



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : **S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO**

FASE PROGETTO : **DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE**

Progettista

Integratore prestazioni specialistiche

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE
Titolo 2	RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA
Titolo 3	ADDENDUM: esiti processo di concertazione

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria			Progressivo			Rev.	Scala
DPP	R	1	1	0	0	1	1	A	-

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Agosto 2022	DPP	RCH	RCH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani

--	--



1. ELENCO OSSERVAZIONI	2
2. STUDI E APPROFONDIMENTI SVOLTI SU ISTANZA DELLE AMMINISTRAZIONI NEL PERIODO DI RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI	4
3. CONTENUTO DELLE OSSERVAZIONI E LORO ANALISI	6
3.1. OBIETTIVI DEL DPP	13
3.2. TEMATICHE RICORRENTI	13
3.3. ESPRESSIONI SULLE IPOTESI PROGETTUALI DEL DPP	14
4. SCENARI D'INTERVENTO	15
4.1. INTERVENTI DEFINITIVI DI POTENZIAMENTO	15
4.2. ADEGUAMENTO DELLA STRADA ESISTENTE E MESSA IN SICUREZZA.....	17
5. LE ATTIVITA' COMMISSARIALI SUCCESSIVE ALLA RACCOLTA E ANALISI DELLE OSSERVAZIONI	18
6. L'ADEGUAMENTO DELLA STRADA STATALE 47 ESISTENTE	19
6.1. STATO DI FATTO	19
6.2. STATO DI PROGETTO	31
7. VALUTAZIONI ECONOMICHE FINANZIARIE	41
7.1. quadro economico.....	41
8. VALUTAZIONE TEMPI.....	42
9. ALLEGATI	43



1. ELENCO OSSERVAZIONI

Il 28 gennaio 2022 è stato depositato, presso l'ufficio del Commissario e presso gli uffici dei comuni interessati, il Documento Preliminare di Progettazione (nel seguito DPP), relativo alla 'Riorganizzazione della SS47 della Valsugana nel tratto tra Castelnuovo e Grigno' dando così avvio alla fase di concertazione, in ottemperanza a quanto stabilito dall'art. 6 bis della L.P. 26/93.

In data 2 febbraio 2022 si sono svolte due conferenze pubbliche di informazione presso il teatro parrocchiale di Castelnuovo e il centro sociale di Villa Agnedo.

Nei trenta giorni successivi alle conferenze pubbliche di informazione sono state depositate e raccolte le osservazioni al DPP da parte di chiunque, residenti e portatori d'interessi collettivi, così come previsto al comma d) dell' articolo 6 bis.

Le osservazioni inviate al Commissario, anche quelle trasmesse e ricevute oltre il limite temporale dei trenta giorni, sono riepilogate nella tabella seguente che contiene, oltre al numero progressivo delle lettere, il numero di protocollo, la data di ricezione da parte del Commissario, il soggetto che ha inviato la lettera e la modalità con cui sono state presentate le osservazioni:

N	Protocollo	Data	Soggetto	Modalità
1	163370	16.02.2022	Isabella Pacher	
2	138325	24.02.2022	Elide Agnolo, Mario Agnolo	
3	144127	28.02.2022	Lorenzin	
4	147508	01.03.2022	Associazione Agraria di Borgo; ACLI terra del Trentino; Unione Allevatori Bassa Valsugana e Conca del Tesino; Consorzio di Miglioramento Fondiario di Villa Agnedo; Consorzio di Miglioramento Fondiario di Castelnuovo; Consorzio di Miglioramento Fondiario di Ospedaletto;	
5	147578	01.03.2022	Silvano Minati	
6	149338	01.03.2022	Comitato promotore su Riorganizzazione SS47-noquattro	Raccolta Firme (290)
7	154780	03.03.2022	Sindaco Roncegno Terme	
8	154979	03.03.2022	Sindaco di Scurelle	Comune di Scurelle
9	155091	03.03.2022	Attività produttive	
10	155186	03.03.2022	Gruppo consiliare lista civica IMPEGNO COMUNE di Grigno	
11	155257	03.03.2022	Cittadini di Castel Ivano	Raccolta Firme a Castel Ivano (133)
12	155430	03.03.2022	Lorenzin Simone, altri	Raccolta firme Castelnuovo (ca 440)
			Consiglio Comunale	Comune di Castelnuovo



13	158320	04.03.2022	Consiglieri di minoranza Comune Castel Ivano	Comune di Castel Ivano
14	158505	04.03.2022	Amministrazione Comunale.	Comune di Ospedaletto
15	158608 (vedere osserv. n.138325, 147508 e 155091 e 149338)	04.03.2022	Raccolta di osservazioni	Comune di Ospedaletto
16	158641	04.03.2022	Cia Agricoltori italiani	
17	160575	04.03.2022	Consiglio Comunale Castel Ivano	Comune Castel Ivano
18	160580 (vedere osserv. n.149338 e 155257)	04.03.2022	Raccolta di osservazioni	Comune di Castel Ivano
19	160590	04.03.2022	Sindaco comune di Grigno	Comune di Grigno
20	160595	04.03.2022	Gruppi consiliari comune di Telve: Unione Civica Telve e Sindaco, SiAmo Telve	Comune di Telve
21	161573	07.03.2022	Privato, anonimo	
22	165435	08.03.2022	Gruppo consiliare SiAmo Telve, Associazione Taiapaia Associazione ValsuganAttiva, Associazione culturaMosaico, Associazione L'Ortazzo, TassoBarbasso APS	
23	174324 (vedere osser. n.6 (prot. 149338))	10.03.2022	Raccolta di osservazioni	Comune di Scurelle
24	176189 (vedere osserv. n.11 (prot.155257) + approfondimento generale con mappa firmatari)	11.03.2022	Lorenzo Zotta, altri	

Tabella 1 - Elenco delle osservazioni

Le comunicazioni protocollate sono state 24, alcune delle quali trasmesse più volte in modalità diversa per complessive 20 osservazioni trasmesse da privati singoli o gruppi, amministrazioni pubbliche, gruppi consiliari, comitati, etc...



2. STUDI E APPROFONDIMENTI SVOLTI SU ISTANZA DELLE AMMINISTRAZIONI NEL PERIODO DI RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI

Durante la fase di concertazione, nel periodo di raccolta delle osservazioni, su istanza delle amministrazioni locali della Valsugana sono stati svolti alcuni studi e approfondimenti.

1. Richiedente Sindaco di Castelnuovo: analisi della distribuzione dei flussi di traffico che interessano lo svincolo di Castelnuovo e il suo centro abitato, sia nella configurazione attuale che nella nuova ipotesi di configurazione dello svincolo così come riportata nel DPP e con la presenza del futuro svincolo di Borgo Est. Le distribuzioni sono riportate all'interno degli elaborati allegati (allegato 1 *DPPT311156, DPPT311157, DPPT311158, DPPT311159, DPPT311161, DPPT311162*);
2. Richiedente Sindaco di Castelnuovo: studio di un collegamento tra lo svincolo di Scurelle (in zona Eurobrico) e la nuova SS47. Lo studio prevede l'aggiunta di altre due rampe allo svincolo esistente: una rampa in uscita dalla SS47 in variante provenendo da Padova e una seconda rampa che entra sulla nuova SS47 in carreggiata est, ovvero in direzione Padova. Queste due nuove rampe consentono di rivedere la configurazione ipotizzata per lo svincolo di Castelnuovo, eliminando la possibilità che i veicoli diretti a Padova possano entrare sulla nuova SS47 da tale svincolo, riducendo i flussi dei veicoli provenienti da Padova, poiché i veicoli non diretti a Castelnuovo e ad ovest di esso, utilizzerebbero lo svincolo di Scurelle. Le 4 ipotesi di collegamento studiate sono riportate all'interno degli elaborati allegati (allegato 2 *DPPT311111, DPPT311112, DPPT311113, DPPT311114*);
3. Richiedente Sindaco di Castel Ivano: approfondimento di analisi dell'ipotesi di raddoppio di carreggiata della SS47 esistente (nell'ambito del cosiddetto Progetto Preliminare 2009) tra lo svincolo di Scurelle e la località Zotta per uno sviluppo di circa 4500m. L'approfondimento ha come obiettivo quello di verificare la fattibilità di un intervento che riduca le interferenze con gli edifici esistenti e al contempo preveda un ridotto intervento di spostamento della sede ferroviaria per ca. 400 m. All'esito dell'analisi si è avuta evidenza che l'ipotesi coincide con una delle opzioni del Progetto Preliminare 2009 (ipotesi 5) per '*gli interventi di messa in sicurezza viabilistica e riassetto della mobilità della SS47 nel tronco Castelnuovo-Grigno*' del 2009, proposta scartata perché ritenuta lontana dagli obiettivi di sensibilità antropica a causa della sua vicinanza alle zone abitate. Gli elaborati allegati riportano gli schemi planimetrici delle analisi fatte (allegato 3 *DPPT311001, DPPT311002, DPPT311003, DPPT311004*);
4. Richiedente Sindaco di Ospedaletto: per la proposta progettuale denominata '4 corsie variante/sede', è stata richiesta di verificare la fattibilità di sostituire al sottopasso ferroviario una galleria artificiale di maggiore sviluppo in modo da mantenere coltivabili le aree più prossime alla SS47 esistente e alla ferrovia e, al contempo, ridurre il frazionamento del territorio. Lo studio di fattibilità condotto ha individuato tre differenti proposte che si differenziano per la lunghezza delle gallerie e lo spessore del terreno di ricoprimento:
 - la *Proposta 1* prevede una galleria artificiale lunga 456 m, un tratto in trincea di 883m e un ricoprimento di ca 3m;



- nella *Proposta 2* la galleria ha lunghezza 614 m, con tratto in trincea di 758 m e un ricoprimento di circa 1.5m, risultando necessario prevedere un by pass pedonale tra le 2 canne (galleria di lunghezza maggiore di 500m);
- per la *Proposta 3* la sezione della galleria, ipotizzata a sezione policentrica stante il maggiore ricoprimento, sono necessari 2 by pass pedonali perché la galleria è lunga 831 m e la distanza fra essi non deve superare i 300m.

Sono risultati di particolare impatto i riflessi economici con incremento dell'importo dei lavori stimati, in prima approssimazione, in 26 e 37 milioni di euro per le prime due ipotesi. Gli elaborati relativi sono riportati in allegato (allegato 4 *DPPT311012, DPPT311013, DPPT311014*).

5. Richiedenti Sindaco di Castel Ivano e Sindaco di Ospedaletto: analisi di fattibilità di un collegamento tra la SS47 di nuova realizzazione, nella configurazione della *4 corsie variante/sede*, e quella esistente in località Zotta, che raccolga il bacino di utenza dei centri a est di Castelnuovo e che abbiano come origine/destinazione Padova. Sono state presentate tre ipotesi di collegamento, due delle quali prevedono un sottopasso sotto la strada in progetto, mentre la terza corre parallela al tracciato in progetto ed ha uno sviluppo di 1200 m ma non prevede la realizzazione di opere d'arte (allegato 5 *DPPT311011*);
6. Richiedente Sindaco di Ospedaletto: per l'ipotesi progettuale dell'*affiancamento* è stato richiesto di verificare la fattibilità di sostituire un sottopasso al sovrappasso previsto a fine tratta. L'ipotesi è certamente percorribile e sono state presentate due possibili soluzioni, che si differenziano tra loro per le diverse velocità di progetto in corrispondenza delle curve con più accentuata curvatura (allegato 6 *DPPT311146, DPPT311147*).



3. CONTENUTO DELLE OSSERVAZIONI E LORO ANALISI

Le 20 osservazioni sono state esaminate in dettaglio riportando in forma tabellare (si veda di seguito) due aree di analisi:

1. commenti, considerazioni e valutazioni riferite alle tre ipotesi progettuali (in tabella fincatura *Ipotesi Progettuale* e *Ulteriori richieste*);
2. respingimenti, accoglimenti e proposizioni e altri temi d'interesse (in tabella fincatura *ANALISI*)

Si è ritenuto di particolare interesse sviluppare la seconda area di analisi in quanto le osservazioni non hanno restituito una complessiva o comunque maggiormente identificabile convergenza ed accoglimento di una delle tre ipotesi principali (6 con le diverse opzioni per le tre ipotesi) del Documento Preliminare di Progettazione, sostanzialmente respingendole o comunque identificando perlopiù gli aspetti ritenuti non accoglibili di ciascuna. Al contempo le osservazioni hanno riportato spesso dei temi di particolare sensibilità ed urgenza considerabili quali capisaldi per la sintesi delle osservazioni ricevute e quindi l'indirizzo ricevuto nella fase concertativa.

N	Protocollo	Nome	Tipo soggetto	modalità	Ipotesi progettuale			Ulteriori richieste	ANALISI			
					2+2 corsie	Affiancamento	4 corsie variante/sede		osservazioni	respingimenti	proposizioni/temi di interesse	altro
1	163370	Isabella Pacher	Privato			Troviamo come soluzione meno impattante e devastante, più facile e pratica la soluzione dell'affiancamento magari a 2 corsie invece di 4 sfruttando la vecchia SS 47 che è stata appena ripristinata, diventando così una 2+2, ma sullo stesso asse facendo un senso di marcia da un lato della ferrovia e un senso dall'altro lato della stessa o affiancare le due nuove corsie a quelle vecchie spostando la ferrovia verso il fiume Brenta.'	Disagi che questa strada recherebbe a noi abitanti e alla nostra zona. Perdita del valore delle nostre abitazioni; perdita di tranquillità e benessere psicofisico...zona classificata come agricola primaria di pregio sotto vincolo di tutela ambientale. Non riteniamo per nulla consona e coerente nemmeno lontanamente l'ipotesi di porre in essere un attraversamento di una statale a quattro corsie nella medesima zona creando un ECOMOSTRO sia nel caso del sovrappasso che nel sottopasso così come nel caso della 2+2.'			- 4 var/sede ECOMOSTRO;	- soluzione affiancamento a 2 corsie	- l'osservazione prende origine da una posizione personale d'interesse specifico; - nel riferire dell'affiancamento propone di mettere le due nuove corsie e l'attuale SS46 a senso unico con due corsie per senso di marcia - non fattibile, rimane cmq la proposizione delle 2 corsie nuove;
2	138325	Elide Agnolo e Mario Agnolo	Privato	snatura totalmente i caratteri del fondovalle generando una drammatica perdita di suoli agricoli e una irreversibile compromissione dell'ambiente di valle, incrementando la frammentazione degli spazi, la sottrazione di suolo produttivo e un maggior inquinamento acustico e atmosferico...si segnalano fin d'ora le criticità connesse alla creazione di un nuovo fronte di forte disturbo sia visivo che acustico che priverebbe la proprietà dell'unico affaccio "tranquillo" ora possibile a sud, costringendola in un corridoio tra infrastrutture'	snatura totalmente i caratteri del fondovalle generando una drammatica perdita di suoli agricoli e una irreversibile compromissione dell'ambiente di valle, incrementando la frammentazione degli spazi, la sottrazione di suolo produttivo e un maggior inquinamento acustico e atmosferico...si segnalano fin d'ora le criticità connesse alla creazione di un nuovo fronte di forte disturbo sia visivo che acustico che priverebbe la proprietà dell'unico affaccio "tranquillo" ora possibile a sud, costringendola in un corridoio tra infrastrutture'	Si evidenzia come tale ipotesi presenti caratteri tali da rendere sostanzialmente inabitabile l'edificio di proprietà degli scriventi. La casa di proprietà e gli annessi agricoli verrebbero calati in un contesto tipicamente autostradale con ulteriore riduzione degli spazi liberi quantomeno a nord dell'edificio, con condizioni di inquinamento acustico e atmosferico totalmente inaccettabili e con la creazione di condizioni di pericolo che potrebbero essere risolte solo attraverso la creazione di barriere fisiche che costringerebbero l'edificio di proprietà in un contesto incompatibile con l'attuale funzione residenziale	gli scriventi valutano in termini estremamente critici l'ipotesi di potenziamento infrastrutturale all'esame e sollecitano l'Amministrazione provinciale a rivedere l'iniziativa, limitando l'intervento alla sola razionalizzazione dell'esistente, accompagnata da una serie di interventi urgenti di mitigazione (es. sistemazione a verde) tesi a ridurre e non a incrementare l'impatto già pesantissimo generato dalla SS 47 sulla valle.		- osservazioni a tutela dell'ambiente di valle e delle loro proprietà; - un'attenzione esclusiva per gli aspetti legati alla funzionalità della strada; - ...In realtà in nome della sicurezza si prospetta la realizzazione di un nuovo intervento infrastrutturale che aumenterà le velocità di esercizio e il conseguente flusso di traffico e inquinamento atmosferico e acustico, che, come noto, sono connessi in termini esponenziali all'aumento delle velocità di esercizio delle strade - l'obiettivo è la riorganizzazione di una ss che ha necessariamente, laddove le caratteristiche geometriche lo consentano, come obiettivo la scorrevolezza del traffico e velocità di percorrenza corrispondenti alla funzione dell'arteria, in particolare laddove questa è impegnata da traffico di transito; non è vero che l'inquinamento è legato proporzionalmente alle velocità di percorrenza;	- ...vivibilità per i cittadini e del rispetto per l'attività agricola e per la tutela dell'ambiente naturale e del paesaggio...; - I recenti lavori di allargamento della strada nel tratto della "retta di Barricata" associati ad un presidio di controllo della velocità (ad oggi incredibilmente ancora assente) si ritiene possano essere elementi sufficienti per garantire la sicurezza che si invoca come elemento determinante per promuovere la nuova realizzazione. - richiamo al tema della sicurezza associandola alla sola disciplina delle velocità e alla revisione del calibro stradale (degli ultimi interventi), non trattato il tema quindi della necessità di una ss di scorrimento; - ...sollecitano l'Amministrazione provinciale a rivedere l'iniziativa, limitando l'intervento alla sola razionalizzazione dell'esistente, accompagnata da una serie di interventi urgenti di mitigazione (es. sistemazione a verde) tesi a ridurre e non a incrementare l'impatto già pesantissimo generato dalla SS 47 sulla valle adeguamento in sede della ss47 esistente;	- l'osservazione prende origine da una posizione personale ma si articola distinguendo la parte privata da quella di pubblico interesse;	
3	144127	S.Lorenzin	Privato				In relazione al nuovo tratto castelnuovo grigno mi sembra eccessivo il costo di 60/70 milioni per un'arteria che non porta benefici alla valle solo aumento di traffico . Il comune di castelnuovo avrebbe bisogno invece del tratto telve borgo per dirottare il traffico dal centro paese'			- importo eccessivo; costo;	- reindirizzamento delle risorse economiche verso la Borgo-Tezze; definizione priorità d'intervento;	
4	147508	Associazione Agraria di Bogro; ACLI terra del Trentino; Unione Allevatori Bassa Valsugana e Conca del Tesino; Consorzio di Miglioramento Fondiario di Villa Agnedo; Consorzio di Miglioramento Fondiario di Castelnuovo; Consorzio di Miglioramento Fondiario di Ospedaletto;	Associazioni e Consorzi	Netta contrarietà	Netta contrarietà	Netta contrarietà	Mancanza di una seria pianificazione territoriale. Spreco di territorio. Andamento longitudinale delle opere molto impattante. Tutte le ipotesi rappresentano un elemento detrattore del paesaggio e dello sviluppo turistico. Costo sociale ed economico non giustificano l'opera. Inevitabile impatto negativo sulle attività economiche. Richiesta di salvaguardia del territorio.			- ...l'attuale sede stradale della SS.47, recentemente messa in sicurezza nel corso degli anni con decine di milioni di euro già spesi ed impegnati, verrebbe "declassata" a strada locale di accessibilità agli abitati viene vanificato il recente intervento nella zona di Ospedaletto; - ...Tutte le soluzioni viabilistiche proposte comportano uno spreco di territorio molto rilevante ... - impegno di territorio agricolo; - ...In particolare nella zona di Villa Agnedo e Ospedaletto la necessità di attraversare la ferrovia ecc. comporta la realizzazione di opere (sottopassi e viadotti) che, dal punto di vista ambientale, rappresenta un elemento paesaggistico avulso sia dal punto di vista estetico che funzionale sottopasso 4 corsie var/sede critico in termini ambientali, inserimento paesaggistico e funzionale; - ...Tutte le ipotesi prospettate rappresentano pertanto un elemento detrattore del paesaggio e dello sviluppo turistico ... - ambiente e turismo; - ...Il costo sociale ed economico del progetto raffrontato ai presunti dichiarati vantaggi, a nostro parere, non giustifica la realizzazione dell'opera e rappresenta uno spreco di risorse pubbliche ... - costo;		
5	147578	Silvano Minati	Privato				Aumento del traffico nel centro di Castelnuovo e presenza di asilo e scuola. Non è sufficiente lo svincolo di borgo est?. Problema sul traffico di collegamento del tesino e del collegamento Telve-Borgo est. Richiesta di analisi di incidentalità con le nuove misure di sicurezza impiegate nella "retta di Ospedaletto"			- ...aumento del traffico in centro abitato ... : svincolo Castelnuovo aumento traffico; - ...il traffico del Tesino passa da Scurelle e Castelnuovo in quanto la SP237 è monca, cioè per raggiungere Strigno e proseguire, si deve immettere su altre tre strade (SP 65, nella SP 41 e infine nella SP 78 ... - definizione priorità d'intervento;	- ..."Borgo Est" (entrata e uscita in tutte le direzioni): non è sufficiente questo nuovo svincolo? Perché c'è l'esigenza di fare una nuova entrata a Castelnuovo e non la si fa per esempio alla rotonda Eurobrica (sbocco SP 237) oppure alla fine della strada SP 78 (Castello Tesino-SS47)? ... - vedi studio collegamento nuova ss con svincolo Scurelle;	

6	149338	Comitato promotore su Riorganizzazione ss47-noquattro - Claudio Voltolini	Comitato	Raccolta Firme (290)				<p>1. La messa in sicurezza del tratto in questione con un intervento meno invasivo che si limiti alla sistemazione del percorso stradale esistente, in particolare sugli svincoli/intersezioni e sulla larghezza delle banchine evitando di realizzare le quattro corsie.</p> <p>2. L'installazione di sistemi di controllo ulteriore del traffico e della velocità.</p> <p>3. La previsione, nel breve periodo, di un sistema a pedaggio selettivo per limitare il traffico di attraversamento dei mezzi pesanti lungo la Valsugana.</p> <p>4. La riqualificazione ambientale della Bassa Valsugana in particolare negli abitati di Castelnuovo e Tezze Valsugana, particolarmente deturpati dall'attraversamento della SS.47, prevedendo un progetto di riduzione dell'inquinamento acustico e dell'impatto sul territorio. Concretizzare un piano in tempi brevi che preveda inoltre la riduzione del traffico di attraversamento nell'abitato di Castelnuovo.</p> <p>5. Il potenziamento del trasporto pubblico su gomma e su rotaia con l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana.</p> <p>6. L'ulteriore valorizzazione della pista ciclabile con il miglioramento dei collegamenti al fine di valorizzare i paesi e gli insediamenti storico culturali e ambientali esistenti.</p> <p>7. L'utilizzo delle risorse rimanenti previste attualmente per il raddoppio del tratto stradale tra Castelnuovo-Barricata e Grigno per recuperare i terreni coltivabili e per realizzare gli interventi proposti nei punti precedenti.</p>		<p>- ...il flusso è inferiore alla capacità della strada e non è strettamente necessario passare dalle due alle quattro corsie ... - non stretta necessità di portare a 4 corsie al ss;</p> <p>- ...È presumibile pensare che il raddoppio del tratto di strada renderà più attrattiva la Valsugana ... - non condivisibile, non vi sono motivi per ritenerlo;</p> <p>-...ipotizziamo ora che il raddoppio del tratto in esame non comporti un aumento del traffico, allora ci chiediamo che senso ha il raddoppio della strada visto che la sua attuale capacità è leggermente superiore al flusso di veicoli che ci passano sopra? ... - condivisibile, a meno di valutazioni in prospettiva;</p> <p>-...il DPP 2022 evidenzia tra le principali cause di insicurezza i numerosi ingressi di diversa tipologia presenti e la non adeguatezza delle banchine stradali. Quindi un intervento meno invasivo solo su questi due elementi potrebbe sicuramente aumentare la sicurezza stradale ... - La messa in sicurezza del tratto in questione con un intervento meno invasivo che si limiti alla sistemazione del percorso stradale esistente, in particolare sugli svincoli/intersezioni e sulla larghezza delle banchine evitando di realizzare le quattro corsie.... - adeguamento in sede della ss47 esistente;</p> <p>-...La riqualificazione ambientale della Bassa Valsugana in particolare negli abitati di Castelnuovo e Tezze Valsugana, particolarmente deturpati dall'attraversamento della SS.47, prevedendo un progetto di riduzione dell'inquinamento acustico e dell'impatto sul territorio ...</p> <p>- ...2. L'installazione di sistemi di controllo ulteriore del traffico e della velocità. ...3. La previsione, nel breve periodo, di un sistema a pedaggio selettivo per limitare il traffico di attraversamento dei mezzi pesanti lungo la Valsugana ...;</p> <p>-...il potenziamento del trasporto pubblico su gomma e su rotaia con l'elettrificazione della ferrovia della Valsugana - scala di pianificazione diversa, appare improbabile in considerazione della domanda;</p> <p>-...L'utilizzo delle risorse rimanenti previste attualmente per il raddoppio del tratto stradale tra Castelnuovo-Barricata e Grigno ... - definizione priorità d'intervento;</p>	- 290 firme
7	154780	Sindaco Mirko Montibeller	Sindaco Roncegno Terme		sia certamente quella maggiormente impattante sia dal punto di vista paesaggistico che di consumo di terreni produttivi		Finalizzare gli interventi alla messa in sicurezza. Prestare attenzione alle esigenze dei territori direttamente interessati. Ridurre gli impatti ambientali e del consumo di suolo. Prestare attenzione alla sobrietà degli interventi (rapporto costi/benefici)		<p>- ...Gli interventi che verranno realizzati dovranno essere finalizzati principalmente alla messa in sicurezza dell'arteria stradale ... - sicurezza;</p> <p>-...L'allargamento della strada rischia di contribuire a produrre un effetto incentivante da parte del traffico proveniente dal Veneto e diretto a nord di Trento ... - non condivisibile, non vi sono motivi per ritenerlo;</p> <p>-...esigenze dei territori stessi. La SS47 della Valsugana rappresenta infatti un'arteria veicolare di grande percorrenza che necessita di contemperare le esigenze di sicurezza e di transitabilità di chi si trova solamente di passaggio con quelle di accessibilità da parte dei residenti che provengono dai diversi paesi dislocati lungo la strada ... separazione dei flussi;</p> <p>-...sobrietà degli interventi ... - costi;</p>		
8	154979	Sindaco Lorenza Ropelato	Sindaco di Scurelle	Comune di Scurelle			Criticità in merito a : traffico indiretto che verrebbe generato in particolare verso l'abitato di Castelnuovo. Poco fluidità di scorrimento dei veicoli pensanti diretti verso Bassano. Richiesta di mantenere l'attuale svincolo per Bassano in prossimità della sede logistica di Eurobrico SPA.		<p>...Si ritiene che la soluzione proposta presenti quindi delle evidenti criticità legate: al traffico indiretto che verrebbe generato in particolare verso l'abitato di Castelnuovo; alla poca fluidità di scorrimento dei veicoli pesanti diretti verso Bassano, costretti a transitare per quasi 6,5 km sull'attuale S.S. 47, incidendo sulla sicurezza della circolazione - vedi studio collegamento nuova ss con svincolo Scurelle;</p>		
9	155091	Rinaldo Marighetti; Gianpaolo Melzani, Giancarlo Caon, Daniele Dietre	Attività produttive		Spreco territorio e poca chiarezza per le attività	Spreco territorio e poca chiarezza per le attività	Riproposta la soluzione "dei sindaci" con fine intervento alla stazione ferroviaria di Ospedaletto	-...spreco del territorio circostante eccessivo. ... - impegno di territorio agricolo;	-...soluzione dei sindaci sembra la più logica. Usufruento della attuale sede della SS47, accettando che le eventuali 4 corsie si fermano all'altezza della stazione ferroviaria di Ospedaletto ...;	- l'osservazione prende origine da una posizione personale d'interesse specifico e su questo si articola;	
10	155186	Lista civica impegno Comune	Gruppo consigliere Comune di Grigno di minoranza				Si auspica una strada scorrevole, senza restringimenti o rallentamenti continui dovuti al transito dei mezzi agricoli, che potrebbero utilizzare le numerose vie parallele. Salvaguardare la pista ciclabile. Allontanare il traffico dai centri abitati per UF2 frazione di Tezze		<p>-...la sicurezza sia la priorità principale da considerare in questa concertazione. A questo proposito si auspica una strada scorrevole, senza restringimenti o rallentamenti continui dovuti al transito dei mezzi agricoli, che potrebbero utilizzare le numerose vie parallele ... - sicurezza (strada scorrevole, senza restringimenti e rallentamenti);</p> <p>-...rispetto e la salvaguardia della pista ciclabile ... - la pista ciclabile;</p> <p>-...impatto paesaggistico e ambientale: non possiamo pensare a nuovi sprechi di territorio ma è necessario invece salvaguardare i terreni attuali e le infrastrutture oggi presenti sul territorio... - impegno di territorio agricolo e adeguamento in sede della ss47 esistente;</p>		

11	155257	ing. Lorenzo Zotta	Cittadini di Castel Ivano	Raccolta Firme a Castel Ivano (133)	Questa ipotesi è l'unica che, con un consumo di territorio il più possibile contenuto, riesce al contempo a migliorare la sicurezza stradale e le criticità ambientali attuali. Il traffico di scorrimento sarebbe spostato dai centri abitati, gli innesti con la viabilità attuale sarebbero semplici e sicuri, la strada attuale e tutti gli svincoli esistenti sarebbero mantenuti e funzionalmente utilizzati per il traffico locale senza bisogno di ulteriori lavori. Si ritiene che questa soluzione sia quella che meglio risponde alle esigenze del territorio e alle osservazioni precedentemente presentate fra le quali anche quella già sottoscritta dai residenti nella zona interessata dal progetto. L'impatto ambientale del traffico verrebbe notevolmente ridotto grazie allo spostamento in posizione più distante dalle abitazioni e la vivibilità delle aree attualmente urbanizzate verrebbe notevolmente migliorata. In conclusione, si ritiene che la soluzione 2+2 corsie è l'unica che può essere attuata.	Questa ipotesi va a creare un'enorme area asfaltata posta al centro del fondovalle in posizione ancora vicina ai centri abitati. Si concretizza una situazione di inaccettabile concentrazione di diversi tipi di traffico. La prima conseguenza è sicuramente un aumento dell'attuale impatto ambientale concentrato sia in termini di inquinamento atmosferico e acustico, ma anche di deturpazione del territorio. Inoltre si generano dei notevoli problemi di accessibilità per successivi interventi di manutenzione e la preclusione alla realizzazione di futuri interventi visto che nuovi sottopassi o sovrappassi sarebbero in futuro praticamente improponibili. Questo corridoio viario limiterebbe totalmente l'espansione dei paesi verso sud ed eliminerebbe qualsiasi rapporto fra la zona urbana e i territori agricoli ad essa connessi. Solo l'interferenza con la ciclabile sarebbe minima, ma l'immagine del territorio che da questa risulterebbe visibile sarebbe qualcosa di paesaggisticamente inaccettabile e turisticamente tutt'altro che attraente per i luoghi interessati dai lavori.	Non accettabile. Benché venga impropriamente chiamata "proposta dei territori", non è affatto una soluzione condivisa e supportata a livello locale dai residenti, ma deriva semplicemente dall'espressione del pensiero di alcuni amministratori locali sul tema della S.S.47, peraltro non condiviso nei programmi elettorali, con il tentativo di proporre un'ulteriore soluzione viaria con parziale riutilizzo della strada attuale. Questa soluzione, alla luce dell'approfondimento progettuale eseguito e delle ipotesi esposte, si è rilevata inattuabile e realizzabile solo con un'impattante risagomatura del tracciato che deturpa il territorio e non risolve alcuna delle problematiche esistenti andando anzi a incrementarle	Si ritiene che le osservazioni già espresse al precedente documento di progettazione preliminare (anno 2020) a firma di un numeroso gruppo di persone residenti lungo l'asse viario della S.S.47 siano ancora valide e degne di una doverosa considerazione da parte degli organi provinciali in quanto espresse da cittadini che da sempre cercano di convivere con una delle viabilità principali a livello provinciale e nazionale e che quindi ben conoscono le problematiche e le ripercussioni sulla vivibilità della zona che l'intensificarsi del traffico ha via via generato nel corso degli anni. In primis vi è sicuramente il tema della sicurezza	-...4 corsie variante/sede ... - impatto ambientale e paesaggistico, impegno di territorio agricolo; -...affiancamento...: ...si concretizza una situazione di inaccettabile concentrazione di diversi tipi di traffico, ...un aumento dell'attuale impatto ambientale concentrato, ...deturpazione del territorio, ...problemi di accessibilità per successivi interventi di manutenzione, ...limiterebbe totalmente l'espansione dei paesi verso sud, ...l'immagine del territorio che da questa risulterebbe visibile sarebbe qualcosa di paesaggisticamente inaccettabile - tutte le criticità sollevate non sono condivisibili e non si ritengono fondate;	- 2+2 (in particolare 2+2 senza viadotto): ipotesi da adottare - separazione dei flussi;	- 133 firme
12	155430	Privati		Raccolta firme Castelnuovo (ca 440)	Contrario	Contrario	Contrario	Penalizzanti per il comune di Castelnuovo e il suo centro abitato comportando un notevole peggioramento della qualità della vita e della salute. Disapprovazione per il consumo di territori richiesto a Caselnuovo. Richiesta di revisione delle soluzioni considerando il contesto generale in cui l'opera sarà realizzata, mantenendo la piena funzionalità dello svincolo attuale in zona "Eurobrico" ed eliminando l'entrata prevista verso Padova.	-...La parzia le dismissione dell'attuale svincolo già esistente In zona Industriale di Castelnuovo (zona "Eurobrico") per l'uscita direzione Trento e per l'entrata direzione Padova e la contemporanea creazione di una nuova entrata a Castelnuovo In direzione Padova comporterà un aumento significativo e l'avvicinamento del traffico, sia leggero che pesante, nel centro abitato di Castelnuovo con conseguente: • peggioramento della qualità dell'aria; • aumento dell'inquinamento acustico; • diminuzione della sicu ra stradale, in particolar modo quella ciclo-pedonale.... - per quanto disponibile non considerato studio collegamento nuova ss con svincolo Scurelle e uscita/ingresso a Zotta che risolvono completamente il problema; -...disapprovo inoltre l'ulteriore consumo di territorio richiesto a Castelnuovo ...		- ca 440 firme
		Consiglio Comunale		Comune di Castelnuovo	Contrario	Contrario	Contrario	Nel tratto Castelnuovo - Scurelle l'attuale SS47 risulta avere le caratteristiche geometriche e funzionali di una strada primaria, risulta essere adeguata ad uno scorrimento fluido dei flussi di veicoli e in tutto il tratto non risultano intersezioni che incidano sulla capacità della strada e sulla sua sicurezza. Aumento dei passaggi causerà un peggioramento della qualità dell'aria. Tenere presente nel consumo di suolo anche le strisce di terra intercluse poiché piccole e di poca remunerazione. Vanificazione degli interventi del finanziamento PSR. Mancata analisi sulla mobilità interna. Direzione Padova causerebbe avvicinamento della viabilità al centro abitato, aumento della pericolosità ciclo-pedonale, peggioramento della qualità dell'aria, aumento della pericolosità nel centro abitato di Castelnuovo. Considerare l'alternativa "nessun intervento"	Il concetto di strada con caratteristiche geometriche e funzionali non adeguate è riferito al complesso del tratto Castelnuovo-Ospedaletto e non al primo tratto. La previsione di una nuova arteria non può, se così verrà strutturato l'intervento, prescindere dal prevedere l'inizio tratta sulla SS47 in corrispondenza dell'abitato di Castelnuovo. ...RITENENDO non condivisibile quanto sostenuto nel DPP- "non vi sarà un apparto aggiuntivo di traffico così sostanziale da giustificare un peggioramento quantificabile della qualità dell'aria ... non condivisibile, non vi sono elementi per prevedere un effetto negativo sugli impatti atmosferici. ...DATO ATTO che sul Comune di Castelnuovo l'area sulla quale verranno realizzate le nuove opere va a toccare una pluralità di aziende agricole su una superficie totale di circa mq 64000 e che le stesse aziende saranno divise in due dal passaggio della viabilità ... consumo suolo agricolo, tema effettivo, le ipotesi prevedono comunque un completo riallaccio dei fondi; ...senza però contemplare una compensazione di terreni che con l'intervento vengono strappati all'agricoltura; ... è in corso un'interclusione, non oggetti dritto dell'attività commissariale, tra la Presidenza e i comuni per assicurare lo strumento di compensazione; ...RITENUTO CHE l'analisi svolta e le soluzioni prospettate nel documento preliminare di progetto non tengano conto né del contesto complessivo in cui l'opera sarà realizzata né delle altre opere previste e programmate sul territorio ... in data 25 febbraio, nel periodo successivo al deposito del DPP e prima del CC di cui alla delibera, sono stati trasmessi al Sindaco di Castelnuovo due studi di approfondimento relativi il primo ai flussi ante e post intervento contenente le previsioni del nuovo svincolo di Borgo Est, il secondo ad ipotesi di collegamento tra lo svincolo di Scurelle (Eurobrico) e la nuova SS47 il che annullerebbe integralmente il potenziale maggiore carico di traffico in prossimità dell'abitato di	...riteniamo che l'unica soluzione presente nell'attuale Documento Preliminare di Progettazione che merita considerazione è il cosiddetto "affiancamento", il quale attenua le maggiori criticità e le maggiori illogicità presenti nelle soluzioni precedentemente valutate	

