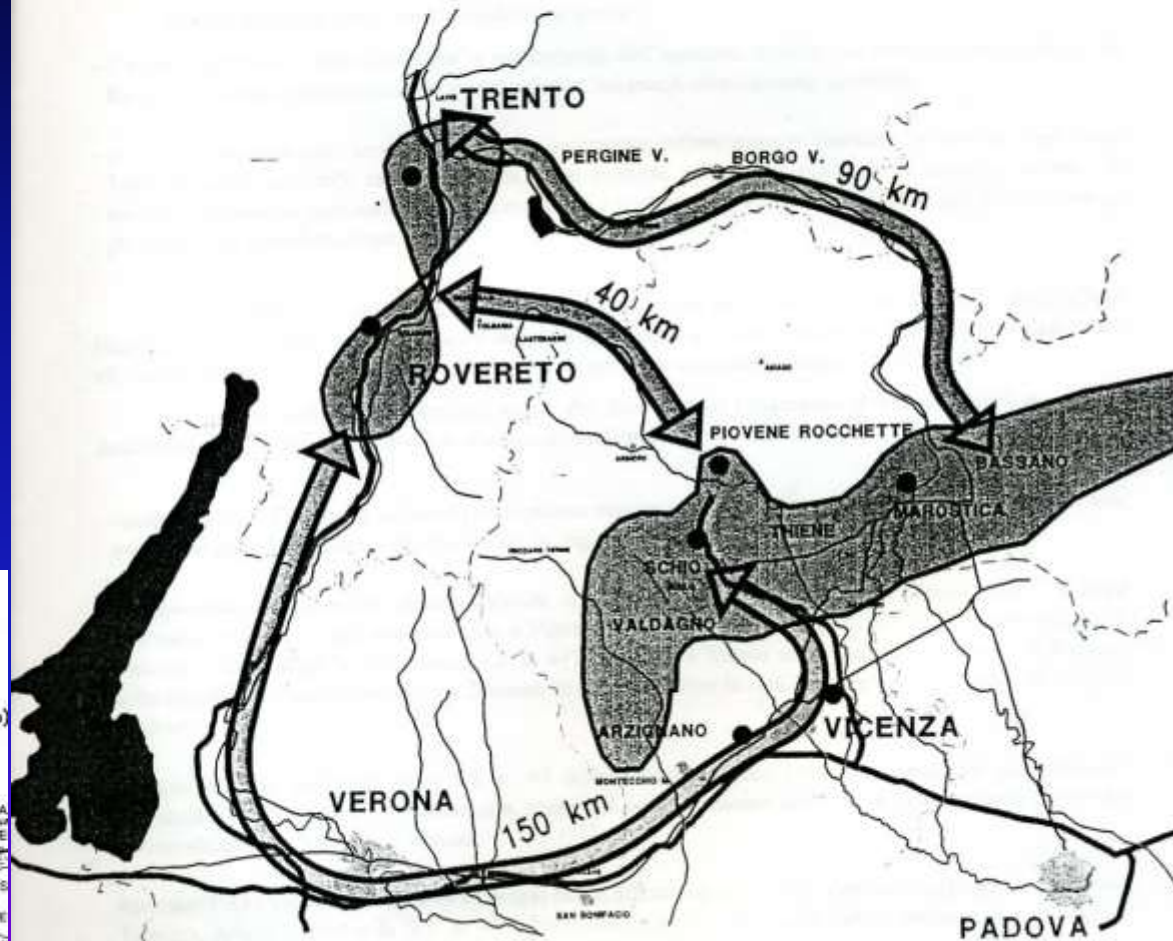
SINTESI NON TECNICA

PROGETTO DEFINITIVO In data 30-10-95

①

I COLLEGAMENTI

tra il Trentino e la fascia Pademontana veneta



Idroesse 1995: A31 / SS47

I dati, relativi al riferimento temporale 2020 e allo scenario di massima espansione del traffico, evidenziano che, in seguito al completamento dell'A31:

- la S.S. n. 47 della Valsugana, nel tratto di ingresso a Trento viene alleggerita di circa 3000 veicoli/d (6%);
- l'A22 nel tratto Trento-Rovereto, assorbe un flusso aggiuntivo pari a circa 4000 veicoli/d (6%) dovuto alla generazione o al trasferimento di traffico dell'A31.

Secondo questi dati, l'A31 porterebbe ad un calo di traffico in Valsugana tra i 2.000 e i 3.000 veicoli (su 13.000/50.000)

1995: nasce un fortunato slogan

Giacomo Santini, europarlamentare
(FI), organizza a Pergine un incontro
intitolato:

**“Valsugana, un futuro da
camera a gas”,**

nel quale l'A31 è presentata come una
possibile soluzione al problema del
traffico sulla SS 47.

Da allora la Valdastico comincia a non essere più vista come una
nuova strada per collegare la valle dell'Adige al Veneto, ma
come la soluzione ai problemi di traffico della Valsugana.

Le previsioni: 25mila veicoli in meno in entrata in città nel 2010 con la Valdastico

Pirubi, le cifre segrete

Meno 40% di traffico: e Pacher disse sì

Eccoli i dati segreti a disposizione della Provincia che possono rappresentare un'arma decisiva a favore di chi sostiene il completamento della Valdastico. I numeri a sostegno dello studio sulla mobilità sono stati «proiettati» fino al 2010: il documento ipotizza che all'altezz-

Le cifre segrete:
nel 2010 riduzione
del 40% del traffico
in entrata verso
Trento se si farà la
nuova autostrada

Giugno 2000

Con la Valdastico 25mila veicoli in meno

**Ecco nei dati della Provincia
il «sollevio» per la Valsugana**

VALSUGANA - TRAFFICO INSOSTENIBILE, URGONO SOLUZIONI

Si guarda alla Valdastico

Fino la fine estate del 1972, quando cominciò a circolare la cartografia della progettata "Pirubi", come venne allora battezzata, l'autostrada Valdastico come oggi si tende a definire, con un più corretto termine geografico. Sono passati ventisei anni e il problema è ancora nel casotto, mentre il traffico sulla Valsugana è cresciuto in maniera esponenziale e non ci sarà molto perché arrivi al punto di saturazione. La differenza con qualche tempo fa è che gli amministratori della Valsugana stanno cominciando ad affrontare il caso con una diversa visione e premesse

perché si trovi una soluzione all'insopportabile carico veicolare che opprime la valle. Sono cambiati i tempi. Negli anni Settanta ci fu una levata di scudi dei sacerdoti ambientalisti, aiutati da un progetto sicuramente poco rispettoso dell'ambiente, a bloccare l'arteria sul nascere. Ma c'è stato in prima fila anche gli amministratori pubblici della Bassa Valsugana, terrorizzati dall'idea che il traffico venisse dirottato altrove, tagliasse fuori la Valsugana e quindi contribuendo ad un declino economico della valle. Oggi sono in prima fila a chiedere il completamento della Val-

Traffico "ordinario" tra Pergine e Trento sulla Superalsugana

dastico, convinti dell'impossibilità materiale di continuare a sopportare il transito di tanti veicoli, soprattutto pesanti, sul suo territorio. E' il risultato delle numerose decisioni degli ultimi decenni, non solo in merito all'autostrada, ma anche alla cosiddetta "Superalsugana" che, per ragioni diverse, non è mai stata completata, contribuendo ad accentuare la congestione sul traffico.

