

COMUNICATO n. 2438 del 09/08/2022

Grigno, la soluzione presentata in occasione della serata che ha chiuso il percorso di concertazione

## **Riorganizzazione Ss47, i Comuni scelgono l'adeguamento della strada esistente**

**Tre dei 4 Comuni interessati dall'opera di riorganizzazione della Ss47 della Valsugana hanno espresso una netta preferenza per l'adeguamento della strada esistente. Questa ipotesi progettuale è stata individuata come ottimale dalle Amministrazioni di Castelnuovo, Ospedaletto e Scurelle, mentre Castel Ivano si è espresso a favore del progetto di affiancamento alla ferrovia della Valsugana, che prevede la realizzazione di un corridoio infrastrutturale composto dall'attuale SS47, dalla ferrovia e dalla nuova statale. Il Comune di Castel Ivano si è comunque detto disponibile ad adeguarsi alla linea della maggioranza.**

**Il tema è stato al centro dell'incontro pubblico ospitato ieri sera a Grigno, che ha chiuso ufficialmente la fase di concertazione con il territorio. Presenti, tra gli altri, tanti sindaci, amministratori provinciali e parlamentari, oltre a numerosi cittadini. Il percorso di individuazione della soluzione progettuale finale, che ha visto il territorio protagonista assoluto, è stato ripercorso dal presidente della Provincia autonoma di Trento, affiancato dal dirigente generale del Dipartimento infrastrutture, Luciano Martorano e dal commissario straordinario, Stefano Torresani. Le indicazioni delle Amministrazioni comunali per la messa in sicurezza della statale hanno caratterizzato l'intero percorso, rendendo in questo modo i Comuni autori del proprio futuro, come ha osservato il presidente della Provincia. La soluzione definitiva, con l'adeguamento e la sistemazione della viabilità, appare meno impattante rispetto a quella inizialmente prevista ma - come ha evidenziato il presidente - si interverrà per migliorare sicurezza e scorrevolezza, così come la Giunta si è impegnata a fare sin dall'inizio, stanziando le risorse necessarie. Ora l'esecutivo prenderà atto della decisione, procedendo con questo intervento.**

Secondo l'analisi dei tecnici, l'adeguamento della Ss47 - che si svilupperà per 7,7 chilometri e non si fermerà dunque alla prima unità funzionale di 5,3 chilometri come previsto inizialmente - richiederà un investimento di 32,8 milioni di euro. La previsione è che entro fine 2023 venga avviata la procedura di affidamento dei lavori e che l'opera venga completata nel 2026.

La riorganizzazione della Ss47 è attesa da diverso tempo dal territorio della Bassa Valsugana, tanto che la Giunta provinciale ha inserito l'opera tra i cinque interventi strategici per lo sviluppo del Trentino. Piazza Dante ha già stanziato un finanziamento di 65 milioni di euro per garantire la sostenibilità economica della prima ipotesi in campo, ossia la versione ottimizzata della cosiddetta "2+2 corsie" con o senza viadotto (già approvata dalla Giunta provinciale nel 2020 e successivamente rivista su richiesta dei Comuni). Il presidente ha evidenziato come diverse ipotesi progettuali siano state individuate per andare incontro alle aspettative del territorio: dalla variante a 4 corsie all'affiancamento a 2 corsie.

La parola finale è andata ai 4 Comuni interessati, nell'ambito del percorso di concertazione promosso da Piazza Dante. La soluzione dell'adeguamento della strada esistente dovrà essere accolta dall'esecutivo provinciale e successivamente l'Amministrazione procederà con i diversi gradi di progettazione, attraverso i

quali l'intervento sarà reso funzionale alle esigenze del territorio. Gli amministratori ed i cittadini intervenuti hanno infatti evidenziato la necessità di garantire la salute e la sicurezza delle persone, prevedendo ad esempio le barriere anti-rumore e protezioni dall'attraversamento degli ungulati

La progettazione dell'adeguamento della Ss47 esistente dovrà conciliare diversi obiettivi indicati come imprescindibili dal commissario Torresani: sicurezza della circolazione con l'adeguamento di banchine, dimensioni delle corsie e margini esterni; riduzione dei punti di conflitto con la regolamentazione degli accessi e l'inserimento di strade di servizio; velocità di progetto adeguata alla categoria stradale; composizione omogenea della sezione stradale; compatibilizzazione con gli interventi già effettuati; consumo di suolo agricolo notevolmente ridotto (da 28,7 ettari a 4,9 ettari), oltre a riduzione dei tempi e sobrietà degli investimenti, alla luce ad esempio della riduzione del numero di opere complesse.

(a.bg)