		Consiglio Comunale	Comune di Castelnuovo	Contrario	Contrario	Contrario	remunerazione. Vanificazione degli interventi del finanziamento PSR. Mancata analisi sulla mobilità interna. Direzione Padova causerebbe avvicinamento della viabilità al centro abitato, aumento della pericolosità ciclo-pedonale, peggioramento della qualità dell'aria, aumento della pericolosità nel centro abitato di Castelnuovo. Considerare l'alternativa "nessun intervento" Rivisitare la multicriteria considerando gli interventi di messa in sicurezza nel tratto Ospedaletto-Barricata	<p>... sul territorio; ... in data 25 febbraio, nel periodo successivo al deposito del DPP e prima del CC di cui alla delibera, sono stati trasmessi al Sindaco di Castelnuovo due studi di approfondimento relativi al primo ai flussi ante e post intervento contenente le previsioni del nuovo svincolo di Borgo Est, il secondo ad ipotesi di collegamento tra lo svincolo di Scurelle (Eurobrico) e la nuova SS47 il che annullerebbe integralmente il potenziale maggiore carico di traffico in prossimità dell'abitato di Castelnuovo, abitato che non sarebbe comunque coinvolto da maggiori flussi e che anzi migliorerebbe certamente la configurazione attuale. ...EVIDENZIANDO come la dismissione dell'attuale svincolo già esistente Castelnuovo Est in zona zona "Eurobrico" per l'uscita direzione Trento e per l'entrata direzione Padova faccia ... svincolo Castelnuovo - si veda studio di approfondimento di cui al punto precedente;</p> <p>...Questo perché l'attuale progetto fa convergere nel centro abitato di Castelnuovo gran parte del traffico in entrata direzione Padova e in uscita direzione Trento compresi gli automezzi pesanti ... come sopra;</p> <p>...RITENUTO che debba essere rivista l'analisi multicriteria riconsiderando anche la soluzione "Attuale - senza interventi" così come avvenuto nel precedente Documento preliminare di progettazione ... come rappresentato in occasione dei diversi incontri con le Amministrazioni locali e nel corso delle sedute pubbliche, non si è ritenuto di richiamare nella Analisi Multicriteriale lo scenario 0, l'attuale della SS47, in quanto già nell'analisi inserita nel DPP si era rilevata nettamente distante dagli obiettivi dell'intervento, in particolare molto più distante della cosiddetta ipotesi (2+2) che costituisce, peraltro sostanzialmente migliorata, il benchmark di riferimento nell'analisi del DPP 2022;</p>	Preliminare di Progettazione che merita considerazione è il cosiddetto "affiancamento", il quale attenua le maggiori criticità e le maggiori illogicità presenti nelle soluzioni precedentemente valutate	
13	158320	Consiglieri di minoranza Comune Castel Ivano	Comune di Castel Ivano	fermamente contrari a qualsiasi ipotesi legata alle cosiddette 2+2 in quanto le proposte legate a questo tipo di riorganizzazione della mobilità (quindi con il sistema delle 2+2) risultano completamente opposte rispetto ai principi e alle linee di indirizzo presenti all'interno della soluzione individuata dal Consiglio comunale di Castel Ivano. Le 2+2 non risolvono per esempio le criticità legate alla sicurezza stradale, compromettono inoltre il percorso ciclopedonale, non considerano lo sviluppo e la presenza della Ferrovia e vanno inoltre ad impattare a livello paesaggistico e ambientale su un territorio in cui sono già presenti numerose strade. Inoltre le 2+2 vanno ad impattare in modo determinante sul consumo del suolo in quanto non permettono agli agricoltori di poter contare su una conformazione logica dei propri fondi in quanto, in alcuni casi, risulterebbero addirittura interclusi dalle varie reti viarie.	Alla luce dei criteri che hanno orientato il nostro operato anche nel momento dell'approvazione della deliberazione numero 10 del 19 marzo 2021, riteniamo che l'unica soluzione presente nell'attuale Documento Preliminare di Progettazione che merita considerazione è il cosiddetto "affiancamento", il quale attenua le maggiori criticità e le maggiori illogicità presenti nelle soluzioni precedentemente valutate. Vi invitiamo però a riconsiderare e a rivalutare la proposta, lungimirante e "mediata", presentata dal Consiglio comunale di Castel Ivano e dai Sindaci del territorio nel marzo del 2021.	Crediamo che la Provincia debba riprendere in considerazione l'ipotesi delineata tramite la deliberazione numero 10 del 19 marzo 2021 dal Consiglio di Castel Ivano. Non comprendiamo infatti le ragioni per le quali una simile proposta non è stata progettata e definita negli elaborati da parte delle Vostre Strutture. Convinti che la soluzione proposta ancora un anno fa possa essere la giusta mediazione capace di contemperare le numerose istanze dei cittadini e dei portatori d'interesse. Ci preme segnalare ed evidenziare che la popolazione della valle ha evidenziato, anche attraverso numerosi articoli, molte criticità rispetto alle soluzioni da Voi progettate e presentate all'interno dell'ultimo Documento Preliminare di Progettazione reso pubblico in queste prime settimane dell'anno. Ribadiamo pertanto il NO secco e convinto ad un'autostrada in valle proprio perché temiamo che da 2+2 le soluzioni si trasformino in 2+4. doveroso considerare una rettifica della Ferrovia a favore di uno sviluppo e di un potenziamento della stessa linea.	<p>...Rimaniamo inoltre convinti della bontà della proposta presentata e approvata all'unanimità prima dal Consiglio comunale di Castel Ivano e poi da tutti i Sindaci della vallata rispetto ad una riorganizzazione della mobilità più attenta alle esigenze del territorio e alle istanze dei vari portatori di interesse. Crediamo quindi che la Provincia debba riprendere in considerazione l'ipotesi delineata tramite la deliberazione numero 10 del 19 marzo 2021 dal Consiglio di Castel Ivano. Non comprendiamo infatti le ragioni per le quali una simile proposta non è stata progettata e definita negli elaborati da parte delle Vostre Strutture l'ipotesi 4 corsie var/sede consiste nella contestualizzazione e ingegnerizzazione della proposta di cui alla delibera citata;</p> <p>...Rimaniamo infatti fermamente contrari a qualsiasi ipotesi legata alle cosiddette 2+2: non risolvono per esempio le criticità legate alla sicurezza stradale, compromettono inoltre il percorso ciclopedonale... : non si condivide; ...impattare a livello paesaggistico e ambientale ... l'evoluzione della originaria ipotesi (2+2) hanno mitigato e in parte risolto tali impatti; ...vanno ad impattare in modo determinante sul consumo del suolo ... l'ipotesi, in ogni caso l'eventuale soluzione progettuale, prevede il completo riallaccio e continuità delle viabilità locali e poderali; ...Ribadiamo pertanto il NO secco e convinto ad un'autostrada in valle proprio perché temiamo che da 2+2 le soluzioni si trasformino in 2+4 ... chiaro respingimento all'ipotesi di realizzare una nuova viabilità a 4 corsie, in considerazione del fatto che anche la sola capacità dell'attuale SS47 è oggi superiore ai flussi attuali e a quelli di più prossima previsione futura; ...Le soluzioni che hanno delle inferenze/incidenze con la ferrovia risultano poi incomprensibili dal punto di vista logico, paesaggistico e ambientale ... esplicito respingimento della soluzione 4 corsie var/sede;</p>			
14	158505	Amministrazione Comunale. Sindaco Edy Licciardiello	Comune di Ospedaletto	l'Amministrazione comunale di Ospedaletto non ritiene che la proposta della "2+2", sia con viadotto che senza viadotto, sia una soluzione da prendere in considerazione per la messa in sicurezza della S.S. 47.	Purtroppo da un punto di vista ambientale la proposta andrebbe a DETURPARE una vasta area a vocazione agricola di pregio. Nel tratto UF1 la parte di territorio occupato sarebbe di circa 30 ettari di cui quasi 10 ettari nel territorio del Comune di Ospedaletto. Consumo di suolo riservato ad aree per la produzione di mais e seminativi e per smaltimento liquami delle aziende zootecniche. Questa proposta andrebbe ad interferire con la ciclabile della Valsugana (attualmente uno dei pochi valori a livello turistico), provocando un danno paesaggistico notevole. Tutte le attività produttive che attualmente sono collocate di fronte all'attuale S.S.47 avrebbero una perdita consistente di fatturato.	Da un punto di vista ambientale nel suo complesso, anche se in maniera più ridotta rispetto all'ipotesi "affiancamento", la soluzione avrebbe un impatto notevole sui terreni agricoli. Il costo dell'interramento (circa di 600 ml) comunicato con nota ufficiale dal Commissario è di circa €. 37.000.000, ci sembra poco proporzionato rispetto ai € 50.000.000 dell'intera opera complessiva (7 Km). Da evidenziare che per l'Amministrazione Comunale di Ospedaletto, andrebbe sicuramente realizzato uno svincolo in "Loc. Zotta" - come proposto dal Commissario Torresani in dd. 21/02/2022 - in quanto altrimenti tutto il flusso del traffico della Conca del Tesino, del Comune di Castel Ivano e di Samone dovrebbe transitare totalmente attraverso il centro abitato di Ospedaletto sulla S.P. 60 per immettersi successivamente sulla S.S.47 nei pressi dello svincolo della Barricata, non essendo prevista viabilità alternativa. Sicuramente questa soluzione troverebbe parere positivo anche da parte delle attività economiche lungo la S.S.47	Si vuole portare all'attenzione che in occasione delle serate pubbliche organizzate nel nostro paese la cittadinanza è parsa contraria a tutte le soluzioni proposte. L'Amministrazione comunale ritiene che i lavori di ampliamento realizzati nell'ultimo periodo nel tratto "Loc. Zotta"- "Loc. Barricata" di Ospedaletto, abbiano già ottenuto l'efficacia della messa in sicurezza della S.S. 47. Si ritiene opportuno: La realizzazione di un intervento di messa in sicurezza nel tratto "Loc. Zotta"- svincolo Eurobrico; L'installazione di più dispositivi fissi di rilevazione della velocità Si richiede e si auspica la posa in essere di reti e strutture per impedire incidenti dovuti da attraversamento di selvatici La realizzazione di una nuova bretellina a valle dell'abitato di Ospedaletto.	<p>...l'Amministrazione comunale di Ospedaletto non ritiene che la proposta della "2+2", sia con viadotto che senza viadotto, sia una soluzione da prendere in considerazione per la messa in sicurezza della S.S. 47</p> <p>...la "soluzione affiancamento" risolverebbe il problema relativo al flusso del traffico, separando il traffico locale da quello di transito... dal punto di vista ambientale la proposta andrebbe a DETURPARE una vasta area a vocazione agricola di pregio ... in ottica di completamento del tratto UF2 la soluzione sarebbe di rimanere a destra della ferrovia direzione Trento-Bassano occupando ulteriori 10 ettari all'interno del riordino miglioramento fondiario di Ospedaletto... Anche se in parte più ridotta (600-800 ml) rispetto alla soluzione della "2+2", anche questa proposta andrebbe ad interferire con la ciclabile della Valsugana (attualmente uno dei pochi valori a livello turistico), provocando un danno paesaggistico notevole. ... non si condivide quest'ultima affermazione; ...tutte le attività produttive che attualmente sono collocate di fronte all'attuale S.S.47 avrebbero una perdita consistente di fatturato</p>	<p>4 corsie var/sede ...Da un punto di vista ambientale nel suo complesso, anche se in maniera più ridotta rispetto all'ipotesi "affiancamento", la soluzione avrebbe un impatto notevole sui terreni agricoli ...</p> <p>Vengono richiamati gli approfondimenti condotti dalla struttura commissariale dopo il deposito del DPP con riferimento all'ipotesi d'interramento del tratto in corrispondenza di Zotta dal rilevantisimo incremento di costo (per quanto sostanzialmente messo in dubbio) e del cd svincolo di Zotta che viene accolto positivamente</p>	Vengono quindi respinte le soluzioni (2+2) e affiancamento e proposti alcuni interventi minori sia in termini infrastrutturali che di disciplina della viabilità, proponendo di rinviare alla loro esecuzione la verifica dell'opportunità d'intervenire con una forma d'intervento principale (non esplicitato, dovrebbe trattarsi dell'ipotesi 4 corsie var/sede). ...Si vuole portare all'attenzione che in occasione delle serate pubbliche organizzate nel nostro paese la cittadinanza è parsa contraria a tutte le soluzioni proposte adeguamento in sede della ss47 esistente (non esplicito)

15	158608	Raccolta di osservazioni		Comune di Ospedaletto		vedi osservazione n.2 (138325) vedi osservazione n.4 (147508) vedi osservazione n.9 (155091) vedi osservazione n.6 (149338)				
16	158641	Cia Agricoltori italiani	Associazioni		A tal proposito ci preme evidenziare che il tragitto 2+2 sia improponibile perché frammenta ulteriormente la struttura fondiaria senza risolvere il problema viabilistico.	Anche le proposte a 4 corsie, sebbene con ridotto impatto rispetto al progetto 2+2 diventerebbero una barriera che spezza la valle in due aree con difficoltà di transito da una all'altra parte. Non dobbiamo infatti dimenticare le necessità delle lavorazioni agricole eseguite con attrezzature spesso ingombranti e lente, incompatibili con una viabilità a 4 corsie. Vista la natura della zona profondamente rurale e la ridotta superficie a disposizione non è ipotizzabile realizzare una viabilità parallela per i mezzi agricoli, sia perché i costi in superficie utilizzata sarebbero proibitivi, sia perché tale viabilità sarebbe immediatamente utilizzata come alternativa alla mobilità locale e non solo.	Consapevoli però che la pericolosità e le necessità di rispondere alle esigenze di una corretta gestione del traffico nella zona debba trovare una soluzione proponiamo di riconsiderare un allargamento dell'attuale sede, così come già fatto nel recente passato valutando lo spostamento della sede ferroviaria della distanza necessaria per lasciare lo spazio utile all'allargamento necessario.	...Riteniamo che i progetti presentati siano poco compatibili con l'esercizio dell'attività agricola soprattutto nella zona interessata dai lavori2+2 sia improponibile perché frammenta ulteriormente la struttura fondiaria senza risolvere il problema viabilistico ... consumo del suolo, frazionamento; ...4 corsie, sebbene con ridotto impatto rispetto al progetto 2+2 diventerebbero una barriera che spezza la valle in due aree con difficoltà di transito da una all'altra parte... paesaggio e ambiente, incompatibili con una viabilità a 4 corsie no alle 4 corsie;	...propendere la preferenza al non modificare l'attuale assetto viabilistico... Consapevoli però che la pericolosità e le necessità di rispondere alle esigenze di una corretta gestione del traffico nella zona debba trovare una soluzione proponiamo di riconsiderare un allargamento dell'attuale sede, così come già fatto nel recente passato valutando lo spostamento della sede ferroviaria della distanza necessaria per lasciare lo spazio utile all'allargamento necessario adeguamento in sede della ss47 esistente	
17	160575	Consiglio Comunale Castel Ivano		Comune Castel Ivano	PREGI In tutte le sue versioni (con viadotto ottimizzato in altimetria e senza viadotto) questa proposta corrisponderebbe all'obiettivo di dare risposte sia al traffico di collegamento tra centri abitati con lo spostamento del flusso di traffico quanto meno di attraversamento più lontano dalle abitazioni, come realizzato nel tratto di Borgo Valsugana. Corrisponderebbe inoltre alla necessità di garantire la sicurezza a chi percorre l'arteria stradale, eliminando ingressi e uscite, non evitando però la possibilità di impatti frontali non essendo possibile la separazione fisica delle due carreggiate. CRITICITA' La proposta, risulta di forte impatto per il territorio dal punto di vista paesaggistico e per quanto riguarda la compromissione di terreni agricoli; la proposta mantiene un impatto importante, dal punto di vista paesaggistico-ambientale, non coerente con la promozione e la valorizzazione della pista ciclabile della Valsugana; La proposta non consente, salvo approfondimenti in sede progettuale, un'adeguata connessione di raccordo con la viabilità locale di un'ampia area territoriale che comprende i comuni alla sinistra orografica del torrente Maso e la conca del Tesino.	PREGI Corrisponderebbe all'obiettivo di dare risposte sia al traffico di attraversamento sia alla mobilità di collegamento tra centri abitati con lo spostamento del flusso di traffico quanto meno di attraversamento più lontano dalle abitazioni, come realizzato nel tratto di Borgo Valsugana; corrisponderebbe inoltre alla necessità di garantire la sicurezza a chi percorre l'arteria stradale; corrisponderebbe inoltre all'obiettivo di innestarsi in modo da garantire un intervento che anche dal punto di vista paesaggistico-ambientale sia consono e coerente alla promozione e valorizzazione della pista ciclabile della Valsugana; Consentirebbe un utilizzo ridotto di terreno agricolo rispetto alla proposta variante/sede. CRITICITA' La proposta, pur migliorativa rispetto alla "variante/sede", mantiene un impatto significativo per il territorio dal punto di vista paesaggistico e per quanto riguarda la compromissione di terreni agricoli. la proposta non consente, salvo approfondimenti in sede progettuale, un'adeguata connessione di raccordo con la viabilità locale di un'ampia area territoriale che comprende i comuni alla sinistra orografica del torrente Maso e la conca del Tesino.	PREGI Questa proposta corrisponderebbe all'obiettivo di dare risposte sia al traffico di attraversamento sia alla mobilità di collegamento tra centri abitati con lo spostamento del flusso di traffico quanto meno di attraversamento più lontano dalle abitazioni, come realizzato nel tratto di Borgo Valsugana. Corrisponderebbe inoltre alla necessità di garantire la sicurezza a chi percorre l'arteria stradale. Corrisponderebbe inoltre all'obiettivo di innestarsi in modo da garantire un intervento che anche dal punto di vista paesaggistico-ambientale sia consono e coerente alla promozione e valorizzazione della pista ciclabile della Valsugana. CRITICITA' Per effetto dell'angolo di incidenza proposta estremamente impattante. Necessario interrimento della maggior parte dello sviluppo stradale a cavallo dell'attraversamento della linea ferroviaria. La proposta non consente un'adeguata connessione di raccordo con la viabilità locale. Necessario prevedere lo svincolo in località Zotta.	Sistemazione con adeguato intervento sulla carreggiata stradale nel tratto compreso tra il ponte sul torrente Cieppe e il ponte sul torrente Maso; installazione di adeguate barriere antirumore sui tratti esistenti dell'attuale SS47. Realizzazione di una adeguata corsia di uscita a destra per località Campagna in prossimità della Stazione FF.SS. Realizzazione di corridoi faunistici o sistemi alternativi che consentano di evitare incidenti per l'attraversamento di ungulati sulla SS47. Posa di strumenti di misurazione della velocità (velox) su entrambe le corsie di marcia. Di confermare il contenuto della Deliberazione del Consiglio comunale n. 10 del 18 marzo 2021, fatta propria all'unanimità dai sindaci della Valsugana orientale e del Tesino, comprendente gli svincoli in entrata e uscita in località Asola e a valle dell'abitato di Agnedo; Di chiedere conseguentemente alla Provincia di avviare un confronto con RFI in modo tale da poter procedere alla realizzazione dell'opera di sottopassaggio della ferrovia con un angolo di incidenza di molto inferiore a quello previsto nel Documento preliminare alla progettazione in modo tale da sovrapporre il più possibile la nuova strada a quella esistente nel tratto ricadente nella frazione di Agnedo a valle del sottopasso per Ospedaletto; Di ritenere indispensabile che le soluzioni progettuali siano condivise da tutto il territorio nell'ottica di uno sviluppo di valle uniforme;	...Di esprimere per le considerazioni indicate nel documento ALLEGATO UNICO alla presente, la propria contrarietà al Documento Preliminare di ProgettazioneDi evidenziare la necessità, non più procrastinabile, di prevedere e dar corso con tempestività ai seguenti interventi al fine di garantire sicurezza sul tracciato dell'attuale SS47: (serie di interventi infrastrutturali e di disciplina viabilistica sulla SS47 esistente... adeguamento in sede della ss47 esistente	...Di chiedere conseguentemente alla Provincia di avviare un confronto con RFI in modo tale da poter procedere alla realizzazione dell'opera di sottopassaggio della ferrovia con un angolo di incidenza di molto inferiore a quello previsto nel Documento preliminare alla progettazione in modo tale da sovrapporre il più possibile la nuova strada a quella esistente nel tratto ricadente nella frazione di Agnedo a valle del sottopasso per Ospedaletto ;... come già comunicato le verifiche con RFI sono già state condotte, quindi gli accertamenti complessivamente esperti e riportati nell'ipotesi 4 corsie var/sede;
18	160580	Raccolta di osservazioni		Comune di Castel Ivano	vedi osservazione n.6 (149338)					
19	160590	Sindaco Claudio Voltolini	Sindaco comune di Grigno	Comune di Grigno		L'urgente messa in sicurezza della strada della Valsugana da attuarsi in modo concreto e veloce attraverso scelte progettuali sicure e condivise. La messa in sicurezza della viabilità non dovrà comunque in alcun modo trasformare la strada della Valsugana in una "autostrada" che possa attirare nuovo traffico e non dovrà mai interferire in alcun modo sulla necessaria realizzazione della strada denominata Valdastico. Troviamo doveroso intervenire prima di tutto con la manutenzione straordinaria dell'esistente, non solo all'interno del territorio comunale di Grigno ma prevedere interventi mirati ed urgenti condivisi nei vari comuni coinvolti stilando un cronoprogramma che tenga conto delle priorità, mettendo in atto in seconda battuta l'eventuale potenziamento (riscontranza di cedimenti sui viadotti presenti e scarso isolamento acustico delle barriere antirumore) Centralina di rilevamento per limitare il passaggio degli automezzi in Valsugana. Necessità di installare sistemi di controllo TUTOR. Istituzione di un pedaggio selettivo. Posa di dispositivi per impedire l'attraversamento di animali. Ci sarà modo di valutare più nel dettaglio la fattibilità di un eventuale intervento nel momento in cui potremmo disporre di una documentazione più dettagliata, in questo momento, crediamo fortemente che debbano essere messe in atto le misure urgenti per la soluzione del problema traffico e messa in sicurezza. La soluzione più adeguata e risolutiva sarà senz'altro da ricondurre alla realizzazione della Valdastico, chiediamo lo stanziamento delle risorse necessarie all'adeguamento dell'esistente.			...L'urgente messa in sicurezza della strada della Valsugana da attuarsi in modo concreto e veloce attraverso scelte progettuali sicure e condivise. La messa in sicurezza della viabilità non dovrà comunque in alcun modo trasformare la strada della Valsugana in una "autostrada" che possa attirare nuovo traffico ... sicurezza, no traffico, no autostrada, quindi no 4 corsie. ...La soluzione più adeguata e risolutiva sarà senz'altro da ricondurre alla realizzazione della Valdastico, chiediamo lo stanziamento delle risorse necessarie all'adeguamento dell'esistente Vengono richiesti interventi di adeguamento di minore rilievo infratrustrale/strutturale in particolare nell'ambito del comune di Grigno.	

20	160595	Consiglio comunale Telve, Sindaco Telve, Unione Civica Telve, SIAMO Telve	Gruppi consiglieri comune di Telve e sindaco	Comune di Telve	Parere negativo	Svincolo di Castelnuovo non funzionale ai flussi di traffico locale. Creazione di un impegnativo e impattante corridoio infrastrutturale. Spazi obiettivamente risicati tra linea ferroviaria ss47 esistente e pista ciclabile. Scavalco finale con viadotto a nostro avviso poco funzionale e potenzialmente pericoloso.	Impatto visivo molto marcato e consumo eccessivo di terreni agricoli di pregio.	Tutte le tre ipotesi progettuali tematica sul consumo di suolo che dovrebbe essere compensato tramite individuazione e assegnazione di appezzamenti. Riteniamo che l'impatto negativo sul territorio delle ipotesi progettuali proposte sia maggiore rispetto ai benefici attesi.	Si propone di intervenire sui tratti restanti della ss47 con modalità e soluzioni analoghe a quelle adottate per il tratto da poco ultimato (zona Ospedaletto). Sistemi di controllo e limitazione della velocità. Richiesta di approfondimento della fattibilità tecnico-economica di spostare la ferrovia in alcuni punti, consci della dilatazione dei tempi tuttavia permetterebbe di individuare soluzioni viabilistiche più semplici e meno impattanti.	Tutte 3 le proposte riflettono criticità tali da pregiudicare la condivisione. Tra le altre: - svincolo Castelnuovo (al netto dell'approfondimento); - consumo di suolo agricolo (4 corsie var/sede); - impatto ambientale/paesaggistico (affiancamento - corridoio impattante); - il tema del consumo di suolo agricolo è comunque superabile se venissero attivati strumenti di compensazione;	... Si propone di intervenire sui tratti restanti della SS 47 con modalità e soluzioni analoghe a quelle adottate per il tratto da poco ultimato nella zona di Ospedaletto che, come si può notare percorrendolo, rappresenta un ottimo compromesso fra sicurezza e funzionalità. Si potrebbe prevedere inoltre di dotare questi tratti stradali di opportuni sistemi di sicurezza, nonché di controllo e limitazione della velocità; ... adeguamento in sede della ss47 esistente; ...Un' altra alternativa è quella di approfondire la fattibilità tecnico-economica di spostare per alcuni tratti il percorso della ferrovia della Valsugana; anche se ciò comportasse una dilatazione dei tempi di realizzazione, tuttavia permetterebbe di individuare soluzioni viabilistiche più semplici e meno impattanti variante puntuale alla linea ferroviaria (improbabile, in caso di adeguamento in sede dell'esistente se ne può valutare la percorribilità nel corso della PP senza pregiudicare i tempi complessivi)	
21	161573	anonimo	Privato					Il biotopo influisce sulla continuazione delle 4 corsie? L'intervento previsto si ferma prima del biotopo, c'è davvero così tanto rispetto per il biotopo? Il DPP rappresentato utilizza la cartografia aggiornata?				Il Biotopo Fontanazzo è un'area naturale protetta del Trentino-Alto Adige istituita nel 1994. Lambisce l'attuale SS47 dal km 83 per circa 600 m. L'intervento previsto UF1 (unità funzionale uno) termina intorno al km 86+600. Non vi è correlazione o interferenza tra biotopo e intervento previsto. La cartografia utilizzata nella redazione del Documento Preliminare alla Progettazione (DPP) è stata tratta dalla banca dati della Provincia Autonoma di Trento - aggiornamento 2015
22	165435	Gruppo consiliare SIAMO Telve Associazione Taiapaia Associazione Valsugana Attiva Associazione cultura Mosaico Associazione L'Ortazzo Tasso Barbasso APS	Associazioni e Consorzi		assoluta contrarietà	assoluta contrarietà	assoluta contrarietà	Considerando: il consumo di suolo; la messa in sicurezza da poco terminata, il possibile aumento di traffico con conseguente aumento di inquinamento dell'aria e acustico e logico aumento di rischio di incidenti vista la aumentata intensità di transito di mezzi molti dei quali pesanti; il notevole impatto ambientale; il fatto di aver ottenuto la certificazione per il turismo sostenibile secondo i criteri GSTC. Si esprime assoluta contrarietà a tutte le ipotesi progettuali. Proponendo eventualmente la sola messa in sicurezza del tratto Ponte torrente chieppena - svincolo EuroBrico secondo le modalità già adottate nel tratto Villa Agnedo - Ospedaletto. Utilizzare i 60 milioni in altri scopi come la conversione dell'acciaiera e il potenziamento della rete ferroviaria.	Netta contrarietà a tutte tre le ipotesi: - consumo di territorio ; - al potenziamento corrisponderebbe maggiore traffico, maggiore pressione matrici ambientali; (non condivisibile); - impatto ambientale ; - priorità interventi ;		Proposta di messa in sicurezza della SS esistente nel tratto svincolo Eurobrico-ponte Chieppena	
23	174324	Raccolta di osservazioni		Comune di Scurelle	vedi osservazione n.6 (149338)							



3.1. OBIETTIVI DEL DPP

Lo studio delle ipotesi di progetto, oggetto della fase di concertazione, è orientato al raggiungimento di quattro **obiettivi**:

A	AMBIENTE E PAESAGGIO	Minimizzazione del consumo di suolo di pregio e del frazionamento del territorio. Riduzione dell'impatto sia sul paesaggio urbanizzato che su quello non urbanizzato e sugli aspetti idrogeologici.
B	MOBILITA' E TRAFFICO	Migliorare la mobilità del traffico e la sicurezza di circolazione.
C	FATTIBILITA' FINANZIARIA E TECNICA	Flessibilità della soluzione a possibili interventi futuri, riduzione dei tempi procedurali, dei costi di costruzione, di manutenzione e di gestione.
D	TEMPI E IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE	Ridurre l'impatto sugli insediamenti antropici in termini di emissioni di CO ₂ , di rumore e di maggiorazione dei tempi di percorrenza; della cantierizzazione durante le fasi costruttive, della circolazione durante l'esercizio.

Tabella 2 – Definizione degli obiettivi

Nella redazione del DPP per ognuna delle ipotesi progettuali sono stati determinati i punteggi che misurano la distanza dal raggiungimento degli obiettivi; per la scala utilizzata (base 100), a punteggio minore corrisponde una maggiore vicinanza agli obiettivi.

Di seguito i risultati ottenuti:

- la soluzione **2+2 corsie senza viadotto** aveva ottenuto un punteggio di **43.81**;
- la soluzione **affiancamento** (con 2 corsie per senso di marcia) aveva ottenuto un punteggio di **44.35**;
- la soluzione **4 corsie variante/sede** aveva ottenuto un punteggio di **44.98**.

La soluzione che più si avvicina al raggiungimento degli obiettivi è la **2+2 corsie senza viadotto**.

3.2. TEMATICHE RICORRENTI

Le osservazioni raccolte sono state valutate attentamente al fine di capire se ci fosse una sostanziale convergenza su una delle diverse ipotesi presentate e comunque al fine di comprendere le tematiche più profondamente sollecitate e rappresentate.

Come già riferito, dalla lettura delle osservazioni non è emerso un chiaro indirizzo verso una delle ipotesi progettuali proposte, ma sono state individuate le tematiche più ricorrenti così riepilogabili:

- **consumo di suolo agricolo** – presente in 11 osservazioni;



- **adeguamento SS47 esistente** – presente in 7 osservazioni;
- **attenzione ai costi** – presente in 7 osservazioni;
- **impatto paesaggistico** – presente in 5 osservazioni;
- **impatto ambientale** – presente in 5 osservazioni;
- **no alle 4 corsie** – presente in 5 osservazioni;
- **sicurezza stradale** – presente 4 osservazioni;
- **definizione delle priorità degli interventi** – presente in 4 osservazioni;
- **svincolo di Castelnuovo** – presente in 3 osservazioni.

3.3. ESPRESSIONI SULLE IPOTESI PROGETTUALI DEL DPP

Tra tutte le osservazioni inviate, quelle che hanno espresso parere favorevole verso una delle ipotesi progettuali sono state solamente due. Una, che comprende 133 firmatari, esprime una chiara preferenza verso la cosiddetta *2+2 corsie senza viadotto*, l'altra è favorevole all'*affiancamento* (numero di firmatari non definito) ma con una sola corsia per senso di marcia anziché due. Nessuna delle osservazioni ha espresso parere positivo verso la proposta progettuale denominata '*4 corsie variante/sede*'.

Procedendo nell'analisi delle osservazioni, si possono fare le seguenti considerazioni:

- il tema della **separazione** tra i **flussi di traffico** di penetrazione da quelli di transito, che rappresenta un tema fondante dello studio delle soluzioni di progetto e ad avviso della scrivente effettivo e sostanziale tema tecnico, è stato richiamato solamente in due osservazioni;
- è stata manifestata fortemente la convinzione che la **sicurezza stradale**, obiettivo da perseguire a cui è stato assegnato maggior peso nello studio del DPP, possa essere garantita anche senza dover ricorrere necessariamente all'adozione di una piattaforma stradale a carreggiate separate che preveda lo spartitraffico; opportuno rappresentare, a tale proposito, come gli approfondimenti e le elaborazioni tecniche sviluppati in fase di redazione del DPP portavano la scrivente ad identificare altri, non le carreggiate separate, quali i temi fondamentali su cui intervenire per migliorare le prestazioni in termini di sicurezza stradale, tra queste la separazione dei flussi di traffico (leggero-pesante al quale corrispondono i flussi di penetrazione e bypass), il riordino e messa a norma degli accessi e delle uscite e la realizzazione di banchine in continuità e di larghezza uniforme per la strada statale esistente;
- due delle osservazioni ritengono opportuno perseguire l'ipotesi di **spostamento della linea ferroviaria** verso sud, in modo da poter intervenire sulla SS47 esistente senza interessare gli insediamenti produttivi e abitativi esistenti.



4. SCENARI D'INTERVENTO

In assenza di una chiara ed univoca convergenza verso una delle proposte progettuali presentate, l'analisi delle tematiche ricorrenti nelle osservazioni ha consentito l'individuazione di due distinti scenari di intervento:

- intervento definitivo di potenziamento, corrispondente ad una delle proposte di DPP o a eventuali altre ancora;
- messa in sicurezza della SS47 esistente con obiettivo principale il miglioramento degli standard di sicurezza della circolazione e viabilità nella tratta, rinviando al medio- lungo termine la valutazione circa opportunità/necessità di prevedere un potenziamento dell'asse viabilistico in oggetto che ad oggi i volumi di traffico, anche in uno scenario, opportunamente considerato, di incremento degli stessi nel corso degli anni, non si palesa come strettamente necessario.

4.1. INTERVENTI DEFINITIVI DI POTENZIAMENTO

Gli interventi definitivi di potenziamento sono stati identificati nella realizzazione di una nuova viabilità a cui assegnare la funzione di asse principale, lasciando alla strada esistente la funzione di penetrazione verso i centri urbani e le aree agricole. In considerazione delle evidenze emerse con le osservazioni al DPP, i tracciati prescelti per il potenziamento sono quelli delle ipotesi *2+2 corsie senza viadotto* e *affiancamento a 2 corsie*.

Per entrambe le soluzioni progettuali non c'è promiscuità tra i flussi di penetrazione e quelli di transito poiché i primi utilizzano la SS47 esistente, mentre i secondi percorrono la nuova SS47.

Entrambe permettono la modulazione dell'intervento potendo attuarsi con una sezione a due corsie, una per ciascun senso di marcia, con la possibilità, in un secondo tempo, di potenziare la sezione portandola a due corsie per senso di marcia nel caso ricorresse tale necessità in conseguenza della pianificazione della viabilità extraregionale, tra il Trentino e il Nord-Est, ad oggi non definitivamente assunta per quanto analizzata e valutata tra le proposte di prossimo sviluppo. Gli esiti delle pianificazioni che coinvolgono la Valdastico (e la sua collocazione) e il completamento della Pedemontana Veneta potrebbero promuovere od rinviare/bocciare tale potenziamento.

Entrambe le ipotesi progettuali a due corsie prevedono una rilevante riduzione del consumo di terreno, rispetto alle originarie previsione di viabilità a 4 corsie, dovuta al fatto che la sezione stradale è a 2 corsie e che, per la maggior parte del loro sviluppo, i rilevati hanno altezze ridotte con ridotta superficie d'impronta del corpo stradale.

Con le ipotesi di modifica allo svincolo di Scurelle, è possibile congiuntamente depotenziare quello di Castelnuovo presentato nel DPP, eliminando la rampa che consente l'immissione in carreggiata est sulla nuova SS47, riducendo così notevolmente i volumi veicolari gravanti sul centro di Castelnuovo.

Si è quindi proceduto a valutare come la *2+2 corsie senza viadotto* e *l'affiancamento* rispondono alle tematiche richiamate ripetutamente nelle osservazioni.

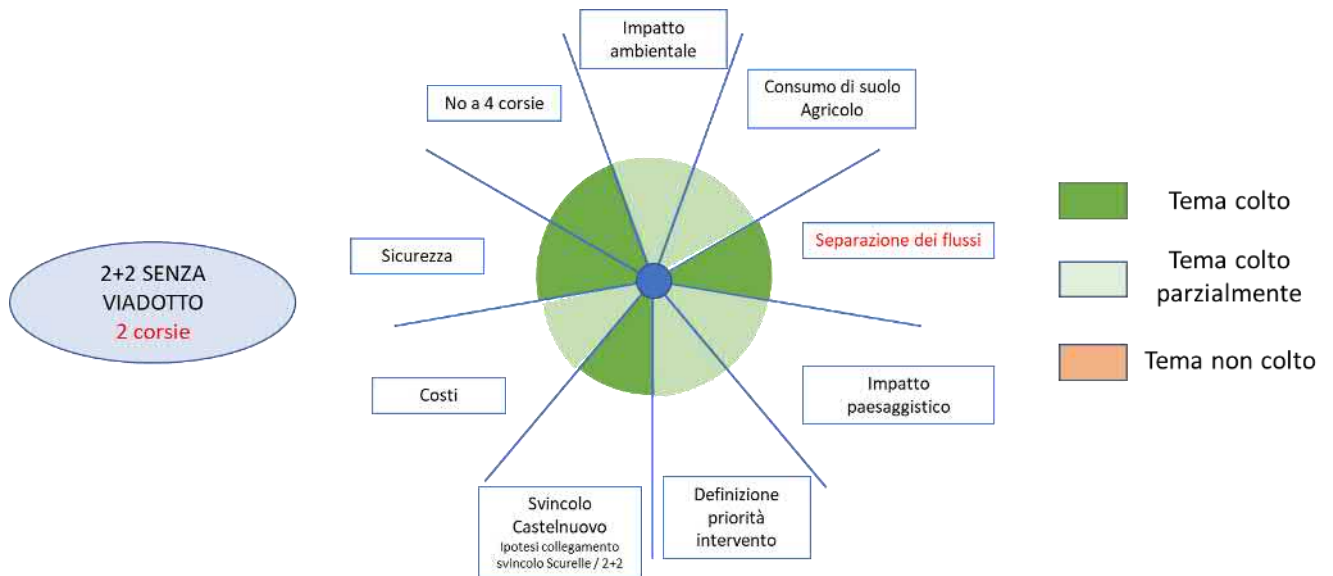


Figura 1 – Rispondenza alle tematiche ricorrenti: soluzione progettuale '2+2 senza viadotto'

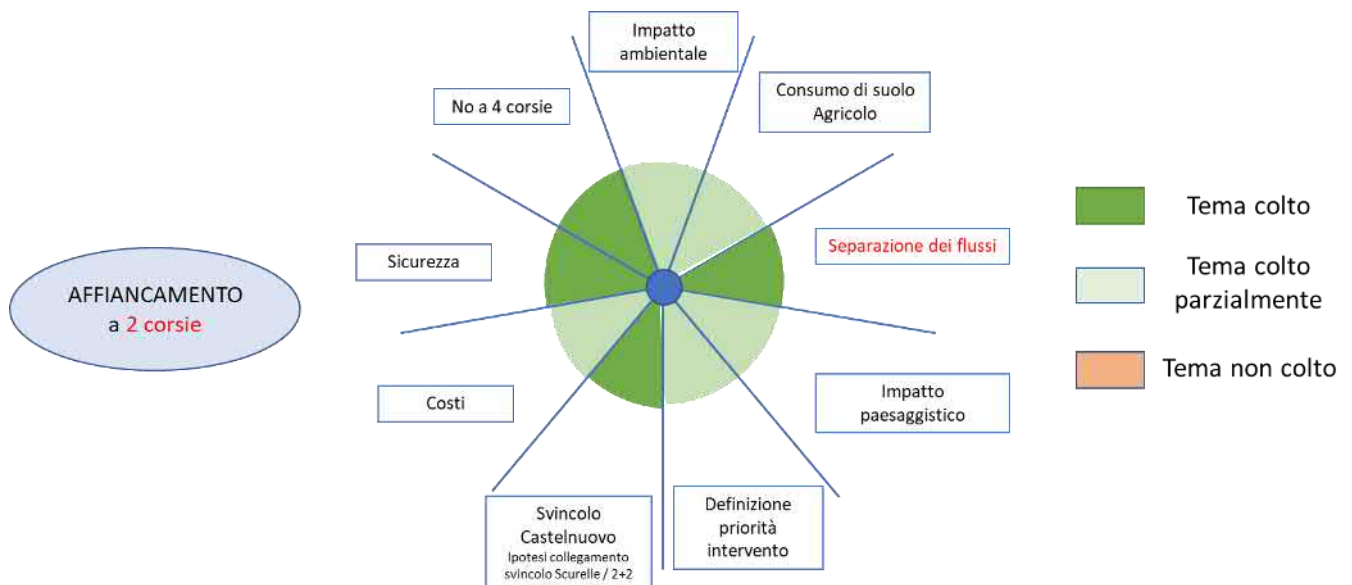


Figura 2 - Rispondenza alle tematiche ricorrenti: soluzione progettuale 'Affiancamento a 2 corsie'



4.2. ADEGUAMENTO DELLA STRADA ESISTENTE E MESSA IN SICUREZZA

Sono state numerose le osservazioni che hanno suggerito di operare un intervento di adeguamento della strada statale esistente sulla falsariga di quanto già operato/in corso nel tratto terminale della UF1.

L'ipotesi non rientrava tra quelle articolate nel DPP in quanto il documento preliminare trae origine dalla forte e conclamata precedente, negli anni, richiesta delle amministrazioni locali di prevedere un potenziamento della viabilità esistente, potenziamento che, per quanto in precedenza rappresentato, l'adeguamento non offre.

Ciò premesso, la forte sollecitazione espressa con le osservazioni al DPP, sia dai soggetti privati che dalle stesse amministrazioni locali che, evidentemente, grazie all'approfondita discussione originata dalle due versioni del DPP (2019 e 2022), hanno ritenuto di rivedere alcune posizioni originali che escludevano a priori l'ipotesi dell'adeguamento, rende opportuno un approfondimento di tale ipotesi d'intervento.

Per quanto riferito nel paragrafo precedente l'adeguamento non si pone necessariamente in contrapposizione ad un intervento di potenziamento in variante, ciò confermando quale obiettivo principale il miglioramento dello standard di sicurezza per quanto non intervenendo sul tema di maggiore rilevanza quale la separazione dei flussi locale e di transito.

L'intervento di adeguamento della SS47 esistente, nel non risolvere il tema dei flussi di traffico di transito da quelli di penetrazione e dell'impatto ambientale per le matrici acustica e atmosfera, coglierebbe tuttavia certamente altri obiettivi meglio di quanto lo possano fare gli interventi di potenziamento, tra questi il consumo del territorio agricolo, la riduzione dei costi (la richiamata, più volte nelle osservazioni, sobrietà degli investimenti), la riduzione dei tempi di esecuzione.

Prima di passare ad una descrizione della proposta degli interventi di adeguamento, si riporta il grafico in cui è sintetizzata la rispondenza della soluzione alle tematiche ricorrenti:

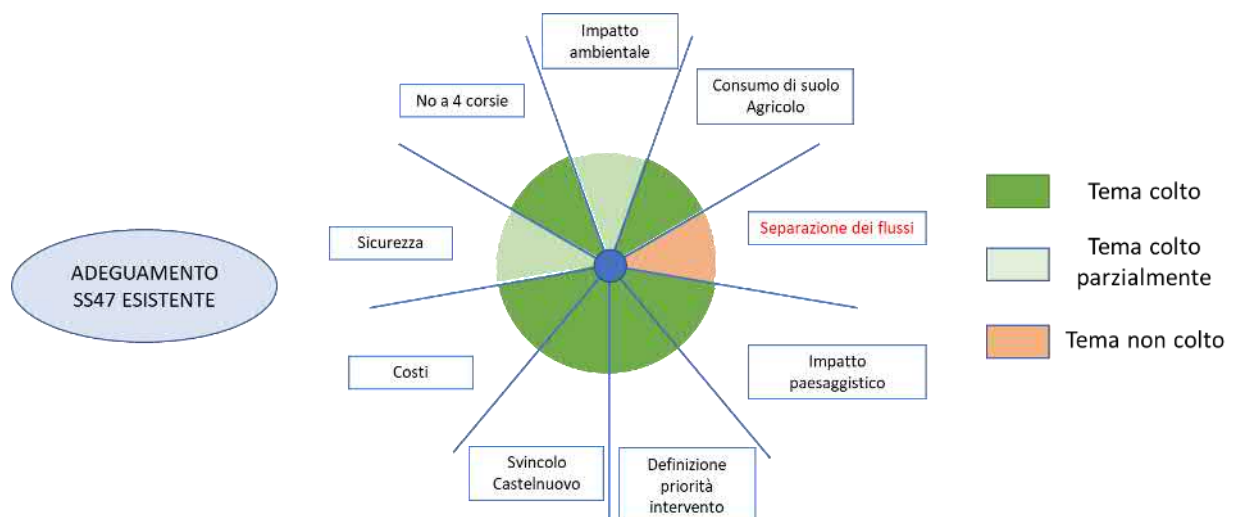


Figura 3 - Rispondenza alle tematiche ricorrenti: soluzione progettuale 'Adeguamento della SS47 esistente'



5. LE ATTIVITA' COMMISSARIALI SUCCESSIVE ALLA RACCOLTA E ANALISI DELLE OSSERVAZIONI

Per quanto sopra riportato si è ritenuto di alimentare il dibattito con il territorio e con le amministrazioni locali affiancando alle ipotesi d'intervento del DPP anche quella dell'adeguamento al fine di potere insieme ben promuovere una scelta consapevole e, per quanto possibile, condivisa.

Inizialmente la struttura commissariale ha operato un approfondimento progettuale sull'adeguamento della viabilità esistente riferita alla tratta dell'Unità Funzionale UF1, oggetto specifico del mandato originario, per poi estendere l'analisi anche alla UF2.

Per quanto non strettamente previsto nel protocollo di concertazione di cui alla L.P. 26, proprio in ragione del forte interesse e dei nuovi indirizzi raccolti in tale fase, sono state indette e tenute altre due conferenze pubbliche:

- nel corso della prima, tenuta in data 19/04/2022 in doppia seduta a Castel Ivano e a Castelnuovo, sono state presentate le osservazioni e le riflessioni e gli stimoli, qui sopra riportati, che le stesse hanno originato, illustrando anche l'ipotesi dell'adeguamento della SS47 nel tratto riferito alla UF1 (allegati 7 e 8 – Planimetrie, allegato 9 – Presentazione assemblea pubblica);
- nel corso della seconda, tenutasi in data 08/08/2022 a Grigno è stata illustrata l'ipotesi dell'adeguamento della SS47 nel tratto riferito alla UF1+UF2 (allegato 10 – Planimetria).

In considerazione degli indirizzi raccolti con il deposito delle osservazioni e delle numerose interlocuzioni successive con le amministrazioni locali e il territorio, nella direzione dell'adeguamento della strada esistente, ipotesi che si ritiene certamente percorribile pur basandosi su presupposti sensibilmente diversi da quelli che le stesse amministrazioni avevano rappresentato e sollecitato nelle fasi prodromiche alla redazione dei DPP (sia quello del 2019 che quello del 2022), si è ritenuto opportuno richiedere un'espressione d'indirizzo formale ai Comuni interessati.

L'espressione è intervenuta tra le due assemblee pubbliche di cui sopra per il mezzo di tre comunicazioni che di seguito si riepilogano:

- 30/05/2022 Comuni di Ospedaletto, Scurelle e Castelnuovo (allegato 11): identifica come soluzione di maggiore gradimento (definita la migliore) l'adeguamento della SS47;
- 03/06/2022 Comune di Castel Ivano (allegato 12): identifica l'ipotesi *Affiancamento*, con entrata e uscita da rotatoria in loc. Asola, la più indicata a conseguire il risultato atteso tenuto conto degli obiettivi di sicurezza alla base dell'intervento, raggiungibili attraverso la distinzione del traffico di attraversamento da quello locale, uniti all'esigenza di allontanare dal centro abitato il traffico di attraversamento;



- 30/05/2022 Comuni di Pieve Tesino, Cinte Tesino e Castello Tesino (allegato 13): confermano la posizione espressa dai Sindaci dei Comuni di Ospedaletto, Scurelle e Castelnuovo a favore dell'adeguamento della strada statale esistente.

A corredo della richiesta espressione di una o l'altra ipotesi d'intervento, nelle tre comunicazioni vengono articolate ulteriori richieste e proposte.