In consiglio fioccano le mozioni

BORGIO - Sul nuovo problema del traffico sulla "Superalsugana" e sull'ipotesi "Valdastico" si sono già fatte sentire numerose amministrazioni comunali e provinciali, anche in Bassa Valsugana, da Borgo a Grigno, fino alla Confessione dei Sindaci del C.3 Bassa Valsugana e Trento. Da sinistra anche una mozione presentata dal Gruppo di minoranza in Consiglio comunale ad Ogliastro, nella quale, considerato che il paese si trova in una posizione geografica molto delicata rispetto alla statale, si auspica un ruolo attivo del comune con funzioni di coordinamento tra i sindaci della Bassa Valsugana per "far sentire la propria voce" presso gli organi provinciali competenti.



La realtà di oggi, per quanto riguarda il tratto che da Pergine porta a Trento, è sotto gli occhi di tutti: circa 40 mila veicoli al giorno, ma si parla anche di 50 mila (è quasi impossibile avere dati precisi in merito), con una buona percentuale di autoveicoli e soprattutto pesanti. Gli abitanti lungo l'arteria reclamano l'azione amministrativa; i pendolari della Valsugana verso Trento percorrono, al mattino, la loro Via Crucis dei Ciotti come prima anche della forza di protesta: l'intera valle è diventata un lungo orribile sacco di gas di scarico.

Comprendibile che una situazione in valle la spinga per il completamento della Valdastico, come valvola di sfogo almeno per il traffico pesante, in attesa di adeguati interventi sulla ferrovia, la cui soluzione, come punaone dei mali delle quattro valli, lascia dipendere scettici i perugini, da una più razionale e veloce metropolitana di superficie (anche qui le parole sono tante, i fatti pochi), ma non potrà mai trasformarsi in arena per il trasporto merci, istituzioni di un futuro uso o con un minimo poco compatibile, da Pergine a Trento, con le indicazioni

tecniche di una ferrovia commerciale. A Pergine e in Valsugana, insomma, si sta segnando con interesse l'evoluzione del problema, che pure aver ricevuto recentemente una spinta. Le posizioni non sono univoche: buona parte sembra favorevole alla Valdastico o all'alternativa, ciò che non può più occorrere dalla gente è che una classe politica remi nescia a decidere in trent'anni, e magari voglia ancora attendere per decidere, su un problema tanto vitale per una fetta consistente del territorio. Bruno Filippi

Problemi di traffico sulla statale della Valsugana all'altezza di Ponte Alto: una scena che si ripete spesso

22 giugno 2000

Viabilità

Se la Valsugana verrà «adeguata» porterà un incremento di traffico del 35% verso Trento

IL TRAFFICO IN TRENTINO



Tratte	ANNO 1990			ANNO 1999			VARIAZ. % '90/'99			ANNO 2010	2010 CON ADEG. VALSUGANA		2010 CON COMPLET. VALDASTICO	
	Traffico veicoli	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Traffico veicoli	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Traffico veicoli	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	2010 traffico	2010 traffico	Variaz. %	Traffico veicoli	Variaz. %
A22 Verona - Bolzano	22.382	16.351 73,1%	6.031 26,9%	33.555	23.977 71,5%	9.578 28,5%	49,9%	46,6%	58,8%	48.804	44.500	32,62%	43.500	29,64%
S.S. 47 Trento - Pergine	29.713	26.213 88,2%	3.500 11,8%	36.090	31.800 88,3%	4.290 11,7%	21,2%	21,3%	20,9%	42.596	48.500	34,72%	25.500	-29,17%
Pergine - Borgo	19.960	16.460 82,4%	3.500 17,6%	24.000	20.700 86,3%	3.300 13,7%	25,9%	25,8%	26,9%	29.432	33.500	39,58%	17.500	-27,6%
Borgo - Primolano	11.900	9.400 79,0%	2.500 21,0%	14.000	10.600 75,7%	3.400 24,3%	17,6%	12,8%	36,0%	16.126	18.500	32,14%	9.500	-32,14%

A22 boom: 10mila veicoli in più nel 2010

Valdastico trentina con 25mila auto

di PAOLO MICHELETTI

Dati pesanti sul futuro dell'autostrada del Brennero: il tratto Verona - Bolzano nel '99 ha fatto registrare **33.555 passaggi al giorno**, mentre nel 2010 saranno **43.500**. Diecimila veicoli in più, quindi, nei prossimi dieci anni. Cifre che preoccupano i responsabili dell'A22, alla prese con i limiti strutturali dell'arteria che nasce a Modena e si conclude al Brennero. Basti pensare che i giorni classificati come «critici» sono arrivati a ben settanta all'anno, mentre fino a qualche tempo fa erano solo cinque.

Ecco lo studio per la giunta

L'altro giorno avevamo dato notizia del «beneficio» che la Valdastico potrebbe apportare alla Valsugana: grazie al com-

pleto dei giornali nell'A22, che saranno ben **48.000** cinque anni dopo. La realizzazione della Pedemontana e il completamento della Valdastico avrà conseguenze diverse sull'Autostrada del Brennero: in media si avrà una diminuzione dell'8% del traffico a sud di quello che sarà l'innesto della Pirubi, mentre a nord la circolazione aumenterà del 6%. Sono limitati, quindi, gli incrementi che la nuova autostrada potrebbe comportare sull'A22, alle prese comunque con evidenti problemi di «crescita interna».

VALSUGANA. Nel '90 il traffico era compreso tra gli **11.900** veicoli del tratto Borgo-Primolano e i **29.713** per il percorso da Trento a Pergine. Nove anni dopo sul tratto Trento-Pergine si sono raggiunti i **36.000** veicoli con un incremento del +21%, mentre sul tratto Pergine-

ne-Borgo e Borgo-Primolano gli aumenti sono stati rispettivamente del 25% e del 17%; **24.000** da Pergine a Borgo, **14.000** da Borgo a Primolano.

PEDEMONTANA. La realizzazione dell'autostrada veneta è considerata come un «pericolo» per la viabilità della Valsugana: ma la nuova arteria, che avrebbe a Bassano del Grappa il punto più vicino al Trentino, quanto traffico porterà? Nel 2005, quando la Pedemontana dovrebbe essere completata, un aumento del 10% ci sarà da Borgo a Primolano (**15.400** veicoli), mentre nel percorso verso Trento la crescita è stata valutata dal 12 al 14%. Passando al 2010, si prevede un traffico giornaliero di **42.600** veicoli sul tratto Trento-Pergine, di **29.400** sul Pergine-Borgo e di **16.000** da Borgo a Primolano.



A disposizione della giunta c'è poi una serie di dati che riguarda i flussi stimati nel 2010 in base a tre diverse ipotesi di intervento, che rimangono quindi sul «tavolo» degli as-

essori. La prima ipotesi riguarda l'adeguamento della statale della Valsugana che quindi - è questa è già una notizia - senza dubbio non rimarrà nelle condizioni attuali ma

Traffico in colonna lungo l'autostrada del Brennero

verrà sicuramente adeguata. La seconda eventualità fa riferimento al completamento della A31 della Valdastico, senza prevedere interventi di rilievo sulla Valsugana, mentre la terza è relativa al completamento della Pirubi ipotizzando però una serie di interventi mirati alla limitazione del traffico sulla Valsugana: divieto di transito in fasce orarie al traffico pesante, ridefinizione degli incroci, facilitazione degli attraversamenti della statale, riduzione parziale in alcuni punti della carreggiata anche allo scopo di migliorare l'aspetto della sicurezza. È chiaro che quest'ultima scelta è quella che libererebbe la Valsugana dal maggior numero di veicoli pesanti.

