Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 423 del 21/02/2012

Questo pomeriggio l'incontro in Provincia a Trento fra il vicepresidente Pacher e i locali amministratori

TUNNEL ALTO GARDA: SCELTA LA SOLUZIONE "C OTTIMIZZATA"

Tunnel Alto Garda, gli amministratori hanno scelto la soluzione C "ottimizzata", ovvero quella che prosegue dalla piana di Nago e supera il passo di San Giovanni con un tratto in trincea e un altro in galleria a due corsie fino alla statale 240, in corrispondenza della confluenza per la zona industriale della Mala. Questo è l'esito dell'incontro che si è tenuto oggi in Provincia, presenti il vicepresidente e assessore ai lavori pubblici, ambiente e trasporti, Alberto Pacher, i sindaci di Arco, Riva del Garda, Nago-Torbole e Mori, i presidenti delle Comunità della Vallagarina e dell'Alto Garda e alcuni tecnici e assessori.-

A giorni avverrà il deposito al VIA dell'integrazione al progetto preliminare per il collegamento "Loppio - Busa" con le soluzioni "C ottimizzata" e "D". Dopo i 60 giorni necessari per la chiusura della procedura, si potrà quindi andare alla pubblicazione del bando di gara che avverrà nel corso dell'estate. In questo modo la tempistica definita nei numerosi incontri anche pubblici che si sono tenuti durante gli ultimi mesi potrà essere rispettata, stante anche l'impegno di spesa già stanziato dalla Giunta provinciale sull'esercizio 2012, per circa 140 milioni di euro.
Durante l'incontro odierno i tecnici provinciali - il dirigente generale Raffaele De Col e l'ing. Paolo Nicolussi Paolaz del Dipartimento protezione civile e infrastrutture - hanno illustrato agli amministratori locali le soluzioni tecniche integrative che hanno migliorato la soluzione "C", ovvero il superamento di passo San Giovanni - con sbocco all'altezza dello svincolo per la zona industriale artigianale della Mala - e la minimizzazione dell'impatto paesaggistico e del consumo di terreno agricolo nella piana a nord di Nago. Questa soluzione parte dal Cretaccio in galleria a tre corsie (due in salita e una in discesa) esce nella piana di Nago e si raccorda al tratto a due corsie in trincea coperta, infine rientra in galleria a due corsie fino al raccordo con la statale 240. Affrontate anche alcune situazione puntuali: per esempio è stato modificato leggermente il tracciato stradale in corrispondenza della cosiddetta "curva dei rospi" - situata in zona limitrofa al sito di interesse comunitario del lago di Loppio e quindi da tutelare - per renderlo più dolce.
"La soluzione C integrata con queste modifiche - ha commentato il vicepresidente Alberto Pacher - ha incontrato il consenso unanime di tutte le amministrazioni, anche a fronte dei fattori di incertezza importanti che caratterizzano la soluzione D".
Quest'ultima infatti attraversa per metà della sua lunghezza il paleo alveo dell'Adige, ovvero una zona composta di materiale sciolto e massi di grosse dimensioni. Scavare un tunnel in tali condizioni risulta più impegnativo dal punto di vista economico (la stima è di 25-30 milioni di euro in più rispetto alla soluzione precedente) ma anche con grossi interrogativi dal punto di vista realizzativo. La tecnologia usata per la realizzazione di tunnel in terreni analoghi è lo scavo meccanizzato con fresa di tipo Epb che presenta costi maggiori relativamente allo scavo tradizionale e comunque imprevisti in fase di realizzazione derivanti dal litostrato attraversato. Il materiale di scavo asportato è normalmente condizionato con additivi e quindi deve essere trattato ulteriormente per un suo ipotetico riutilizzo.
Il bando di gara della soluzione "C ottimizzata" - che avverrà mediante appalto concorso, fatte salve alcune invarianti date dai costi complessivi e dal mantenimento delle due corsie sul tratto finale del superamento di

Passo San Giovanni - sarà aperto anche a ipotesi migliorative, presentate dalle ditte che parteciperanno alla gara, sotto il profilo della sicurezza, quindi non è da escludere che il primo tratto di tunnel, dal Cretaccio alla piana di Nago, possa essere realizzato con due canne e quindi a quattro corsie. -

()