6. L'ADEGUAMENTO DELLA STRADA STATALE 47 ESISTENTE

Il progetto di adeguamento della SS47 esistente si pone come obiettivi:

- la **sicurezza della circolazione** dei veicoli mediante l'adeguamento delle banchine, dei margini esterni e la regolamentazione degli accessi al fine di diminuire i punti di conflitto;
- una **omogenea composizione** della sezione stradale;
- una **velocità di progetto adeguata** alla categoria stradale.

Per poter raggiungere tali obiettivi è necessario innanzitutto conoscere e analizzare lo stato di fatto dei luoghi, così da individuare le criticità presenti e risolverle o comunque mitigarle durante la fase di progettazione.

6.1. STATO DI FATTO

In questo primo paragrafo sarà descritta la configurazione della sede stradale attuale della SS47 procedendo da Trento verso Padova, ovvero nel senso delle progressive decrescenti, a partire dalla progressiva 91+700 di inizio intervento fino alla progressiva 86+100 (termine UF1) e tra questa e la progr. 83+500 di fine intervento (termine UF2).

L'attuale configurazione della SS47 nel tratto tra Castelnuovo e Grigno vede una strada a singola carreggiata riconducibile, per la funzione che assume nella rete di trasporto, ad una extraurbana secondaria (categoria C secondo il *NCdS*).

Nel tratto compreso tra lo svincolo di Scurelle (progr. 91+700) e la località Zotta (progr. 90+400), e tra la 87+500 e la 83+100 la carreggiata ha larghezza che varia da circa 6.50 m a circa 7.00 m; le banchine non sono sempre presenti e laddove lo sono la loro dimensione varia, lungo le progressive, da meno di 10 cm a circa 1.00 m; le dimensioni variano anche tra i due margini esterni nella stessa sezione e non sempre sono adeguatamente sistemati per garantire agli utenti la sicurezza passiva in caso di urti. In questo tratto, anche se non oggetto dei recenti interventi, le intersezioni (ma non gli accessi) sono dotate di corsie specializzate. La piattaforma risulta avere, quindi, dimensioni variabili da un minimo di poco più di 6.50 m a circa 11.50 m in corrispondenza delle corsie di entrata e di uscita dalla carreggiata stradale.



Figura 4 – Banchina assente in adiacenza al marciapiede e banchina di larghezza estremamente ridotta in destra



Figura 5 - Va adeguato il margine esterno per inserimento barriera per protezione da urto contro testata muretto di recinzione



Figura 6 – Corsia di entrata esistente ma senza banchine e protezione dei margini

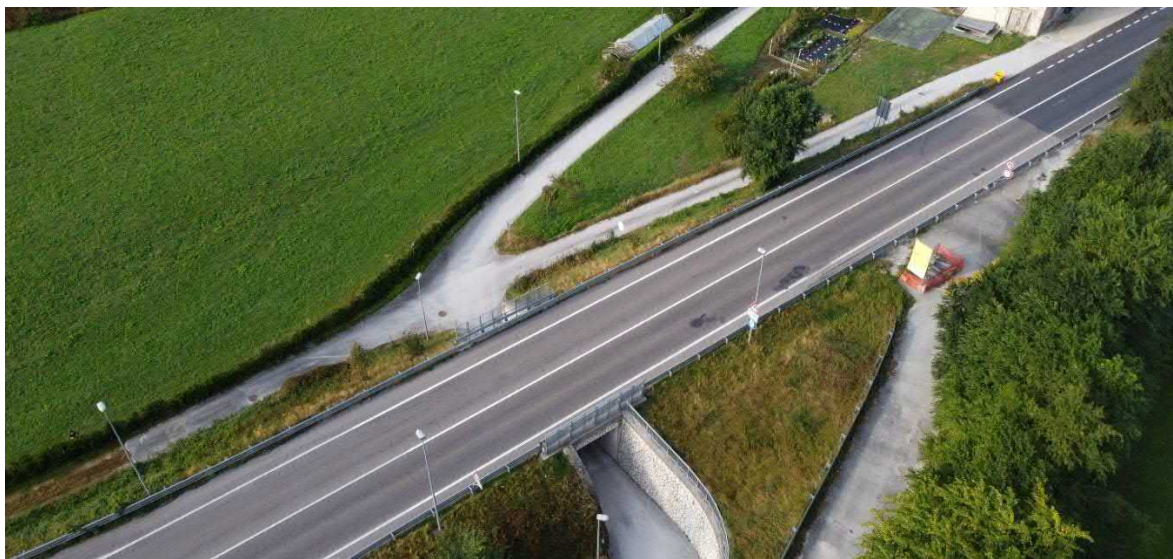


Figura 7 - Larghezza della banchina variabile lungo il tratto (progr. 87+350)



Figura 8 – Totale assenza di banchine su entrambi i margini esterni



Figura 9 – Va adeguata la larghezza del margine esterno per inserimento barriera su entrambi i lati



Figura 10: Va adeguato il margine esterno per affiancamento con ferrovia RFI

La piattaforma ha, dunque, composizione e dimensioni variabili lungo tutti i 5.6 km dell'intervento. Infatti, alla carreggiata che ha dimensioni non costanti, si affiancano non solo le banchine ma anche le corsie di entrata e di uscita delle intersezioni.

Nel tratto compreso tra la 86+100 e la 83+500 (fine intervento) le larghezze di carreggiata e piattaforma sono meno variabili; le banchine sono quasi sempre presenti su entrambi i lati, ma presentano comunque dimensioni insufficienti. Anche gli accessi e le intersezioni sono meno frequenti.

Lungo tutto il tratto della SS47 oggetto di adeguamento sono presenti numerosi accessi non regolamentati e intersezioni, che danno luogo a frequenti e numerosi **punti di conflitto**, ovvero a punti in cui le diverse traiettorie dei veicoli si intersecano potendo provocare incidenti. La probabilità che si verifichino incidenti aumenta con il ridursi della distanza tra i vari ingressi e uscite, quando la visibilità nelle intersezioni e negli accessi è scarsa, quando i raggi di svolta sono ridotti e quando le velocità operative dei veicoli che si susseguono sono molto diverse fra loro a causa dalla promiscuità della tipologia di veicoli che percorrono la strada (autoveicoli, autobus, macchine operatrici, motoveicoli, etc..).



Figura 11 – Due esempi di accessi e intersezioni a distanza ridotta



Figura 12 - Rischio di collisione tra i veicoli in ingresso sulla SS47 e quelli in uscita

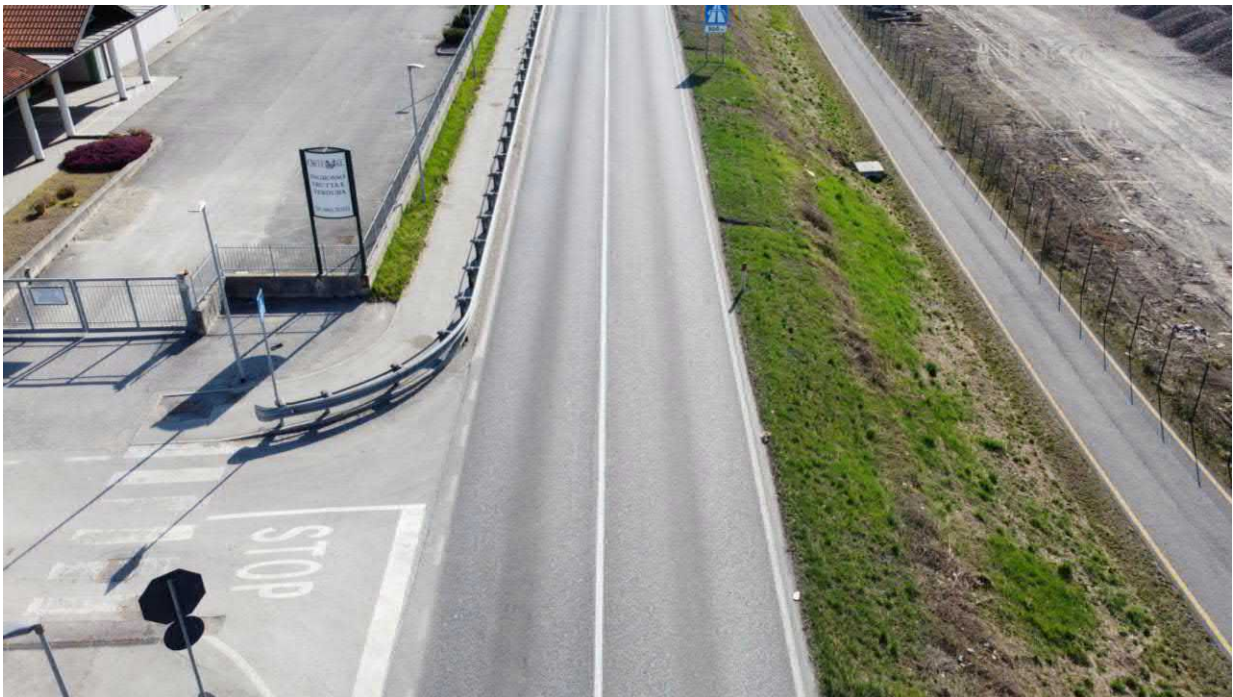


Figura 13 - Ridotto raggio della curva in uscita dalla SS47

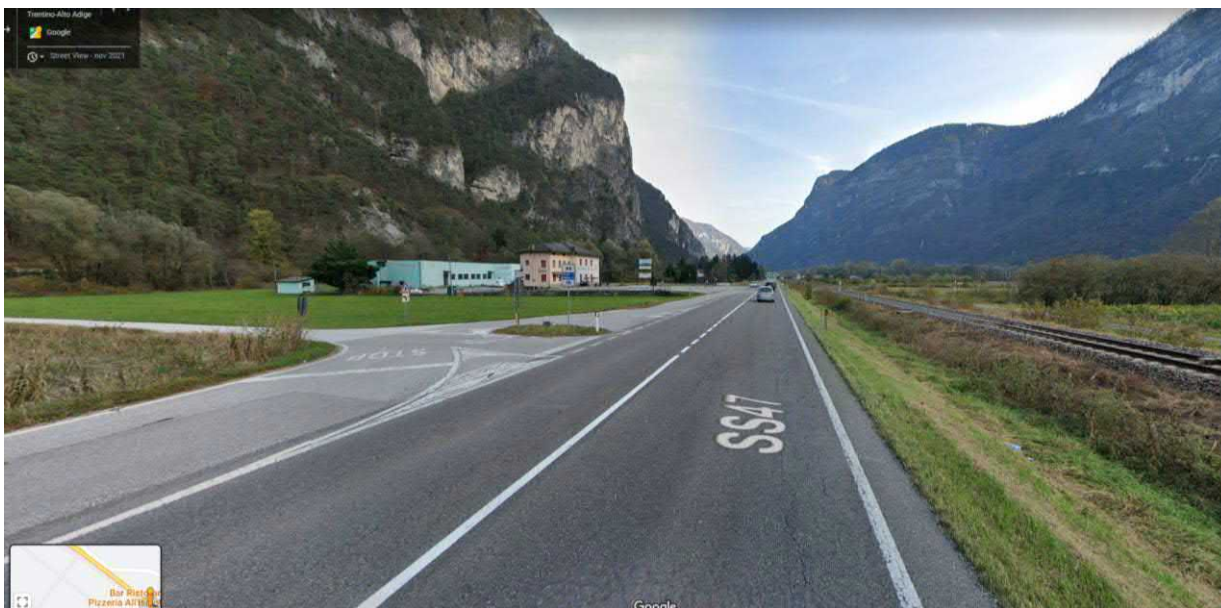


Figura 14- Visibilità non ottimale per i veicoli in entrata

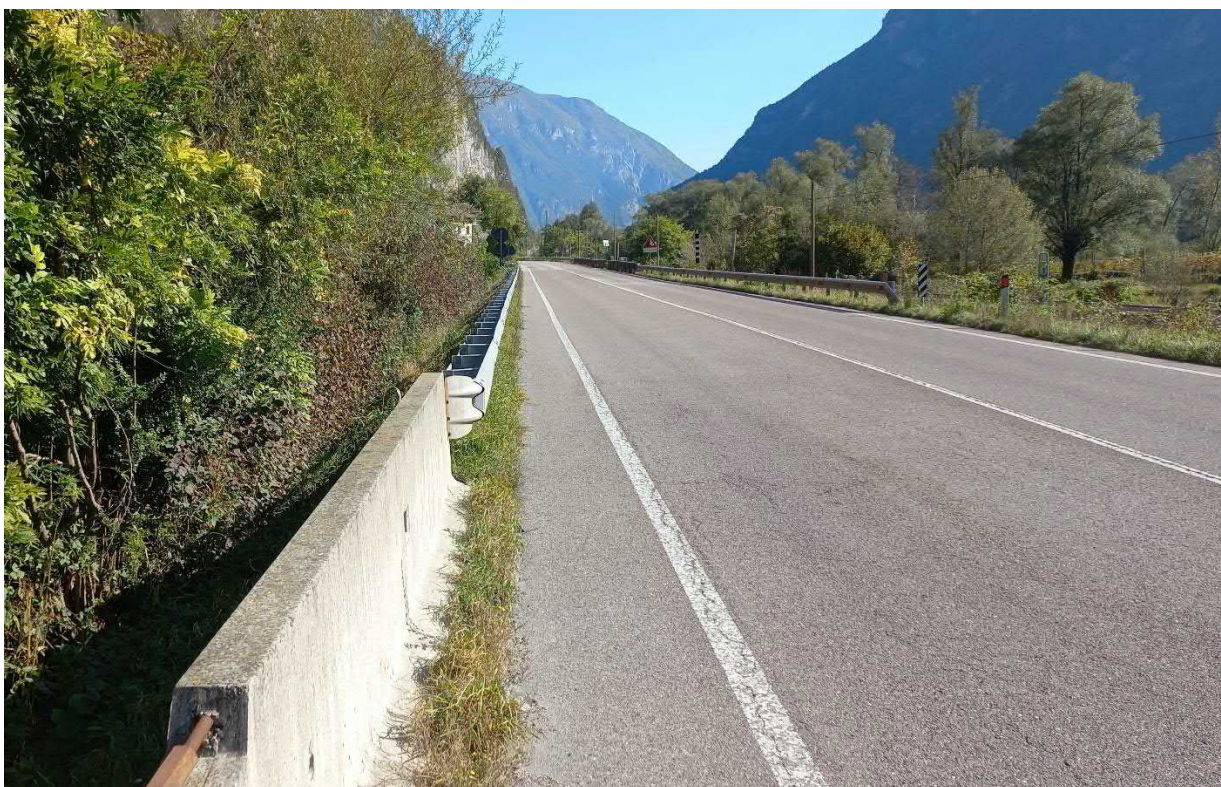


Figura 15 – Sistemazione dei margini esterni



Figura 16 - Ridotto raggio di svolta

Nel corso del 2021 la SS47 è stata oggetto di interventi di adeguamento, per 2.7 km, nel tratto compreso tra il km 87+700 (località Barricata) e il km 90+400 (località Zotta). È un tratto di strada in cui abitazioni e insediamenti produttivi collocati nelle immediate vicinanze del lato nord della SS47 hanno condizionato la tipologia e l'estensione degli interventi. Il nuovo intervento ha aumentato la larghezza della carreggiata portandola a 7.50m, ha introdotto corsie specializzate in corrispondenza delle intersezioni che, essendo molto ravvicinate tra loro (in direzione ovest se ne contano 10 tra ingressi, uscite e accessi), hanno comportato la realizzazione di una corsia specializzata praticamente continua, intervallata da brevi tratti zebrati. La larghezza della piattaforma, laddove non sono presenti le corsie specializzate, ha una larghezza di 8.50 m con banchine larghe 0.50 m per lato, tranne che tra le progressive 90+100 e 90+150 in cui la banchina ovest è inferiore a 0.50m per la presenza di abitazioni sul margine esterno nord. Laddove sono presenti le corsie specializzate la piattaforma diventa larga 11.50 m e le banchine sono spesso assenti.



Figura 17 – Banchina esterna alla corsia ovest con larghezza inferiore a 0.50m (progr. 90+100 – 90+150)



Figura 18 – Piattaforma con corsia specializzata non affiancata da banchina, presente solo lato ferrovia (progr. 87+800)



Figura 19 – Corsia di entrata e assenza di banchina esterna destra



Figura 20 - Va introdotta la banchina e adeguato il margine esterno



Figura 21 – Adeguare larghezza del margine esterno per installare barriere sul margine lato ferrovia. Verificare se sufficiente sul lato nord



6.2. STATO DI PROGETTO

Sulla base della fase di screening dello stato di fatto si è proceduto ad una preliminare analisi progettuale di adeguamento.

Per tutto il tratto compreso tra le progressive 83+500 e 91+700 sarà, nel caso, necessario prevedere interventi di adeguamento della sezione stradale esistente.

Riferimenti

- DM n.6792 del 05.11.2001 – *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*;
- DM del 19.04.2006 – *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*;
- 21.03.2006 – *Bozza normativa per gli interventi di adeguamento di strade esistenti*;
- DM n. 137 del 02.05.2012 – *Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 8 del dlgs n. 35 del 15.03.2011*;
- Dlgs n.285 del 30 aprile 1992 – *Nuovo Codice della Strada*;
- DM n.223 del 18.02.1992 e ss.mm.ii– *Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza*;
- AASHTO (2010) – *Highway Safety Manual*;
- DM n.2367 del 21.06.2004 – *Istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali*;
- Circolare n.62032 del 21.07.2010 – *Uniforme applicazione delle norme in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali*

E' opportuno precisare che per gli interventi su strade esistenti, il DM n.6792 del 2001 non è norma cogente, ma rappresenta le linee guida a cui tendere nella progettazione di essi. Anche per le intersezioni esistenti il DM del 19.04.2006 assume carattere di linee guida, che invece diventa cogente per le intersezioni di nuova realizzazione.

Come già detto, gli interventi di adeguamento da mettere in atto prevedono di uniformare la larghezza della carreggiata e delle banchine, di conseguenza anche della piattaforma la cui composizione varia anche per la presenza o meno delle strade di servizio.

Le composizioni e le dimensioni della sezione stradale di ipotesi d'intervento sono riportate nelle figure che seguono:

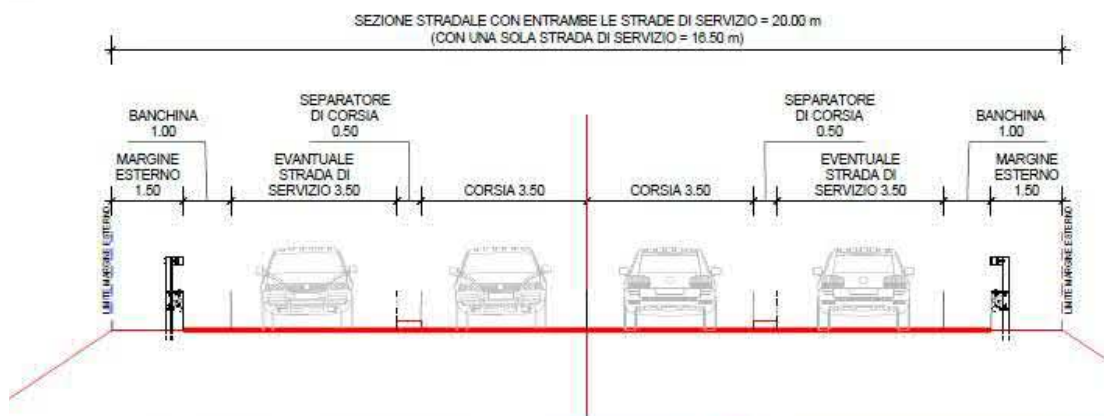


Figura 22 - Composizione piattaforma in presenza di strade di servizio

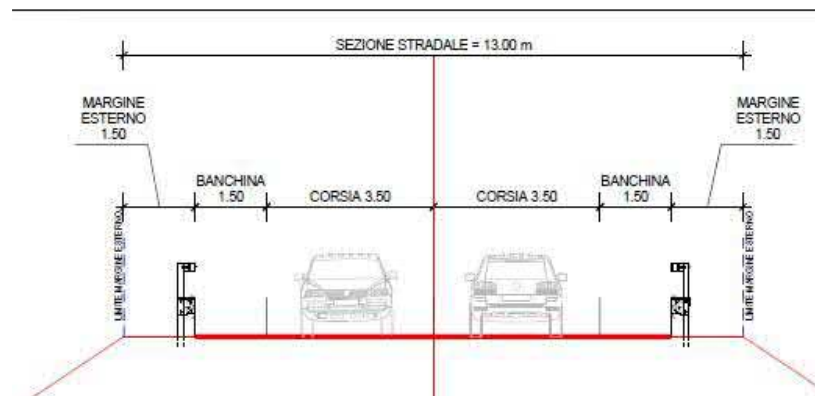


Figura 23 – Composizione piattaforma senza strade di servizio

Le corsie hanno una larghezza di 3.50 anziché 3.75 per uniformarle alla dimensione delle corsie nei tratti precedente e successivo a quello soggetto ad intervento, ed è anche il valore più vicino a quello ideale di 3.60m.

La larghezza delle banchine è di 1.50 m nel caso in cui esse affianchino le corsie di marcia, mentre è di 1.00 m nel caso affianchino una strada di servizio. La ragione è dovuta al fatto che occorre allontanare l'ostacolo laterale che può trovarsi a margine della banchina (ad esempio la barriera di sicurezza). La distanza ideale dell'ostacolo laterale è di 1.80m e una sua riduzione influisce negativamente sulla velocità di percorrenza che, per questa categoria di strada varia tra 60 e 100 km/h. Per le strade di servizio la velocità è di 50 km/h e avvicinare l'ostacolo laterale ha una funzione deterrente nel percorrerla a velocità maggiore;

Il margine esterno, che in tutta la tratta è rappresentato quasi esclusivamente dall'arginello, ha una dimensione di 1.50 m perché deve ospitare le barriere di sicurezza e garantirne:

- lo spazio di lavoro nel caso di ostacoli a tergo della barriera;
- il contenimento del veicolo in caso di urto, evitando che questo si ribalti per la scarpata nel caso in cui una o più ruote dovessero trovarsi fuori dall'arginello.

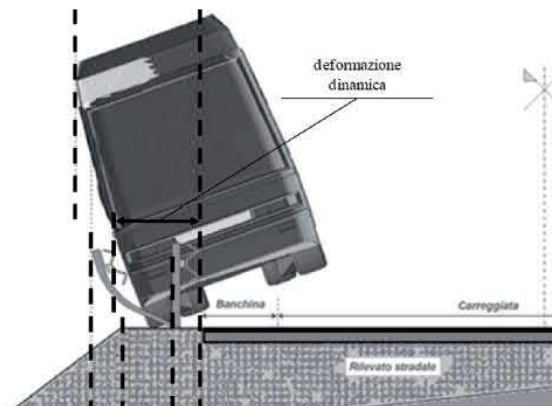


Figura 24 - Immagine tratta da UNI EN 1317-3

Alcune tipologie di elemento separatore tra le corsie di marcia e le strade di servizio sono riportate nelle figure seguenti:



Figura 25 - Separatore di corsie





In generale l'intervento di adeguamento della sezione stradale prevede di allargare l'attuale SS47 spostando il margine sud della strada esistente fino alla sezione in cui tali interventi non interessano la sede ferroviaria. Nei tratti in cui la SS47 è in stretto affiancamento alla ferrovia, l'allargamento interessa il margine nord. Sia l'allargamento sul lato nord che quello sul lato sud presentano problematiche relative alla presenza di insediamenti esistenti e della ferrovia.

Dettaglio degli interventi

A partire dallo svincolo di Scurelle (progr. 91+650) e per i successivi 1400 m, fino alla km 90+250, l'allargamento viene realizzato tutto a sud perché in questo tratto la linea ferroviaria a sud dista circa 50m dal margine esterno, mentre sul lato nord, a margine della corsia ovest, sono presenti edifici sia residenziali che industriali.

Intervento 1

Tra le progressive 91+550 e 91+130 si inserisce una strada di servizio a sud lunga circa 350 m, che coordina gli ingressi e le uscite dalla stazione e la strada podereale immediatamente successiva e una a nord lunga 480 m che coordina 2 intersezioni e 3 accessi ad aree private. L'allargamento avviene tutto a margine della corsia est (lato sud) e interessa anche il piazzale della stazione. La dimensione attuale della sezione stradale non supera i 9.00 m, mentre la larghezza richiesta è di 20 m.



Intervento 2

Dalla 91+130 e fino alla 90+680 la strada viene allargata di 2 m circa e vengono adeguati alla normativa (DM del 19.04.2006) i rami di entrata sulla SS47 dello svincolo di Villa Agnedo. L'allargamento interessa anche il ponte sul torrente Chieppena.

Intervento 3



Nei restanti 370 m che arrivano fino alla progr. 90+300 la strada si allarga di circa 6 m a sud e si inserisce una strada di servizio a nord.

Intervento 4

Tra la progr. 90+300 e la progr.90+000 avviene la transizione tra l'allargamento della strada totalmente a sud e quello totalmente a nord, perché la ferrovia si avvicina sempre più alla SS47. Sul lato opposto a quello della ferrovia sono presenti due abitazioni molto prossime al ciglio della corsia ovest, una alla progr. 90+250 e l'altra alla progressiva 90+100. Poiché l'allargamento avviene in parte anche a margine della corsia ovest, di 4m (per la prima abitazione) dell'attuale SS47 e totalmente sul lato nord in corrispondenza della seconda abitazione, non risulta possibile rendere uniforme la sezione stradale con riferimento ai criteri innanzi rappresentati senza intervenire sui due edifici. Allo stato attuale sono disponibili circa 9.50 m ma ne sono necessari 16.50 se in presenza di corsia di uscita e 13.00 m in assenza di essa.

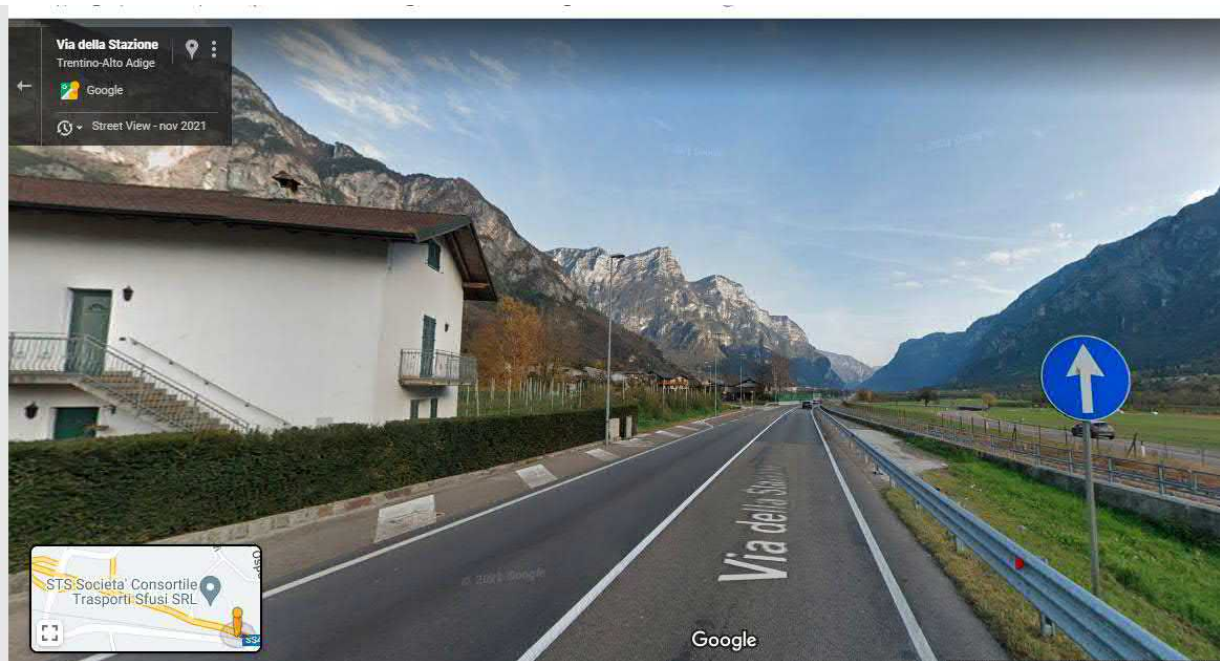


Figura 26 – Abitazione alla progr. 90+250



Figura 27 - Abitazione adiacente alla SS47 alla progr. 90+100

Intervento 5

Nei successivi 1400 m circa (fino alla progr. 88+600) non ci sono insediamenti e l'allargamento di circa 5 m verso nord è di semplice realizzazione. Saranno in ogni caso necessari alcuni approfondimenti, propri della fase di progettazione, per rendere coerente l'adeguamento di cui trattasi con le previsioni, per la parte ad oggi non realizzata, dell'intervento di sistemazione in corso.

Intervento 6

Procedendo ancora verso est per 900 m, fin quasi allo svincolo di Barricata, risulta necessario inserire una strada di servizio per tutta la sua lunghezza in modo da coordinare i numerosi accessi presenti. In questo allargamento necessario è di circa 2m poiché gli interventi recenti hanno già aumentato la larghezza della sezione stradale.

Tra queste progressive è prevista anche la realizzazione di una bretella che dallo svincolo di Barricata giunge in via della Stazione nel comune di Ospedaletto, per permettere l'inversione del senso di marcia per i veicoli provenienti da est lungo la SS47. Allo stato attuale i veicoli che giungono a tale incrocio e vogliono proseguire in direzione est devono proseguire in direzione ovest fino allo svincolo in prossimità del ponte sul Chieppena a meno di non rispettare la segnaletica che consente l'immissione in direzione est ai soli autobus del servizio pubblico, alla progr. 90+800.



Figura 28 - Svolta a sinistra, attualmente permessa ai soli autobus, tra via della Stazione e la SS47 ne comune di Ospedaletto. Non sarà più permessa.

Intervento 7

Per altri 1600m circa l'allargamento si manterrà a nord per una larghezza di 3m circa, dovrà essere allungato il viadotto esistente dello svincolo di Barricata, verrà modificato il ramo di ingresso sulla SS47 esistente in direzione Ovest e verrà chiusa l'uscita dalla SS47 collocata nelle immediate vicinanze dello svincolo di Barricata e che risulta essere particolarmente severa per la circolazione stradale. Alla progressiva 86+100 termina l'Unità Funzionale 1. Questa tipologia di intervento prosegue anche per altri 950 m nel tratto incluso nell'Unità Funzionale 2, fino alla progr. 85+150 e tra le progr. 84+850 e 84+500



Figura 29 - Svincolo di Barricata



Intervento 8



Figura 30: Regolamentazione dello svincolo. Immissione in SP60 vietata per chi percorre la SS47 verso Padova. Immissione direzione Padova in SS47 vietata per chi proviene dalla SP60 (vietata la svolta a sinistra)

L'intervento 8 vede l'allargamento a nord della strada di circa 5m per l'inserimento della strada di servizio e per l'adeguamento di banchine e margini esterni, per una lunghezza di 260 m.

Intervento 9

L'intervento si estende per 1000m m fino alla progressiva di fine intervento 83+500 e prevede l'inserimento di una strada di servizio per la regolamentazione degli accessi e l'allargamento dell'attuale sede per l'adeguamento della sezione stradale. In questa zona sono presenti, in adiacenza al ciglio nord dell'attuale piattaforma, 3 edifici e il versante della montagna, per cui occorrerà valutare l'effettiva interferenza tra l'allargamento a nord, gli edifici e il versante, per poter definire più precisamente la tipologia e l'entità degli interventi.

Verranno poi inserite alcune viabilità secondarie in modo da garantire l'accesso alle abitazioni e alle attività commerciali presenti.



Figura 31: Possibile interferenza dell'edificio con l'intervento di adeguamento



Figura 32: Possibile interferenza degli edifici con l'intervento di adeguamento



Nella tabella che segue, vengono sintetizzati gli interventi, introducendo anche la severità dell'allargamento, espressa mediante un valore da 1 a 5 che indica l'impatto dell'intervento sullo stato di fatto.

N° intervento	Progressive	Lato dell'allargamento	Entità allargamento (m)	Ostacolo	Severità allargamento (1-5)	Ragione per allargamento
1	91+700- 91+130	SUD	11.0	Piazzale della stazione di Strigno	2	Inserimento di strada di servizio
2	91+130 – 90+680	SUD	2	-	1	
3	90+680 – 90+300	SUD	6	-	2	Strada di servizio e banchine
4	90+300 – 90+000	SUD/NORD	4-7	Ferrovia a sud e abitazioni a nord	5	Allargamento banchine e margini
5	90+000 – 88+600	NORD	5	Ferrovia a sud	1	Allargamento banchine e margini
6	88+600 – 87+700	NORD	2	Ferrovia a sud	3	Allargamento banchine e margini
7	87+700 – 85+100 / 84+850 – 84+500	NORD	3	Svincolo esistente e ferrovia a sud	2	Allargamento banchine e margini
8-UF2	85+100-84+850	NORD	5	Ferrovia a sud e abitazioni a nord	3	Allargamento banchine, margini e strada di servizio
9-UF2	84+500-83+500	NORD	>3	Ferrovia a sud	5	Allargamento banchine, margini e strada di servizio

Tabella 3- Tabella di sintesi degli interventi

La rappresentazione degli interventi è riportata negli allegati 7, 8 e 10



7. VALUTAZIONI ECONOMICHE FINANZIARIE

La stima dell'importo lavori è stata effettuata utilizzando prezzi unitari parametrici. Gli altri importi quali somme a disposizione e spese tecniche sono evinte in relazione a percentuali basate su lavori simili già eseguiti in precedenza.

7.1. QUADRO ECONOMICO

Il quadro economico così rappresentato è riferito all'unità funzionale 1 sommata all'unità funzionale 2, tenendo presente che l'intervento sarà realizzato in unica soluzione riunendo le due minime unità autonome e funzionali precedentemente definite e denominate: "UF1 Castelnuovo – Barricata" e "UF2 Barricata – Grigno".

QUADRO ECONOMICO ADEGUAMENTO SS47 ESISTENTE	
UNITA' FUNZIONALI (UF1+UF2)	IMPORTO (M€)
<i>LAVORI</i>	
Asta principale UF1	13,6
Viabilità secondaria UF1	1,8
TOTALE LAVORI UF1	15,4
Asta principale UF2	6,1
Viabilità secondaria UF2	1,7
TOTALE LAVORI UF2	7,8
TOTALE LAVORI	23,2
<i>SOMME A DISPOSIZIONE</i>	
Imprevisti, espropri, interferenze, spese tecniche	6,7
Iva	5,1
TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	11,8
TOTALE QUADRO ECONOMICO (UF1+UF2)	35,0



8. VALUTAZIONE TEMPI

La stima del tempo inerente alla realizzazione della ipotesi progettuale “Adeguamento SS47 esistente” è stata effettuata sulla base dei tempi occorrenti per le fasi di redazione dei vari livelli di progettazione (preliminare, definito ed esecutivo), per i procedimenti autorizzativi (VIA, Conferenze Servizi, CTA), di approvazione dei progetti, di acquisizione delle aree degli immobili per la realizzazione dell'intervento, per la risoluzione delle interferenze collegate all'opera, per le procedure inerenti l'appalto integrato e per l'esecuzione dei lavori.

Si distinguono di conseguenza i tempi parzialmente sovrapposti e con qualche periodo intermedio tra una fase e l'altra:

- Aggiornamento Documento Preliminare alla Progettazione, Progettazione preliminare e definitiva comprensiva di fasi approvative: 24 mesi
- Procedura di affidamento lavori 10 mesi
- Redazione progetto esecutivo e lavori (fino alla consegna dell'opera) 22 mesi
- Liquidazione finale e collaudo tecnico amministrativo 12 mesi

Per complessivi 59 mesi a partire da agosto 2022 per il completamento dell'opera e la sua consegna anticipata e 70 mesi al completamento della liquidazione e collaudo tecnico amministrativo.

Per il seguente cronoprogramma, per quanto di larga massima:

CRONOPROGRAMMA DELLE ATTIVITA'					
ANNO	ATTIVITA'	Q1	Q2	Q3	Q4
2022	AGGIORNAMENTO E APPROVAZIONE DPP				
2023	REDAZIONE E APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE				
	INDAGINI E STUDI PROGETTO PRELIMINARE				
	INDAGINI E STUDI PROGETTO DEFINITIVO				
	REDAZIONE E APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO				
2024	REDAZIONE E APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO				
	PROCEDURA AFFIDAMENTO LAVORI				
2025	PROCEDURA AFFIDAMENTO LAVORI				
	APPALTO INTEGRATO (PROGETTO ESECUTIVO ED ESECUZIONE DELLE OPERE)				
2026	APPALTO INTEGRATO (PROGETTO ESECUTIVO ED ESECUZIONE DELLE OPERE)				
2027	APPALTO INTEGRATO (PROGETTO ESECUTIVO ED ESECUZIONE DELLE OPERE)				
	LIQUIDAZIONE E COLLAUDO TECNICO AMMINISTRATIVO				
2028	LIQUIDAZIONE E COLLAUDO TECNICO AMMINISTRATIVO				

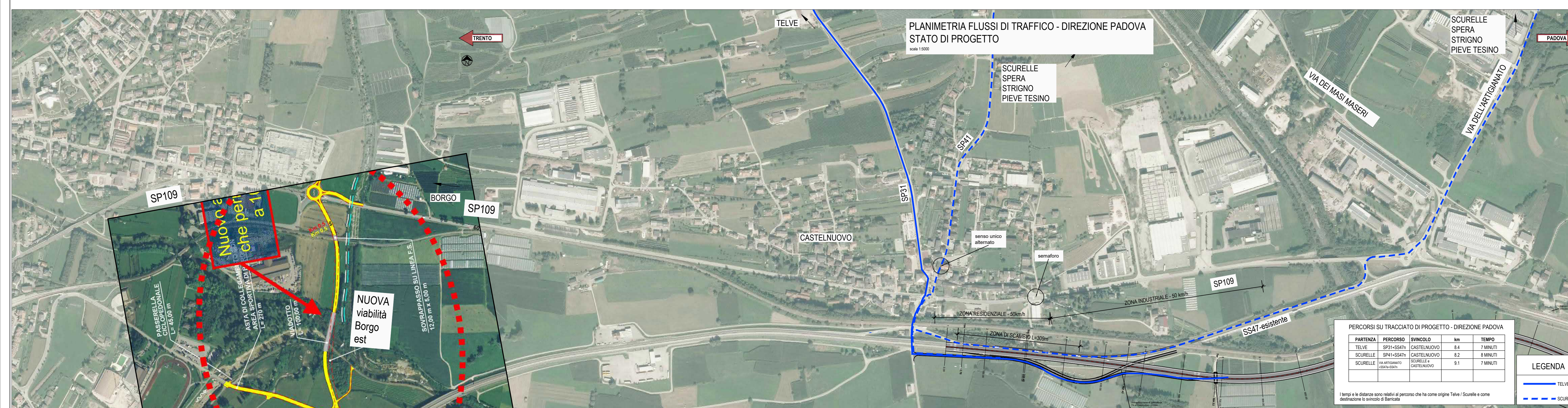
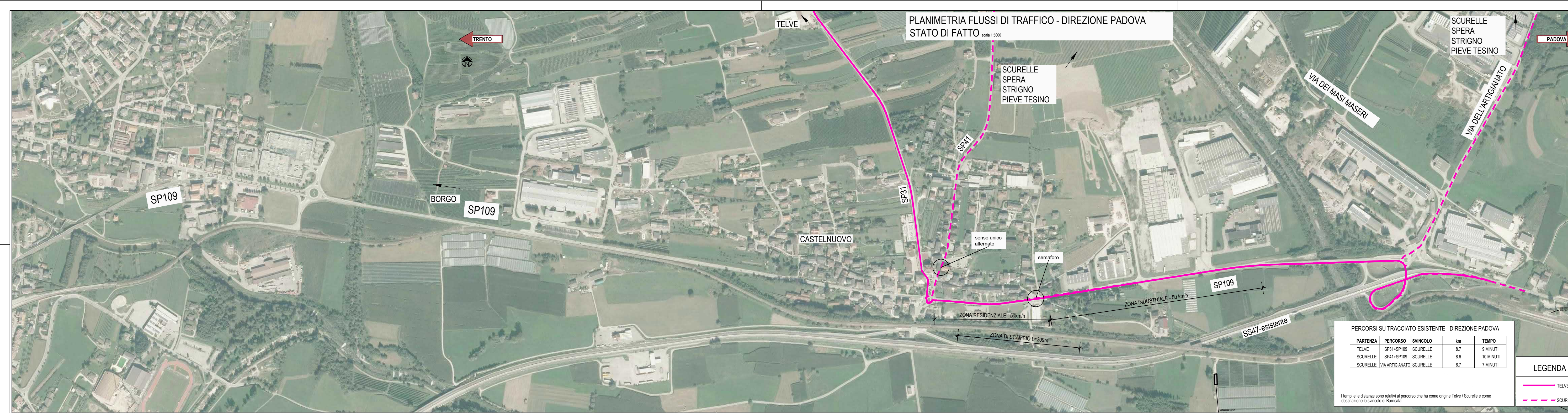
Tabella 4: Cronoprogramma delle attività



9. ALLEGATI

9.1. ALLEGATO 1

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Re v.	Scala
Schema planimetrico	SVINCOLO DI CASTELNUOVO	Flussi di traffico da Telve/Scurelle a PD	DPP	T	3 1 1	1 5 6	A	1:5000
Schema planimetrico	SVINCOLO DI CASTELNUOVO	Flussi di traffico da PD a Telve/Scurelle	DPP	T	3 1 1	1 5 7	A	1:5000
Schema planimetrico	SVINCOLO DI CASTELNUOVO	Flussi di traffico da Telve/Scurelle a TN	DPP	T	3 1 1	1 5 8	A	1:5000
Schema planimetrico	SVINCOLO DI CASTELNUOVO	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle stato di fatto	DPP	T	3 1 1	1 5 9	A	1:5000
Schema planimetrico	SVINCOLO DI CASTELNUOVO	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle stato di progetto	DPP	T	3 1 1	1 6 1	A	1:5000
Schema planimetrico	SVINCOLO DI CASTELNUOVO	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle stato di progetto con Borgo Est	DPP	T	3 1 1	1 6 2	A	1:5000



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	SVINCOLO CASTELNUOVO
Titolo 3	Flussi di traffico da Telve/Scurelle a PD

CODIFICA:

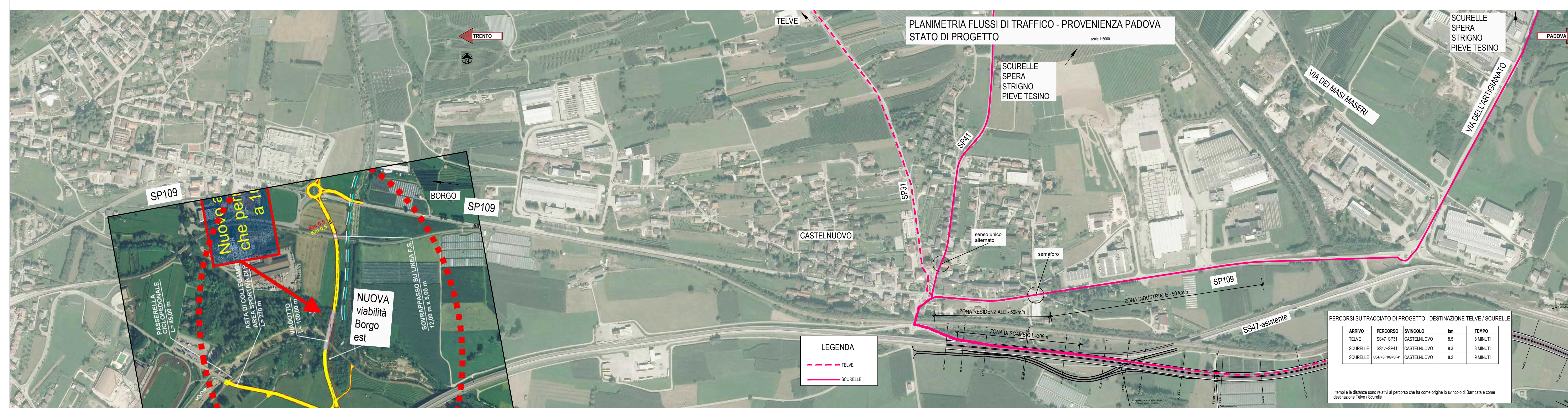
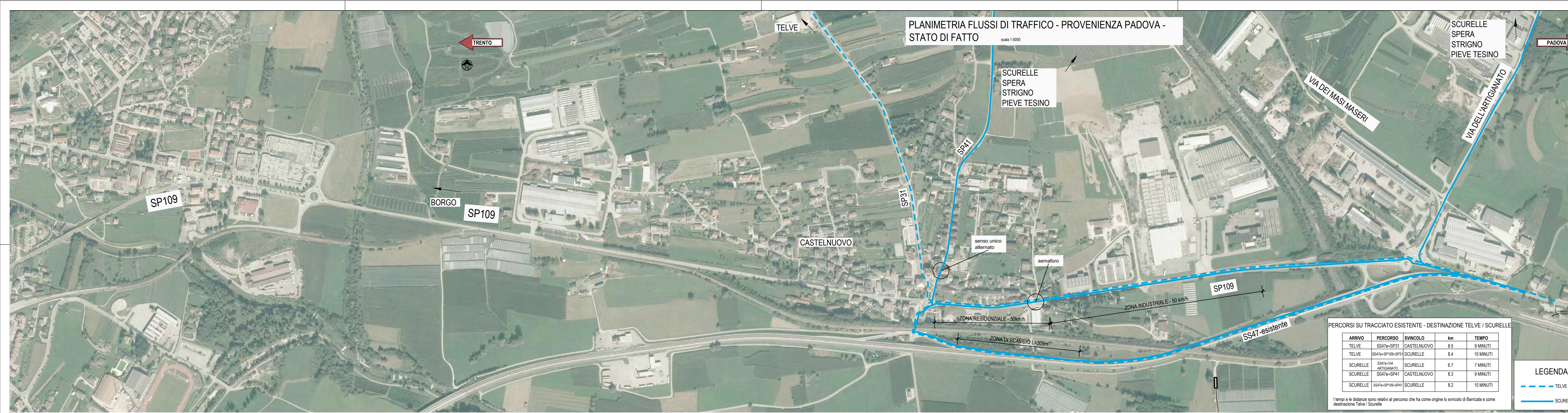
Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	1 5 6
				A	1:5000

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
 Ing. Stefano Torresani

Stefano Torresani



PROGETTO : **S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO**

FASE PROGETTO : **DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE**

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	SVINCOLO CASTELNUOVO
Titolo 3	Flussi di traffico da PD a Telve/Scurelle

CODIFICA:


Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	1 5 7 A

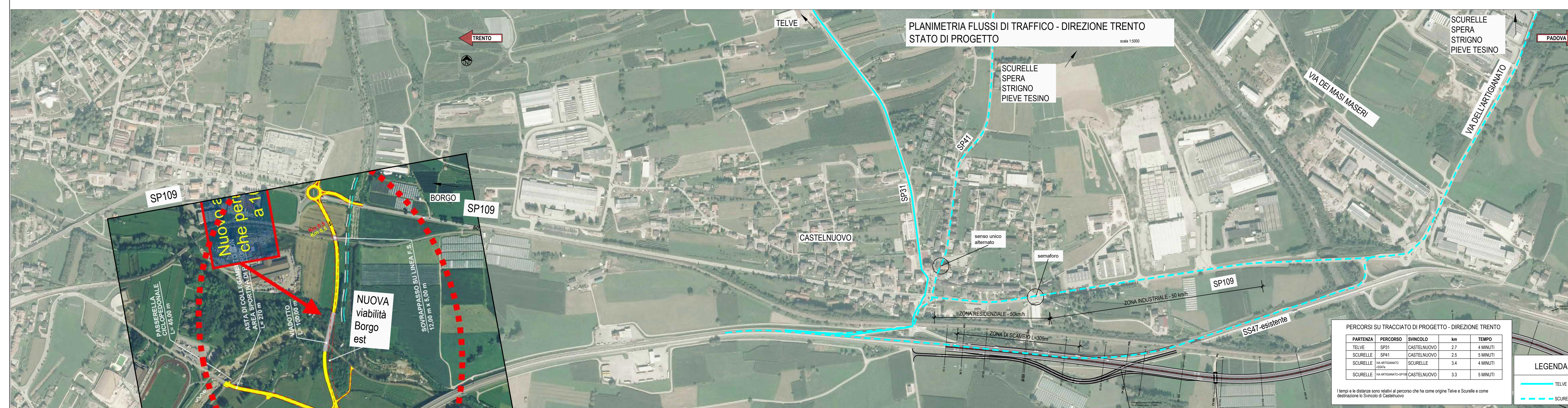
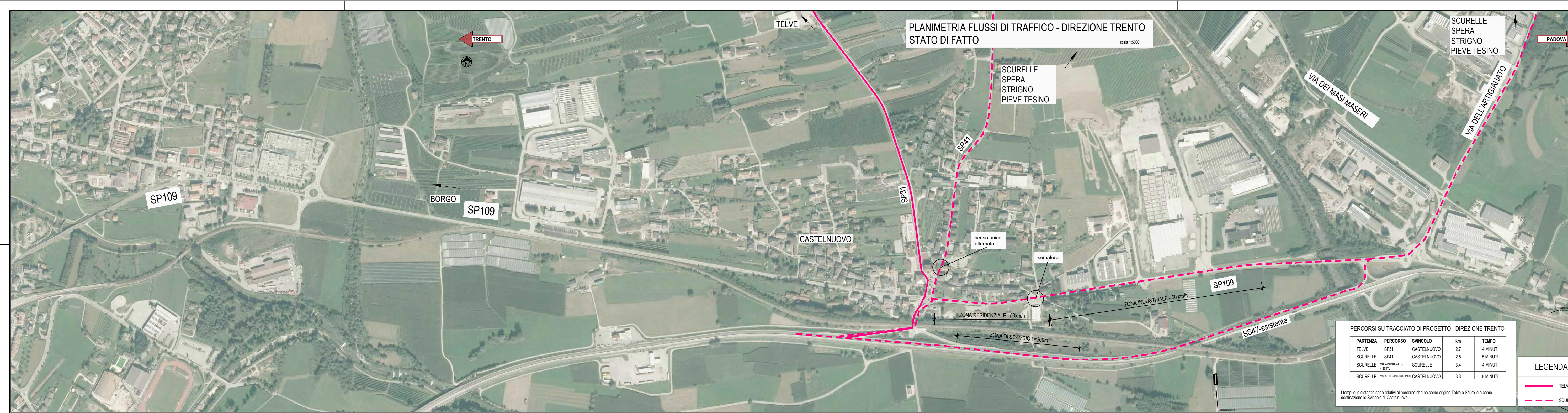
GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Torresani





PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	SVINCOLO CASTELNUOVO
Titolo 3	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle

CODIFICA:


Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	5
				8	
				A	

Integratore prestazioni specialistiche

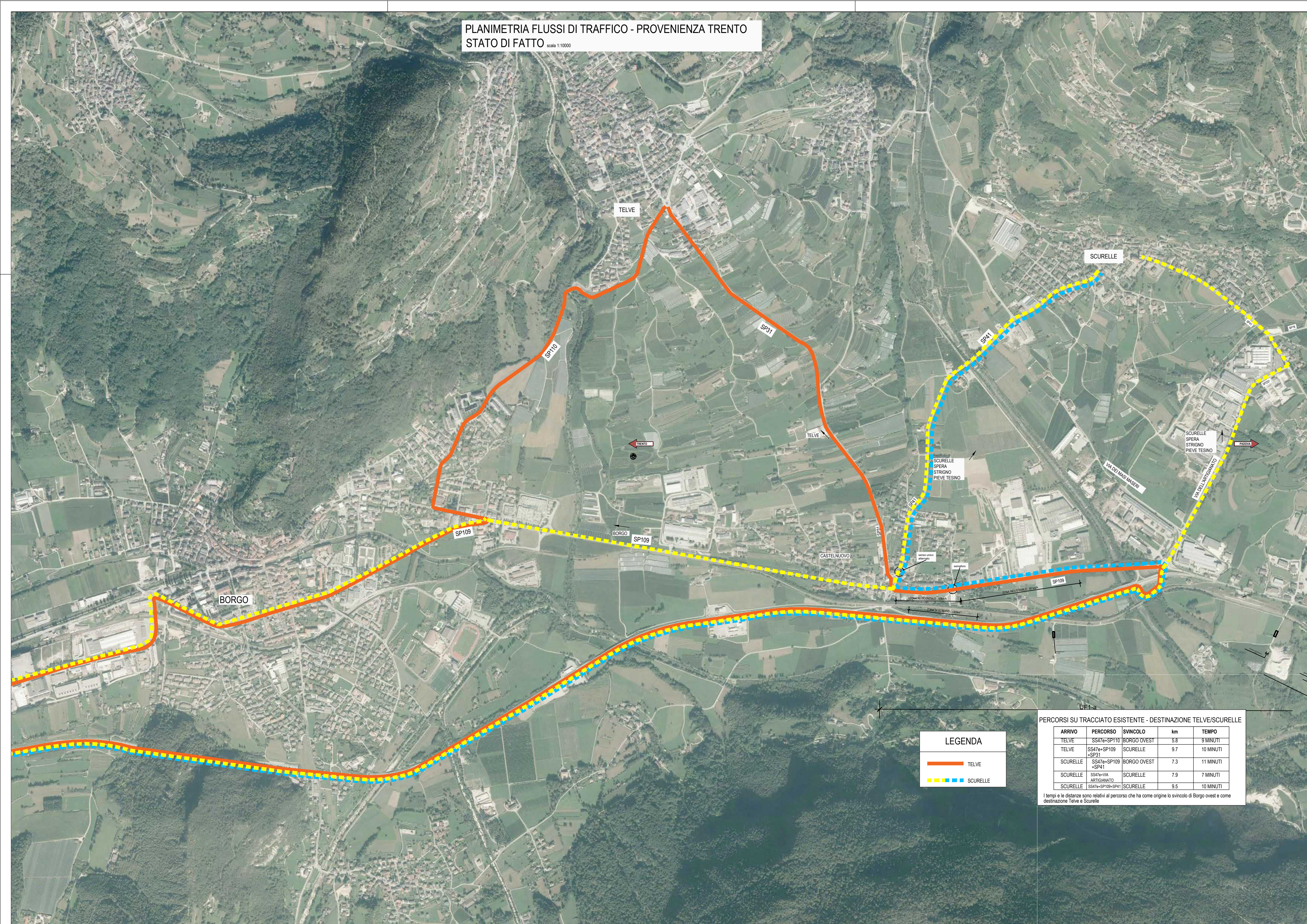
GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Torresani



PLANIMETRIA FLUSSI DI TRAFFICO - PROVENIENZA TRENTO
STATO DI FATTO scala 1:10000



LEGENDA

—	TELVE
—	SCURELLE

PERCORSI SU TRACCIATO ESISTENTE - DESTINAZIONE TELVE/SCURELLE

ARRIVO	PERCORSO	SVINCOLO	km	TEMPO
TELVE	SS47e-SP110	BORGIO OVEST	5.8	9 MINUTI
TELVE	SS47e-SP109 +SP31	SCURELLE	9.7	10 MINUTI
SCURELLE	SS47e-SP109 +SP41	BORGIO OVEST	7.3	11 MINUTI
SCURELLE	SS47e-VIA ARTIGIANATO	SCURELLE	7.9	7 MINUTI
SCURELLE	SS47e-SP109-SP41	SCURELLE	9.5	10 MINUTI

I tempi e le distanze sono relativi al percorso che ha come origine lo svincolo di Borgo ovest e come destinazione Telve e Scurelle



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	SVINCOLO CASTELNUOVO
Titolo 3	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle stato di fatto

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	5 9 A

GESTIONE FILE:

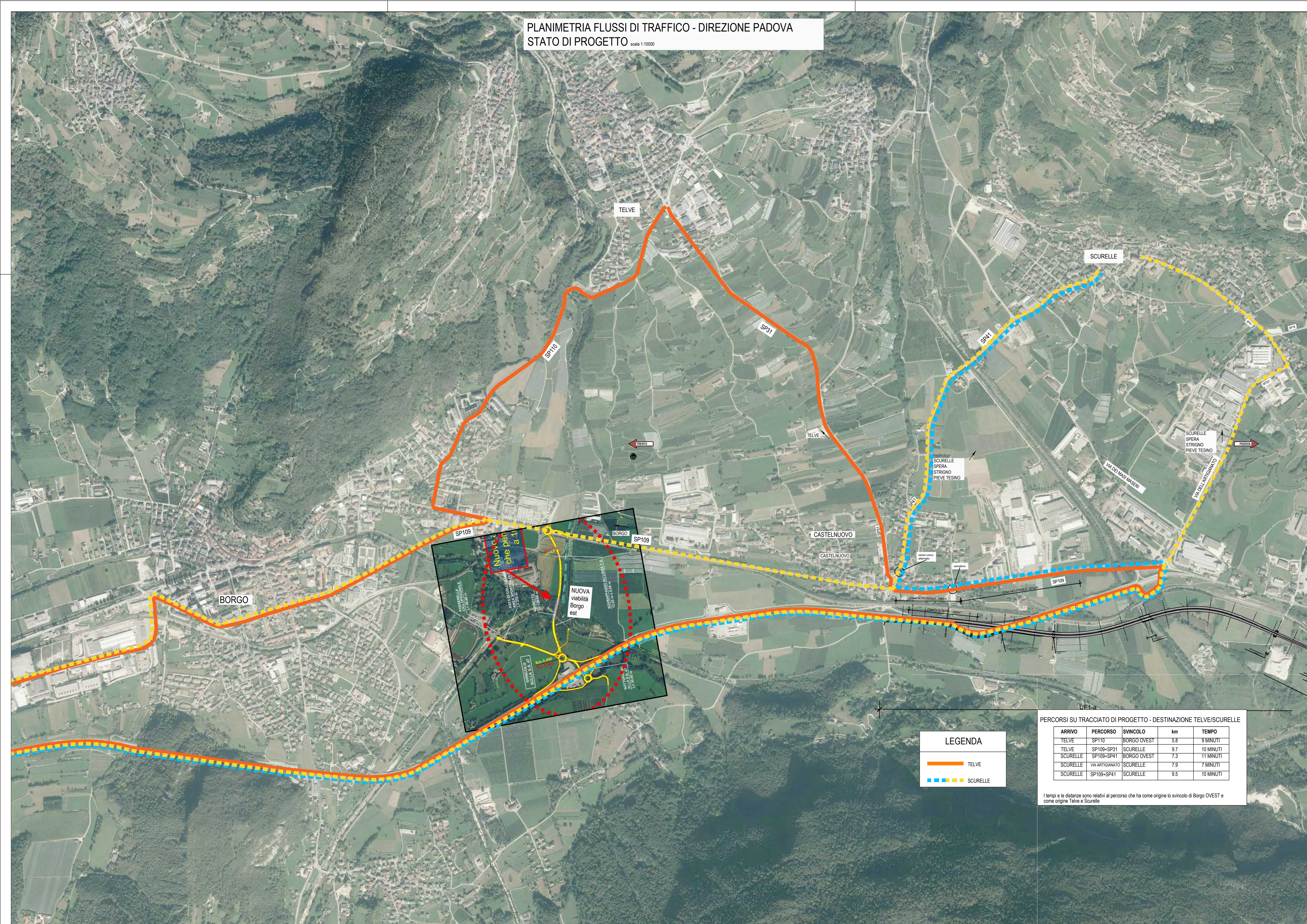
Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani

PLANIMETRIA FLUSSI DI TRAFFICO - DIREZIONE PADOVA
STATO DI PROGETTO scala 1:10000



LEGENDA

— TELVE

- - - SCURELLE

PERCORSI SU TRACCIATO DI PROGETTO - DESTINAZIONE TELVE/SCURELLE

ARRIVO	PERCORSO	SVINCOLO	km	TEMPO
TELVE	SP110	BORGIO OVEST	5.8	9 MINUTI
TELVE	SP109-SP31	SCURELLE	9.7	10 MINUTI
SCURELLE	SP109-SP41	BORGIO OVEST	7.3	11 MINUTI
SCURELLE	VIA ARTIGIANATO	SCURELLE	7.9	7 MINUTI
SCURELLE	SP109-SP41	SCURELLE	9.5	10 MINUTI

I tempi e le distanze sono relativi al percorso che ha come origine lo svincolo di Borgo OVEST e come origine Telve e Scurelle



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	SVINCOLO CASTELNUOVO
Titolo 3	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle stato di progetto

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	6 1
				A	1:10000

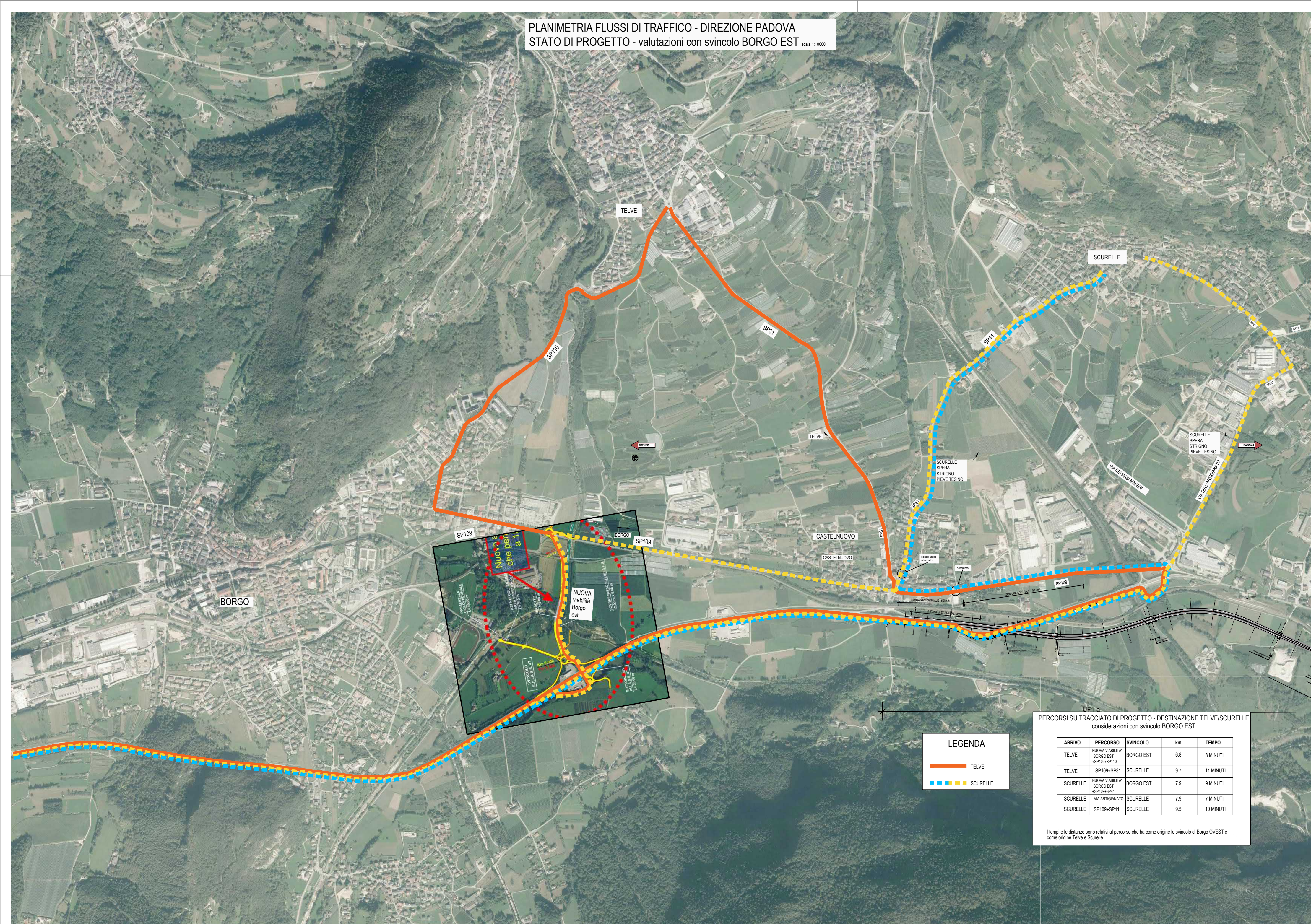
GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani



LEGENDA

- TELVE
- - - SCURELLE

PERCORSI SU TRACCIATO DI PROGETTO - DESTINAZIONE TELVE/SCURELLE
 considerazioni con svincolo BORGIO EST

ARRIVO	PERCORSO	SVINCOLO	km	TEMPO
TELVE	NUOVA VIABILITÀ BORGIO EST + SP109-SP110	BORGIO EST	6.8	8 MINUTI
TELVE	SP109-SP31	SCURELLE	9.7	11 MINUTI
SCURELLE	NUOVA VIABILITÀ BORGIO EST + SP109-SP41	BORGIO EST	7.9	9 MINUTI
SCURELLE	VIA ARTIGIANATO	SCURELLE	7.9	7 MINUTI
SCURELLE	SP109-SP41	SCURELLE	9.5	10 MINUTI

I tempi e le distanze sono relativi al percorso che ha come origine lo svincolo di Borgo OVEST e come origine Telve e Scurelle



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	SVINCOLO CASTELNUOVO
Titolo 3	Flussi di traffico da TN a Telve/Scurelle stato di progetto con Borgo Est

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	6 2
				A	1:10000

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

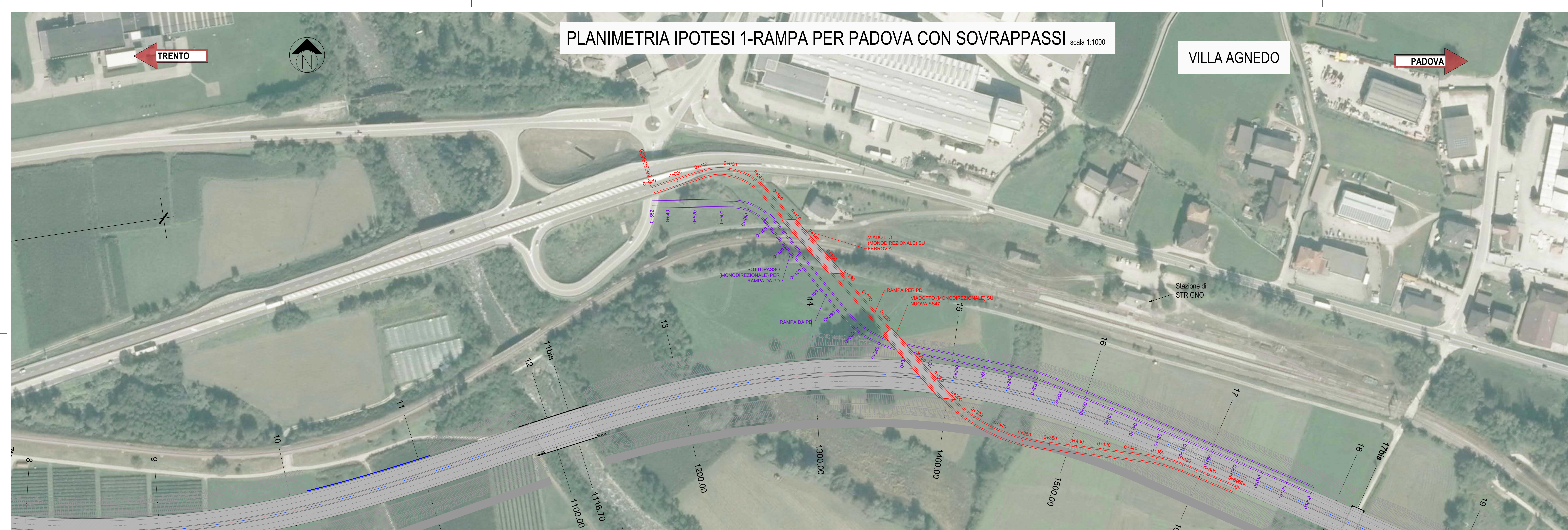
Ing. Stefano Torresani



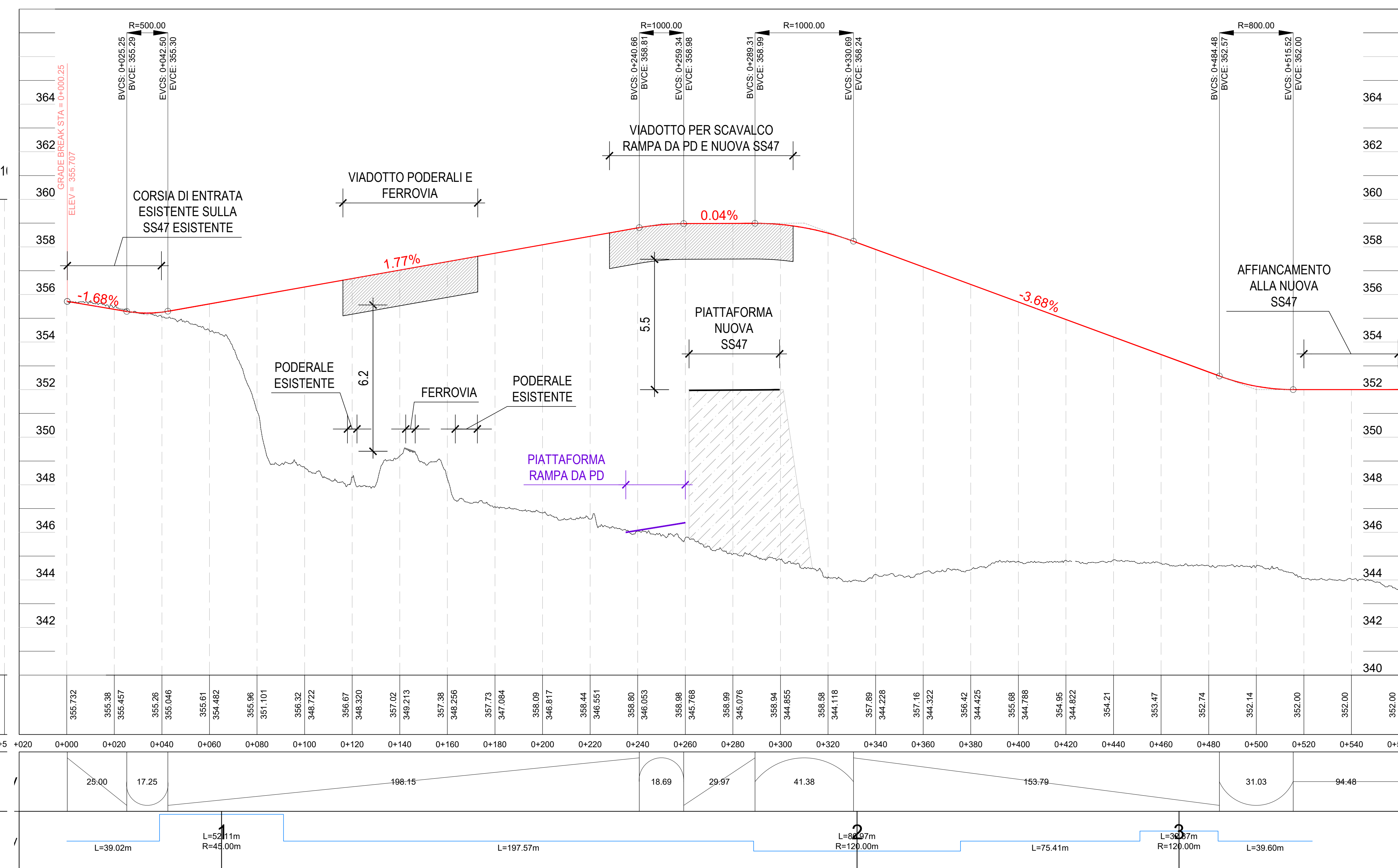
9.2. ALLEGATO 2

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Plano-Profilo di progetto	SVINCOLO DI SCURELLE	Approfondimento istanza sindaco di Castelnuovo - Ipotesi 1: rampe per PD con sovrappasso	DPP	T	3 1 1	1 1 1	A	1:1000
Plano-Profilo di progetto	SVINCOLO DI SCURELLE	Approfondimento istanza sindaco di Castelnuovo - Ipotesi 2: rampe per PD con sottopassi	DPP	T	3 1 1	1 1 2	A	1:1000
Plano-Profilo di progetto	SVINCOLO DI SCURELLE	Approfondimento istanza sindaco di Castelnuovo - Ipotesi 3: rampe con riallaccio su esistente	DPP	T	3 1 1	1 1 3	A	1:1000
Plano-Profilo di progetto	SVINCOLO DI SCURELLE	Approfondimento istanza sindaco di Castelnuovo - Ipotesi 4: rampe con riallaccio su rotatorio	DPP	T	3 1 1	1 1 4	A	1:1000

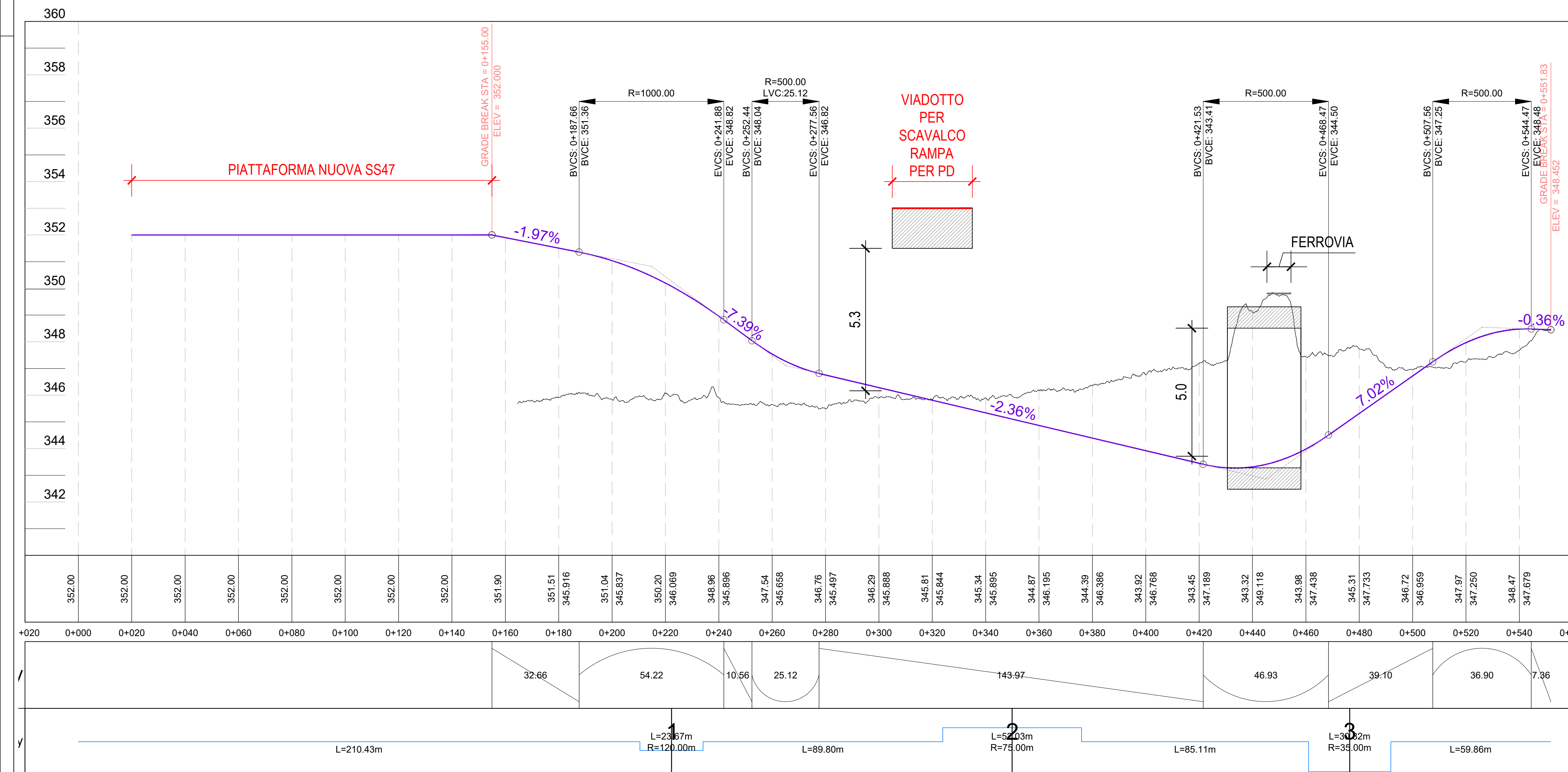
PLANIMETRIA IPOTESI 1-RAMPA PER PADOVA CON SOVRAPPASSI scala 1:1000


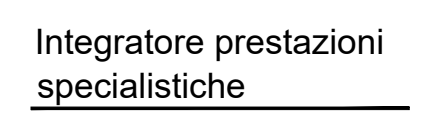


PROFILO RAMPA IN ENTRATA SU SS 47 IN DIREZIONE PADOVA CON SOVRAPPASSI scala 1:1000/100



PROFILO RAMPA IN USCITA DA SS47, PROVENIENZA PADOVA, CON UN SOLO SOTTOPASSO scala 1:1000/11




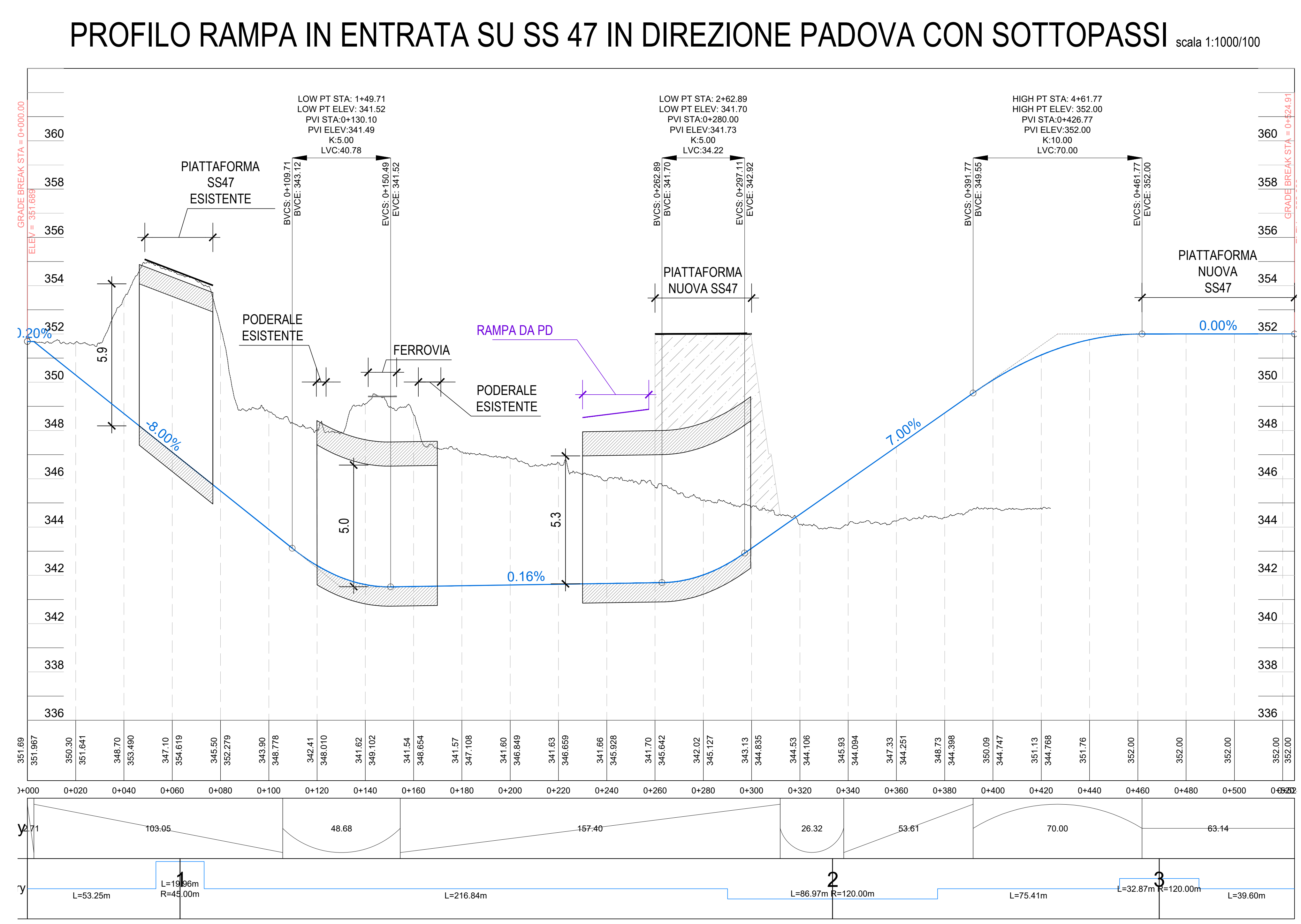
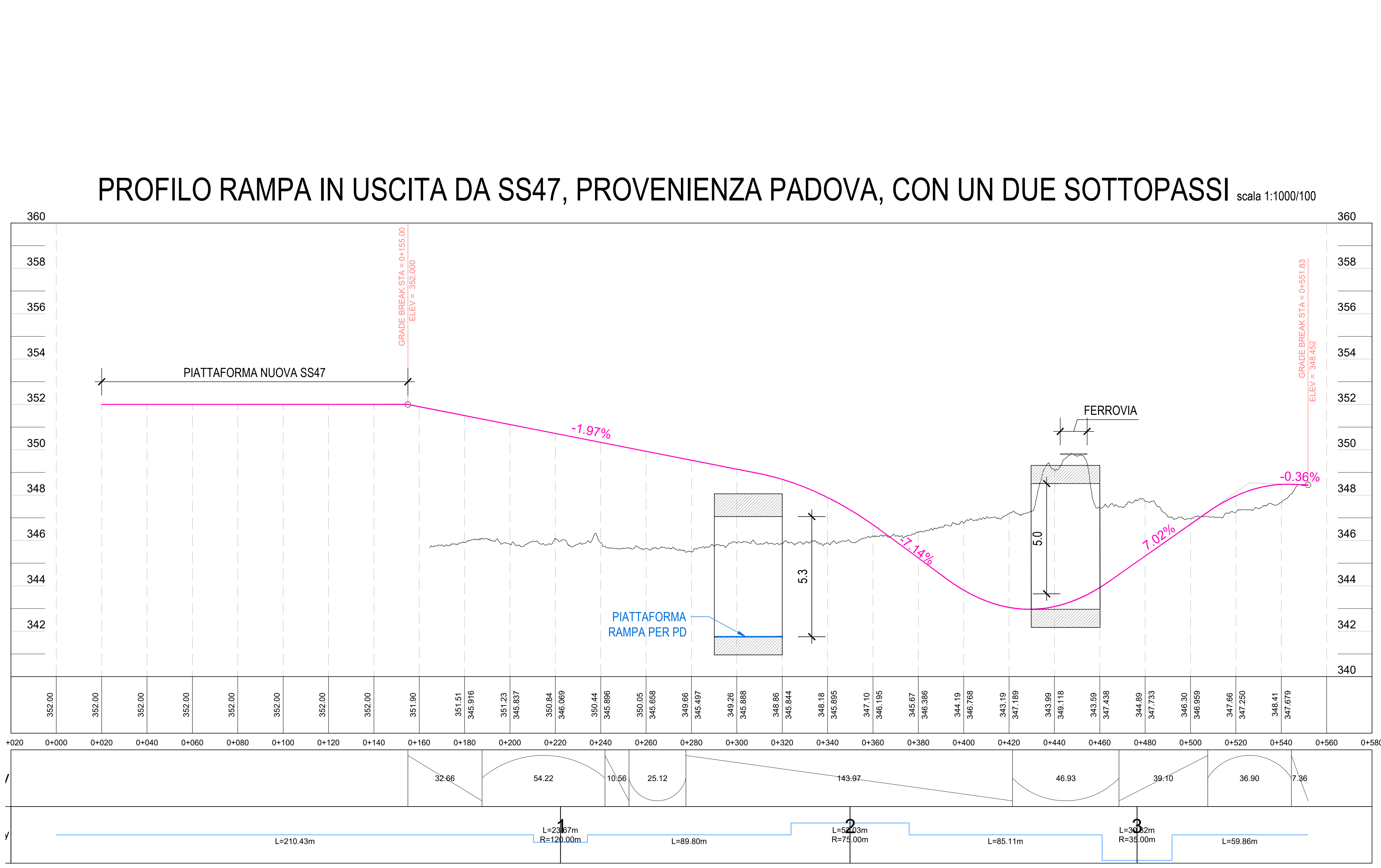
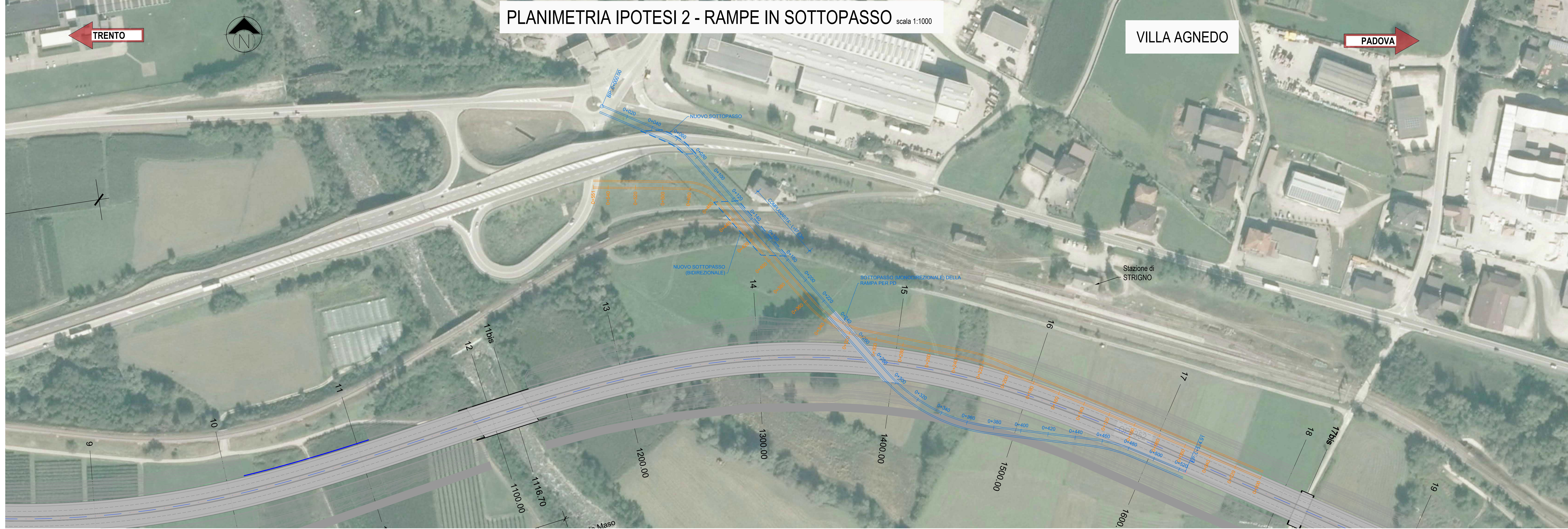

