

A31 e Valsugana: come si costruisce un'opinione pubblica



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 Piovene R. (Vicenza) a Besenello (Trento)

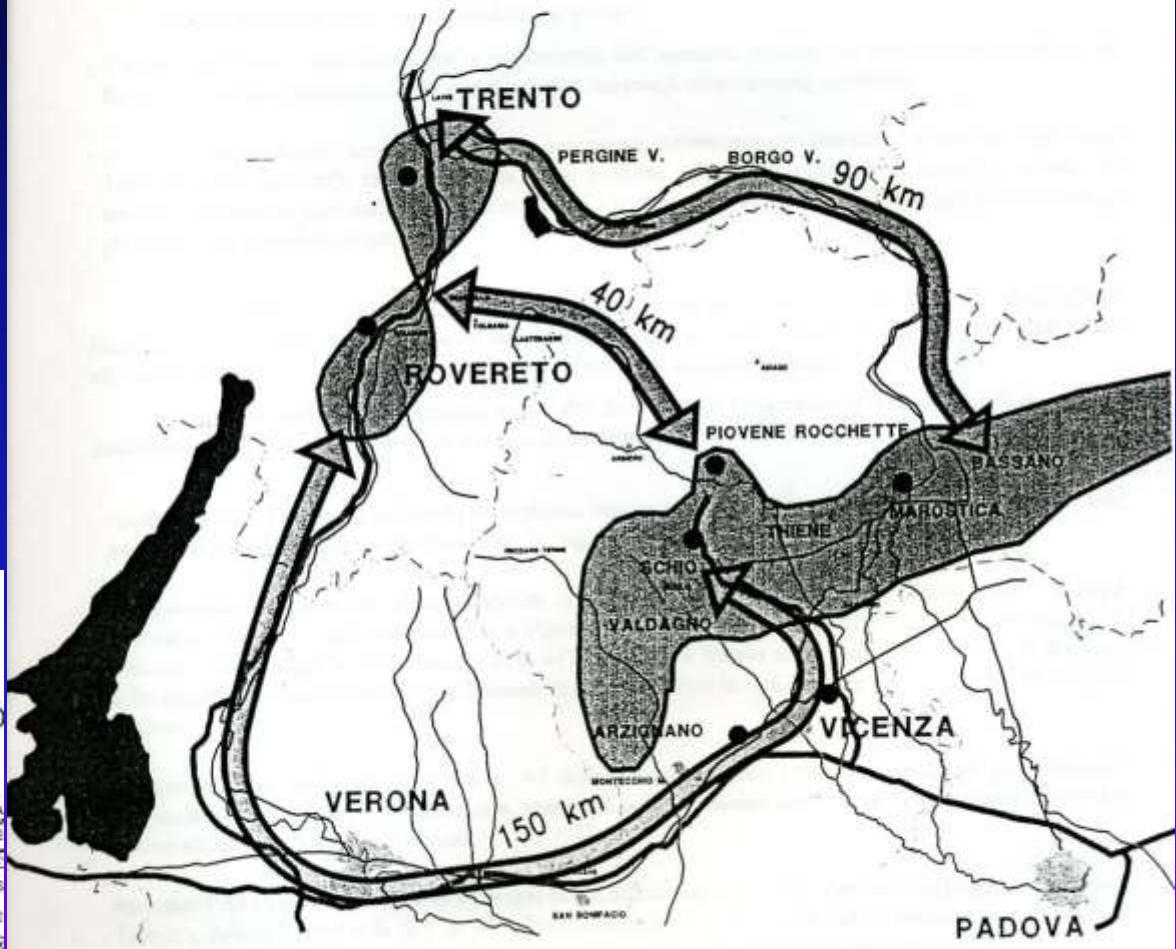
SOCIETÀ PER LA
AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA
IL DIRETTORETE
idom Pio Saverio