Pedemontana da 600 miliardi

Il semplice adeguamento del

Oggi esecutivo sugli atti di indirizzo. E' scontro sulla valutazione ambientale strategica

Traffico dimezzato! 23.000 veicoli in meno!

che tempo fa erano solo cinque.

Ecco lo studio per la giunta

L'altro giorno avevamo dato notizia del «beneficio» che la Valdastico potrebbe apportare alla Valsugana: grazie al completamento della Pirubi da Piovene Rocchette a Trento la statale 47 si troverebbe con il traffico dimezzato: **25mila invece di quasi 50mila**. Oggi siamo in grado di proporre lo studio integrale che lo studio Ata engineering di Arco ha preparato per la giunta. Il titolo è «Viabilità di collegamento della Provincia di Trento con la Regione Veneto e la Regione Lombardia». Il documento costituirà la base di appoggio per le scelte sulla mobilità.

AUTOBRENNERO. Negli ultimi dieci anni il traffico è au-



	ANNO 2010	2010 CON ADEG. VALSUGANA		2010 CON COMPLET. VALDASTICO	
	2010 traffico	2010 traffico	Variaz. %	Traffico veicoli	Variaz. %
i	48.804	44.500	32,62%	43.500	29,64%
ti	42.596	48.500	34,72%	25.500	-29,17%
6	29.432	33.500	39,58%	17.500	-27,8%
6	16.126	18.500	32,14%	9.500	-32,14%

Uno studio con molti interrogativi

La prospettiva “migliore” è del tutto irrealistica

L'ultima tabella Flussi stimati stato futuro” riporta infine i flussi stimati all'anno 2010 sui principali assi viari interessanti la zona considerata in tre ipotesi di intervento: la prima ipotesi riguarda l'adeguamento della S.S. 47 della Valsugana, la seconda ipotesi riguarda l'esecuzione del prolungamento della A31 della Valdastico, senza prevedere interventi di rilievo sulla Valsugana, la terza ipotesi è relativa sempre al prolungamento della A31 della Valdastico ipotizzando inoltre una serie di interventi mirati alla limitazione del traffico sulla Valsugana (divieto di transito in fasce orarie al traffico pesante, ridefinizione degli incroci, facilitazione degli attraversamenti della statale, riduzione parziale in alcuni punti della carreggiata anche allo scopo di ottimizzare al massimo la sicurezza).

La prospettiva realistica è meno esaltante:
 La riduzione sta tra i 2.600/5.000 su 16.000/18.500
 (a Primolano)
 e i 4.600/10.500 su 42.500/48.500
 (a San Donà/Trento)

Anno 1999	Anno 2010	Anno 2010 con adeguamento S.S. 47 della Valsugana		Anno 2010 con prolungamento A31 Valdaestico e Valsugana senza vincoli		Anno 2010 con prolungamento A31 Valdaestico e Valsugana con vincoli	
(T.G.M.)	(T.G.M.)	(T.G.M.)	Variazioni Percentuale	(T.G.M.)	Variazioni Percentuale	(T.G.M.)	Variazioni Percentuale
33555	48804	44500	32.62%	43500	29.64%	43500	29.64%
74211	102849	98500	32.73%	97500	31.38%	97500	31.38%
75096	104788	100500	33.83%	99500	32.50%	99500	32.50%
18003	28008	28000	55.53%	38000	118.83%	44000	144.40%
/	/	/	/	18000	/	23000	/
36000	42586	48500	34.72%	38000	0.00%	25500	-29.17%
24000	29432	33500	38.58%	25000	4.17%	17500	-27.08%
14000	16126	18500	32.14%	13500	-3.57%	9500	-32.14%

Come è possibile
che aumenti e
diminuzioni del
traffico non
siano pari in
valore
assoluto?

CURZEL

co, la storia i truccati

dastico sulla base di tali dati giornalisticamente sintetizzati, si sforzassero di risalire alla fonte e di capire meglio i termini della questione, magari rifacendosi alla molto più equilibrata relazione prodotta dai Ds.

* * *

Chi scrive si era accostato con diffidenza ai dati offerti a suo tempo da "L'Adige" anche per un altro motivo: quello della proporzionalità degli aumenti e delle riduzioni di traffico nei tre tratti considerati (Primolano-Borgo, Borgo-Pergine, Pergine-Trento).

Tale proporzionalità trova riscontro anche nei dati effettivamente prodotti dall'ATA-Engineering. Mi spiego.

L'indagine dice che la Pedemontana sarà capace di far arrivare 2.364 auto al giorno in più a San Donà, ma solo 1.976 in più a Levico e 753 in più a Primolano: come se da Bassano si potesse arrivare nella Val Sugana trentina senza passare per Primolano, o come se, passata Primolano, gli autoveicoli fossero capaci di sdoppiarsi.

verifica, stando ai dati, con i decrementi di traffico indotti dalla Valdastico: poc'anzi ho parlato di 6.500 veicoli in meno a San Donà, ma la tabella ci dice anche che i veicoli in meno a Levico saranno 4.500, e a Primolano 2.500. Come può la Valdastico intercettare anche una parte degli automobilisti che partono da Borgo, Levico, Pergine per dirigersi verso Trento?

Io continuo ad aspettare che qualcuno mi spieghi questo paradosso, e mi impedisca di pensare che l'indagine di cui parliamo sia stata condotta in modo approssimativo, magari applicando sommariamente qualche formula matematica.

* * *

A questo punto il lettore si sarà fatto la sua idea sul motivo per cui l'assessore Grisenti oggi preferisce disconoscere l'indagine dell'ATA-Engineering. Può essere anche che egli non dica il falso: può essere davvero che la Provincia non abbia commissionato alcuna indagine, dato che il fascicolo in questione porta scritto sul frontespizio solo "stima preliminare"...

Spero che si potrà chiarire se, nel rispondere all'interrogazione, l'assessore si è... sbagliato o è semplicemente ricorso ad un giochetto verbale.

Ciò che rimane, alla fine, è

che tempo fa erano solo cinque.

Ecco lo studio per la giunta

L'altro giorno avevamo dato notizia del «beneficio» che la Valdstico potrebbe apportare alla Valsugana: grazie al completamento della Pirubi da Piovene Rocchette a Trento la statale 47 si troverebbe con il traffico dimezzato: **25mila invece di quasi 50mila**. Oggi siamo in grado di proporre lo studio integrale che lo studio Ata engineering di Arco ha preparato per la giunta. Il titolo è «Viabilità di collegamento della Provincia di Trento con la Regione Veneto e la Regione Lombardia». Il documento costituirà la base di appoggio per le scelte sulla mobilità.