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO
 31069 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S.47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO
 DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE
 Progettista: 
 Dati Identificativi dell'Elaborato:
 PLANO-PROFILO DI PROGETTO
 SVINCOLO DI SCURELLE
 Approfondimento tecnico: 01 - Castelfranco - ipotesi 1 - rampa per PD con sovrappassi
 Tabella:

DPP	T	3	1	1	1	1	A	1:1000
-----	---	---	---	---	---	---	---	--------

 Integratore prestazioni specialistiche:
 Tabella:

Autore	Disegnato	Verificato	Rev.	Rev.	Rev.
Febbraio 2022	Approfondimenti tecnici	RIC1	RIC1	100	

 Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020:




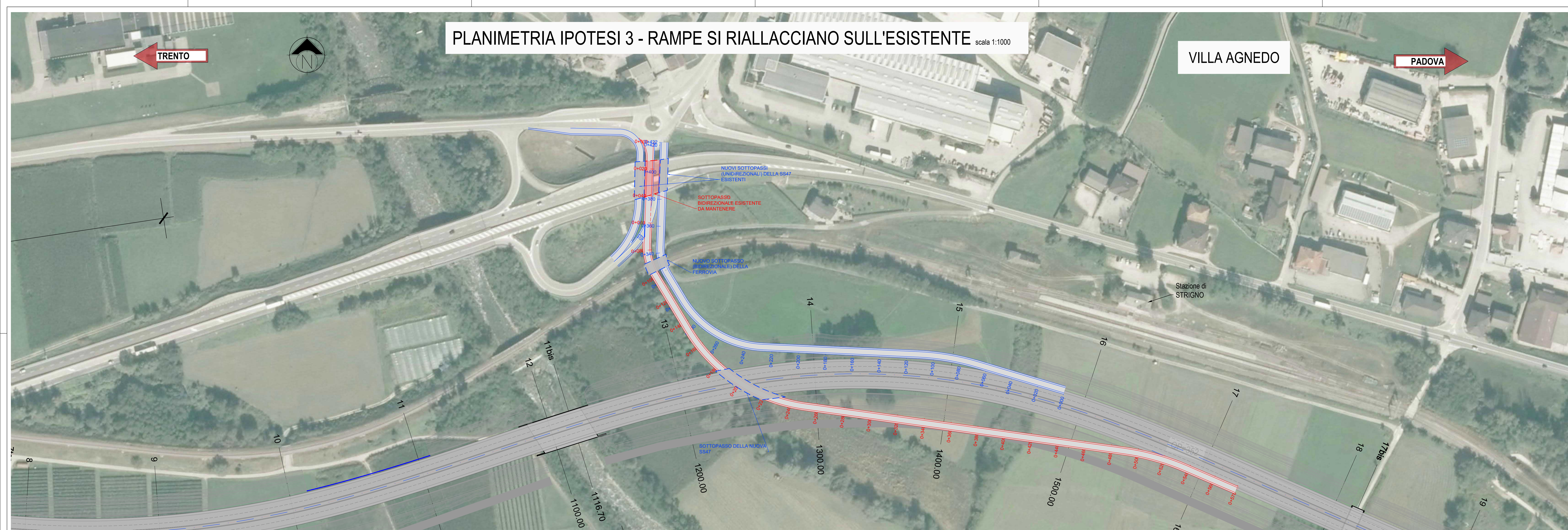
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

33069 - RIORGANIZZAZIONE DELLA STRADA DELLA VALSOLUNA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

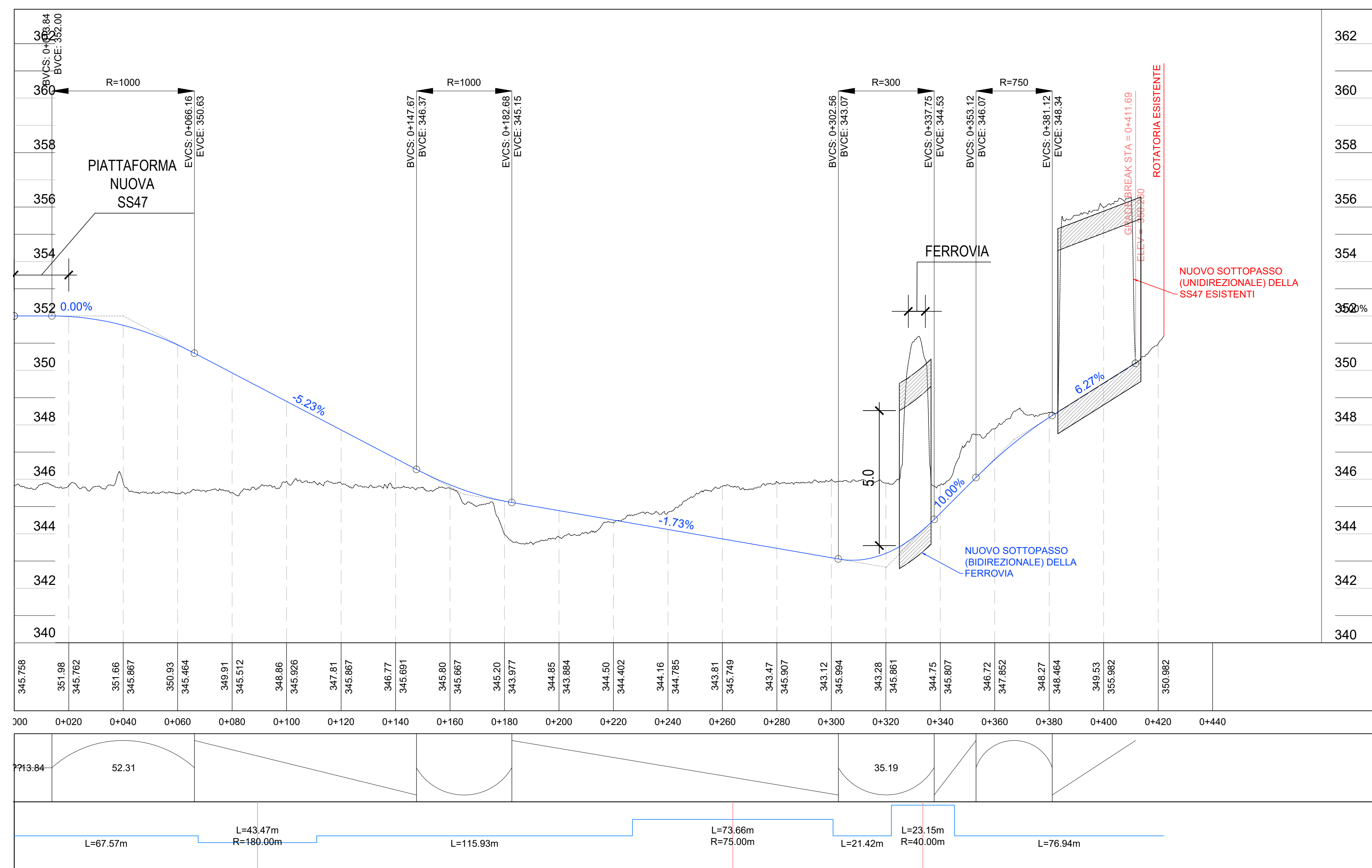
DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista		Dati Identificativi dell'Elaborato													
		PLANO-PROFILO DI PROGETTO													
		SVINCOLO DI SCURELLE													
		Approfondimento tecnico in scala 1:1000 - ipotesi 2 - rampa per PD con sottopassi													
DPP	T	3	1												
		1	1												
		2	A												
			1:1000												
Integratore prestazioni specialistiche		<table border="1" style="width: 100%; font-size: x-small;"> <tr> <th>Autore</th> <th>Disegnato</th> <th>Verificato</th> <th>Approvato</th> </tr> <tr> <td>Febbraio 2022</td> <td>Approfondimenti tecnici</td> <td>RCM</td> <td>RCM</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Autore	Disegnato	Verificato	Approvato	Febbraio 2022	Approfondimenti tecnici	RCM	RCM				
Autore	Disegnato	Verificato	Approvato												
Febbraio 2022	Approfondimenti tecnici	RCM	RCM												
Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020															

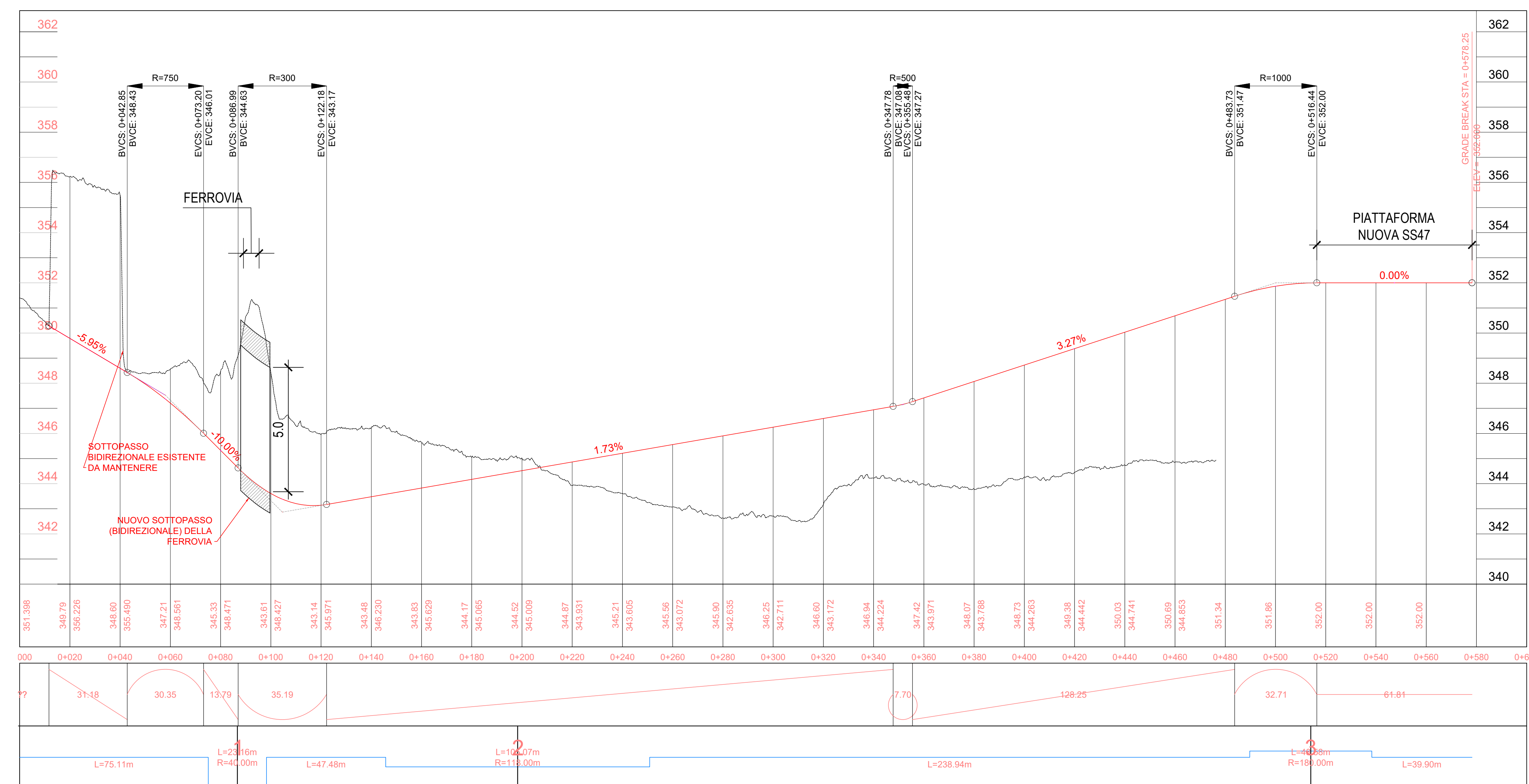
PLANIMETRIA IPOTESI 3 - RAMPE SI RIALLACCIANO SULL'ESISTENTE scala 1:1000



PROFILO RAMPA IN USCITA DA SS 47 PROVENIENZA PADOVA CON SOTTOPASSO E RIALLACCIO SU SVINCOLO ESISTENTE scala 1:1000/100



PROFILO RAMPA IN ENTRATA SU SS 47 IN DIREZIONE PADOVA CON SOTTOPASSO E RIALLACCIO CON ESISTENTE scala 1:1000/100



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

33069 - RIORGANIZZAZIONE DELLA SS47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista: [Logo]

Dati Identificativi dell'Elaborato:

PLANO-PROFILO DI PROGETTO
SVINCOLO DI SCURELLE
Approfondimento Idraulico di Castelnuovo-Grigno 3: senza con rifacimento su esistente

DIP: T 3 1 1 1 3 A 1:1000

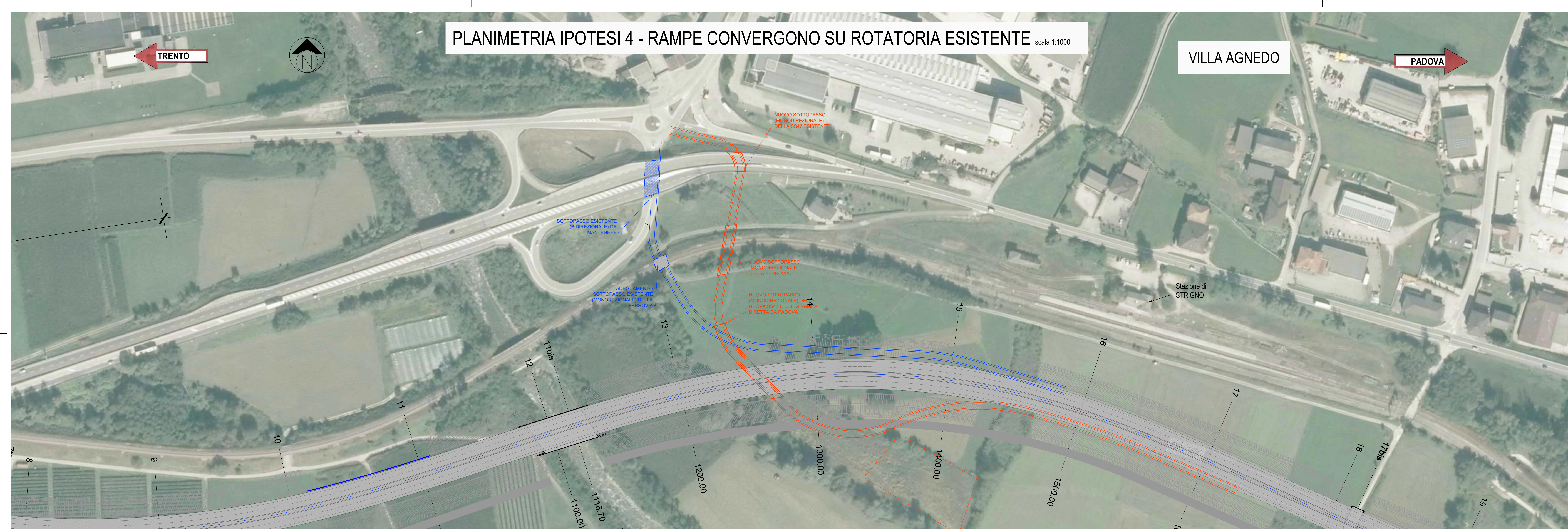
Integratore prestazioni specialistiche:

Febbraio 2022	Approfondimento Idraulico	RIC1	RIC1	100
---------------	---------------------------	------	------	-----

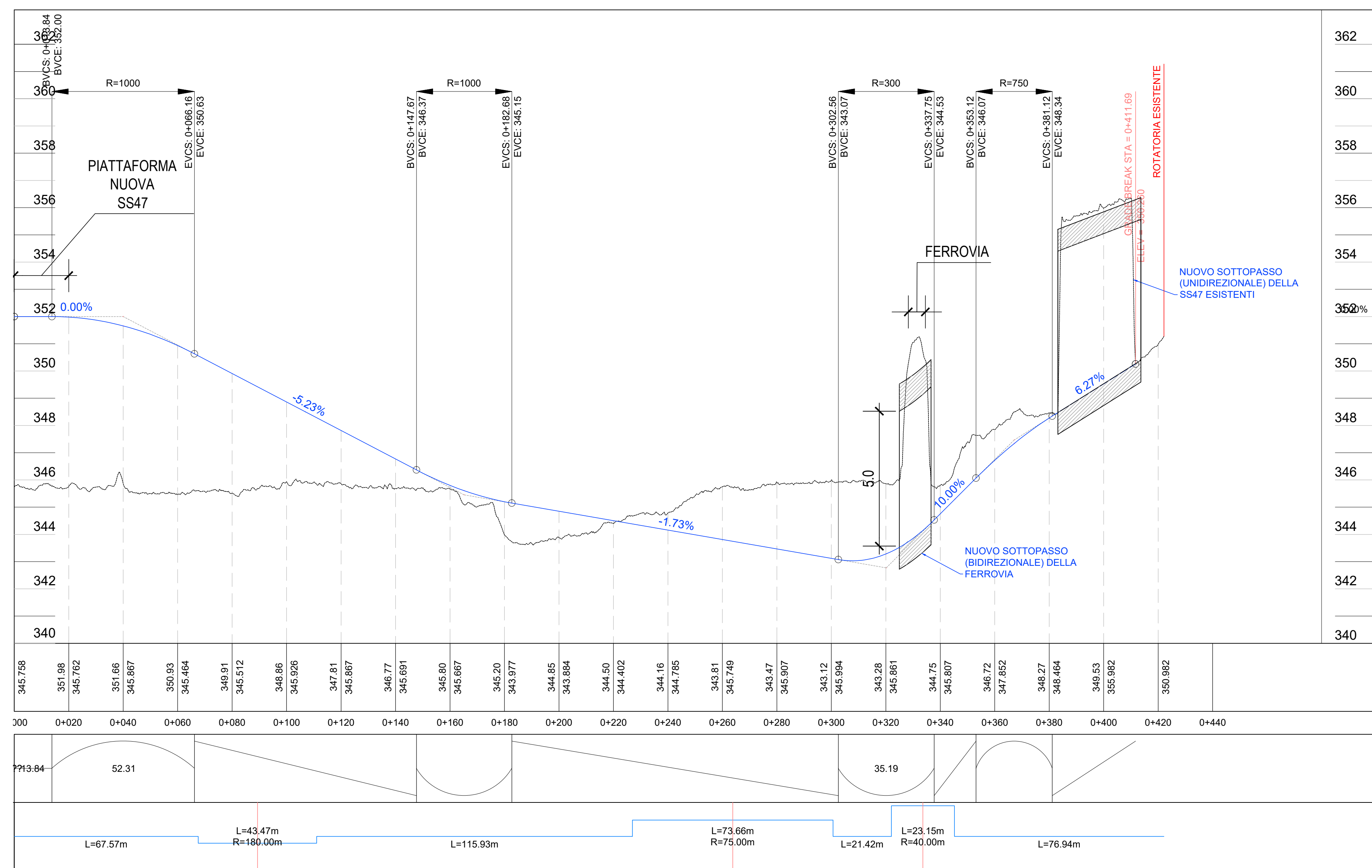
Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

[Signature]

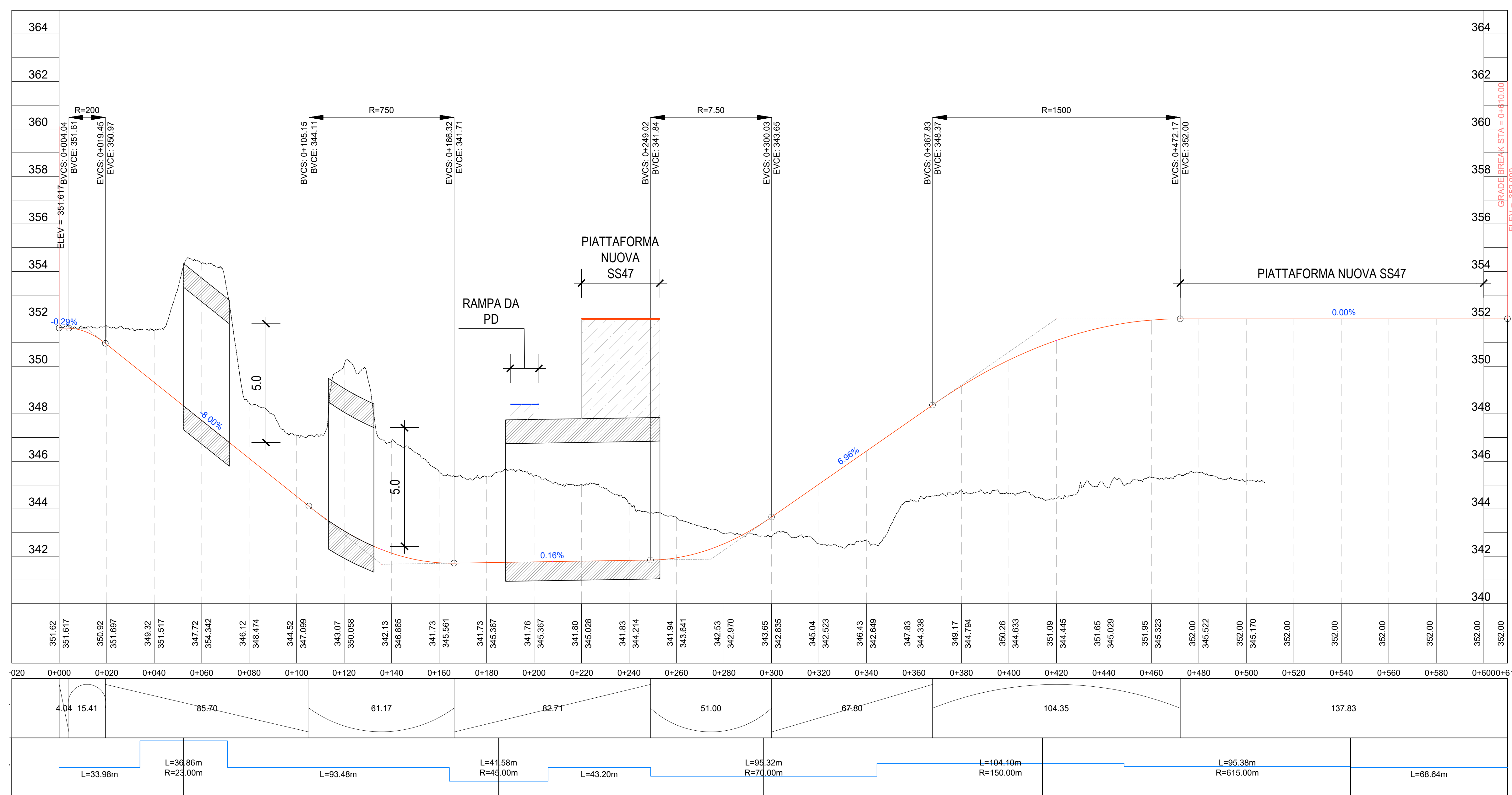
PLANIMETRIA IPOTESI 4 - RAMPE CONVERGONO SU ROTATORIA ESISTENTE scala 1:1000



PROFILO RAMPA IN USCITA DA SS 47 PROVENIENZA PADOVA E RIALLECCIO SU SVINCOLO ESISTENTE scala 1:1000/100



PROFILO RAMPA IN USCITA DA ROTATORIA ESISTENTE ED ENTRATA SU NUOVA SS 47 DIREZIONE PADOVA scala 1:1000/100



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

33069 - RIORGANIZZAZIONE DELLA SS47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista: [Logo]

Dati Identificativi dell'Elaborato:

PLANO-PROFILO DI PROGETTO
SVINCOLO DI SCURELLE
Approfondimento: Iterata in base al Catastro - ipotesi 4 - tempo con indicazione su rotatoria

DIP: T 3 1 1 1 4 A 1:1000

Integratore prestazioni specialistiche:

Autore	Disegnato	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	Approfondimenti Iterata	RIC1	RIC1

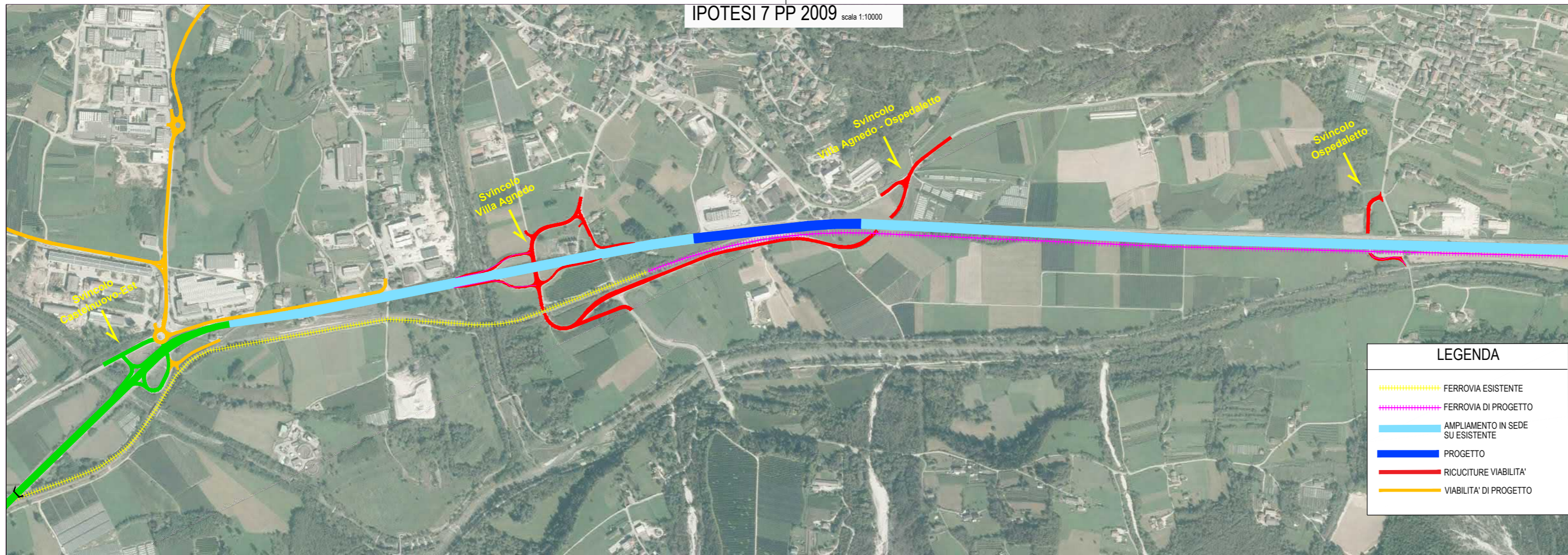
Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

[Signature]



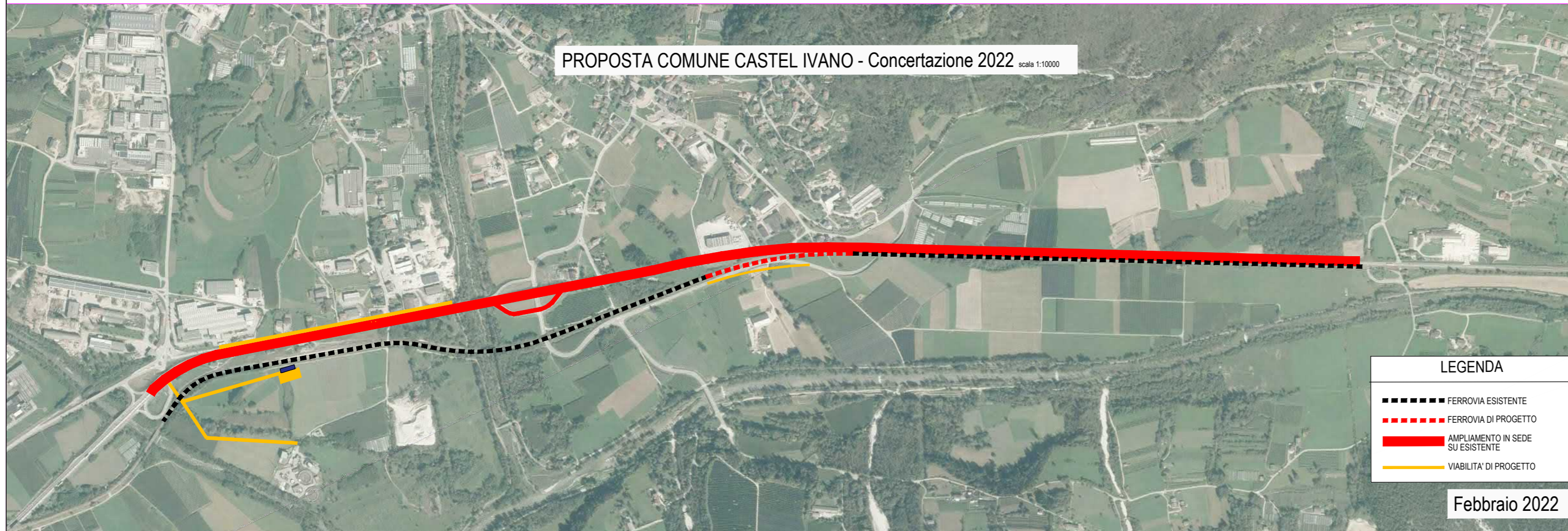
9.3. ALLEGATO 3

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Schema planimetrico	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE	Confronto ipotesi allargamento SS47 con ipotesi 7 (PP 2009)	DPP	T	3 1 1	0 0 1	A	1:10000
Schema planimetrico	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE	Confronto ipotesi allargamento SS47 con ipotesi 5 (PP 2009)	DPP	T	3 1 1	0 0 2	A	1:10000
Schema planimetrico	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE	Confronto ipotesi allargamento SS47 con Affiancamento	DPP	T	3 1 1	0 0 3	A	1:10000
Schema planimetrico	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE	Confronto ipotesi allargamento SS47 con 4 corsie var/sede	DPP	T	3 1 1	0 0 4	A	1:10000



LEGENDA

- FERROVIA ESISTENTE
- FERROVIA DI PROGETTO
- AMPLIAMENTO IN SEDE SU ESISTENTE
- PROGETTO
- RICUCITURE VIABILITA'
- VIABILITA' DI PROGETTO



LEGENDA

- FERROVIA ESISTENTE
- FERROVIA DI PROGETTO
- AMPLIAMENTO IN SEDE SU ESISTENTE
- VIABILITA' DI PROGETTO

Febbraio 2022



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE
Titolo 3	Confronto con ipotesi di allargamento SS47 con ipotesi 7 (PP 2009)

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3 1 1	0 0 1	A	1:10000

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

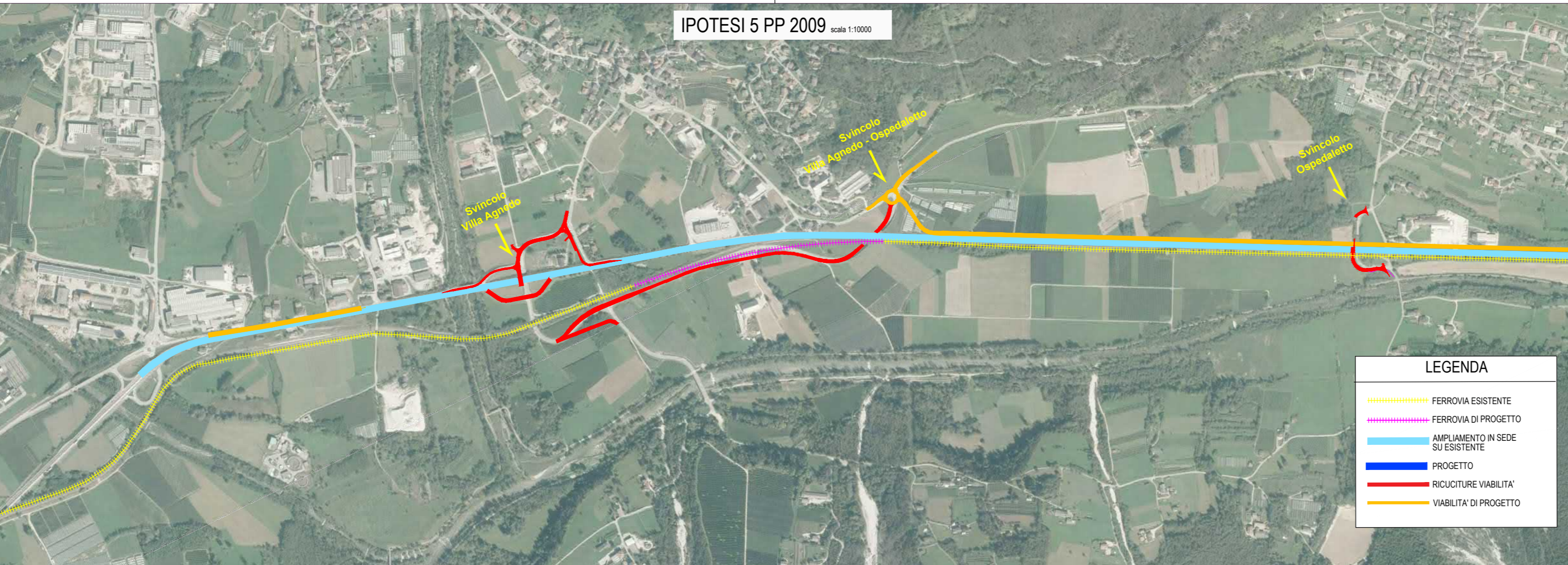
Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani

--	--

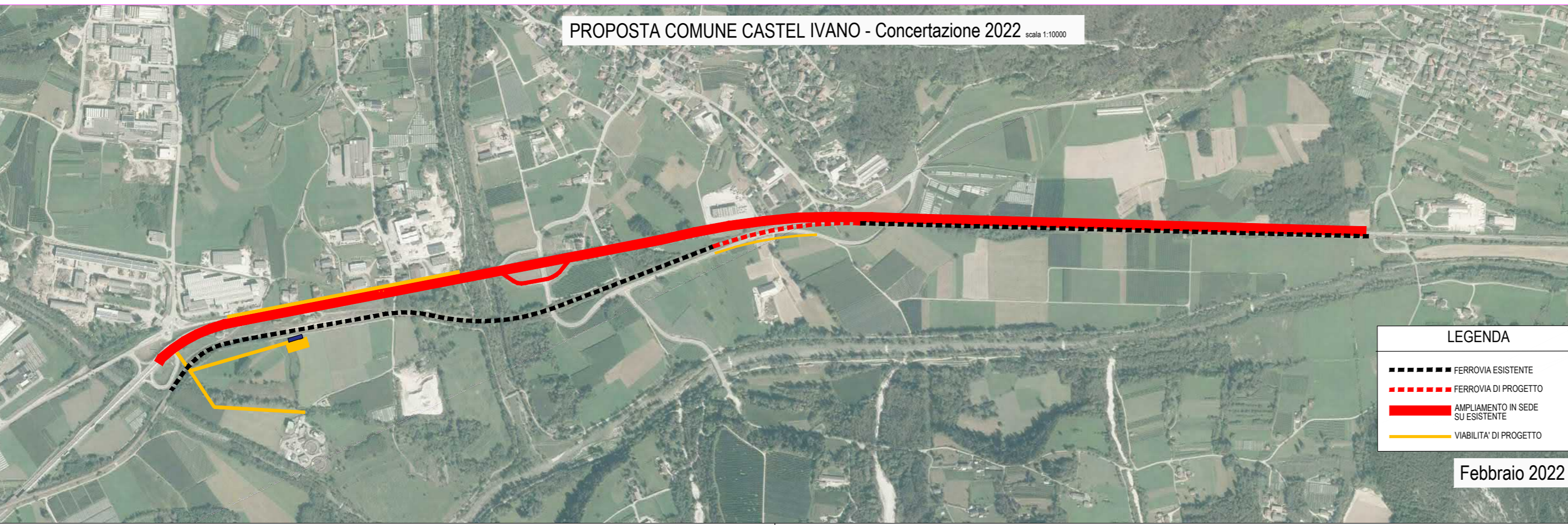
IPOTESI 5 PP 2009 scala 1:10000



LEGENDA

- FERROVIA ESISTENTE
- FERROVIA DI PROGETTO
- AMPLIAMENTO IN SEDE SU ESISTENTE
- PROGETTO
- RICUCITURE VIABILITA'
- VIABILITA' DI PROGETTO

PROPOSTA COMUNE CASTEL IVANO - Concertazione 2022 scala 1:10000



LEGENDA

- FERROVIA ESISTENTE
- FERROVIA DI PROGETTO
- AMPLIAMENTO IN SEDE SU ESISTENTE
- VIABILITA' DI PROGETTO

Febbraio 2022



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE
Titolo 3	Confronto ipotesi allargamento SS47 con ipotesi 5 (PP 2009)

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3 1 1	0 0 2	A	1:10000

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

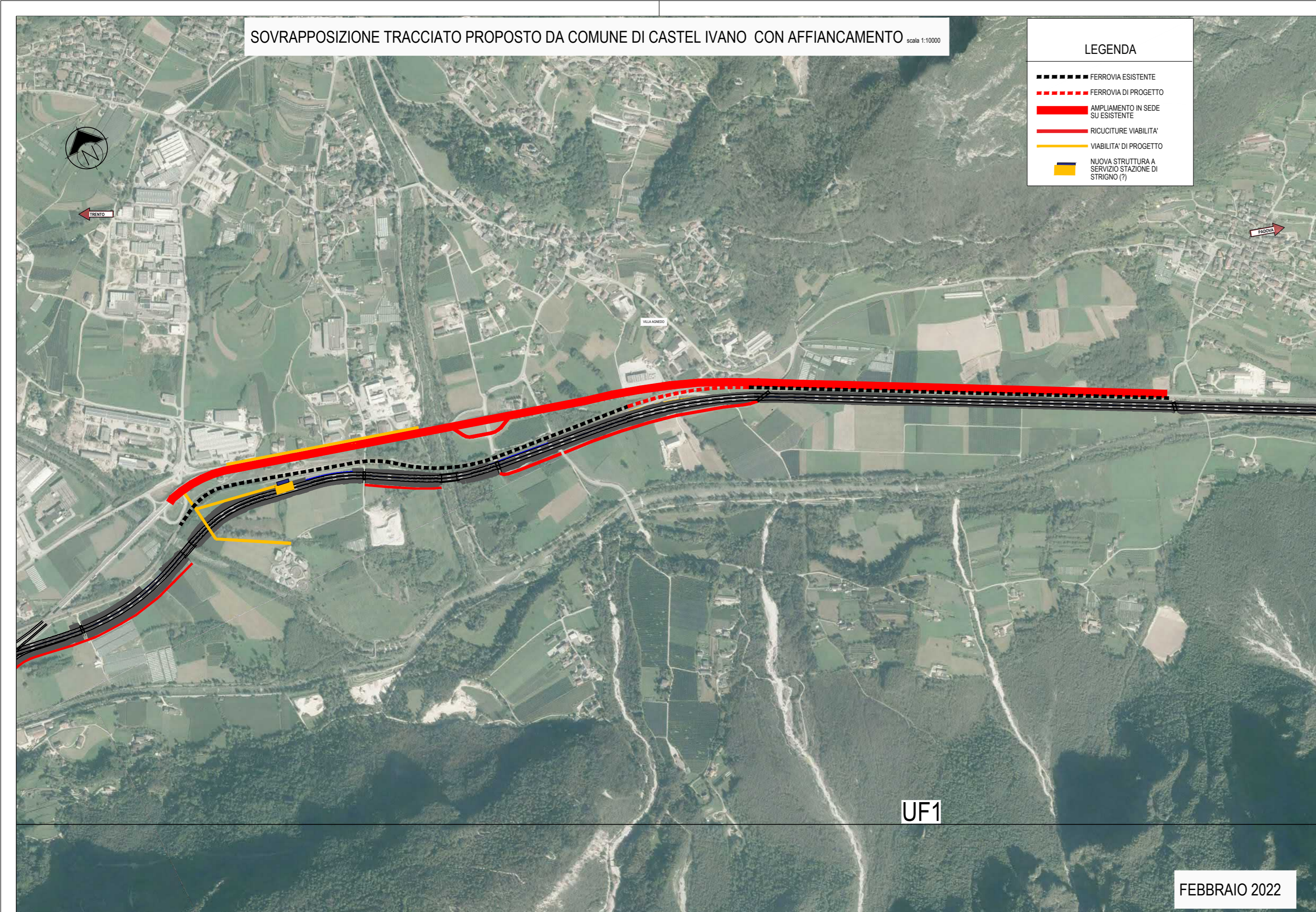
Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani

LEGENDA

- FERROVIA ESISTENTE
- - - - - FERROVIA DI PROGETTO
- ████████ AMPLIAMENTO IN SEDE SU ESISTENTE
- ████████ RICUCITURE VIABILITA'
- ████████ VIABILITA' DI PROGETTO
- ████████ NUOVA STRUTTURA A SERVIZIO STAZIONE DI STRIGNO (?)