SINTESI NON TECNICA

1

I COLLEGAMENTI

tra il Trentino e la fascia Pedemontana 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'altezza

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 «sollievo» per la Valsugana

VALSUGANA - TRAFFICO INSOSTENIBILE. URGONO SOLUZIONI

Si guarda alla Valdastico

Fin la fine estate del 1972 questo comitato a circoscrivere la cartografia della progettata "PIRUBI", come venne allora battezzata la Valsugana, come oggi si intende a definire, con un più corinto termine, oggi. Sono passati praticamente trent'anni e il problema è ancora nel cassetto, mentre il traffico sulla Valsugana è cresciuto in maniera esponenziale e non si vedrà molto perché arrivi al punto di saturazione. La differenza con qualche tempo fa è che già amministratori della Valsugana stanno cominciando ad affrontare il caso con una diversa visuale e premesso

perché si trovi una soluzione all'inopportunità carico veicolare che percorre la valle. Sono cambiati i tempi. Neppure Settanta ci fu una levata di scudi dell'ascese ambientale, nata da un progetto sicuramente poco attento all'ambiente e a bloccare l'arrivo nel nasone. Ma c'è arrivato in prima fila anche gli amministratori pubblici della Bassa Valsugana, innanzitutto dall'idea che il traffico veicolare sia cresciuto oltre, tagliate fuori la Valsugana e guidati comunque ad un declino economico della valle. Oggi sono in prima fila a chiedere il completamento della Val-

dastico, consueta dell'impossibilità manuale di continuare a sopportare il transito di tantissimi, soprattutto pesanti, su strade ormai invecchiate. E' il risultato delle mancate decisioni degli anni decenni, non solo in merito all'autostrada, ma anche alla cosiddetta "Supervaldastico" che, per ragioni diverse, non è mai stato completata, contribuendo ad accentuare la polemica sul traffico.

In consiglio fioccano le mozioni

BORGO - Sul nuovo problema del traffico sulla "Supervaldastico" e sull'ipotesi "Valdastico" vi sono già fatti varie avvertenze avvenimenti contrapposti anche in Bassa Valsugana, da Bregaglia a Grigno, fino alla Confindustria del Sudtirol del C23 Bassa Valsugana e Trento. Da ultimo che una mozione presentata dal Gruppo di maggioranza in Consiglio comunale ad Ospedaletto, sulla quale cominciato alle 11 passate in tarda serata, ha approvato un ruolo attivo in una posizione geografica molto distesa rispetto allo status quo: «apre un canale di dialogo con i funzionari di coordinamento tra i sindaci della Bassa Valsugana per "far sentire la propria voce" presso gli organi provinciali competenti». s.b.

Comprensibile che sia ritornato in via la spinta per il completamento della Valdastico, come vuole di sfogo almeno per il traffico pesante, in attesa di adeguati interventi sulla ferrovia, la cui sofferta e la scarsa presenza dei treni delle quattro reti, lascia ripetuto scorrere per ore come metropolitana di superficie (anche qui le paesane sono tante, i fatti pochi), mentre potrà mai trasformarsi in arteria per il trasporto merci, magari voglia ancora attendere a decenni, o magari voglia ancora attendere per decidere, su un problema tanto vitale per una futura consistente del territorio italiano. 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 TRENTO



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	traffico	traffico	Variaz. %	traffico veicoli	Variaz. %				
Verona - Bolzano	22.382	15.351	73,1%	6.031	26,9%	33.555	23.977	71,5%	9.578	28,5%	49,9%	46,6%	58,8%	46.804	44.500	32,52%	43.500	29,64%
Trento - Pergine	29.713	26.213	88,2%	3.500	11,8%	36.000	31.800	88,3%	4.200	11,7%	21,2%	21,3%	20,0%	42.596	48.500	34,72%	25.500	-29,17%
Pergine - Borgo	19.060	16.460	86,4%	2.600	13,6%	24.000	20.700	86,3%	3.300	13,8%	25,9%	25,8%	26,9%	29.432	33.500	39,58%	17.500	-27,8%
Borgo - Primolano	11.900	9.400	79,0%	2.500	21,0%	14.000	10.600	75,7%	3.400	24,3%	17,5%	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 MICHELETTO