AUTOBRENNERO. Negli ultimi dieci anni il traffico è au-

Viabilità di collegamento della Provincia di Trento con la Regione Veneto e la Regione Lombardia

**PRIMA PARTE
COLLEGAMENTI CON IL VENETO**

**EVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ
STIMA PRELIMINARE**

Giugno 2000



ata engineering srl
via S. Giovanni, 1
36012 Arco (TN)
tel. 0462/960011 - fax 0462/960012
http://www.atagroup.com
E-Mail: ataengineering@atagroup.com

1. Situazione dei flussi veicolari in Valsugana

Lo studio relativo alla «Viabilità di collegamento della Provincia di Trento con la Regione Veneto» (giugno 2000) commissionato alla società ATA Engineering Srl dalla Provincia mostra uno stato attuale dei flussi veicolari sulla Valsugana, riassumibile nella tabella riportata

il ritardo dovuto essenzialmente al periodo estivo.

Nel merito dei quesiti posti dall'interrogante si precisa quanto segue: la Provincia Autonoma di Trento non ha commissionato alla società ATA-Engineering uno studio sul tema citato in oggetto, nè ha mai diffuso dati relativi all'argomento.

È probabile che i dati, utilizzati dalla stampa, si riferiscano, in parte, allo studio che nel 1995 la società IDROESSE commissionò ad ATA Engineering per completare l'istruttoria per la Valutazione di Impatto Ambientale, da produrre al Ministero dell'Ambiente, sulla Valdstico di cui peraltro noi non ne possediamo copia.

Nell'ambito degli studi per la definizione

dati forniti dalla P.A.T.).

Confermo che non esiste uno studio commissionato dalla giunta provinciale nel 2000 all'Ata Engineering, salvo che non vi riferiate ad un estratto dei dati (fornito dall'Ata) raccolti negli studi d'impatto ambientale (di data '90 e '95) commissionati direttamente dalla società concessionaria dell'A4 allo studio di cui sopra e depositati già all'epoca in Provincia.

* * *

11) Nello studio TPS 2002 - sul quale

Uno studio che non è mai esistito

Aprile 2002: studio TPS

committente: Provincia Autonoma di Trento

Propone due scenari nettamente differenziati: le previsioni sui flussi di traffico cambiano notevolmente a seconda se a chi percorrerà l'A31 verranno imposti:

- pedaggi “autostradali” (= 1 km di A31 come 1 km di A22)
- o “equivalenti” (Venezia-Trento costerà come Venezia-Verona-Trento).



Aprile 2002: studio TPS

* A 31 a “prezzo politico minimo”:
la diminuzione di traffico
è stimata tra 8 e 10.000
veicoli

SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Trento	16.606	2.126	21.921
SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Padova	17.310	2.223	22.867

SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Trento	14.736	1.109	17.508
SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Padova	16.038	1.253	19.170

* A 31 a “prezzo politico massimo”:
la diminuzione di traffico
è stimata tra 5 e 7.000
veicoli

SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Trento	15.649	1.302	18.904
SS 47 Loc. Civezzano – Dir. Padova	16.830	1.395	20.317

Si tratta di diminuzioni più alte rispetto a quelle stimate in precedenza, ma che appaiono significative (35-50%) soprattutto sul tratto orientale; molto meno rilevanti nel tratto più trafficato (10-20%)

Tali diminuzioni si tradurranno sempre e comunque in analoghi, se non superiori, aumenti di traffico in Valle dell'Adige (un miliardo di euro per spostare il traffico da una valle all'altra).

E' tanto? E' poco?... Ecco come sono stati presentati i dati...



Nelle mani della giunta lo studio della Tps sul traffico: bocciate le quattro corsie per la «Ss 47»

«Pirubi per salvare la Valsugana»

Grisenti accelera: «Basta veti politici, faremo la Valdastico»

Weissen (Cipra): n



realizzare una ricerca sulla mobilità tra il Trentino e il Veneto, la Lombardia, l'Alto Adige e il Tirol. La ricerca fa seguito ad un primo studio realizzato dalla Tps sulle connessioni tra la provincia di Trento e le realtà limitrofe, sia sull'asse nord-sud che est-ovest. La spe-

l'ingegner Stefano Ciurli ha presentato lo studio a tutti la giunta durante una seduta straordinaria convocata dal presidente al Castello. Nel documento sono previste le linee di indirizzo strategiche che serviranno da base per l'ap-

ha avuto invece l'incarico di fare una sintesi sui diversi studi già in possesso della Provincia, tra cui un'analisi sulla mobilità sull'Alto Garda, sulle Giudicarie e sul collegamento tra le valli di Fiemme e Fiemore con la valle dell'Adige.



Stefano Ciurli ha coordinato lo studio della Tps di Perugia

Turismo

In
del

di SA

«Solo la Pirubi salverà la Valsugana»

I numeri dello studio nelle mani della giunta. Bocciate le quattro corsie

TRAFFICO	SITUAZIONE ATTUALE		2005		2010		2015		CON VALSUGANA A 4 CORSIE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO AUTOSTRADALE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO (SULPARATO)	
	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti	Flusso veicoli leggeri	Flusso mezzi pesanti
A22 Mezzacorona - Trento Nord	13.086	3.734	14.394	4.814	15.012	5.529	16.110	6.112	16.077	6.111	16.435	6.154	16.259	6.177
A22 Trento Nord - Mezzacorona	12.495	3.478	14.040	4.397	14.435	5.095	15.796	5.575	15.704	5.576	15.862	5.791	15.863	5.588
A22 Rovereto Nord - Trento Centro	9.782	3.050	11.814	3.964	13.562	4.274	14.465	5.279	14.222	5.269	15.977	6.430	15.073	6.248
A22 Trento Centro - Rovereto Nord	9.782	3.050	11.814	3.964	13.562	4.274	14.465	5.279	14.222	5.269	15.977	6.430	15.073	6.248
Se 47 Loc. Civezzano - Di Trento	12.999	520	13.712	1.237	15.588	2.169	16.608	2.120	16.975	2.137	14.736	1.109	15.949	1.302
Se 47 Loc. Civezzano - Di Padova	14.025	793	14.729	1.149	16.448	2.160	17.310	2.223	17.587	2.231	16.036	1.253	16.830	1.393
Se 47 Loc. Grigno - Di Trento	2.629	640	3.013	1.035	4.565	1.821	5.375	1.795	5.622	1.806	2.711	675	3.848	869
Se 47 Loc. Grigno - Di Padova	2.710	550	3.124	805	4.495	1.757	4.989	1.761	5.291	1.769	3.026	704	4.054	946
Se 12 Loc. Lavis - Di Trento	10.461	304	11.078	352	11.379	749	12.156	788	12.183	789	10.052	728	12.085	731
Se 12 Loc. Lavis - Di Mezzacorona	10.374	438	10.551	588	11.487	779	12.171	783	12.247	785	12.249	684	12.203	766
Traforo Valdastico - Di Est									5.137	1.809	2.778	1.379		
Traforo Valdastico - Di Ovest									5.694	2.106	3.122	1.536		

Con Valdastico a pedaggio autostradale si intende la tariffa «normale»; con pedaggio equiparato la tariffa è più pesante

di PAOLO MICHELETTI

L'ecosistema Alpi costituisce estesa catena. Si tratta mente unita 180.000 km to paesi (Au Francia 20% venia 4%, C tenstein 0,2 e di 37 regie abitato da circa undic

● Oggi a Civezzano ci sono 28.037 passaggi nelle due direzioni, destinati a diventare 58.265 nel 2015. Con l'A31 completata saranno 33.136

I dati dello studio consegnato dalla società Tps di Perugia alla giunta parlano chiaro: la superstrada della Valsugana è destinata a scoppiare. E solo la Valdastico può salvarla. Basta guardare ai numeri dei treni-ri a Civezzano, dove oggi passano 13.819 tra veicoli leggeri e mezzi pesanti verso Trento e 14.818 verso Padova ma che nel 2015 saranno 18.732 verso Trento e 19.513 verso Padova. Per non parlare di Grigno (3.399 passaggi oggi ma 10.163 tra tredici anni).