FEBBRAIO 2022



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Integratore prestazioni specialistiche

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE
Titolo 3	Confronto ipotesi allargamento SS47 con Affiancamento

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3 1 1	0 0 3	A	1:10000

GESTIONE FILE:

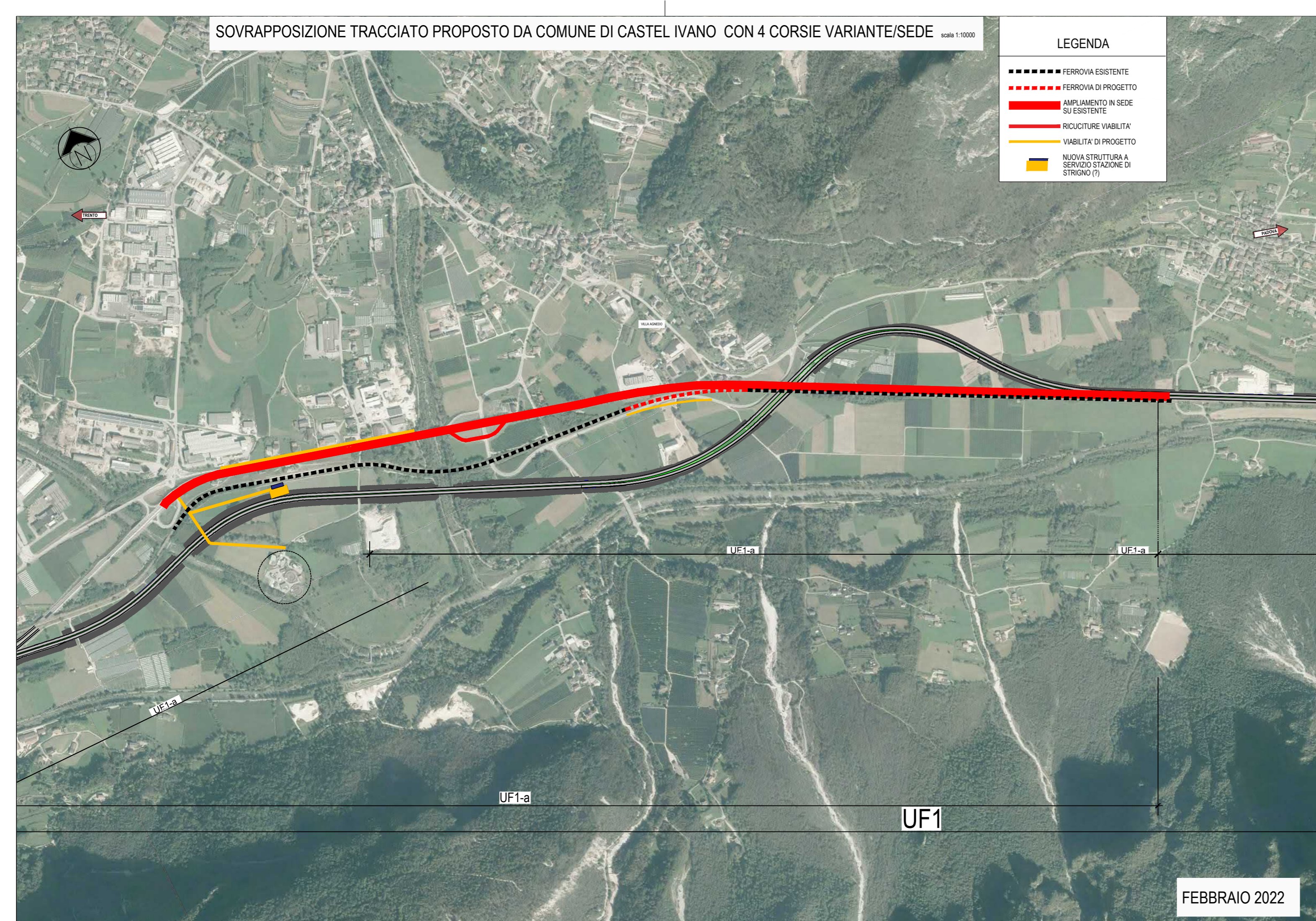
Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani

LEGENDA

- FERROVIA ESISTENTE
- - - - - FERROVIA DI PROGETTO
- AMPLIAMENTO IN SEDE SU ESISTENTE
- RICUCITURE VIABILITA'
- VIABILITA' DI PROGETTO
- NUOVA STRUTTURA A SERVIZIO STAZIONE DI STRIGNO (?)



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	SCHEMA PLANIMETRICO
Titolo 2	RADDOPPIO DI CARREGGIATA SS47 ESISTENTE
Titolo 3	Confronto ipotesi allargamento SS47 con 4 corsie var/sede

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3 1 1	0 0 4	A	1:10000

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	DPP	TMM	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani



9.4. ALLEGATO 4

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Plano-Profilo di progetto	4 CORSIE VARIANTE / SEDE - SOTTOPASSO 45°	Proposta 1: Galleria Artificiale - L=456m	DPP	T	3 1 1	0 1 2	A	1:2000
Plano-Profilo di progetto	4 CORSIE VARIANTE / SEDE - SOTTOPASSO 45°	Proposta 2: Galleria Artificiale - L=614m	DPP	T	3 1 1	0 1 3	A	1:2000
Plano-Profilo di progetto	4 CORSIE VARIANTE / SEDE - SOTTOPASSO 45°	Proposta 3: Galleria Artificiale - L=831m	DPP	T	3 1 1	0 1 4	A	1:2000

DM n.6792 del 05.11.2001 - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade

4.1.2 Gallerie

Per le strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico (tipo A, B e D) devono prevedersi gallerie a doppio foro.

Per gallerie di lunghezza superiore a 1000 m devono essere previste piazzole di dimensioni minime 45 x 3 m con interistanza di 600 m per ogni senso di marcia; nel caso di galleria a doppio senso di marcia le piazzole sui due lati devono essere sfalsate.

Per gallerie a doppio fornice devono essere previsti collegamenti pedonali ogni 300 m e collegamenti per il passaggio di veicoli di soccorso o di servizio ogni 900 m.

ANAS - Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali secondo la normativa vigente, redatto in osservanza al Dlgs 264/2008 che recepisce, a sua volta, la Direttiva Europea 2004/54/CE

3.4 Gallerie a doppia canna e traffico unidirezionale

3.4.1 Componente prescrittiva -Misure strutturali

3.4.1.1 Generalità

In ottemperanza al D.M. 5.11.2001 devono prevedersi gallerie a doppio fornice per strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico (tipo A, B e D).

3.4.1.2 Caratteristiche geometriche della struttura galleria

La sezione trasversale, le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato di una galleria e delle strade di accesso influenzano in modo determinante la sicurezza del sistema gallerie in quanto tali parametri influiscono significativamente sulla probabilità che si verifichino incidenti e sull'entità dei danni da essi indotti.

Nelle gallerie a doppia canna con pendenze longitudinali superiori al 3% devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate per aumentare la sicurezza sulla base dei risultati forniti dalla metodologia di analisi di rischio probabilistica dettagliata al capitolo 1.

3.4.1.4 Uscite di emergenza

Si definisce uscita di emergenza una apertura realizzata sull'involucro della struttura finalizzata a favorire l'esodo degli utenti verso vie di fuga e luoghi sicuri.

Esempi di uscite di emergenza sono:

- uscite dirette verso l'esterno della galleria,
- uscite verso il collegamento pedonale tra le due canne della galleria,
- uscite verso una galleria o un cunicolo di emergenza,
- i portali della galleria sono per definizione uscite di emergenza.

Le uscite di emergenza devono essere corredate da idonei dispositivi di sicurezza atti ad impedire la propagazione dei fumi e dell'energia termica all'interno delle vie di fuga, consentendo agli utenti di usufruire delle vie di esodo in condizioni di sicurezza ed agli addetti ai servizi di pronto intervento di accedere alla galleria.

L'interdistanza tra le uscite di emergenza non deve superare i 300 m.

3.4.1.4.3 Percorsi di esodo

Il percorso di esodo è costituito, in generale, in sequenza dalla canna interessata dall'evento incidentale, dai collegamenti pedonali, dalla canna non interessata dall'evento incidentale.

Nelle gallerie di lunghezza inferiore a 500 metri, salvo casi particolari (inserimenti o attraversamenti particolari quali ad es. l'ambito urbano), non sono previsti collegamenti pedonali.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a 500 metri devono essere realizzati collegamenti pedonali ogni 300 m.

I collegamenti pedonali devono essere separati dalla canna incidentata mediante idonee strutture caratterizzate da grado di compartimentazione REI 120.

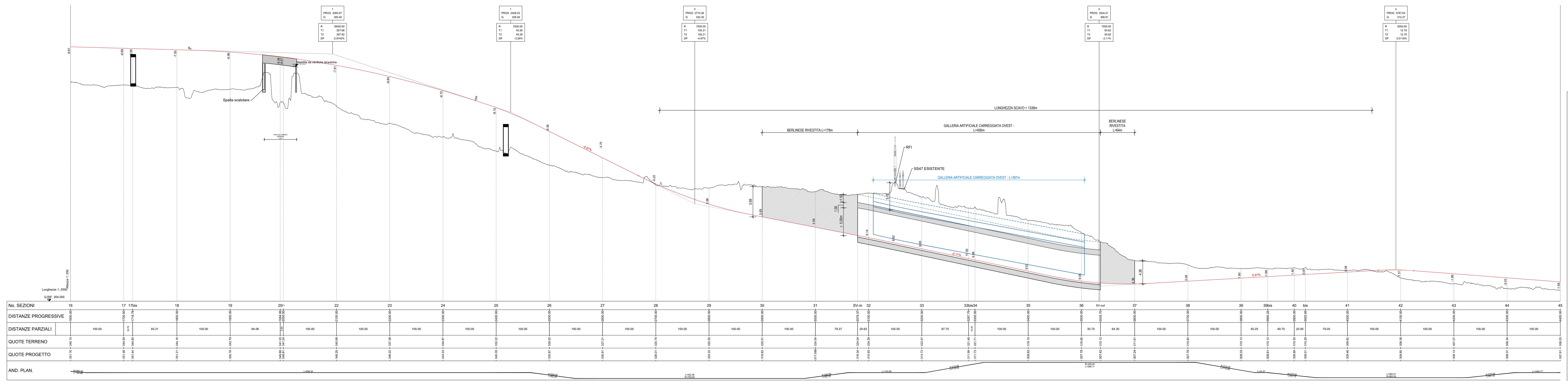
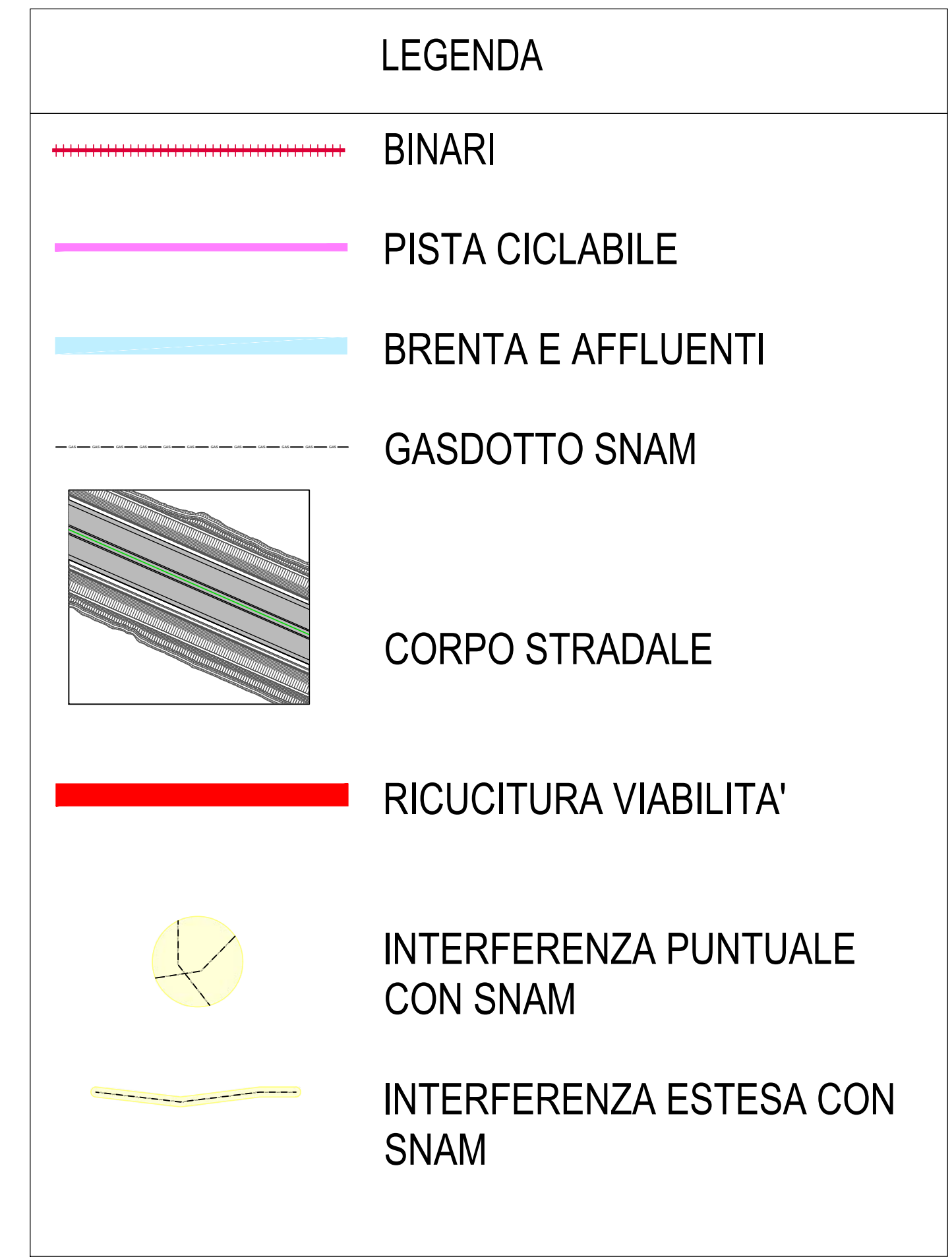
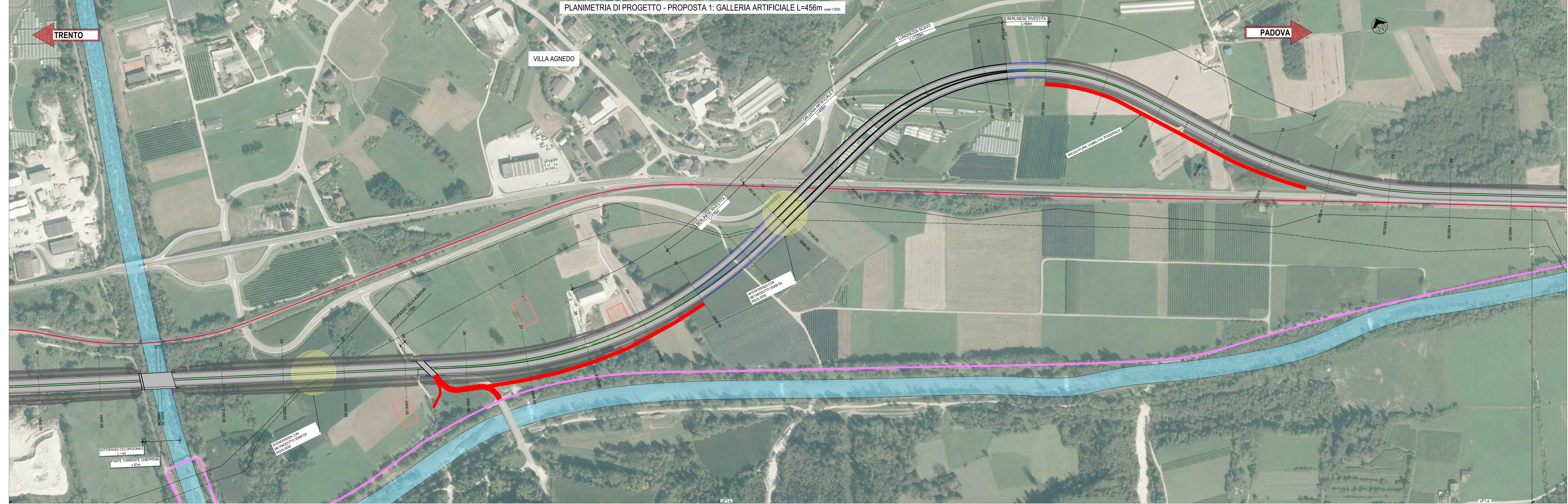
All'uscita - ingresso del collegamento pedonale si deve prevedere un'area di protezione rispetto al flusso veicolare avente lunghezza non inferiore a 2 m.

Un ammasso di emergenza deve essere posto all'interno del collegamento pedonale. La descrizione dell'ammasso di emergenza è riportata nel paragrafo "stazioni di emergenza".

3.4.1.5.1 Collegamenti carrabili

Nelle gallerie devono essere previsti collegamenti per il passaggio di veicoli di soccorso o di servizio ogni 900 m circa.

Nelle gallerie di lunghezza inferiore a 1000 metri, salvo casi particolari (inserimenti o attraversamenti particolari quali ad es. l'ambito urbano), non sono previsti collegamenti carrabili.



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

PROGETTO: S-368 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista: **Dati Identificativi dell'Elaborato**

Titolo 1	PLANO-PROFLO DI PROGETTO
Titolo 2	4 CORSE VARIANTE (SEDE - BOTTAPASSO 45)
Titolo 3	Progetto 1 - Galleria Artificiale - L=456m

CODIFICA:

Fav	Tip	Categoria	Progressivo	Rev	Stato
DPP	T	1	1	1	A

Integratore prestazioni specialistiche:

Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	Verifica finalizzata proposta Curatore Operativo	RCM	RCM

Commissionario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Tomassini

ANAS - Linee Guida per la progettazione della sicurezza nelle Gallerie Stradali secondo la normativa vigente, redatto in osservanza al Digs 264/2006 che recepisce, a sua volta, la Direttiva Europea 2004/54/CE

3.4 Gallerie a doppia canna e traffico unidirezionale

3.4.1 Componente prescrittiva -Misure strutturali

3.4.1.1 Generalità

In ottemperanza al D.M. 5.11.2001 devono prevedersi gallerie a doppio fionice per strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico (tipo A, B e D).

3.4.1.2 Caratteristiche geometriche della struttura galleria

La sezione trasversale, le caratteristiche plano-almetriche del tracciato di una galleria e delle strade di accesso influenzano in modo determinante la sicurezza del sistema gallerie in quanto tali parametri influiscono significativamente sulla probabilità che si verifichino incidenti e sull'entità dei danni da essi indotti.

Nelle gallerie a doppia canna con pendenze longitudinali superiori al 3% devono essere adottate misure supplementari e/o rafforzate per aumentare la sicurezza sulla base dei risultati forniti dalla metodologia di analisi di rischio probabilistica dettagliata al capitolo 1.

3.4.1.4 Uscite di emergenza

Si definisce uscita di emergenza una apertura realizzata sull'involucro della struttura finalizzata a favorire l'esodo degli utenti verso vie di fuga e luoghi sicuri.

Esempi di uscite di emergenza sono:

- uscite dirette verso l'esterno della galleria,
- uscite verso il collegamento pedonale tra le due canne della galleria,
- uscite verso una galleria o un cunicolo di emergenza,
- i portali della galleria sono per definizione uscite di emergenza.

Le uscite di emergenza devono essere corredate da idonei dispositivi di sicurezza atti ad impedire la propagazione dei fumi e dell'energia termica all'interno delle vie di fuga, consentendo agli utenti di usufruire delle vie di esodo in condizioni di sicurezza ed agli addetti ai servizi di pronto intervento di accedere alla galleria.

L'interdistanza tra le uscite di emergenza non deve superare i 300 m.

3.4.1.4.3 Percorsi di esodo

Il percorso di esodo è costituito, in generale, in sequenza dalla canna interessata dall'evento incidentale, dai collegamenti pedonali dalla canna non interessata dall'evento incidentale.

Nelle gallerie di lunghezza inferiore a 500 metri, salvo casi particolari (inserimenti o attraversamenti particolari quali ad es. l'ambito urbano), non sono previsti collegamenti pedonali.

Nelle gallerie di lunghezza superiore a 500 metri devono essere realizzati collegamenti pedonali ogni 300 m.

I collegamenti pedonali devono essere separati dalla canna incidentata mediante idonee strutture caratterizzate da grado di compartimentazione REI 120.

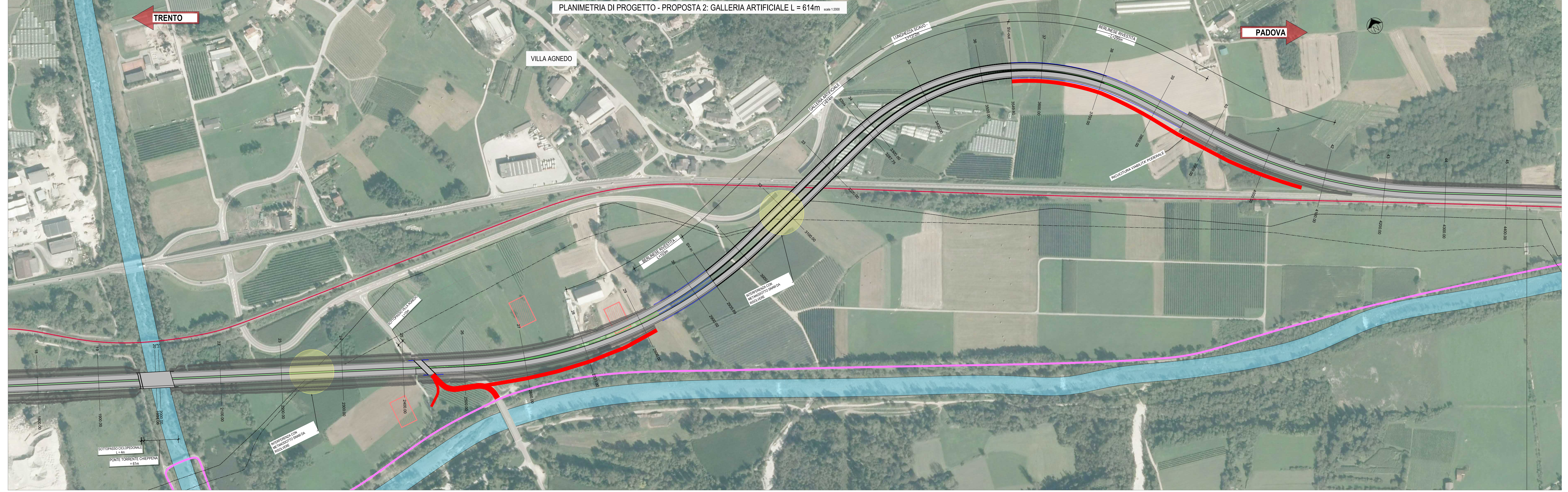
All'uscita - ingresso del collegamento pedonale si deve prevedere un'area di protezione rispetto al flusso veicolare avente lunghezza non inferiore a 2 m.

Un armadietto di emergenza deve essere posto all'interno del collegamento pedonale. La descrizione dell'armadietto di emergenza è riportata nel paragrafo "stazioni di emergenza".

3.4.1.5.1 Collegamenti carrabili

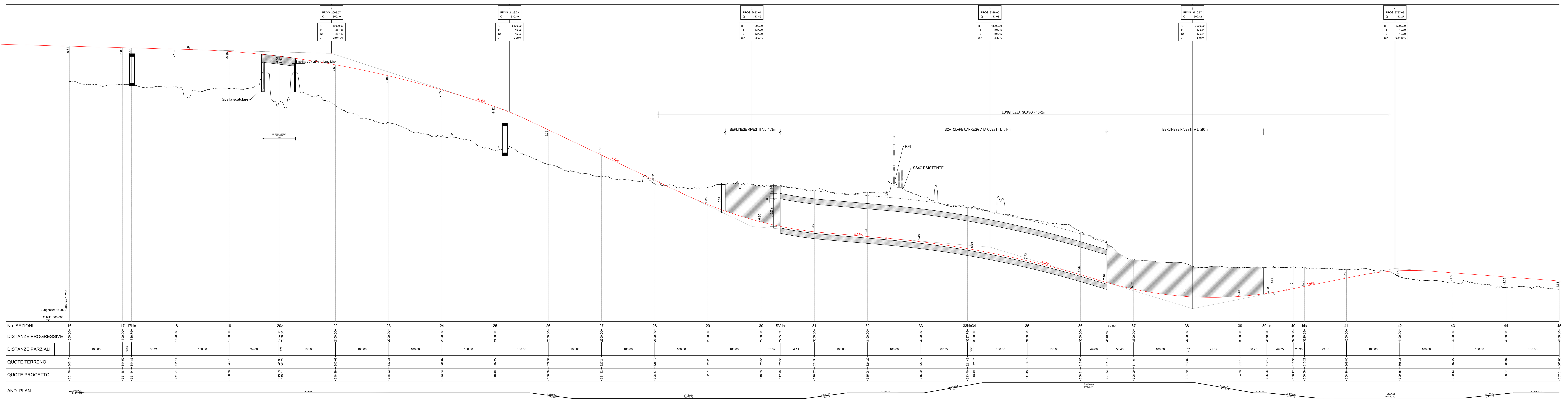
Nelle gallerie devono essere previsti collegamenti per il passaggio di veicoli di soccorso o di servizio ogni 900 m circa.

Nelle gallerie di lunghezza inferiore a 1000 metri, salvo casi particolari (inserimenti o attraversamenti particolari quali ad es. l'ambito urbano), non sono previsti collegamenti carrabili.



LEGENDA

- BINARI
- PISTA CICLABILE
- BRENTA E AFFLUENTI
- GASDOTTO SNAM
- CORPO STRADALE
- RICUCITURA VIABILITA'
- INTERFERENZA PUNTUALE CON SNAM
- INTERFERENZA ESTESA CON SNAM



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	PLANO-PROFILI DI PROGETTO
Titolo 2	4 CORSE VARIANTE (SEDE - SOTTOPASSO 45)
Titolo 3	Progetto 2: Galleria Artificiale - L=614m

COORDINATA

Fase	Tip	Calog	Prognost	Rev	Stad
DPP	T	3	1	0	1
		3	1	0	1

Integratore prestazioni specialistiche

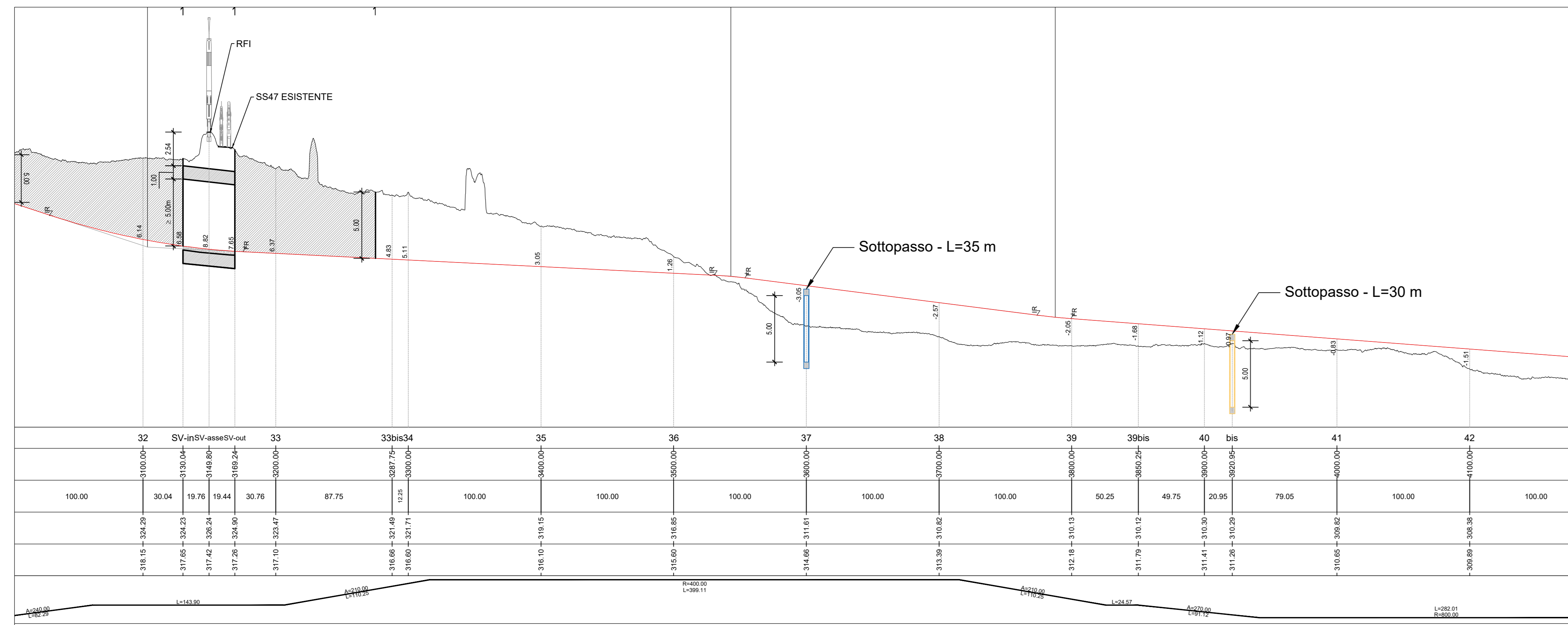
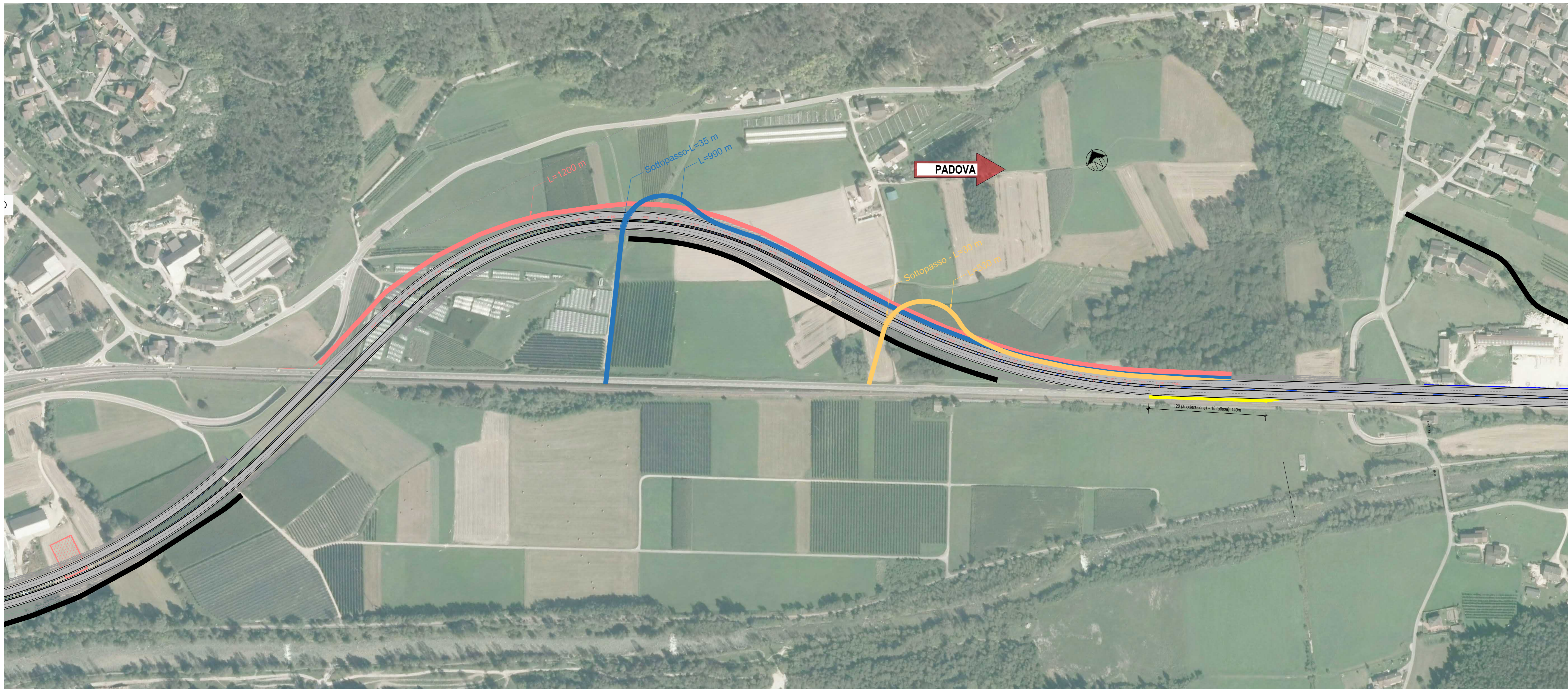
Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	Verifica fattibilità progetto Variante Opere	RCM	RCM	TRR


Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Tomassini




9.5. ALLEGATO 5

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Plano-Profilo di progetto	4 CORSIE VARIANTE / SEDE - SOTTOPASSO 45°	Approfondimento istanza sindaci Ospedaletto e Castel Ivano: svincolo località Zotta	DPP	T	3 1 1	0 1 1	A	1:2000





PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	PLANO-PROFLO DI PROGETTO
Titolo 2	4 CORSIE VARIANTE / SEDE - SOTTOPASSO 45°
Titolo 3	Approfondimento istanze sindac Dipendenza e Castel Ivano: evincolo località Zotta

COORDINATA:


Fase	Tipi	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	0	1
				A	1:2000

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	Approfondimenti istanze	RCH	RCH	TBR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

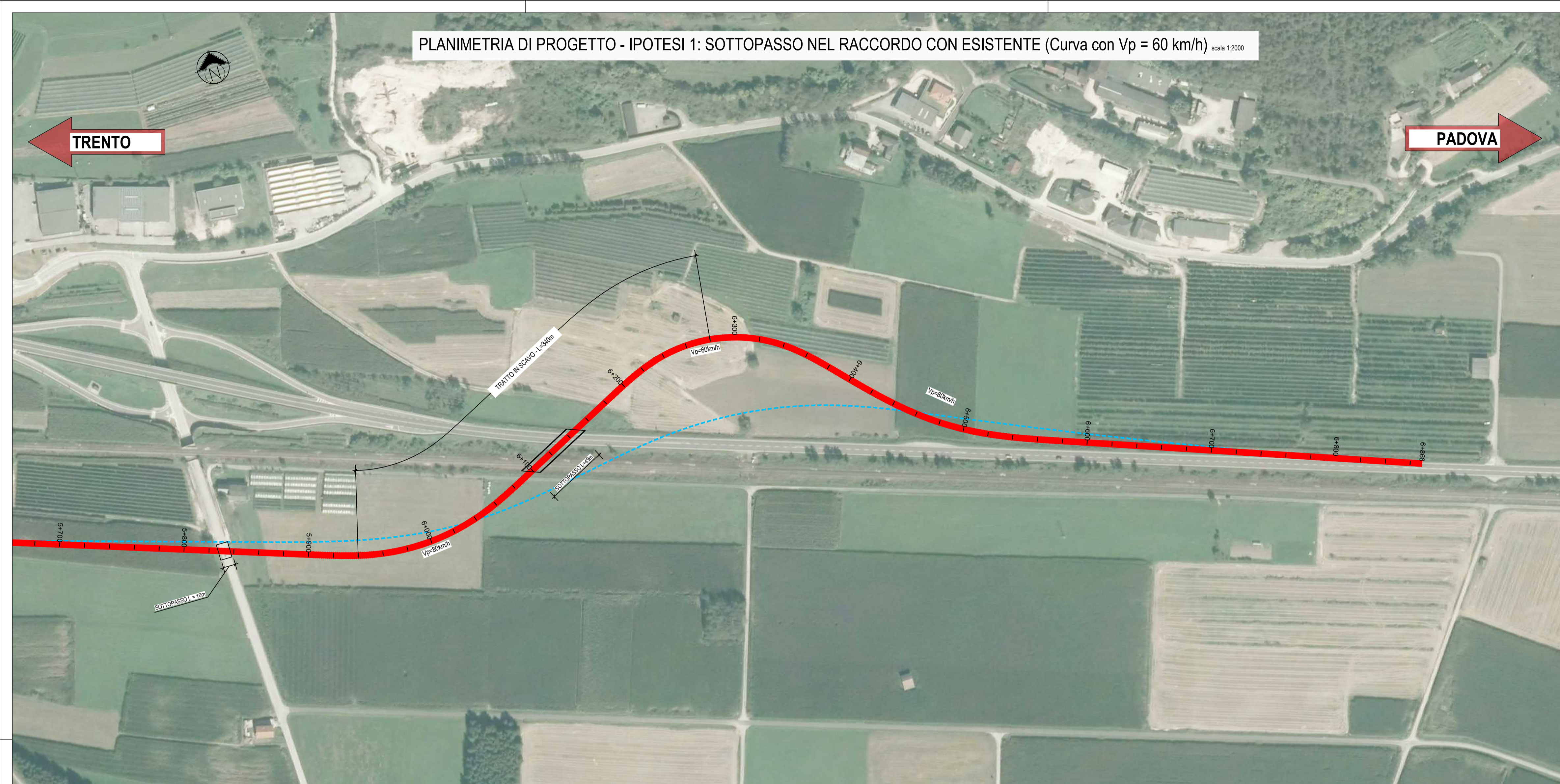
Ing. Stefano Torressani









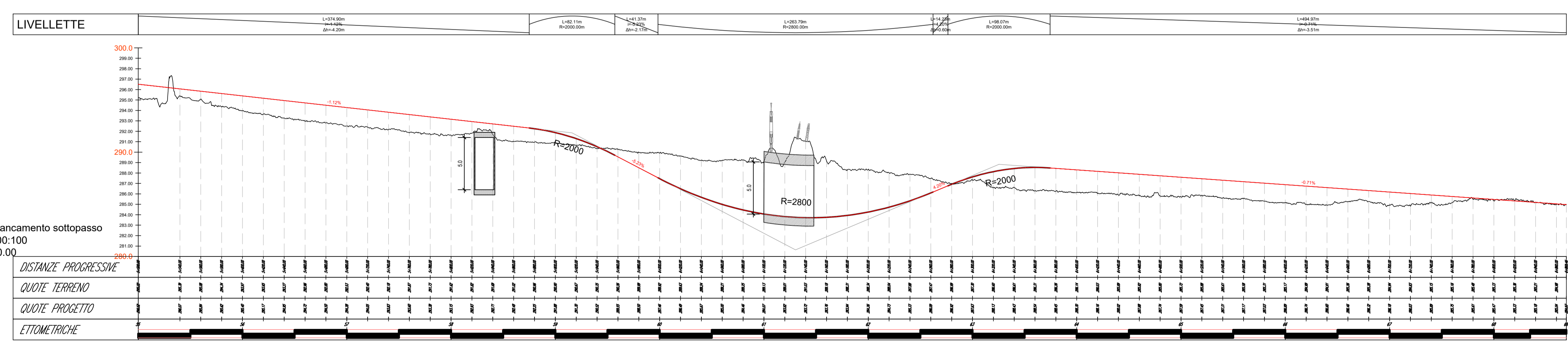
9.6. ALLEGATO 6

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Plano-Profilo di progetto	SVINCOLO BARRICATA	Istanza sindaco di Castelnuovo- Ipotesi 1: sottopasso raccordo con esistente (V=60km/h)	DPP	T	3 1 1	1 4 6	A	varie
Plano-Profilo di progetto	SVINCOLO BARRICATA	Istanza sindaco di Castelnuovo- Ipotesi 2: sottopasso raccordo con esistente (V=80km/h)	DPP	T	3 1 1	1 4 7	A	varie



- LEGENDA**
-  BINARI
 -  TRACCIATO DI PROGETTO (IPOTESI 1)
 -  TRACCIATO DI PROGETTO (IPOTESI 2)
 -  TRACCIATO DI PROGETTO CON SOVRAPPASSO

PROFILO LONGITUDINALE IPOTESI 1 scala 1:2500/250



Profilo: Affiancamento sottopasso
Scala : 1000:100
Q.Rif. : 280.00

DISTANZE PROGRESSIVE	QUOTE TERRENO	QUOTE PROGETTO	ETTOMETRICHE
5+700	295.00	295.00	0.00
5+800	294.50	294.50	100.00
5+900	294.00	294.00	200.00
6+000	293.50	293.50	300.00
6+100	293.00	293.00	400.00
6+200	292.50	292.50	500.00
6+300	292.00	292.00	600.00
6+400	291.50	291.50	700.00
6+500	291.00	291.00	800.00
6+600	290.50	290.50	900.00
6+700	290.00	290.00	1000.00
6+800	289.50	289.50	1100.00
6+900	289.00	289.00	1200.00
6+950	288.50	288.50	1250.00
7+000	288.00	288.00	1300.00
7+100	287.50	287.50	1400.00
7+200	287.00	287.00	1500.00
7+300	286.50	286.50	1600.00
7+400	286.00	286.00	1700.00
7+500	285.50	285.50	1800.00
7+600	285.00	285.00	1900.00
7+700	284.50	284.50	2000.00
7+800	284.00	284.00	2100.00
7+900	283.50	283.50	2200.00
8+000	283.00	283.00	2300.00
8+100	282.50	282.50	2400.00
8+200	282.00	282.00	2500.00
8+300	281.50	281.50	2600.00
8+400	281.00	281.00	2700.00
8+500	280.50	280.50	2800.00
8+600	280.00	280.00	2900.00
8+700	279.50	279.50	3000.00
8+800	279.00	279.00	3100.00
8+900	278.50	278.50	3200.00
9+000	278.00	278.00	3300.00
9+100	277.50	277.50	3400.00
9+200	277.00	277.00	3500.00
9+300	276.50	276.50	3600.00
9+400	276.00	276.00	3700.00
9+500	275.50	275.50	3800.00
9+600	275.00	275.00	3900.00
9+700	274.50	274.50	4000.00
9+800	274.00	274.00	4100.00
9+900	273.50	273.50	4200.00
10+000	273.00	273.00	4300.00
10+100	272.50	272.50	4400.00
10+200	272.00	272.00	4500.00
10+300	271.50	271.50	4600.00
10+400	271.00	271.00	4700.00
10+500	270.50	270.50	4800.00
10+600	270.00	270.00	4900.00
10+700	269.50	269.50	5000.00
10+800	269.00	269.00	5100.00
10+900	268.50	268.50	5200.00
11+000	268.00	268.00	5300.00
11+100	267.50	267.50	5400.00
11+200	267.00	267.00	5500.00
11+300	266.50	266.50	5600.00
11+400	266.00	266.00	5700.00
11+500	265.50	265.50	5800.00
11+600	265.00	265.00	5900.00
11+700	264.50	264.50	6000.00
11+800	264.00	264.00	6100.00
11+900	263.50	263.50	6200.00
12+000	263.00	263.00	6300.00
12+100	262.50	262.50	6400.00
12+200	262.00	262.00	6500.00
12+300	261.50	261.50	6600.00
12+400	261.00	261.00	6700.00
12+500	260.50	260.50	6800.00
12+600	260.00	260.00	6900.00
12+700	259.50	259.50	7000.00
12+800	259.00	259.00	7100.00
12+900	258.50	258.50	7200.00
13+000	258.00	258.00	7300.00
13+100	257.50	257.50	7400.00
13+200	257.00	257.00	7500.00
13+300	256.50	256.50	7600.00
13+400	256.00	256.00	7700.00
13+500	255.50	255.50	7800.00
13+600	255.00	255.00	7900.00
13+700	254.50	254.50	8000.00
13+800	254.00	254.00	8100.00
13+900	253.50	253.50	8200.00
14+000	253.00	253.00	8300.00
14+100	252.50	252.50	8400.00
14+200	252.00	252.00	8500.00
14+300	251.50	251.50	8600.00
14+400	251.00	251.00	8700.00
14+500	250.50	250.50	8800.00
14+600	250.00	250.00	8900.00
14+700	249.50	249.50	9000.00
14+800	249.00	249.00	9100.00
14+900	248.50	248.50	9200.00
15+000	248.00	248.00	9300.00
15+100	247.50	247.50	9400.00
15+200	247.00	247.00	9500.00
15+300	246.50	246.50	9600.00
15+400	246.00	246.00	9700.00
15+500	245.50	245.50	9800.00
15+600	245.00	245.00	9900.00
15+700	244.50	244.50	10000.00