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-

vecoli giornalieri nell'A22, che saranno ben 48.000 cinque anni dopo. La realizzazione della Pedemontana e il completamento della Valdastico avrà conseguenze diverse sull'Autobrennero: 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 sui tratti Pergi-

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 «pericoloso» 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-

sessori. 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 del 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-

v
la
d
n
g
w



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

Uno studio con molti interrogativi

La prospettiva “migliore” è del tutto irreale

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 Valeugana		Anno 2010 con prolungamento A31 Valdaestico e Valeugana senza vincoli		Anno 2010 con prolungamento A31 Valdaestico e Valeugana con vincoli	
	(T.G.M.)	(T.G.M.)	(T.G.M.)	Variazioni Percentuali	(T.G.M.)	Variazioni Percentuali	(T.G.M.)	Variazioni Percentuali
	33555	48504	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	26000	55.53%	38000	116.63%	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	18126	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 riferendosi 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 decretamenti 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 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-

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

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



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 Valdastico di cui peraltro noi non ne possediamo copia.

Nell'ambito degli studi per la definizione

...tornati 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

Intanto, però...



**IL CONSIGLIO
COMUNALE**

PERGINE. Il testo integrale della mozione approvata all'unanimità nel corso della seduta consiliare di giovedì sera. Nella premessa si scrive: "E' di questi giorni la notizia apparsa locali secondo l'intenzione della Giunta muovente in so della Valdastico

Le motivazioni non risul-

Alla fine della conferenza stampa, adagiato sul divanetto in presidenza, Dellai si lascia sieme». Il presidente ora chiede tempo: ma alla fine dell'anno - assicura - le scelte definiti-

sieme. Il presidente ora chiede tempo: ma alla fine dell'anno - assicura - le scelte definiti-

tutti ricondotti a capo della Provincia». Dellai, in sintesi, non ha voluto (o potuto) alzare la monta in palio, «del resto

IL DOCUMENTO

Arteria vitale per non morire di traffico

«Ma la Pirubi resta l'unica strada possibile»

*Dellai: «Non sarà la giunta dei rinvii
Nei prossimi mesi arriveranno le scelte»*

Lorenzo Dellai tra gli assessori Silvano Grisenti e Roberto Pinter (a destra) sui banchi del Consiglio provinciale

L'anima ambientalista in giunta, ieri sera Iva Berasi ha illustrato i contenuti degli atti agli altri esponenti dei Verdi. Da questo incontro sono sorte le accese polemiche riguardo l'ac-

AVV. G. SARTORI

Valdastico archiviata, monta la rabbia

*Sia crescendo la protesta di molti amministratori
«Ferronato e superstrada non risolvono i guai»*

«La Valdastico, un beneficio irrinunciabile»

Unanimità sulla mozione, corretta dopo mediazioni, proposta dal centrodestra

PERGINE. Il consiglio comunale di Pergine vuole il completamento della Valdastico. La mozione presentata dall'opposizione (Patt., Centro democratico e Arcobaleno), appoggiato anche da An, ha «guadagnato» l'unanimità dell'aula, quindi anche della maggioranza compresa. Verdi e

Da, oltre che da Margherita, Genziane, Ulivo e Sdi. Non sono mancate modifiche e le integrazioni, ma il concetto fondamentale sulla necessità del collegamento con il nord-est è rimasto inalterato con le considerazioni sui benefici che l'arteria porterà al traffico in Valsugana.

A small white rectangular label with a black border, positioned at the bottom right of the page.