I dati fanno riferimento alle dieci ore di un giorno-feriale tipo invernale (dalle 7 alle 19). Lo studio contiene anche la proiezione nel 2015 con il completamento della Pirubi a sud, nel tunnel della Valdastico (uscita prevista a Bressanone) si stima un traffico di 10.800 veicoli leggeri e 3.000 pesanti nelle stesse ore. Questo ha come

effetto principale un contenimento della crescita dei flussi sulla stessa statale della Valsugana. In corrispondenza della sezione di Grigno, dove si stimano 5.700 veicoli leggeri e 1.400 mezzi pesanti, il tutto pari ad un incremento del 15% per i mezzi pesanti e ad un calo del 10% dei veicoli leggeri rispetto allo stato attuale. Lo studio sembra togliere aria a chi punta tutto sulla ferrovia, perché i dati illustrano che non fa l'apertura del tunnel di base del Brennero, che consentirà l'assorbimento della spinta di merci sulla rotaia, e per consolidare l'impegno della Provincia sull'interporto di Trento nord e di Ala.

Se la Pirubi andrà a togliere traffico da una Valsugana intasata di camion a causa di saranno però problemi evidenti per l'A22, visto che si scontrerà con lo stato attuale del 56% e del 52% se confrontati con lo stato attuale del 10% e del 17% se il confronto viene effettuato con il 2015. L'effetto è quindi di un ulteriore aggravio dei flussi sulla tratta in questione dell'A22, con una quota di 620 mila transiti nelle dodici ore. A questo punto - leggendo lo studio - si pone la necessità di valutare l'eventuale potenziamento della A22 a tre corsie per senso di marcia limitatamente ai tratti tra l'interporto della Valdastico e il casello di Trento sud e Trento nord - Mezzacorona, che

mostrano le due zone più cariche dell'Autostrada del Brennero provinciale. Lo scenario che darà maggiori sollievi alla Valsugana prevede una Valdastico con una tariffa autostradale, vale a dire con un pedaggio uguale per km all'A22. Adire il vero, è stata presentata un'altra ipotesi che prevede pedaggio equiparato tra i raccordi A4-A21 e A31-A22. In questo caso la Pirubi diviene meno conveniente e la diminuzione del traffico in Valsugana si presenta inferiore. I dati sembrano scartare la soluzione delle quattro corsie in tutto il tratto trentino: la statale diventerebbe così un'arteria ad alto scorrimento, in-

trattato gratis, forse migliorando il quadro sotto il punto di vista della sicurezza ma non per quanto riguarda il traffico. Sempre secondo le proiezioni elaborate dallo studio di Tps, è stato calcolato anche l'effetto della Valdastico sulla statale 12 all'altezza di Lavis: ora i passaggi medi sono 19.765 verso Trento e 18.402 in direzione Mezzacorona, numeri destinati a salire rispettivamente a quota 12.514 e 12.954. Con la Valdastico, i passaggi verso Trento saranno 10.510 e verso Mezzacorona 12.903. La giunta approverà la prima versione del Piano entro fine maggio. Valdastico a parte, le decisioni già sicure dovrebbero essere la metropolitana di superficie da Borgo a Trento e l'interporto ad Ala. Le proiezioni, presentate ieri all'assemblea dell'ingegner Stefano Ciurli, non tarderanno a considerare che le opere previste nel Piano dei lavori pubblici verranno realizzate nei tempi previsti.

● Via libera alla metropolitana di superficie da Borgo a Trento e al secondo interporto di Ala il ruolo della ferrovia del Brennero

...perfino gli errori di stampa, che fanno risorgere i
25.000 veicoli in meno!

13.310	3.110
16.606	2.126
17.310	2.223

● Oggi a Civezzano ci sono 28.037
passaggi nelle due direzioni,
destinati a diventare 58.265 nel 2015.
Con l'A31 completata saranno 33.136

*Il presidente alla sinistra: «Basta dire solo cosa non serve
Non traggio conclusioni ma chiedo una discussione laica»*

Dellai: dalla Valdastico non si scappa

«Gli studi ci dicono che la ferrovia non basta a salvare la Valsugana»

Trento

18 martedì
30 aprile 2002

Il futuro dei trasporti



● L'assessore della Margherita: «Questa giunta si farà carico del problema della mobilità. L'A31 non servirà per il traffico di attraversamento»

● «È fondamentale che il governo traforo del Brennero nella legge decisione sarà giustificata scien

«Basta no politici alla Valdastico»

*Grisenti: la faremo, ma assieme alla metropolitana di Milano
Muraro fa il segno di «vittoria», ma Dellai: nulla è g*

Assessore Grisenti. La Valdastico si farà?

«Dico che può essere la risposta a tanti problemi della mobilità trentina. Voglio ricordare però che non sarà l'unica risposta. Non possiamo ricondurre tutto alla Valdastico».

In che senso?

«Nel senso che comunque dovremo investire molto sul trasferimento del trasporto delle merci sulla ferrovia. Sulla Valsugana possiamo prendere in considerazione diverse alternative, ma un'indagine puntuale ci dice che le quattro corsie in tutto il tratto trentino porteranno parecchi problemi. Le quattro corsie le faremo nel tratto da Trento a Borgo, assieme alla metropolitana di superficie, pensata per i pendolari. I dati, infatti, ci dicono che i trentini utilizzano volentieri il trasporto pubblico se questo risponde alle loro esigenze».

Quando deciderete se fare o meno la Valdastico?

«Entro la fine di maggio. E ogni decisione sarà inserita all'interno di un sistema dalla gestione dinamica. Il ministro Lunardi recentemente ha detto che il traffico è come l'acqua, nel senso che va dove c'è spazio. Non sono d'accordo, perché il sistema va gestito, e noi vogliamo farlo in maniera scientifica. Ecco perché non possiamo dire sì alla Valdastico senza trasferire il massimo delle merci sulla ferrovia. Sulla Valdastico c'è soprattutto un dato interessante».



L'assessore Silvano Grisenti

ma di tutto al Trentino».

Ce la farete ad incrementare il trasporto delle merci sulla ferrovia del Brennero?

«L'impegno della Provincia è notevole. L'interporto è realtà, mentre vogliamo creare un secondo snodo intermodale ad Ala: la Provincia sta già definendo l'acquisto dell'area dalle Ferrovie dello Stato. Per fortuna molte società degli autotrasportatori stanno iniziando a considerare la ferrovia come una vera e propria occasione da sfruttare».

Ma qualsiasi ritardo sulla realizzazione del tunnel del Brennero rischia di far saltare tutto.

«Ogni ritardo avrebbe conseguenze pesanti. Su questo devo però dare atto al governo Berlusconi di aver inserito il traforo del Brennero nella legge Obiettivo».

Sulla Pirubi ci sono ancora spazi per contrapposizioni politiche in giunta?