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO




PROGETTO : S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO : DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	PLANO-PROFILO DI PROGETTO
Titolo 2	Svincolo di Barricata
Titolo 3	Istanza sindaco di Castelnuovo: ipotesi 1: sottopasso nel raccordo con esistente

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	4
			6	A	varie

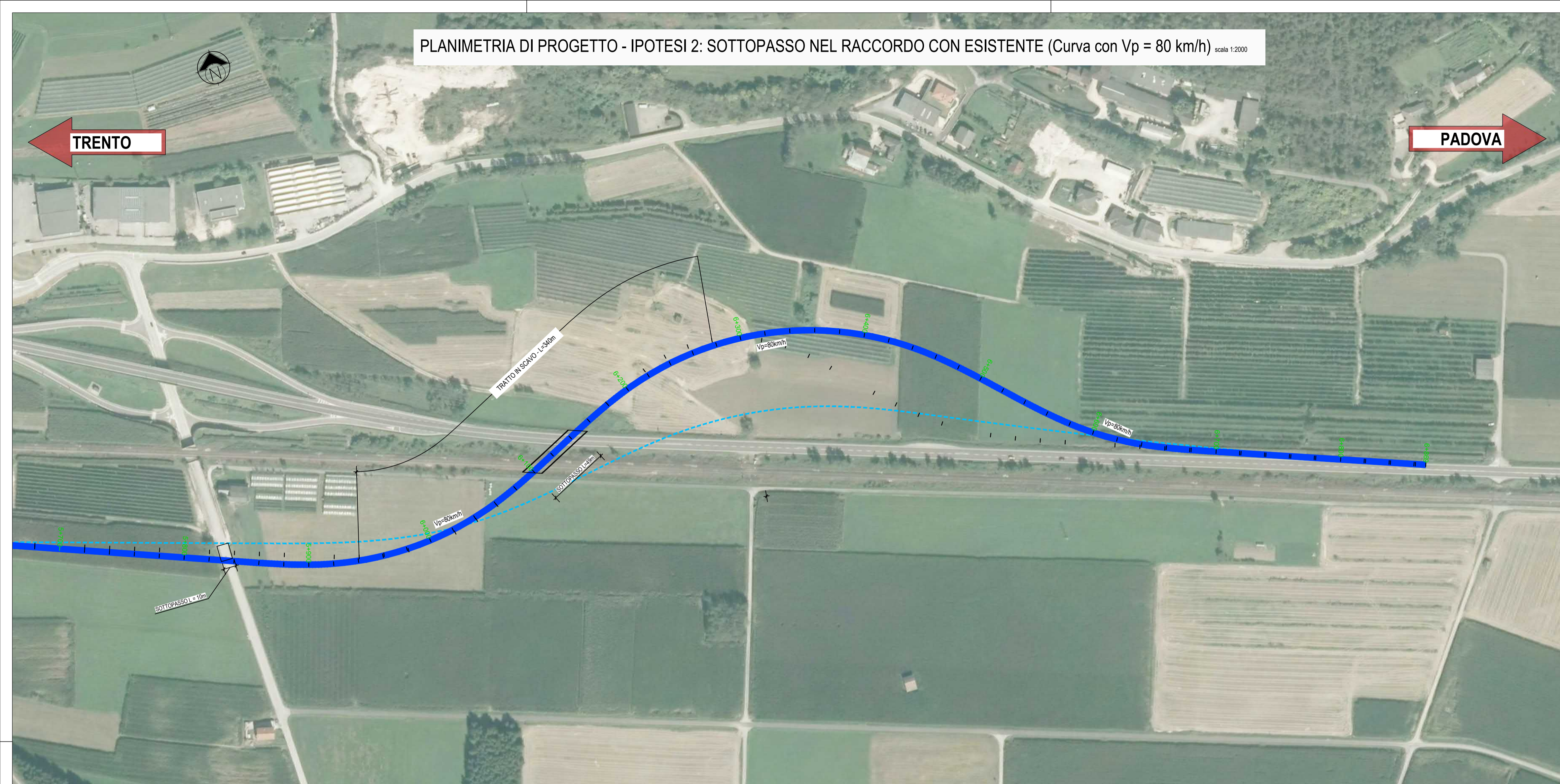
GESTIONE FILE:





Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	Approfondimenti istanze	RCH	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

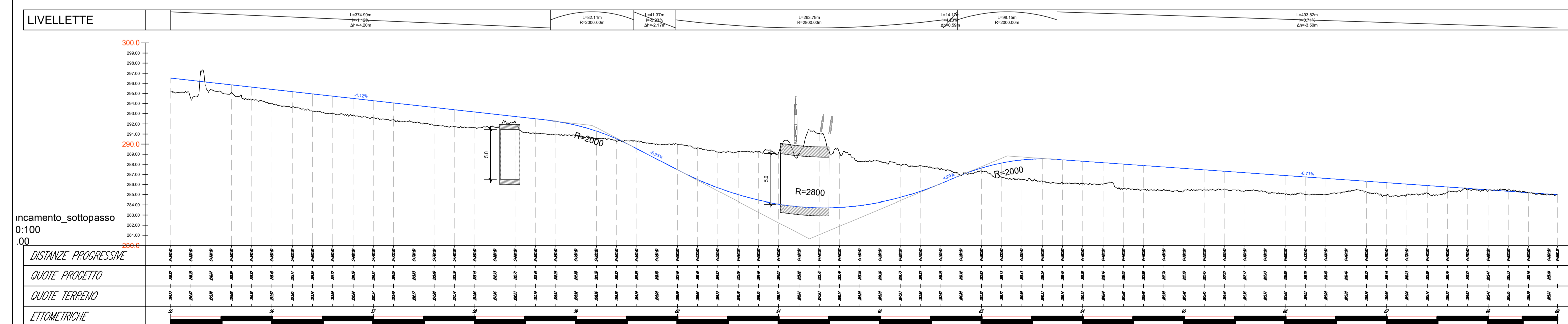
Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Torresani





- LEGENDA**
-  BINARI
 -  TRACCIATO DI PROGETTO (IPOTESI 1)
 -  TRACCIATO DI PROGETTO (IPOTESI 2)
 -  TRACCIATO DI PROGETTO CON SOVRAPPASSO

PROFILO LONGITUDINALE IPOTESI 2 scala 1:2000/250



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Dati Identificativi dell'Elaborato

Titolo 1	PLANO-PROFILO DI PROGETTO
Titolo 2	Svincolo di Barricata
Titolo 3	Istanza sindaco di Castelnuovo: ipotesi 2: sottopasso nel raccordo con esistente

CODIFICA:

Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	4
				7	A

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Febbraio 2022	Approfondimenti istanze	RCH	RCH	TRR

Integratore prestazioni specialistiche

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

Ing. Stefano Torresani

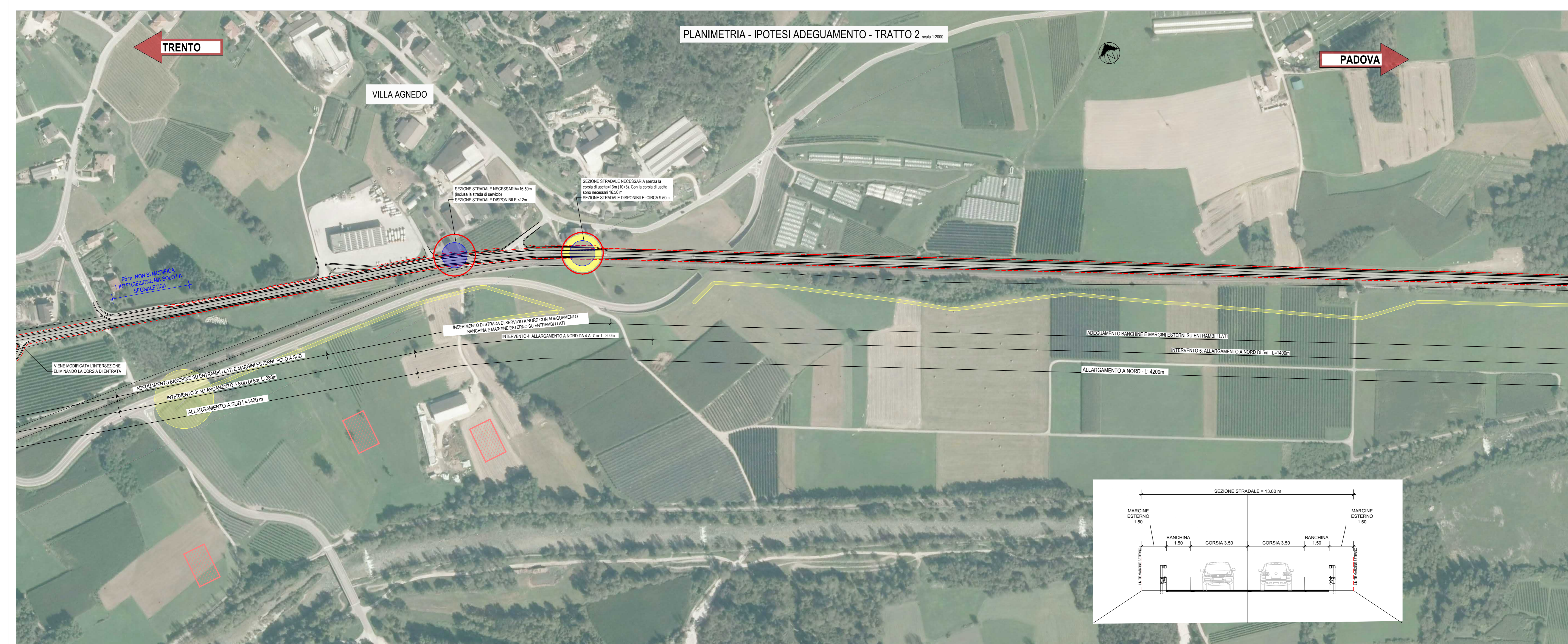


9.7. ALLEGATO 7

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Planimetria	ADEGUAMENTO SS47 ESISTENTE	Tavola 1	DPP	T	3 1 1	1 7 1	A	varie



- LEGENDA
- BINARI
 - POTENZIAMENTO STRADA ESISTENTE (S.P. 60)
 - REALIZZAZIONE NUOVA BRETTELLA
 - - - - LIMITE ESTERNO ARGINELLO CON BARRIERA



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista: Integratore prestazioni specialistiche

Dati Identificativi dell'Elaborato

TITOLO 1	PLANIMETRIE
TITOLO 2	ADEGUAMENTO S.S. 47 ESISTENTE
TITOLO 3	TAVOLA 1

CODIFICA:

Fase	Tipi	Categorie	Progressivi	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	A

GESTIONE FILE:

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Marzo 2022	Richiesta alle osservazioni	RDH	RDH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Torressani



9.8. ALLEGATO 8

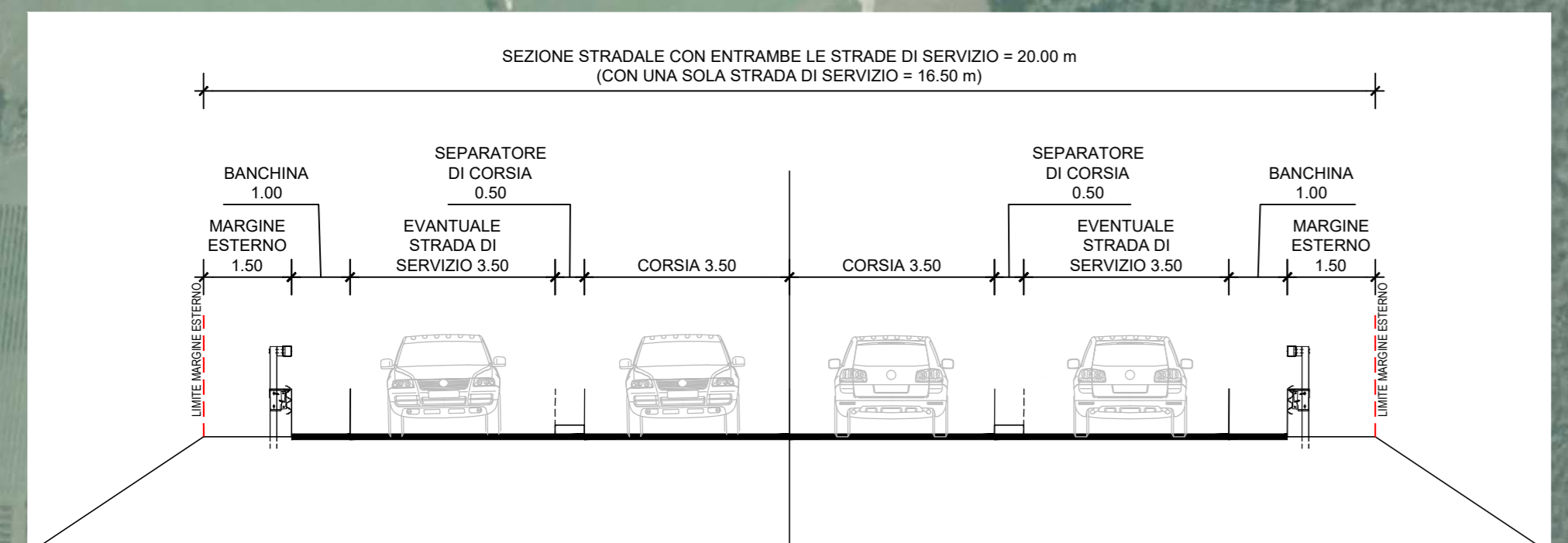
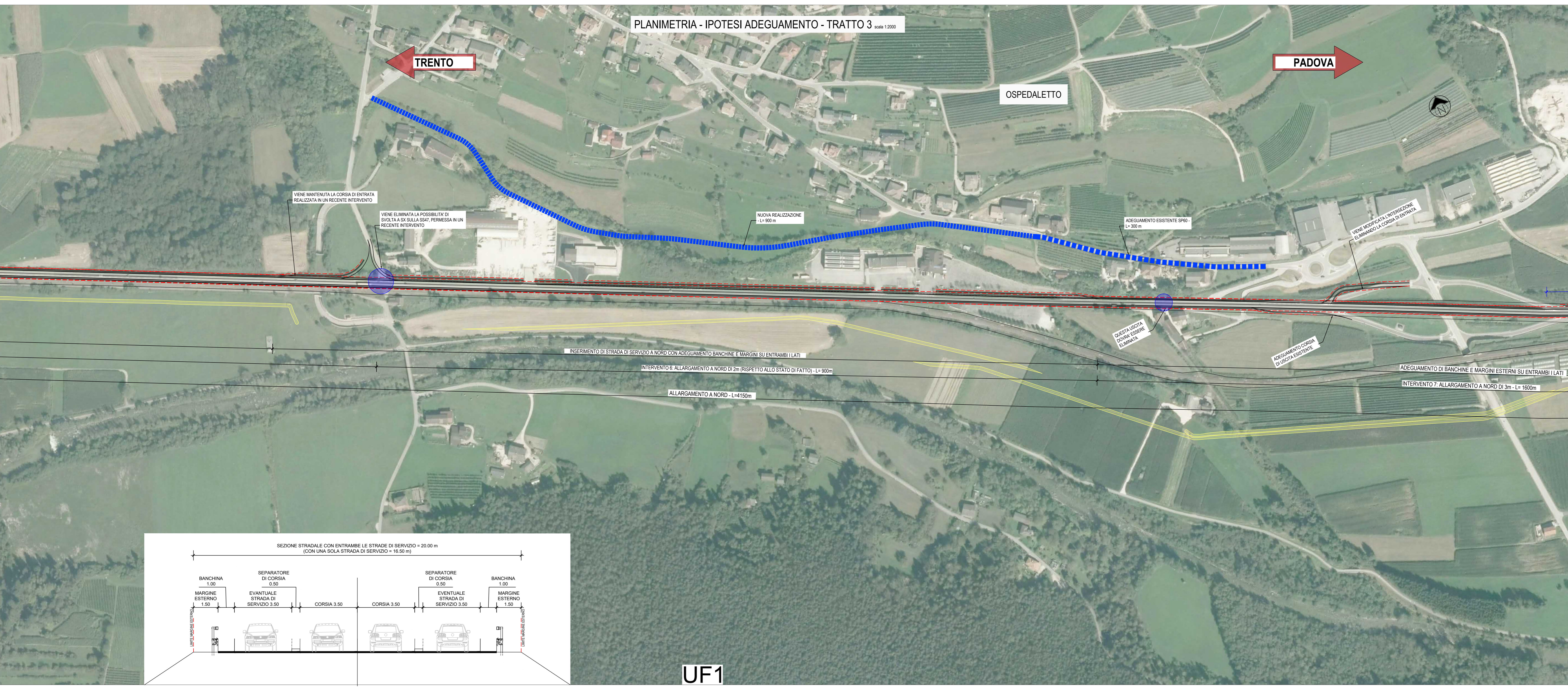
Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Planimetria	ADEGUAMENTO SS47 ESISTENTE	Tavola 2	DPP	T	3 1 1	1 7 2	A	varie

PLANIMETRIA - IPOTESI ADEGUAMENTO - TRATTO 3 scala 1:2000

TRENTO

PADOVA

OSPEDALETTO



UF1

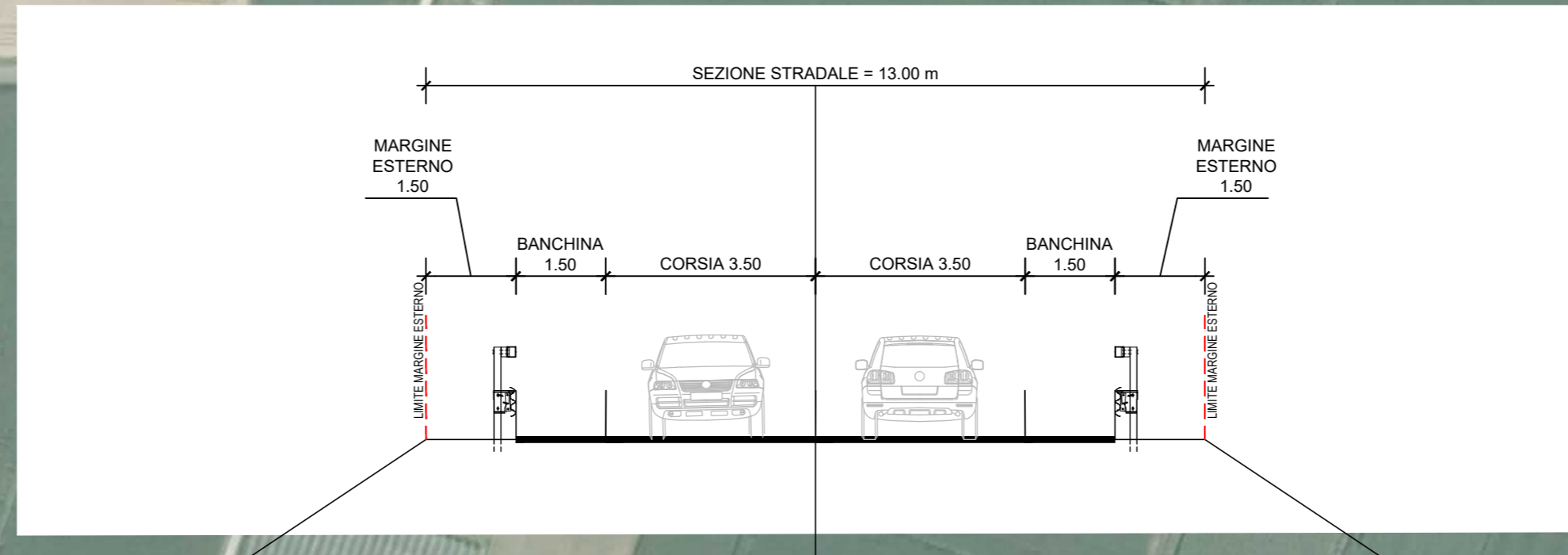
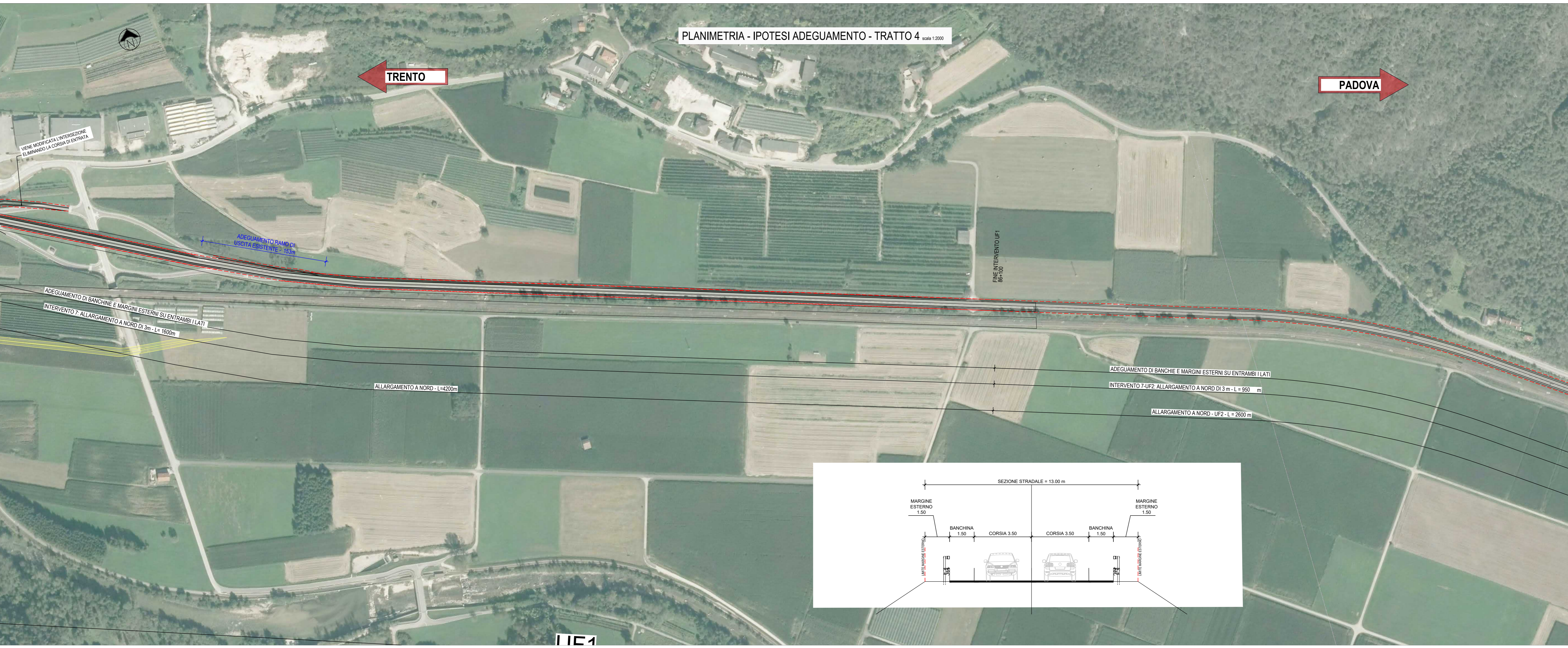
LEGENDA

- BINARI
- POTENZIAMENTO STRADA ESISTENTE (S.P. 60)
- REALIZZAZIONE NUOVA BRETTELLA
- LIMITE ESTERNO ARGINELLO CON BARRIERA


PLANIMETRIA - IPOTESI ADEGUAMENTO - TRATTO 4 scala 1:2000

TRENTO


PADOVA



UF1



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista: _____

Dati identificativi dell'Elaborato

TITOLO 1	PLANIMETRIE
TITOLO 2	ADEGUAMENTO S.S.47 ESISTENTE
TITOLO 3	TAVOLA 2


CODIFICA:

Fase	Tipi	Categorie	Progressivi	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	2
				A	varie

GESTIONE: FILE

Data Emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Marzo 2022	Richiesta alle osservazioni	RDH	RDH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Torressani





9.1. ALLEGATO 9

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Presentazione	LE OSSERVAZIONI		DPP	R				



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

OPERA S-369 RIORGANIZZAZIONE DELLA SS47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO



DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE
LE OSSERVAZIONI

marzo 2022

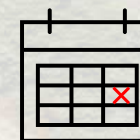
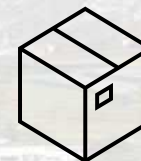


Quale
soluzione ?





DEPOSITO DPP	28/01/2022
CONFERENZE PUBBLICHE DI INFORMAZIONE	02/02/2022
TERMINE DEPOSITO DELLE OSSERVAZIONI	03/03/2022





SOGGETTI	AMMINISTRAZIONI LOCALI, CONSIGLI COMUNALI, GRUPPI	ASSOCIAZIONI E COMITATI	PRIVATI
OSSERVAZIONI	8	4	8
TOTALE	20		

PRIVATI + ASSOCIAZIONI

ca 880 firme





STUDI E APPROFONDIMENTI EFFETTUATI SU ISTANZA DELLE
AMMINISTRAZIONI NEL PERIODO DI RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI

1	Flussi di traffico svincolo di Castelnuovo (con svincolo Borgo Est)
2	Ipotesi collegamento con svincolo di Scurelle (Eurobrico)
3	Raddoppio di carreggiata SS47 esistente (svincolo Scurelle-Zotta) con variante puntuale ferrovia
4	Ipotesi realizzazione galleria artificiale su 4 corsie variante / sede
5	Svincolo località Zotta (per 4 corsie variante / sede)
6	Sottopasso località Barricata (affiancamento e 2+2)

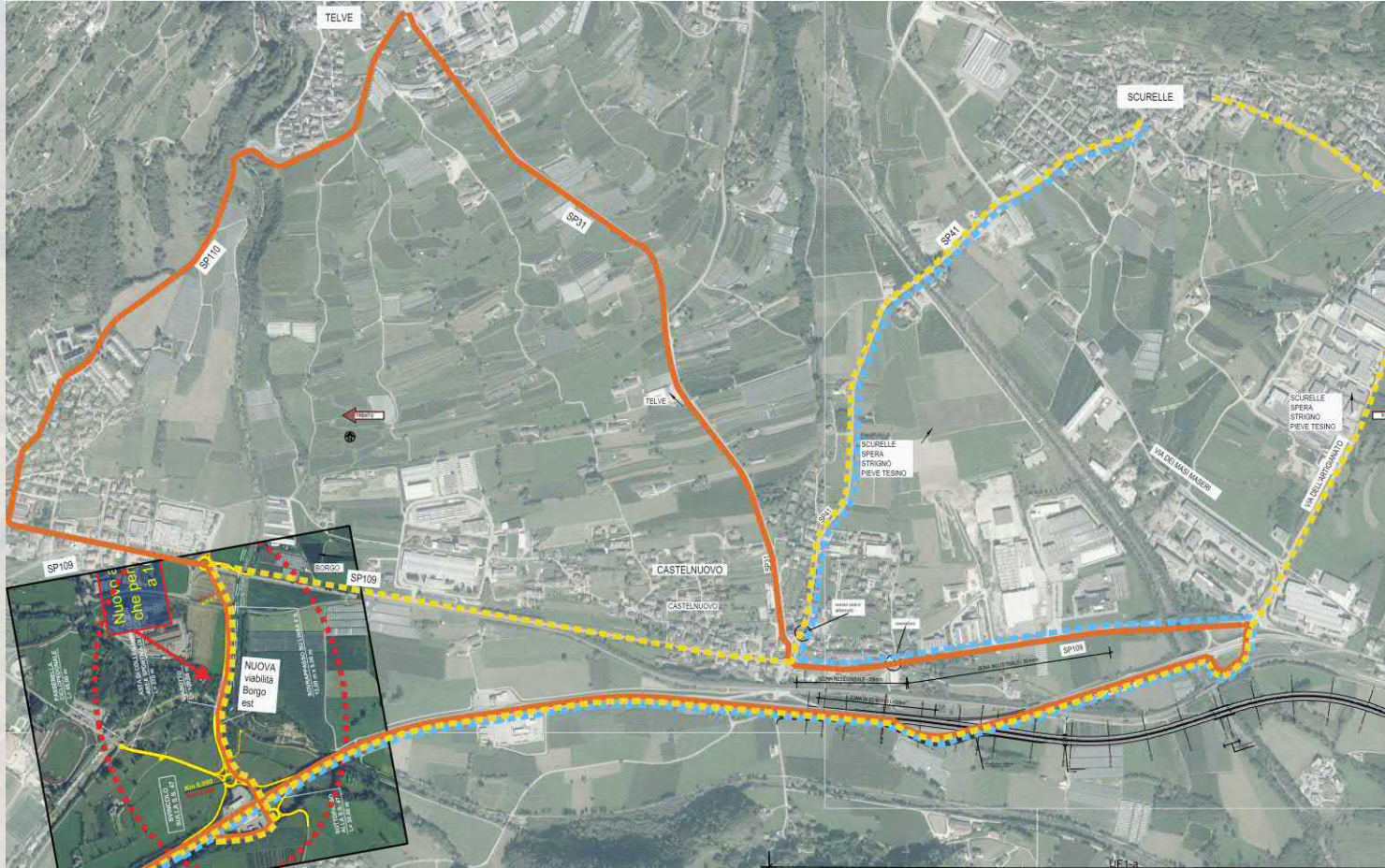
APPROFONDIMENTO SULLA BASE DELLE OSSERVAZIONI RACCOLTE

Adeguamento SS47 esistente tratto svincolo di Scurelle e Barricata



1

Flussi di traffico svincolo di Castelnuovo (con svincolo Borgo Est)



Percorsi su tracciato di progetto.

Trento → Scurelle

Trento → Telve



LEGENDA

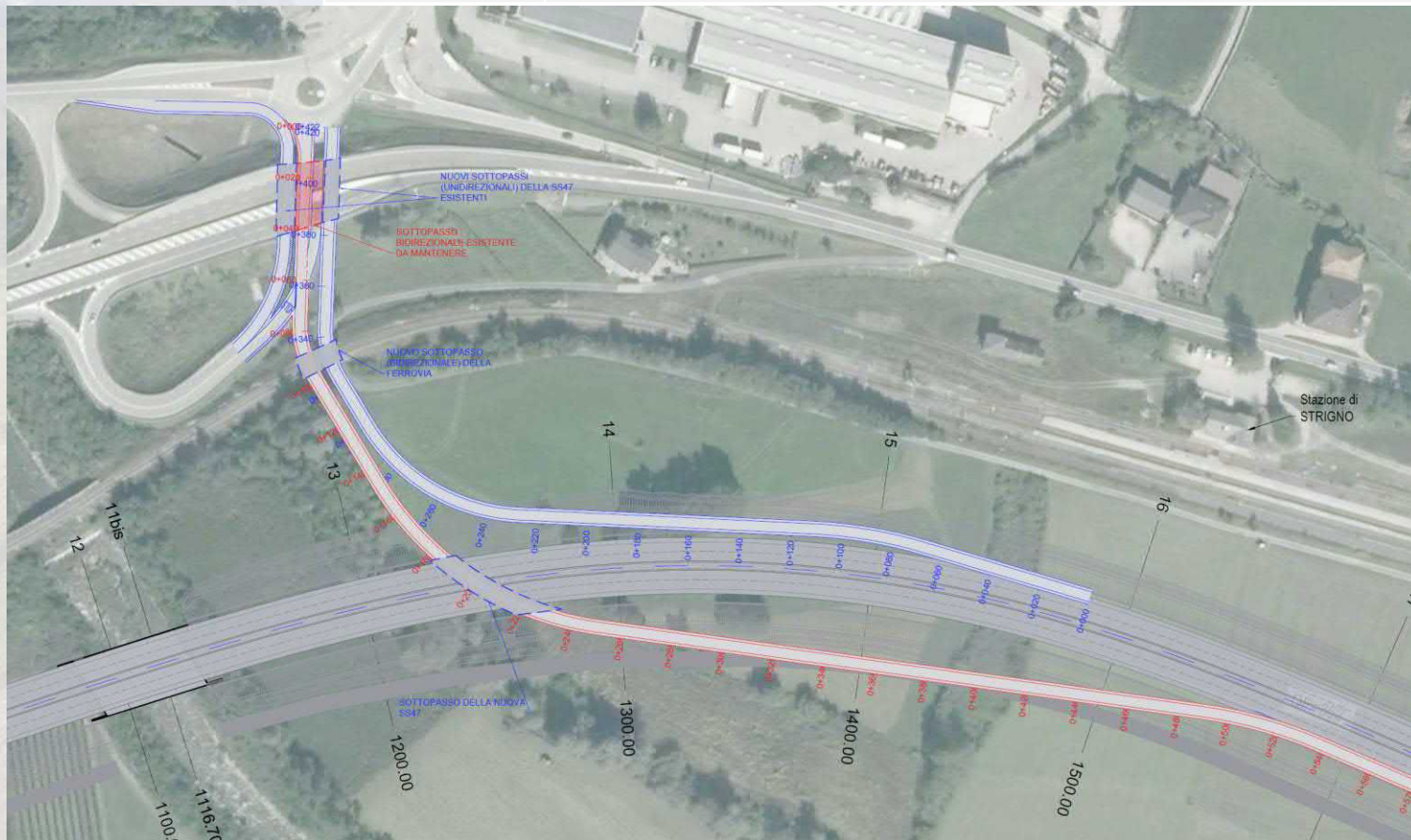
— TELVE

— SCURELLE

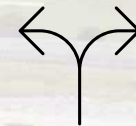


2

Ipotesi collegamento con svincolo di Scurelle (Eurobrico)



Una di quattro ipotesi di riallaccio su SS47 esistente con riutilizzo dello svincolo di Scurelle zona Eurobrico



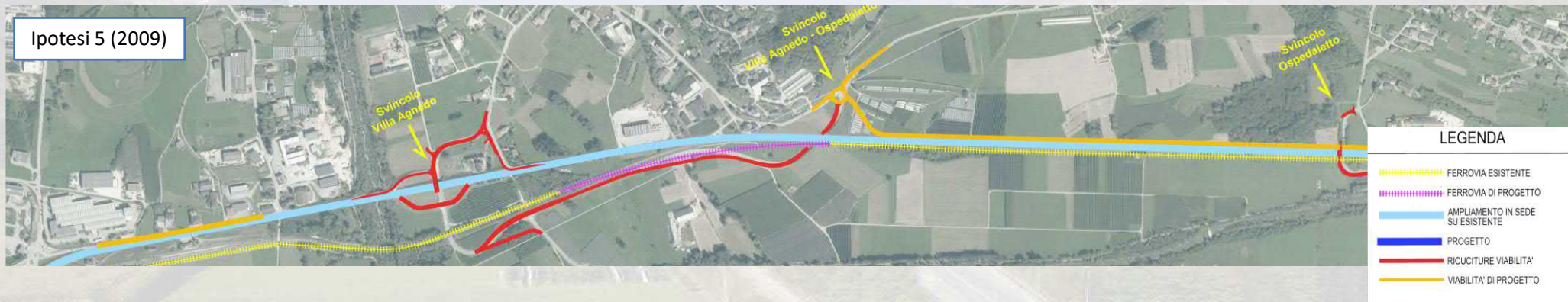
Valido per le ipotesi progettuali 2+2 corsie e Affiancamento



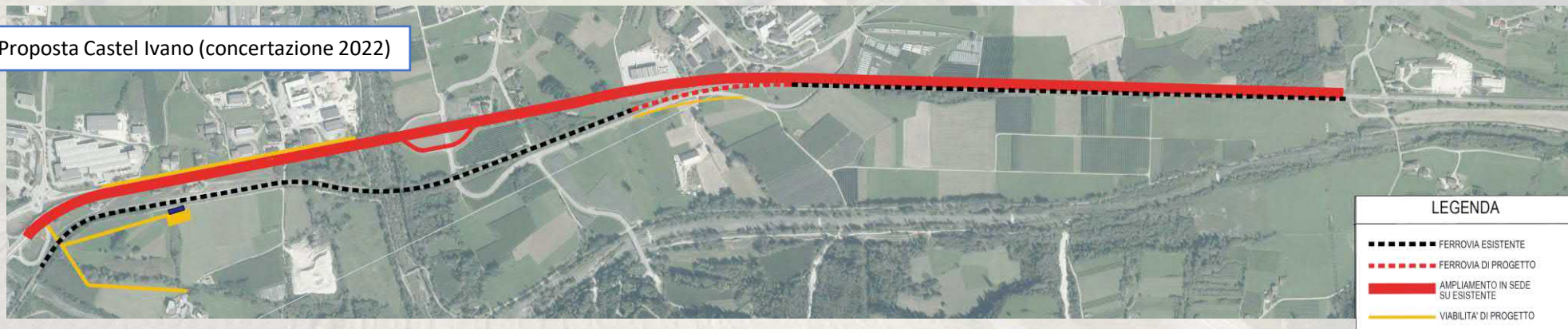
3

Raddoppio di carreggiata SS47 esistente (svincolo Scurelle-Zotta) con variante puntuale ferrovia

Ipotesi 5 (2009)



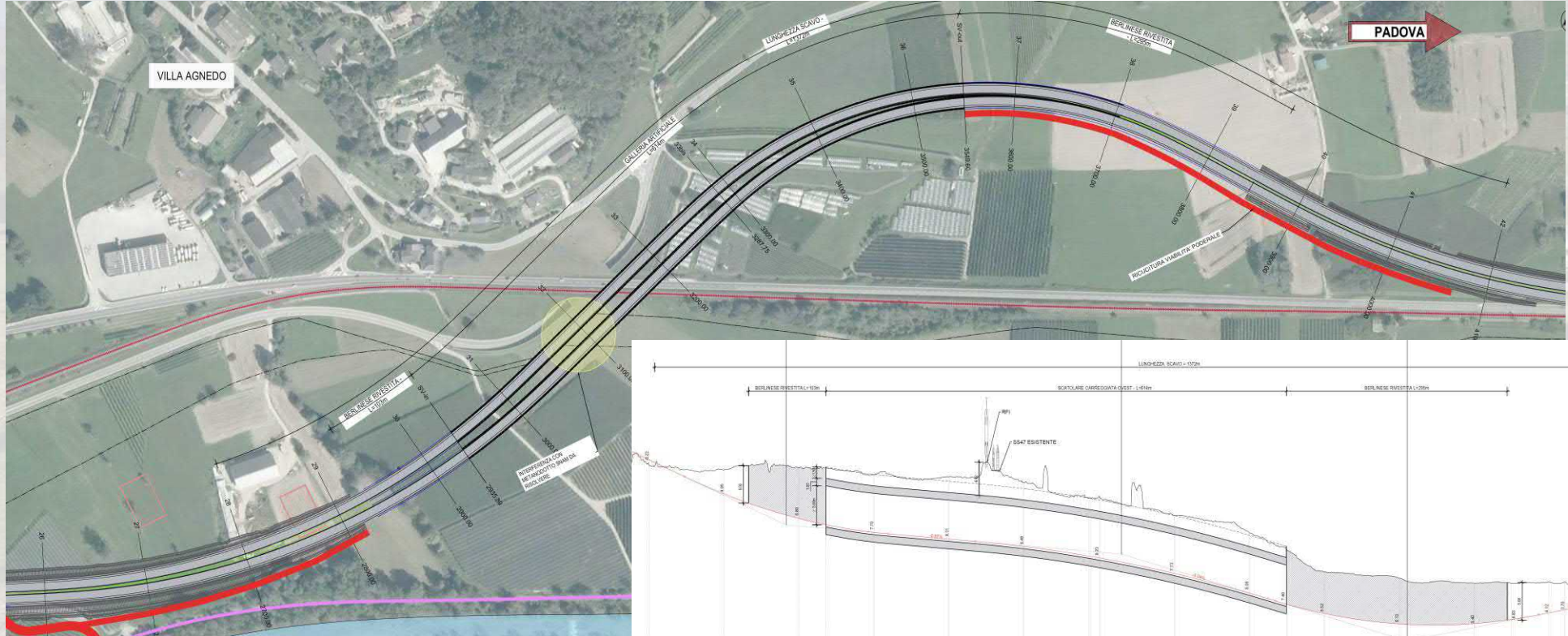
Proposta Castel Ivano (concertazione 2022)





4

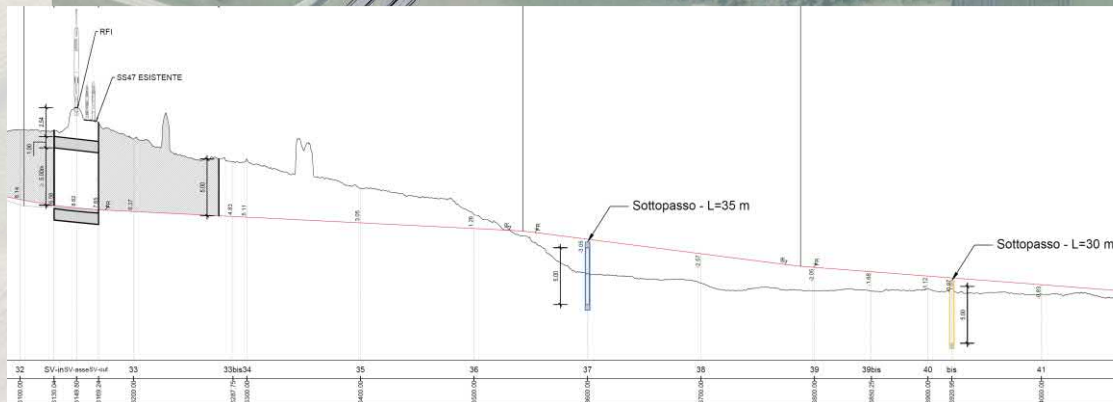
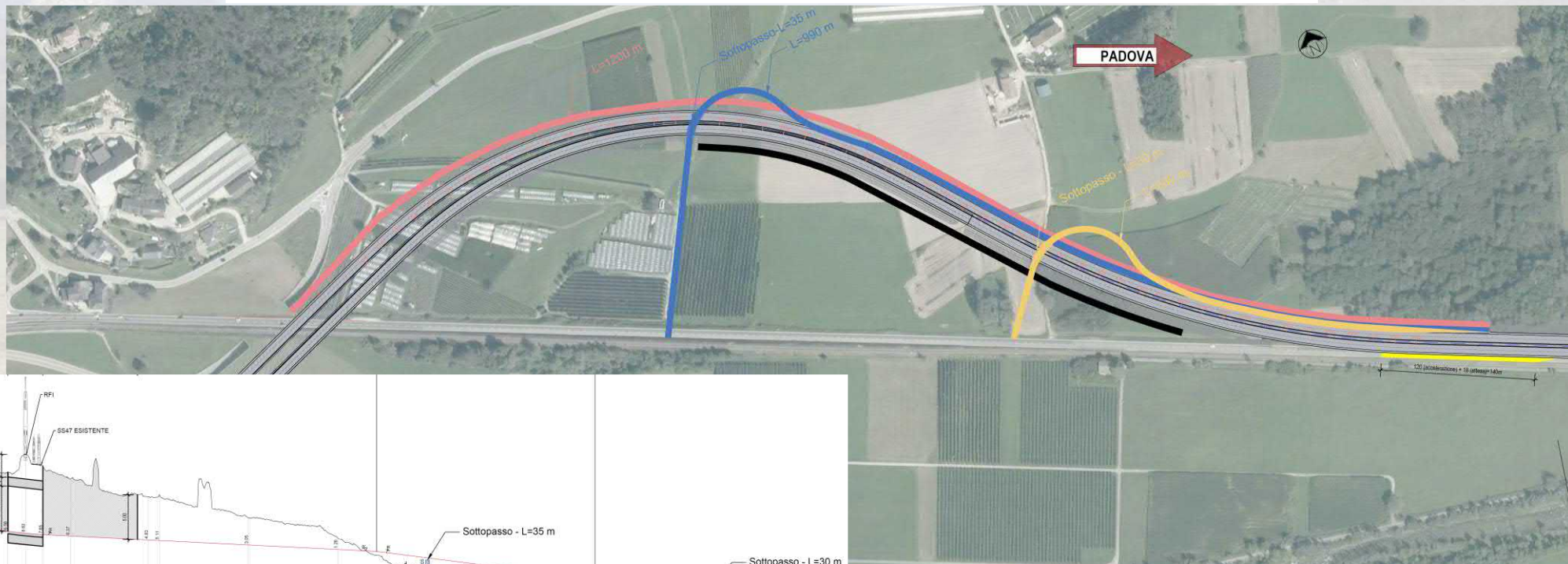
Ipotesi realizzazione galleria artificiale su 4 corsie variante / sede





5

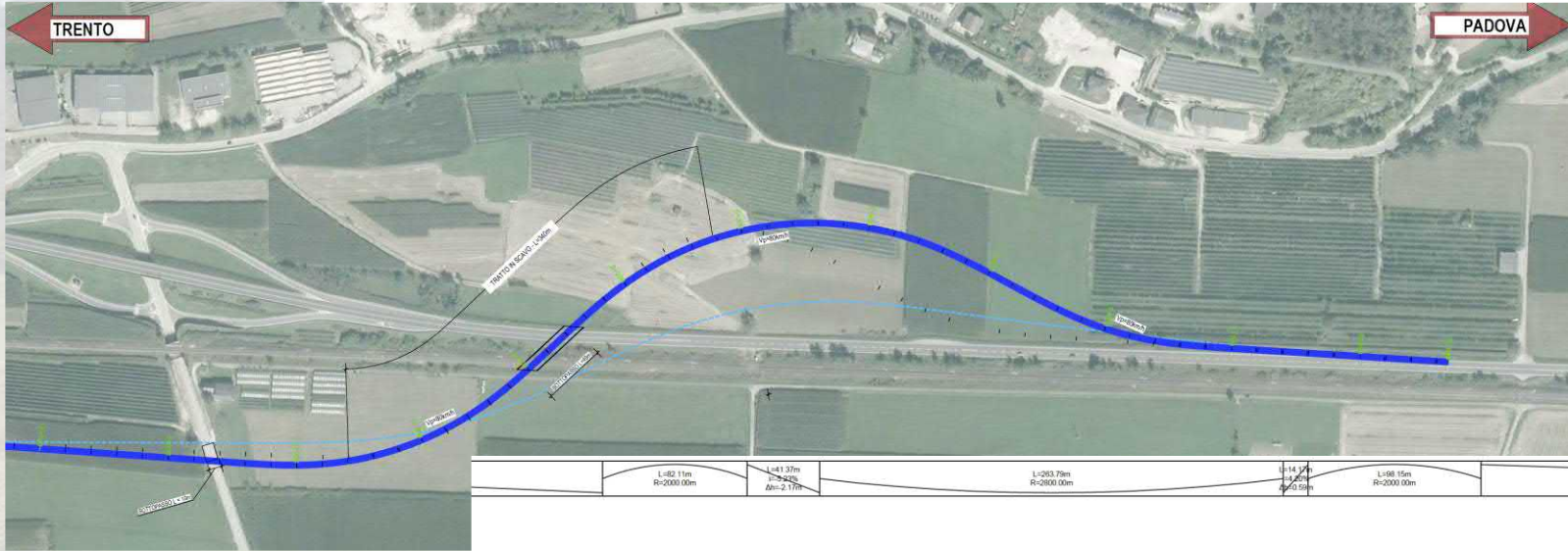
Svincolo località Zotta (per 4 corsie variante / sede)





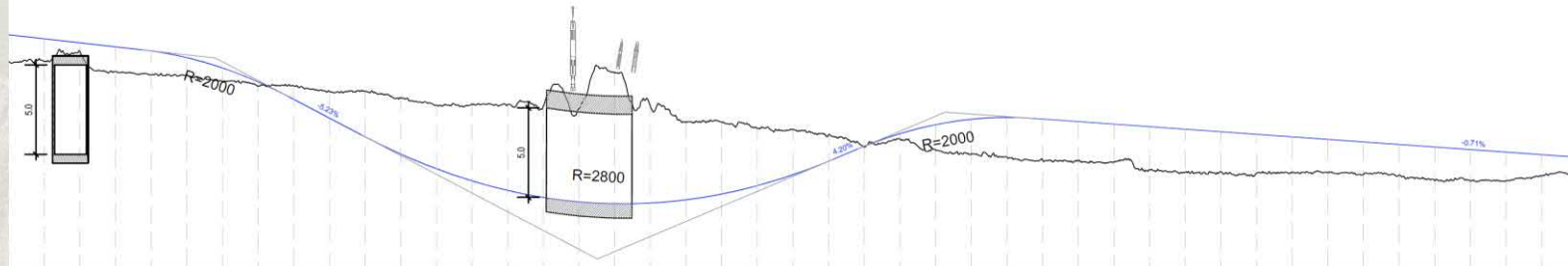
6

Sottopasso località Barricata (affiancamento e 2+2)



Una di due ipotesi di sottoattraversamento linea ferroviaria e SS47 esistente, località Barricata.