Alla città urge la Valdastico

*Piano strategico, parte della commissione pro autostrade
Ma a che serve il gruppo se studi e programmi già ci sono?*

PERGINE - Urge l'autostrada della Valdastico a Pergine e alla Valsugana, dicono alcuni componenti della commissione del piano strategico della città.

onomico e sociologico predisposte per il nuovo piano regolatore, possiede il piano traffico di Ata, ha varato il proprio programma annuale e pluriennale? E la giunta Anderle conosce ogni esigenza cittadina. La commis-

la cassa finanziere parte d
getto - dice il sindaco - e
banca con i migliori riferi
sul territorio». Il Comune finan-
zia con 41.316 euro (80 milioni)
il piano, altrettanto s'attende dal-
la Cassa. Alcune aree di inter-

L'AUTOSTRADA IN CIFRE: RISPARMI MILIARDARI

Parole? No, numeri. Gli industriali vicentini rilanciano il progetto di completamento della Valdastico e lo fanno puntando su dati e cifre. I 39,7 miliardi che Piovene Rocchetti e Besenello farebbero risparmiare ogni anno centinaia di miliardi a una delle zone economicamente più forti del paese. L'Assindustria di Vicenza, tanto per farsi un'idea, conta oltre 2.300 imprese con un fatturato complessivo di 30.000 miliardi e 100.000 dipendenti. Di quel collegamento, tuonano le imprese, non si può più fare a meno. Anche perché porterà benefici a tutti, non solo agli industriali. Ecco perché. L'ultimo studio, che risale al marzo di quest'anno, quantifica in 17.000 miliardi i costi di realizzazione dell'opera. Quelli di gestione sono stimati in 12 miliardi annuali. Ipotizzando lo apertura della nuova arteria nel 2012, le stime di traffico sono valutate in 20 mila passaggi giorno per i primi anni e in oltre 27 mila nel 2030. Questo senza contare l'incremento che la Pedemontana potrebbe portare nel traffico divulgato dalla Valsugana (19-13%). Traducendo tutto in dati economici, si possono stimare introiti da pedaggio pari a circa 35 miliardi di lire all'anno. Se però si tiene conto del-

percorreza totale trassilendo per Verna, gli cassi raddoppiano. Al netto dei costi di gestione, si avrebbe dunque un utile operativo di 58 miliardi all'anno, sufficiente per coprire gli oneri finanziari, ma non certo per autofinanziare l'operazione. Sull'altro piatto della bilancia ci sono però i costi sociali. Il nuovo collegamento, spiegano gli industriali vicentini, consente un risparmio di 60 milioni a canone e automobili. Che significa: 190.000 tonnellate di carburante in meno ogni giorno per i privati, 115.000 per le seconde. Oltre al mancato funzionamento, il risparmio ammonta a oltre 200 miliardi all'anno. A questi si aggiungono i risparmi per il personale: 455 miliardi all'anno, per un totale di 657 miliardi. In tre anni, insomma, il prosciugamento della A31 si ripagherebbe. Ma questi risparmi non possono ovviamente essere inseriti nel costo economico dell'infrastruttura. Semplificate misurano i benefici che il collegamento potrebbe assicurare. Se invece si pensa solo ai bilanci, gli industriali «aprano» ai potesi di tasse agevolate, fino ad arrivare a un utile operativo: 158 miliardi e ripagare il tutto in soli 15 anni.

8 M

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” (Vicenza-Trento costerà come Vicenza-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: boccate 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 fra il Trentino e il Veneto, in Lombardia, l'Alto Adige e il Tirolo. La ricerca è stata affidata a un studio realizzato da Tps nelle concessionarie tra la provincia di Trento e le realtà friulane, sia nell'asse nord-sud che est-ovest. La spe-

ciegrado curva avrebbe presentato l'incisivo Stretto. Chiedendo di presentare lo studio a tutta 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-

ertura invece l'incisivo di fiume ma si steschi sui diversi studi già in processo della Provincia, tra cui un'analisi sulla modifica dell'Alto Garda, sulle Gledicarie e sul collegamento tra le valli di Fiemme e Fassa con la valle dell'Adige.