«Non vedo motivi per no politici. Oggi si possono avere i dati giusti per ragionare e non per sparare ognuno quello che pensa. Certo, ognuno di noi può fare quello che crede, ma la giunta si farà carico del problema della

mobilità».

Quando ci sarà l'approvazione definitiva del Piano delle mobilità?

«Entro un periodo dai tre ai cinque mesi». Se Sergio Muraro, da sempre a favore della Pirubi, esce dalla conferenza stampa di ieri facendo il se-

	MEZZI LEGGERI		VEICOLI PESANTI	
	1990	2000	1990	2000
Marco	9733	12834	772	2073
Mattarello	19714	19859	1330	1851
Canova di Gardolo	52241	41152	2629	5149
S. Michele a/A	8276	10026	1082	3311
Vermiglio	1218	1451	73	197
Croviola	6916	6384	320	998
Bevò	2536	2639	136	360
Ruffrè (Mendola)	1319	1134	36	92
Dermulo	9417	12796	738	2623
Mazzolombardo	11442	14714	1406	2760
Cavareno	5037	5526	400	1394
Vezzano	8482	14042	462	1943
Piedicastello	15011	24717	643	2635
Borgo	12996		1910	
Levico	10862	13215	1579	4467
S. Donà	27054	30889	2498	6357
Cavalese	8676	6757	434	793
Moena	6299	6324	266	1304
Fiera di Primiero		8541		1110
Panèvoglio	959	844	38	85
Cimago	5239	4808	892	1323
Folgarda	2344	2085	112	256
Carisolo	4305	5899	164	431
Tione	5669		252	
Ravazzone	17681	26678	1028	2800
Arco	15688		629	
Riva del Garda	5518	4335	289	380
Storo	1604	1724	210	508
Vigo di Fassa	2477	1779	95	208
Tonadico	1583	1961	83	351
Folgarida	2587		112	
Andalo	2451	2506	131	523
Teonno	1639	1273	75	162



Lorenzo Dellai con l'elmetto da minatore, all'inaugurazione di una galleria. Il presidente della Provincia

L'assessore: nuove elezioni se i Ds non accettano il confronto

RIPETETE UNA BUGIA CENTO, MILLE, UN MILIONE DI VOLTE E DIVENTERÀ UNA VERITÀ

(Josef Goebbels)

2006:

Boso in consiglio provinciale

2005: Piano di
sviluppo PAT

novare.
INFRASTRUTTURE. Strade e autostrade, gallerie a viadotti: il Programma di sviluppo provinciale non ha dubbi nel rilevare «un indicatore di sottodotazione». Questo significa che il Trentino non ha infrastrutture a sufficienza. Per questo, si «giustifica la scelta di procedere alla "terza corsia dinamica" dell'Autobrennero, e di portare in galleria una parte rilevante delle nuove tratte (traforo di base, by-pass di Trento e Rovereto del corridoio di adduzione al tunnel in sinistra Adige, quota sostanziale di opere in galleria e in viadotto per la A31)». In poche righe, una serie di interventi destinati a rivoluzionare il Trentino. Il documento considera quindi necessario il ricordo all'autostrada della Valdstico, segno della «grande attenzione prestata agli effetti ambientali del nuovo traffico pesante potenziale in Valsugana, come effetto delle nuove infrastrutturazioni di adduzione in provenienza dall'area pedemontana veneta». Fin qui non ci sono grandi dif-

strada di Valsugana a riprova di un sentimento di evidente ostilità nei confronti dell'intero mondo militare ispirato ed imposto dalle frange più estreme della sinistra comunque di governo;
Premesso infine che il comune sentire della gente risulta per fortuna orientato in modo assolutamente diverso come confermano in modo inequivocabile e ripetuto tutti i sondaggi che registrano per le Forze Armate e dell'Ordine indici di gradimento sistematicamente compresi tra l'80 ed il 90 % a fronte, come mero riferimento, al 18-20 % della Magistratura;

il Consiglio della Provincia autonoma di Trento esprime la propria solidarietà, fondata sull'apprezzamento per il lavoro svolto quotidianamente al servizio dell'intera collettività, nei confronti delle Forze Armate e dell'Ordine ed impegna la Giunta ad invitare il Governo a rivedere le proprie posizioni che così come espresse nella legge finanziaria suonano poco conformi alle reali necessità, in particolare sotto il profilo della sicurezza e di fatto offensive per il personale direttamente coinvolto.

PROPOSTA DI MOZIONE

N. 362

Presentata l'1 dicembre dal
consigliere Erminio Enzo
Boso (Lega Nord Trentino)

Supervalsugana

inquinante per l'ambiente. Sarebbe bello che il nostro caro Dellai, presa finalmente la spada per l'elsa e brandita vigorosamente, calasse con altrettanta maschia vigoria la lama sui vecchi nodi irrisolti della mobilità valsuganotta, rescindendo nettamente i veti della sinistra ambientalista e post-comunista che bloccano il completamento della Valdstico, che consentirebbe di sgravare di una buona parte di traffico e di inquinamento ambientale la Valsugana.

Tutto ciò premesso, il Consiglio della Provincia Autonoma di Trento impegna la Giunta Provinciale:

1. ad uscire dall'immobilismo e a completare l'ammodernamento del tracciato stradale della strada della Valsugana portandolo a 4 corsie di marcia su tutto il suo tracciato in provincia di Trento e ad attivarsi con la vicina Regione Veneto affinché si stabilisca un accordo per il rapido potenziamento di tutto il tracciato almeno fino a Padova;
2. perché venga autorizzato il completamento della Valdstico in territorio trentino con sbocco sull'Autobrennero all'altezza del casello di Rovereto Sud, soddisfacendo così le esigenze di vivibilità ed ambientali della Valsugana

PROPOSTA DI MOZIONE

N. 363

Presentata il 4 dicembre dai
consiglieri Mario
Malossini, Flavio Mosconi,
Nerio Giovanazzi, Mauro

2006:

il consiglio comunale di Pergine approva una mozione

«Ma noi vogliamo la Pirubi»

Passa anche la linea del ticket

PERGINE - «Vogliamo la Pirubi», invoca l'ambiente politico locale. Il consiglio di Pergine martedì sera ha votato a larghissima maggioranza una mozione presentata dal centro destra a favore al completamento dell'autostrada A31 della Valdstico, la storica «Pirubi», in territorio trentino. Pochi i distinguo ed ancor meno i no. Tre soli ed un'astensione su 30 consiglieri. Per il sì tutti gli altri, in testa il sindaco **Renzo Anderle**. Contrari solamente l'unico verde, **Giuseppe Facchini**, **Paolo Vitti** di Prc ed il diessino **Matteo Savastano**, capogruppo rimasto isolato. La pattuglia dei Ds in consiglio è formata da tre persone, due a favore della Pirubi (**Marina Taffara** e **Valentino Casagrande**), Savastano contro. Astenuto **Denis Fontanari**, delle Genziane.

Il testo votato recita esattamente: «Il sindaco Renzo Anderle...

breve tempo possibile il tratto trentino dell'autostrada A31».

Primo Pintarelli, del Ppe, gruppo proponente d'opposizione, ha chiarito l'ampio spettro delle motivazioni a sostegno dell'A31 in territorio trentino. È stato premiato. Su tutte, la preoccupazione suscitata in Valsugana dalla giunta Dellai perché non vuole inserire il completamento dell'autostrada nel piano urbanistico provinciale.