(Vp = 80 km/h)





OBIETTIVI DPP



AMBIENTE E
PAESAGGIO
0,24

MOBILITA' E
TRAFFICO
0,29

FATTIBILITA'
FINANZIARIA E
TECNICA
0,24

TEMPI E IMPATTO
ECONOMICO E
SOCIALE
0,23

IPOSTESI



2+2 CORSIE

4 CORSIE
VARIANTE / SEDE

AFFIANCAMENTO

ANALISI MULTICRITERIA VICINANZA OBIETTIVO



43,81

44,98

44,35



OBIETTIVI DPP



AMBIENTE E PAESAGGIO

0,24

MOBILITA' E TRAFFICO

0,29

FATTIBILITA' FINANZIARIA E TECNICA

0,24

TEMPI E IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE

0,23

KEYWORDS



NOTE



IPOTESI PROGETTUALI - ESPRESSIONI A FAVORE	
2+2 CORSIE SENZA VIADOTTO	AFFIANCAMENTO A 2 CORSIE
1	1

1. Separazione dei flussi, tema tecnico fondante, citata 2 volte
2. Tema sicurezza mai collegato a soluzioni a 4 corsie (disciplina viabilità)
3. Ipotesi variante linea ferroviaria citata 2 volte



KEYWORDS

OPZIONI

IPOSTESI PROGETTUALI



INTERVENTO DEFINITIVO

MESSA IN SICUREZZA

2+2 CORSIE SENZA VIADOTTO

AFFIANCAMENTO A 2 CORSIE

ADEGUAMENTO SS47 ESISTENTE *

*variante puntuale alla linea ferroviaria come uno scenario di PP?



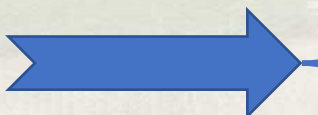
IPOSTESI PROGETTUALI



2+2 CORSIE SENZA VIADOTTO

AFFIANCAMENTO A
2 CORSIE

ADEGUAMENTO
SS47 ESISTENTE *



CARATTERISTICHE IPOTESI



Separazione dei flussi veicolari

Intervento modulabile per le fasi successive

Occupazione di terreno (ridotta, 2 corsie)

Svincolo di Castelnuovo depotenziato (2 corsie)

Minori tempi e investimenti

Flussi non separati

Soluzione temporanea di medio periodo

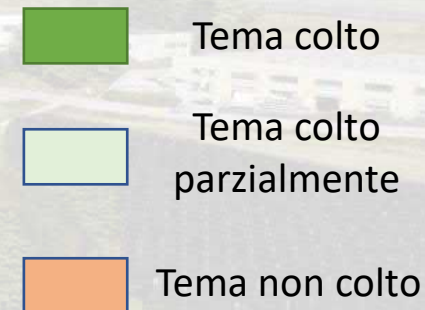
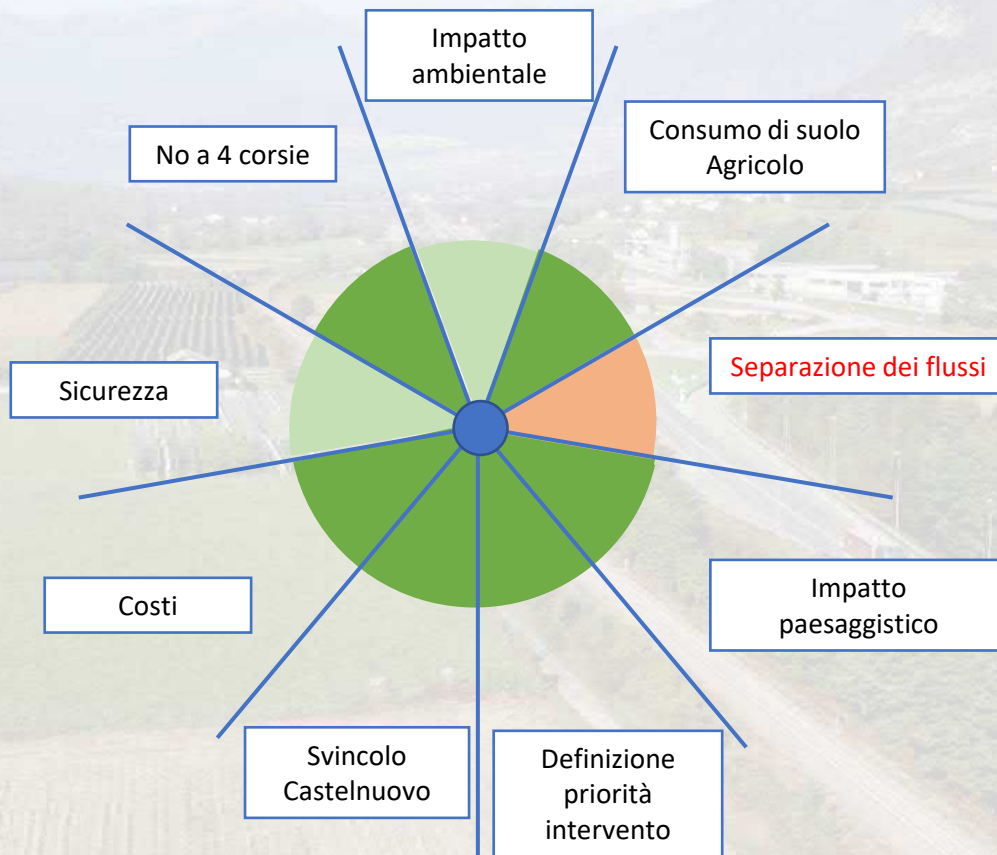
*variante puntuale alla linea ferroviaria come uno scenario di PP?



VICINANZA AI
TEMI ESPOSTI
DALLE
OSSERVAZIONI



ADEGUAMENTO
SS47 ESISTENTE

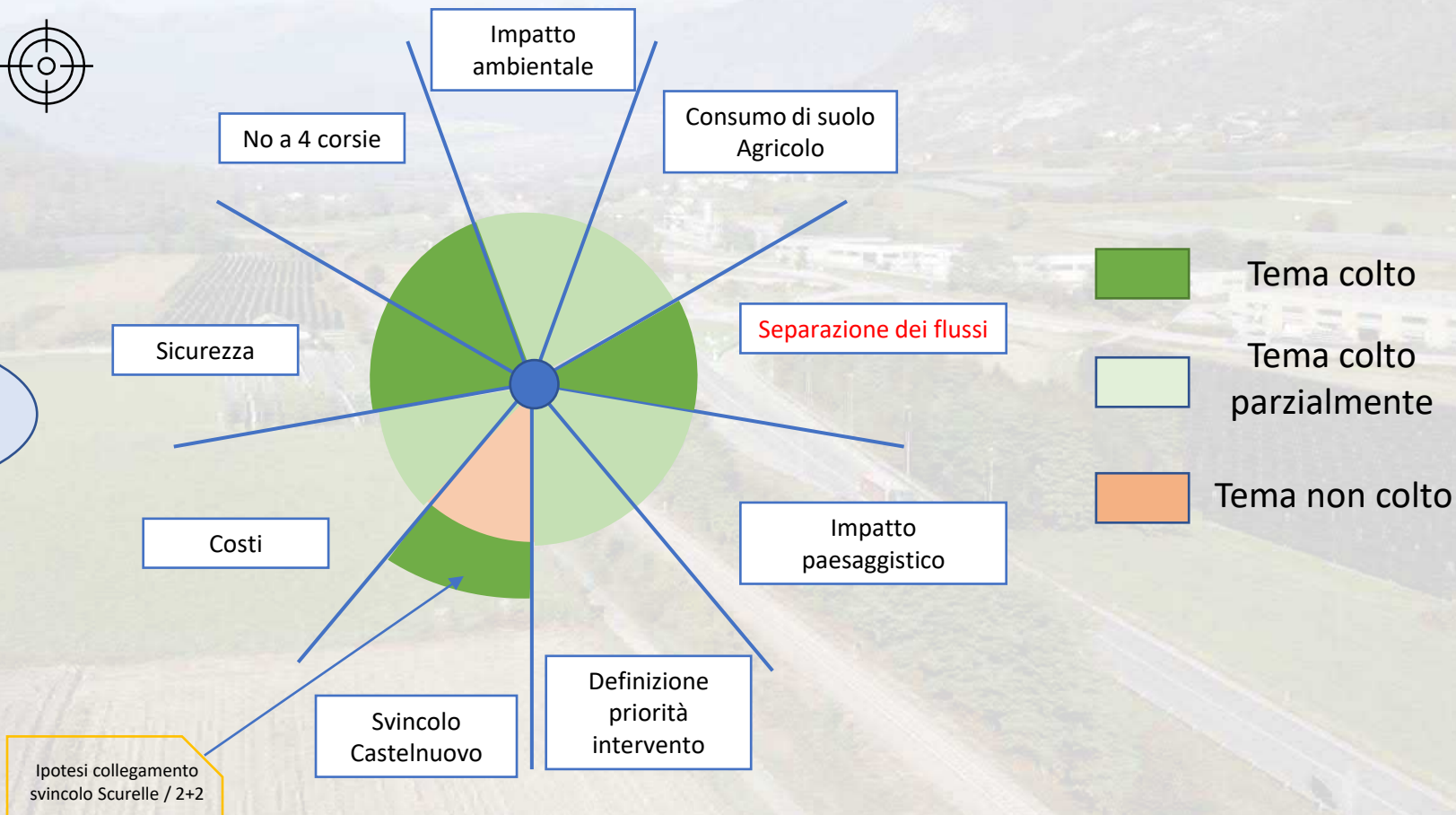




VICINANZA AI
TEMI ESPOSTI
DALLE
OSSERVAZIONI



2+2 SENZA
VIADOTTO
2 corsie

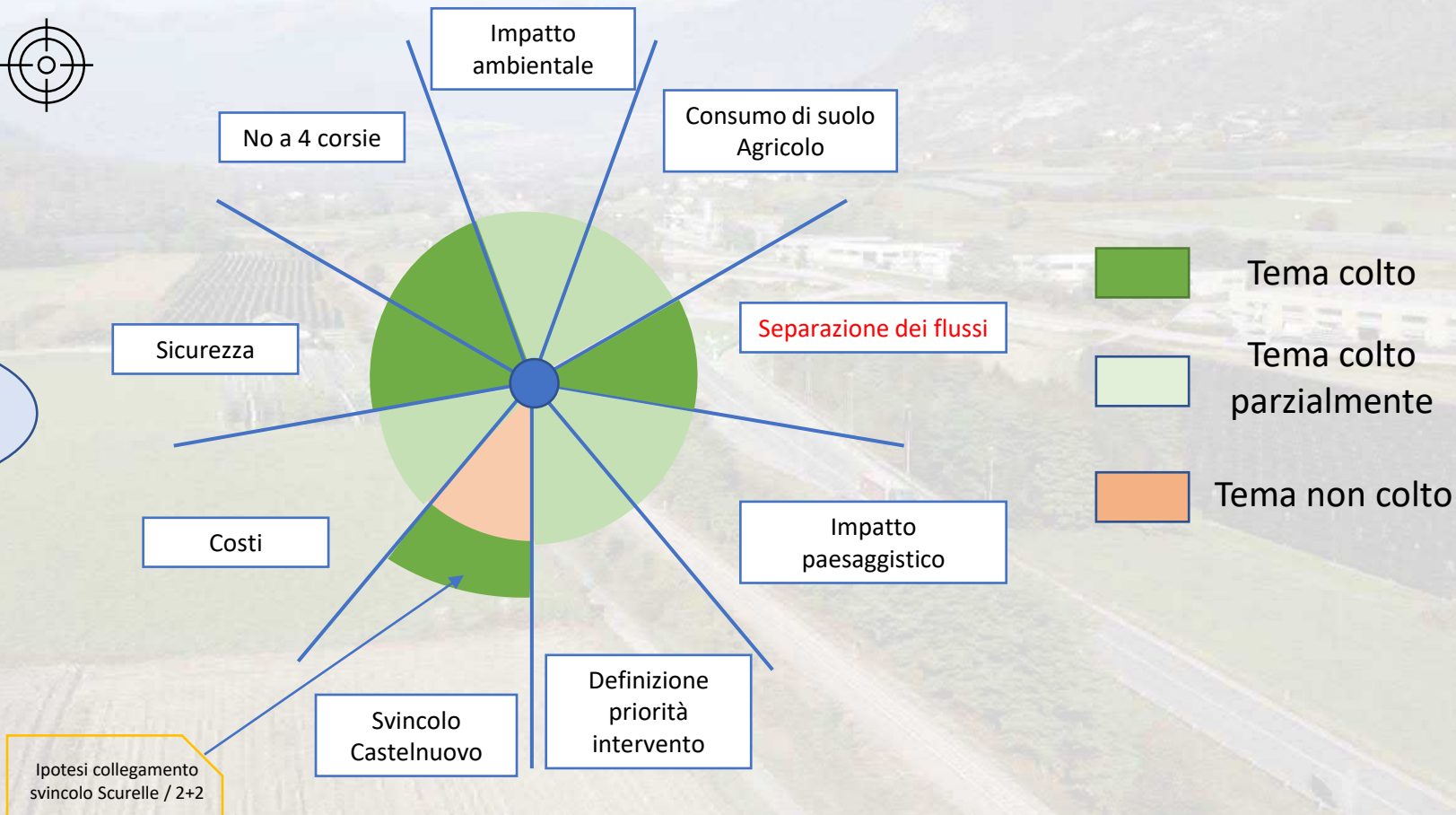




VICINANZA AI
TEMI ESPOSTI
DALLE
OSSERVAZIONI



AFFIANCAMENTO
a 2 corsie



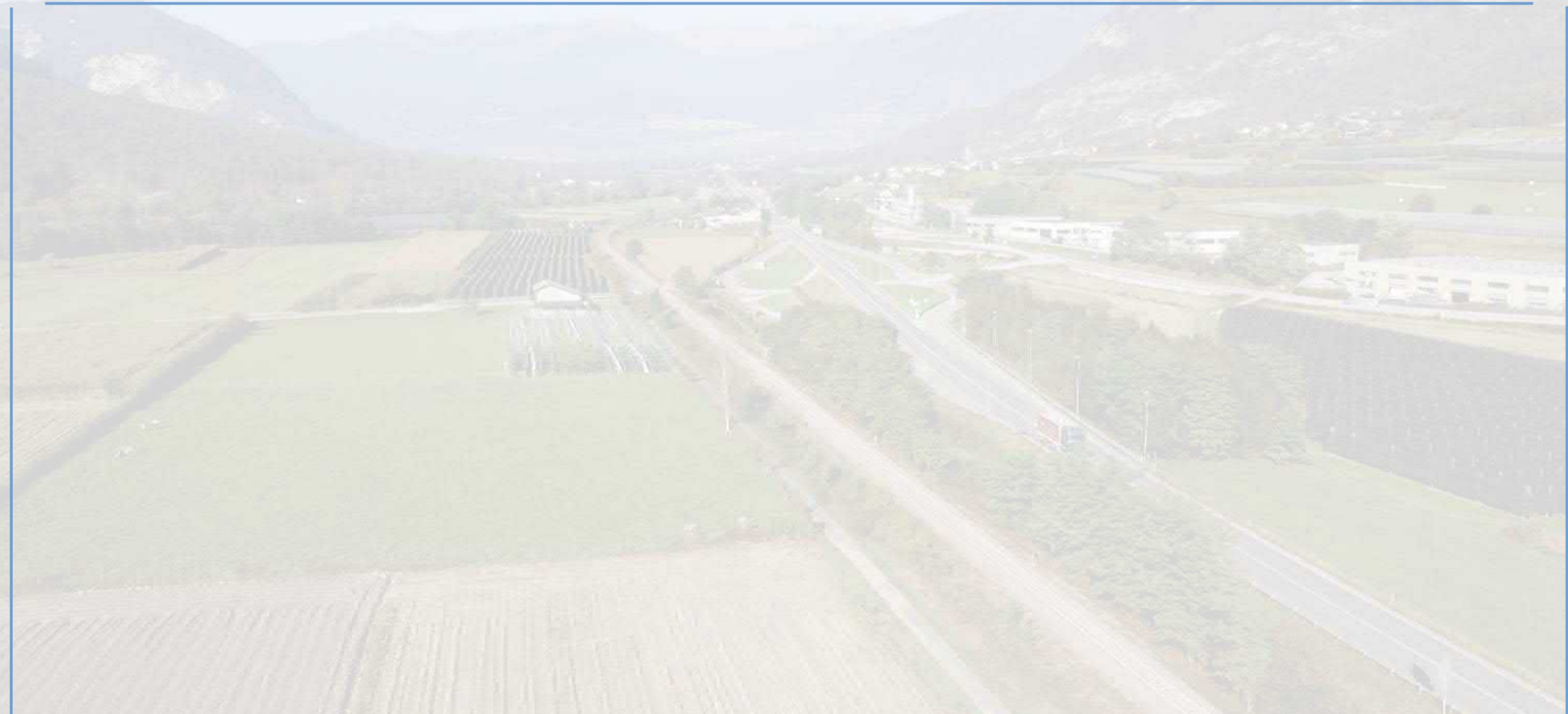


Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020

OPERA S-369 RIORGANIZZAZIONE DELLA SS47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO



PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO





9.2. ALLEGATO 10

Dati identificativi dell'elaborato			Codifica					
Titolo 1	Titolo 2	Titolo 3	Fase	Tipo	Categoria	Progressivo	Rev.	Scala
Planimetria	ADEGUAMENTO SS47 ESISTENTE	Tavola 3	DPP	T	3 1 1	1 7 3	A	varie

PLANIMETRIA - IPOTESI ADEGUAMENTO - TRATTO 4 scala 1:2000

TRENTO

PADOVA



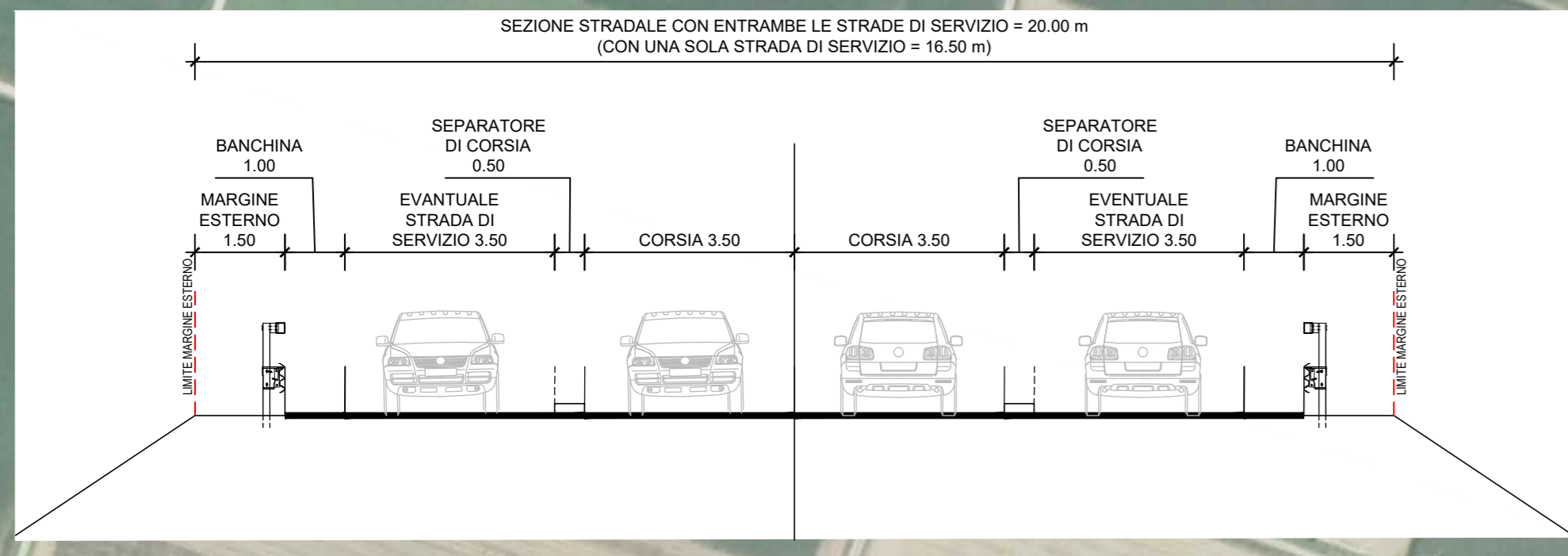
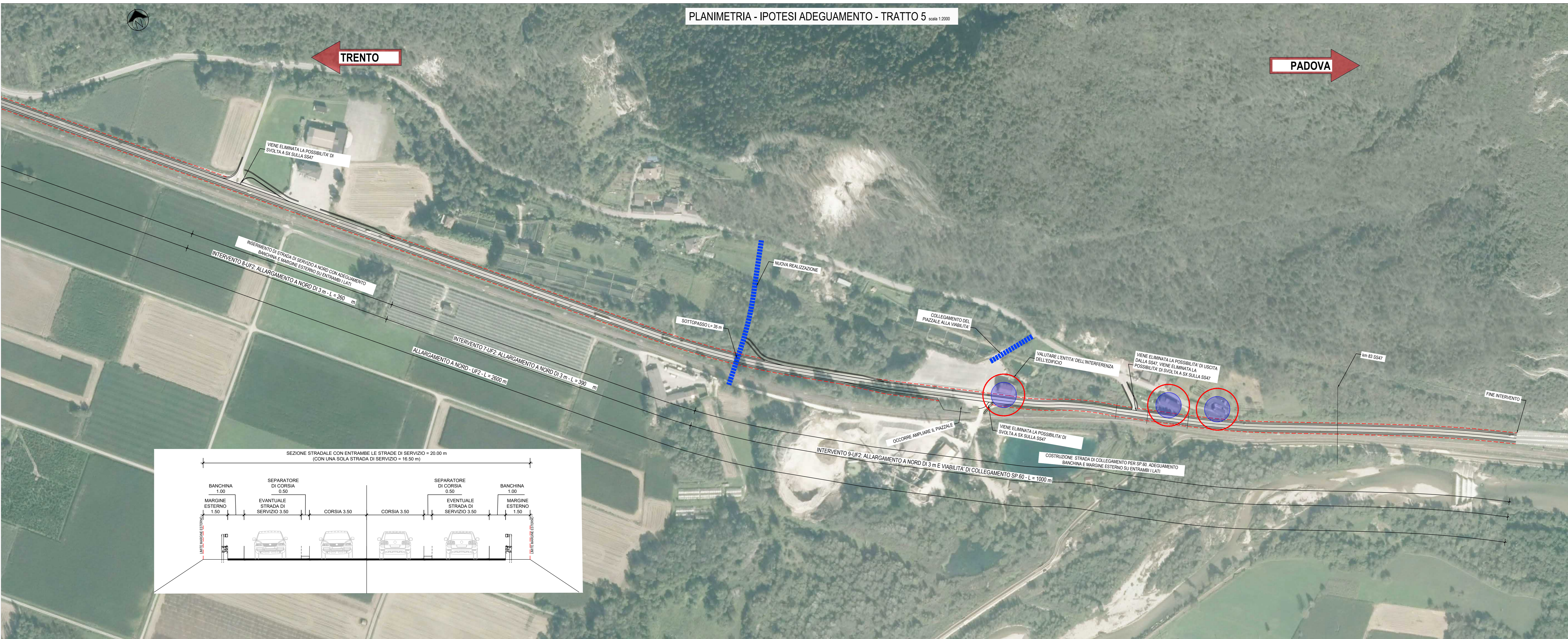
LEGENDA


- BINARI
- POTENZIAMENTO STRADA ESISTENTE (S.P. 60)
- REALIZZAZIONE NUOVA BRETELLA
- LIMITE ESTERNO ARGINELLO CON BARRIERA

PLANIMETRIA - IPOTESI ADEGUAMENTO - TRATTO 5 scala 1:2000


TRENTO

PADOVA





PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO



PROGETTO: S-369 - RIORGANIZZAZIONE DELLA S.S. 47 DELLA VALSUGANA NEL TRATTO TRA CASTELNUOVO E GRIGNO

FASE PROGETTO: DOCUMENTO PRELIMINARE DI PROGETTAZIONE

Progettista

Integratore prestazioni specialistiche

Dati identificativi dell'Elaborato

TITOLO 1	PLANIMETRIE
TITOLO 2	ADEGUAMENTO S.S.47 ESISTENTE
TITOLO 3	TAVOLA 3- UF2


CODIFICA:

Fase	Tipi	Categorie	Progressivi	Rev.	Scala
DPP	T	3	1	1	7
				S	A
					varie

GESTIONE FILE:

Data emissione	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
Aprile 2023	Risposta alle osservazioni	RDH	RDH	TRR

Commissario di cui all'art. 60 bis LP 3/2020
Ing. Stefano Tonnesari





9.11. ALLEGATO 11

lettera: PAT/RFO001-30/05/2022-0368141



COMUNE DI OSPEDALETTO

(Provincia di Trento)



COMUNE DI SCURELLE

(Provincia di Trento)



COMUNE DI CASTELNUOVO

(Provincia di Trento)

Spett.le

Commissario ing. Torresani Stefano

Via Petrarca

38122 Trento

PEC:

commissario.viabilitavalsugana@pec.provincia.tn.it

E.p.c.

Ufficio di gabinetto del presidente della Provincia

Gioseffi Carola

Email: carola.gioseffi@provincia.tn.it

OGGETTO: Riorganizzazione S.S 47 della Valsugana nel tratto Castelnuovo-Grigno.

A conferma di quanto già comunicato telefonicamente all'Ufficio di Gabinetto del Presidente della Provincia Autonoma di Trento nei primi giorni del mese di aprile 2022 da parte dei Comuni di Castelnuovo, Ospedaletto e Scurelle a seguito dell'incontro con il Presidente Fugatti in dd. 28 marzo 2022, la presente per comunicare l'intervento che le sottoscritte Amministrazioni comunali di **Castelnuovo, Ospedaletto e Scurelle assieme alle amministrazioni comunali**

di Bieno, Borgo Valsugana, Cinte Tesino, Carzano, Castello Tesino, Grigno, Noaledo, Roncegno Terme, Ronchi Valsugana, Telve di Sopra, Telve Valsugana e Torcegno ritengono idoneo per la riorganizzazione della S.S.47 nel tratto Castelnuovo – Grigno.

Vista la conclusione della concertazione pubblica sulla riorganizzazione della S.S. 47 presentata nelle due conferenze pubbliche che si sono tenute nei comuni di Castel Ivano e Castelnuovo, nelle quali sono state illustrate le tre possibili soluzioni progettuali (2+2 corsie senza viadotto, Affiancamento a 2 corsie e Adeguamento della SS.47 esistente) **le Amministrazioni comunali sopra menzionate ritengono che la soluzione migliore delle tre proposte sia L'ADEGUAMENTO DELL'ATTUALE S.S.47.**

Le scriventi infatti valutate tutte le proposte riportate sul Documento Preliminare di Progettazione aggiornato in base a tutte le osservazioni presentate da parte di tutti i residenti, portatori di interesse collettivo e dalle Amministrazioni Comunali ritengono che la soluzione dell'adeguamento rappresenti la migliore proposta per la messa in sicurezza della S.S. 47, in quanto tende a trovare il miglior equilibrio rispetto a tre punti fondamentali:

- Sicurezza stradale;
- Salvaguardia del territorio;
- Possibilità di futuri potenziamenti del tratto di strada in relazione all'aumento del traffico veicolare (4 corsie);

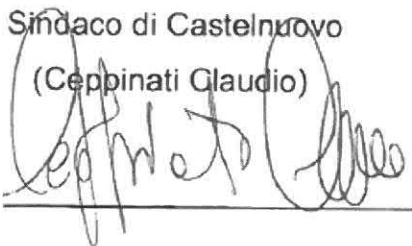
Come Amministrazioni comunali riteniamo comunque necessari, a completamento di quanto previsto nel D.P.P. aggiornato e in particolare sull'ipotesi adeguamento della S.S. 47 esistente i seguenti ulteriori interventi:

1. **L'installazione di più dispositivi fissi di rilevazione della velocità** sul tratto da "Loc. Zotta" fino alla "Loc. Tollo" nel comune di Grigno;
2. **La realizzazione di nuovi corridoi faunistici o la posa di reti o strutture per impedire l'attraversamento degli animali** nel tratto di strada dallo svincolo in "Loc. Barricata" di Ospedaletto fino a "Loc. Tollo" nel comune di Grigno;
3. **L'installazione di nuove barriere antirumore nei tratti necessari;**
4. **Il completamento dell'adeguamento anche nel tratto dell'U.F.2 "Loc. Barricata di Ospedaletto" – "Loc. Tollo di Grigno";**
5. **La realizzazione di interventi di messa in sicurezza nei tratti di strade provinciali a raccordo della S.S.47 nella parte oggetto dei lavori di adeguamento.**

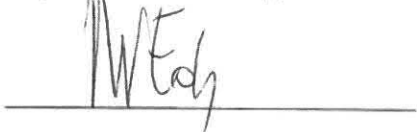
L'attuazione delle misure di cui sopra potrebbero essere realizzate impiegando risorse finanziarie già stanziata in bilancio per la messa in sicurezza della S.S.47 e consentirebbero di verificare "sul campo" la reale necessità di intraprendere ulteriori interventi di grande entità, con conseguenti impatti ambientali, economici e di ogni altro genere.

Certi dell'attenzione che presterete alle osservazioni per il bene del nostro territorio, porgiamo distinti saluti.

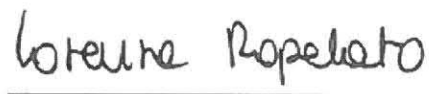
Sindaco di Castelnuovo
(Ceppinati Claudio)



Sindaco di Ospedaletto
(Licciardiello Edy)



Sindaco di Scurelle
(Ropelato Lorenza)





9.12. ALLEGATO 12

lettera: PAT/RFO001-03/06/2022-0376879



COMUNE DI CASTEL IVANO

PROVINCIA DI TRENTO

Piazza del Municipio, 12 – frazione Strigno- 38059 CASTEL IVANO (TN)

www.comune.castel-ivano.tn.itinfo@comune.castel-ivano.tn.it - info@pec.comune.castel-ivano.tn.it

Tel. 0461 780010 - Fax 0461 780011

CF - P.IVA 02401920224

Prot. n. 6941

Al Commissario straordinario

ing. Stefano Torresani

Via Petrarca

38122 TRENTO (TN)

PEC: commissario.viabilitavalsugana@pec.provincia.tn.it

Oggetto: Opera S-369. Riorganizzazione della SS47 della Valsugana nel tratto tra Castelnuovo e Grigno.

Con riferimento all'opera in oggetto e a seguito delle conferenze pubbliche di informazione del 19 aprile scorso in merito al nuovo documento preliminare di progettazione nell'ambito del processo di concertazione ai sensi del comma C, art. 6bis della legge provinciale 26/93, comunichiamo quanto segue.

In primo luogo vorremmo ringraziarLa per la fattiva collaborazione dimostrata nel reperire i fondi necessari alla realizzazione della messa in sicurezza della SS47 e nel lungo iter che ha condotto alla definizione dei due documenti preliminari di progettazione e dei conseguenti percorsi di concertazione al fine di realizzare un intervento coerente alle esigenze di sicurezza del territorio interessato.

Il Comune di Castel Ivano aveva a suo tempo condiviso con tutti i sindaci della Valsugana e del Tesino una soluzione a quattro corsie, risultata irrealizzabile in seguito alla sua ingegnerizzazione.

Tenuto conto delle osservazioni prodotte dai portatori di interesse e delle tre ipotesi progettuali rimaste in discussione ("2+2"; "affiancamento" e "adeguamento") il Consiglio comunale di Castel Ivano, riunitosi in seduta informale nella serata di martedì 17 maggio, ritiene la soluzione "AFFIANCAMENTO" con entrata e uscita da rotatoria in Loc. Asola, la più indicata a conseguire il risultato atteso tenuto conto degli obiettivi di sicurezza alla base dell'intervento, raggiungibili attraverso la distinzione del traffico di attraversamento da quello locale, uniti all'esigenza di allontanare dal centro abitato il traffico di attraversamento.

Ciò anche in ragione delle esigenze già espresse a più riprese dal Consiglio comunale che si riassumono di seguito:

- **la soluzione viaria da adottare dovrà dare risposte sia al traffico di attraversamento sia alla mobilità di collegamento tra centri abitati con lo spostamento del flusso di traffico quanto meno di attraversamento più lontano dalle abitazioni, come realizzato nel tratto di Borgo Valsugana;**
- **dovrà garantire la sicurezza a chi percorre l'arteria stradale;**
- **dovrà dare risposte alle legittime istanze dei residenti in termini di vivibilità del territorio con adeguati interventi paesaggistici e ambientali di mitigazione (estensione delle barriere antirumore nei tratti sprovvisti, ecc.);**
- **dovrà dare risposte in termini di messa a disposizione di terreni per scopi agricoli in compensazione di quelli già occupati con i lavori susseguitesesi negli anni scorsi (svincoli) e in corso (messa in sicurezza) oltre che per quelli che saranno occupati con l'intervento in oggetto;**



- dovrà prevedere l'impegno a valutare lo spostamento della zona a stalle presenti nella zona sud dell'abitato di Agnedo, interessato dai lavori di riorganizzazione e raddoppio della SS47, dall'attuale posizione a quella a valle della ferrovia al fine di risolvere in via definitiva la convivenza tra zona residenziale e zona a intensa attività zootecnica;
- la soluzione dovrà innestarsi in modo da garantire un intervento che anche dal punto di vista paesaggistico-ambientale sia consono e coerente alla promozione e valorizzazione della pista ciclabile della Valsugana, asset fondamentale per lo sviluppo del territorio dell'intera valle in un'ottica green e di turismo sostenibile, considerando che la Valsugana è già una terra che ha ottenuto una certificazione internazionale importante sul tema, mettendo in sicurezza le interferenze della ciclabile con la viabilità ordinaria (attraversamenti a raso).

In merito alla proposta "ADEGUAMENTO", si ribadisce quanto è stato richiesto nelle precedenti osservazioni, quale intervento a completamento della messa in sicurezza della viabilità locale in località Barricata di Villa:

- **sistemazione con adeguato intervento sulla carreggiata stradale nel tratto compreso tra il ponte sul torrente Chieppena e il ponte sul torrente Maso;**
- installazione di adeguate barriere antirumore sui tratti esistenti dell'attuale SS47 al fine di mitigare l'impatto della viabilità;
- realizzazione di una adeguata corsia di uscita a destra per località Campagna in prossimità della Stazione FF.SS. di Strigno al fine di garantire una maggiore sicurezza stante anche le possibili colonne in caso di passaggio a livello abbassato. Ciò nel caso in cui non sia possibile raggiungere località Campagna dallo svincolo previsto dal commissario nel suo studio di fattibilità di data 25 febbraio 2022. Tale soluzione consentirebbe la dismissione del passaggio a livello tramite il coinvolgimento di RFI, che ha già dato disponibilità in tal senso anche in un incontro in videoconferenza con il Comune e i tecnici della Provincia del 9 febbraio 2022, rendendosi disponibile al cofinanziamento dell'opera;
- realizzazione di corridoi faunistici o sistemi alternativi che consentano di evitare incidenti per l'attraversamento di ungulati sulla SS47;
- posa (richiesta già inviata da parte della Gestione Associata del Servizio di Polizia Locale e già autorizzata dal Commissariato del Governo con realizzazione al termine dei lavori sulla retta in C.C. Villa Agnedo) di strumenti di misurazione della velocità (velox) su entrambe le corsie di marcia al fine di prevenire incidenti mantenendo una velocità adeguata alle caratteristiche della sede stradale.

Ringraziandola per il lavoro fin qui svolto, è gradita l'occasione per porgere i più cordiali saluti.

IL SINDACO
Vesco dott. Alberto
Alberto Vesco





9.13. ALLEGATO 13

lettera: [PAT/RFO001-01/06/2022-0372868](#)



Prot. 3108

Spett.le

Commissario ing. Torresani Stefano

Via Petrarca

38122 Trento

Commissario.viabilitàvalsugana@pec.provincia.tn.it

OGGETTO: nota integrativa relativa alla riorganizzazione S.S. 47 della Valsugana nel tratto Castelnuovo – Grigno.

Noi sottoscritti sindaci della valle del Tesino, in merito alla nota relativa alla riorganizzazione della S.S. 47 della Valsugana nel tratto Castelnuovo – Grigno, a firma dei Comuni di Castelnuovo, Ospedaletto e Scurelle sottoscriviamo quanto espresso dai sindaci interessati in merito alla soluzione di ADEGUAMENTO proposta relativamente al solo tratto di strada oggetto di studio chiedendo nel contempo che le risorse risparmiate siano utilizzate per la VARIANTE DEL TESINO, progetto già autorizzato che prevede solamente la riapprovazione ed il rifinanziamento.

RingraziandoLa per il lavoro svolto fino ad ora, porgiamo distinti saluti

Tesino, 25/05/2022

IL SINDACO di Pieve Tesino

Oscar Nervo

IL SINDACO di Cinte Tesino

Leonardo Ceccato

LA SINDACA di Castello Tesino

Graziella Menato