Stefano Cimelli ha coordinato lo studio della Tps di Perugia

**Gioca e Vinci con
BINGO
l'Adige**

**6^a Settimana
OGGI I NUMERI
DELLA FORTUNA**

Tutte le domeniche
le cartelle BINGO
IN EDICOLA

Settimana 6 - 2013 - 2013

Turismo
**In c
del**

di SAM

L'ecosistema Alpi costituisce una catena unita. Si tratta di 180.000 km di paesi (Australia, Francia, 20% venia 4%, Germania, 0,2 e di 37 regni abitati da circa undici milioni).

«Solo la Pirubi salverà la Valsugana»

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

TRATTA	SITUAZIONE ATTUALE		2005		2010		2015		CON VALSUGANA 4 CORSE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO AUTOSTRADALE		CON VALDASTICO A PEDAGGIO EQUIPARATO	
	Piatti veicoli leggeri	Mezzi Pesanti	Piatti veicoli leggeri	Mezzi Pesanti	Flessi veicoli leggeri	Mezzi Pesanti								
A22 Mezzocorona - Trento Nord	13.098	4.354	14.354	4.814	15.012	5.529	16.116	6.112	16.077	6.111	16.435	6.154	16.259	6.177
A22 Trento Nord - Mezzocorona	12.416	3.426	14.040	4.397	14.435	5.095	15.796	5.575	15.704	5.578	15.682	5.701	15.863	5.886
A22 Rovereto Nord - Trento Centro	9.782	3.050	11.014	3.964	12.562	4.274	14.495	5.279	14.222	5.269	15.977	6.439	15.073	6.246
A22 Trento Centro - Rovereto Nord	9.789	3.085	11.026	3.918	12.440	4.207	13.316	5.113	13.176	5.104	14.481	6.204	13.646	6.063
Ss 47 Loc. Civezzano - Dir. Trento	12.999	820	13.752	1.237	15.569	2.169	16.606	2.126	16.975	2.137	14.736	1.109	15.949	1.202
Ss 47 Loc. Civezzano - Dir. Padova	14.025	793	14.729	1.149	16.449	2.160	17.310	2.273	17.567	2.233	16.038	1.203	18.836	1.385
Ss 47 Loc. Grigno - Dir. Trento	2.629	649	3.013	1.005	4.565	1.821	5.175	1.795	5.622	1.866	2.711	675	2.948	869
Ss 47 Loc. Grigno - Dir. Padova	2.770	550	3.124	895	4.495	1.757	4.908	1.761	5.291	1.768	3.026	704	4.054	946
Ss 12 Loc. Lavis - Dir. Trento	10.461	304	11.078	362	11.373	749	12.156	768	12.163	769	10.052	728	12.085	731
Ss 12 Loc. Lavis - Dir. Mezzocorona	10.274	430	10.551	588	11.407	779	12.171	783	12.247	785	12.249	684	12.203	706

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

Trattra Valdastico - Dir. Est

5.137

1.809

2.778

1.379

Trattra Valdastico - Dir. Ovest

5.694

2.196

3.122

Trattra Valdastico - Dir. Ovest

5.137

1.809

2.778

1.379

di PAOLO MICHELETTI

I dati dello studio corrispondono alla società Tps che invita a chiedere la autorizzazione della Valsugana e destinata a scoprire. E solo la Valdastico la può salvare. Bisogna guardare ai numeri dei trasporti 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. Non solo perché i dati di Civezzano oggi sono più dadi di tre anni fa.