Le motivazioni a sostegno nel testo sono cristalline. La statale 47 della Valsugana non è più in grado di reggere al costante aumento del traffico pesante, destinato - si legge - ad un ulteriore incremento stimato in circa il 4% al...



LIMITE. La statale della Valsugana, sempre più camion

nativa alla Valsugana in grado di... votato. La Valsugana assorbe buo-

con aree geografiche di notevole rilevanza per lo sviluppo della nostra competitività. Di qui l'esigenza di dotare il Trentino di una rete viaria che consenta ad esso di fronteggiare in modo più adeguato la crescente domanda di trasporti di merci e persone originata dall'aumento degli scambi internazionali». Il sì alla Valdstico non è motivato da sole esigenze localistiche. Ripetuti interventi hanno chiesto che ancor prima della Valdstico si metta in sicurezza la statale 47 della Valsugana, pur con alcuni timori: il suo completamento potrebbe infatti incrementare il traffico. Altri interventi hanno chiesto l'introduzione del ticket, in modo da contrastare il traffico dei mezzi pesanti.

Il verde Facchini s'è opposto per motivi ambientali. Il Prc Vitti

In consiglio per la Valdstico la condivisione è trasversale

Approvata una mozione che appoggia il progetto che potrebbe salvare la Valsugana

ne. Non così il suo collega di partito **Matteo Savastano** (che poi esprimerà voto contrario). Altrettanto contrario **Giuseppe Facchini** (Verdi) mentre si è astenuto **Denis Fontanari** (Genziane). Tutti gli altri appunto a favore (ed erano tutti presenti). Le argo-

mentazioni del Ppe (illustrate da **Primo Pintarelli**, **Diego Pintarelli**, **Lino Piva**) sono state molteplici. Principalmente le preoccupazioni da parte della popolazione non solo di Pergine, ma di tutta la Valsugana, anche perché il traffico è destinato ad aumen-

tare nei prossimi anni. Ha snocciolato alcuni dati trovando conforto e condivisione, ha ricordato che solo la Valdstico riuscirà in tempi brevi a risolvere il problema: non certamente gli interventi per la messa in sicurezza, anzi. Ma nemmeno il potenziamento della linea ferroviaria (costosissimo e dai tempi lunghissimi, sempre che si decida in tal senso). Quindi, giustificazioni ambientali ed economiche, ma anche, perché il completamento si inserisce in una ben più vasta visione della rete di collegamenti

stradali in Trentino. Il documento la prevede (l'impegno di confronto) che venga realizzata (o possibilmente della A31) stata aggi suggerita che ampli chiesta. (r)

Muraro: «La si faccia, i Ds incassano»

Polemico l'autonomista: «Pirubi o no loro tengono alla poltrona»



Sergio Muraro
(Genziane)

TRENTO. Dibattito un po' surreale (tra i mille condizionamenti dei tempi contingentati) ma che sulla Valdadistica ha fatto registrare momenti anche da teatrino. Commentava, per esempio, l'autonomista Sergio Muraro, autonomista in maggioranza ma da sempre favorevole alla Pirubi: «Dellai è favorevole al prolungamento di questa arteria, come lo è da sempre Grisenti. Solo che il presidente della Provincia teme che realizzandola i conti in aria la maggioranza. Stia tranquillo, per questo. La può fare, per la salute della Valsugana; tanto i Ds non molleranno la poltrona. C'è un esempio eccellente, quello della Jumela: si sono lamentati

ma alla fine sono rimasti al loro posto».

In mattinata aveva dato fuoco alle polveri, il primo firmatario della mozione pro Valdadistica, Mario Malossini.

Ha ricordato che il Trentino oggi si trova di fronte ad un modello di sviluppo nuovo che fa riferimento all'autonomia della nostra Provincia, la quale deve dimostrare la sua efficienza. E' richiesta una sinergia sistemica proiettata verso una visione programmatica economica ed urbanistica. Il rappresentante di FI ha toccato il tema del rafforzamento delle direttrici stradali principali quali il Brennero, (inteso come ferrovia ed auto-

strada), la statale 12 e l'asse di collegamento verso est lungo la Valsugana, alla quale si potrebbe aggiungere la A31. Dopo l'analisi della stima della mobilità futura del traffico su questi tracciati, Malossini ha sottolineato che dagli studi fatti è emerso che la realizzazione dell'opera si rivelerebbe utile per il sistema economico trentino, determinerebbe una migliore vivibilità in Valsugana e sarebbe compatibile dal punto di vista ambientale. Giorgio Viganò (Margherita) ha detto che «il nostro paese paga la miopia di una politica incentrata sulla Fiat, se rapportiamo il dato di 587 veicoli ogni mille abitanti in Italia a quello europeo (457)».

Sergio Muraro (2006)

Secondo il leader del centrodestra la nuova autostrada è l'unica soluzione per liberare la Valsugana

«Lorenzo, una spiegazione debole»

Malossini: è in difficoltà dentro la sua maggioranza

«Dunque, la Valsugana sarebbe soltanto un affluente? L'intervento di Lorenzo Dellai è debole, non mi convince». Nonostante la bocciatura della mozione presentata da Forza Italia, Mario Malossini non è particolarmente dispiaciuto. «Mi pare che si palesi in maniera evidente le contraddizioni che ci sono dentro la maggioranza» dice sornione sedendosi sui divanetti fuori dall'aula.

Malossini, ora cosa succederà? La giunta metterà la Valdaistico nel Pup?

Escogiteranno il solito escamotage: da una parte diranno di no, ma dall'altra scriveranno un documento di filosofia per ribadire che si faranno nuovi studi in vista del potenziamento dei collegamenti con il Veneto.

Dellai sostiene che è inutile creare nuove strade che porteranno altro traffico su un'asse, quella del Brennero, che è già al massimo delle sue capacità.

Ma anch'io sostengo che il Brennero va potenziato, solo che è necessario pensare ad una



politica generale delle infrastrutture in provincia.

Una visione generale, par di capire, che secondo lei la giunta non ha.

Io ho indicato quelle che ritengo le priorità: al primo posto il Brennero, poi la direttrice

nord-est verso i nuovi confini dell'Europa; quindi la Loppio-val di Ledro e la statale delle valli del Noce. È tutto il sistema trentino che ha bisogno di potenziare le vie di comunicazione.

Malossini, non si può dire che



Mario Malossini, leader di Forza Italia. A sinistra, traffico a Martignano

Grisenti non abbia fatto strada...

A parte il fatto che alcuni sono ancora cantieri, va aggiunto che si tratta di progetti partiti ancora diversi anni fa.

Lei ha chiesto che, dopo trenta e passa anni di discussione,

ora si giunga presto ad una decisione.

Siamo ormai arrivati al dunque. I dati sono ineludibili. La Valsugana tra dieci anni sarà ingestibile ed è sbagliato pensare di aver risolto tutto con il tunnel di Martignano che, anzi, farà aumentare il traffico. Non basta dire, come fa Viganò, che da noi ci sono troppe auto rispetto alla media degli altri paesi europei.

Perché puntare tutto sull'asfalto e non investire anche sulla rotaia?