I dati fanno riferimento alle dodici ore di un giorno seriale tipo invernale (dalle 7 alle 19). Lo studio conferma anche la proiezione nel 2015 con il completamento delle Panal a sud: nel tunnel della Valdastico (costa prevista a fine 2015) si settava un traffico di 19.800 veicoli leggeri e 3.000 pesanti nella stessa ora. Quanto ha come

effetto principale un contenimento della crescita dei flussi sulla stessa strada statale della Valsugana in corrispondenza della sezione di Grigno, che si stima a 5.760 veicoli leggeri e 1.400 pesanti. Il traffico sarà in un incremento del 35% per i mezzi pesanti e ad un calo del 10% dei veicoli leggeri rispetto allo stato attuale. Lo stesso sembra togliere a chi punta tutto sulla ferrovia, perché i dati illustrati chiaro per farla l'apertura del tunnel di base del Brennero, che costerà 1.200 miliardi di euro, e di metà di questi sulla rota, e per controllare l'impegno della Presidenza sull'interporto di Trento nord e di Ala.

Se la Pirubi andrà a togliere traffico da una Valsugana prima ridotta a circa a 4.000 mezzi pesanti, i problemi resteranno per l'A22, visto che su una sezione tra Rovereto nord e l'interporto di Ala con l'autostradense si stimano per il 2015 23.800 veicoli leggeri e circa 8.900 mezzi pesanti, con un incremento del 22% e del 46% rispetto ai dati attuali. Se invece il traffico avrà spazio, si apre un altro campo di sfida: nel 2015 si stima un decremento attorno al 14% sia dei flussi di veicoli leggeri che di mezzi pesanti. Ancora più clamorosi i dati su una sezione a nord dell'interporto fra l'A22 e l'autostrada 4 e corsie verso il

trentino gratis, senza migliorando il quadro sotto la linea di vista della sicurezza ma non per quanto riguarda il traffico. Seguono secondo le previsioni elaborate dallo studio di Tps, è stato calcolato anche l'effetto della Valdastico sulla strada 12 all'altezza di Lavis: ora i passaggi medi sono 19.761 veicoli giornalieri, mentre i dati di Mezzocorona, misurati da sette anni, sono 12.814 e 12.954. Con la Valdastico i passaggi verso l'autostrada saranno 10.311 e verso Mezzocorona 12.632. La piramide 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 previsioni, presentate fin dall'esordio dell'ingegner Stefano Cimelli, mostrano che le opere previste nel Piano dei lavori pubblici verranno realizzate nei tempi previsti.

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

15.310	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 traggo 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»

I trento

18 mercoledì
30 aprile 2002

Il futuro dei trasporti



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 ricordarne 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. Sul Valdastico c'è soprattutto un dato interessante».

L'assessore Silvano Grisenti



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 Pirubì, esce dalla conferenza stampa di ieri facendo il se-

● 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 superficie. Muraro fa il segno di «vittoria», ma Dellai: nulla è garantito



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

	MEZZI LEGGERI		VEICOLI PESANTI	
	1990	2000	1990	2000
Marco	9733	12634	772	2073
Mattarello	19714	18859	1330	1851
Canova di Gardolo	52241	41152	2629	5149
S. Michele a/R	8276	10026	1082	3311
Vermiglio	1216	1451	73	197
Croviana	6916	6384	320	998
Revo	2536	2539	136	360
Ruffre (Mendola)	1319	1134	36	92
Dermulo	9417	12796	738	2623
Mezzolombardo	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	2496	6357
Cavalese	8676	6757	434	793
Moniga	6299	6324	266	1304
Fiera di Primiero		8541		1110
Paneevaggio	959	844	38	85
Cimago	5239	4808	892	1323
Folgida	2344	2085	112	256
Carisolo	4305	5899	164	431
Tione	5669		252	
Ravazzone	17681	26578	1028	2800
Arco	15668		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
Folgaria	2587		112	
Andalo	2451	2506	131	523
Tenna	1639	1273	75	162

Lorenzo Dellai, presidente della Provincia di Trento, alla cerimonia di inaugurazione di una galleria di una strada.

La galleria è stata realizzata per consentire il passaggio di veicoli pesanti.

Il presidente Dellai ha dichiarato: «È fondamentale che il governo traforo del Brennero nella legge decisione sarà giustificata scientificamente».

...»

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

(Josef Goebbels)

riovare.

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 Valdastico, 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-

2005: Piano di sviluppo PAT

Strage, di cazzurra a ripetuta 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.

2006:

Boso in consiglio provinciale

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 vetti della sinistra ambientalista e post-comunista che bloccano il completamento della Valdastico, 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 attivarci con la vicina Regione veneto affinché si stabilisca un accordo per il rapido completamento della Valdastico da Rovereto fino a Padova;
2. perché venga autorizzato il completamento della Valdastico 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**

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

**PROPOSTA DI
MOZIONE**

Presentata il 4 dicembre dai consiglieri Mario Malossini, Flavio Mosconi, Neri Giovannazzi, Mauro

Supervalsugana

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 A 31 della Valdastico, 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 sindacò **Renzo Anderle**. Contrari solamente l'unico verde, **Giuseppe Facchini**, Paolo Vitti di Pre 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 che il sindaco Renzo Anderle e

PERGINE. Sono piovute adesioni da tutte le forze politiche (o quasi) nei confronti della mozione a favore della Valdastico presentata dal Ppe. Condivisione incondizionata da parte della Margherita con Gerardo Lazzeri e Luca Zeni, da parte dello Sdi con Mario Roat, del Patt (con Elio Sartori). Critica Marina Taffara (Ds) che ha un po' messo in discussione tutti i dati a sostegno (ma poi l'ha votata) della sua realizzazio-

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 Valdastico non è motivato da sole esigenze localistiche. Ripetuti interventi hanno chiesto che ancor prima della Valdastico 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 Pre Vitti

In consiglio per la Valdastico 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 esprimera 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 Valdastico riuscirà in tempi brevi a risolvere il problema: non certamente gli interventi per la messa in sicurezza, anzi. Ma nemmeno il potenzia-

mento della linea ferroviaria (costosissimo e dai tempi lunghissimi, sempre che si decisa 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 ne la prevo (l'impe confronti che venga realizzate po possibili della A31) stata aggi suggerita che ampliata chiesta. (r)

di programmazione. Non basta genericamente «nord-est» ammire, dalla magistratura Pinter, Ds, legislatura assopanistica: «Non è il Pup faccia Piano della Mo-

Muraro: «La si faccia, i Ds incassano»

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



Sergio
Muraro
(Genziane)

pena di andare
e della faccen-
te (la debbo-
nsiglieri) di vo-

TRENTO. Dibattito un po' surreale (tra i mille condizionamenti dei tempi contingentati) ma che sulla Valdastico ha fatto registrare momenti anche da teatrino. Commentava, per esempio, l'autonomista **Sergio Muraro**, autonomista in maggioranza ma da sempre favorevole alla Pirubi: «Dellaì è favorevole al prolungamento di questa arteria, come lo è da sempre Grisenti. Solo che il presidente della Provincia teme che realizzandola i colti 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 Valdastico, **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 sistematica progettata verso una visione programmativa economica ed urbanistica. Il rappresentante di FI ha toccato il tema del rafforzamento delle direttive 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 rileverebbe utile per il sistema economico trentino, determinerebbe una migliore vivibilità in Valsugana e sarebbe compatibile dal punto di vista ambientale. **Giorgio Vigano (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 sorridente sedendosi sui divanetti fuori dall'aula.

Malossini, ora cosa succederà? La giunta metterà la Valdastico 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, per di capire, che secondo lei la giunta non ha.

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

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 strade...

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 Vigandò, che da noi ci sono troppe auto rispetto alla media degli altri paesi europei.

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

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 Valdastico 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)

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 rispolvera 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 motione 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

oemtimetraffic.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?



l'Adige

Mercoledì 27 luglio 2011

www.ladige.it



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 «guerriero» 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

Ferrari, 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)