La metropolitana tra Trento e Rovereto è una cosa positiva. Lo dice uno che ha subito due inchieste per dei progetti che ora tornano alla luce e che sembrano ottime soluzioni. Il problema delle auto, comunque, resta. E la Valdaistico è l'unica soluzione per migliorare il sistema di collegamento con il nord est e dare una risposta a 70 mila persone che abitano in Valsugana. Per questo non accetto l'uscita di Dellai quando dice che è inutile intervenire sugli affluenti.

D.B.

Mario Malossini (2007)

Il convegno Il Pdl locale: è necessario completare la Pirubi

Fabris e Cancian «sposano» la ferrovia in Valsugana

BORGO VALSUGANA — Con la Pedemontana e il corridoio Berlino-Palermo, la Valsugana diventerà una zona cruciale per l'intero asse Nord Est. Ne è convinto Antonio Cancian, europarlamentare e membro della commissione trasporti del Parlamento europeo. Ospite della conferenza promossa dal Pdl sulla «Mobilità in Valsugana», Cancian sollecita il confronto operativo fra Trentino e Veneto per potenziare sia la ferrovia (pallino dell'assessore del pd Alberto Pacher, che ha trovato un'intesa di massima con il Veneto), sia la superstrada della Valsugana. A ruota Mauro Fabris, commissario straordinario del tunnel del Brennero: «La ferrovia della Valsugana deve essere una risposta all'intero Nordest». Dal canto suo, il senatore Giacomo Santini (Pdl) confida nella soluzione dell'autostrada Valdastico, sostenuto dall'intero Pdl locale.

Nella sala della Comunità di valle di Borgo Valsugana s'è parlato del destino della mobilità trentina. Metroland, Valdastico e Ferrovia i nodi da sciogliere. «Oggi le obiezioni alla Valdastico hanno una matrice ideologica, difficilmente smantellabile» ha esordito Santini. Malgrado la contrarietà di Piazza Dante, Santini risponderà il progetto: «Si tratta di un corridoio di 14 chilometri, un collegamento diretto ad una zona ricchissima come Bassano e Schio». Dello stesso avviso Walter Viola, consigliere e coordinatore del Pdl che pungola Pacher: rigetta il progetto Valdastico perché la priorità va alla Ferrovia. Purtroppo, pe-

rò, si è dimenticato che l'autostrada consuma meno territorio: 10 ettari contro 100».

Per tutti, il tempo stringe. «La programmazione del Parlamento europeo incombe — ha detto Cancian —. È necessario muoversi per far sì che la strada e la ferrovia della Valsugana vengano realizzate tempestivamente». Infatti, la convergenza dei progetti del corridoio del Brennero e della Pedemontana cambieranno gli assetti del territorio. Il percorso da seguire, per Cancian, è rafforzare la strada e la ferrovia in project financing con il Veneto. Fabris spinge l'acceleratore sulla linea ferroviaria: «La

ferrovia Valsugana deve essere una risposta al Nordest. Il corridoio del Brennero non può essere più fermato e la Valsugana avrà un'importanza cruciale per tutta l'area del Nord. Se non si trova una soluzione si rischia gravi handicap». Molto meno favorevole alla soluzione ferroviaria Fabio Dalledonne, sindaco di Borgo che punta sulla commissione Valdastico-strada della Valsugana. Intanto, il Pdl è pronto a presentare una mozione in consiglio provinciale dal titolo «Valdastico: un progetto da realizzare!».

Marika Damaggio

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giacomo Santini, marzo 2011:
“Oggi le obiezioni
alla Valdastico hanno
una matrice
ideologica,
difficilmente
smantellabile”

Nuovi dati: aumenti di traffico

Traffico giornaliero in Valsugana - statale 47



CROZI DI CIVEZZANO

MARTINCELLI DI GRIGNO

	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale	%	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale	%
2005	28.698	4.313	33.011	-	8.762	3.094	11.856	-
2006	28.996	4.076	33.072	+0,18	8.804	3.151	11.955	+0,84
2007	32.156	4.100	36.256	+9,63	8.969	3.243	12.211	+2,14
2008	34.373	5.146	39.518	+9,00	8.709	3.184	11.987	-1,84
2009	36.223	5.194	41.417	+4,80	9.412	2.763	12.175	+1,57
2010	36.070	4.989	41.058	-0,87	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

*I dati fanno riferimento alla media giorno dei transiti tra gennaio e ottobre

CEVIMESTRI.it

Aumenti di traffico: confronto tra previsioni e dati

Previsioni e realtà: traffico sulla SS47

Si presume (anche quando non detto esplicitamente) che si tratti sempre di veicoli equivalenti, per cui i mezzi pesanti valgono per 2,5.

<i>Data</i>	<i>prodotto e commissionato da</i>	<i>ad anno</i>	<i>note sui dati</i>	<i>SS47: tratto terminale</i>	<i>SS47: tratto mediano</i>	<i>SS47: tratto iniziale</i>
1995	Idroesse PD; per Autostrada BS-VR-VI-PD	2020		50474 Trento-Pergine	16706 Pergine-Borgo	13858 Borgo-Primolano
2000	Ata Engineering Arco; per PAT (?)	2010	SS47 “adeguata”	48500 a San Donà	33500 a Levico	18500 a Primolano
			SS47 “non adeguata”	42596 a San Donà	29432 a Levico	16126 a Primolano
2002	TPS Perugia; per Provincia Autonoma di Trento	2015 (su 12 ore!)	SS 47 com'è oggi	44788 a Civezzano		19052 a Grigno
			SS 47 a 4 corsie	45461 a Civezzano		19850 a Grigno
2010	PAT	2009/2010		48542 ai Crozi		16319 a Martincelli

THE END?

Gruppo **ALPIN** WWW.GRUPPOALPIN.IT
IN TRENTINO ALTO ADIGE
G1000131

TRENTO - IMAVA
BOLZANO - Via ROMA
ROVERETO - Via CAVOUR
ARCO - Via S. CATERINA

RENAULT DACIA

9 771 594 4 440 05

l'Adige

Mercoledì 27 luglio 2011 www.ladige.it

Gruppo **ALPIN** WWW.GRUPPOALPIN.IT
IN TRENTINO ALTO ADIGE
G1000131

TRENTO - IMAVA
BOLZANO - Via ROMA
ROVERETO - Via CAVOUR
ARCO - Via S. CATERINA

RENAULT DACIA

Anno 64 - numero 205 • 1,20 euro

Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige



Trento

24

Magnete, ora il Comune presenta il conto ai proprietari



Trento

23

A Melta un polmone verde con il bosco e un laghetto



Val Daone

18

«La Paia», una locanda tra orso e arrampicata



Ciclismo

41

Alex Bertolini, i 40 anni del «guemiero» su due ruote

MOBILITÀ Il governatore replica al Veneto dopo il convegno-spot di Vicenza: il nostro problema è la Ss 47

Dellai: «Pirubi, decido io»

«La Valdastico non toglierebbe un camion alla Valsugana»

A Besenello comitato e sindaco si ribellano:

ECONOMIA

Ferari, cambio della guardia

LA LIBERTA' CONSISTE
NELLA LIBERTA' DI DIRE
CHE DUE PIU' DUE
FANNO QUATTRO.
SE E' CONCESSA QUESTA LIBERTA',
NE SEGUONO TUTTE LE ALTRE.
(George Orwell, *1984*)