

# Valsugana da brivido: negli ultimi 15 anni, 195 vittime e 3419 feriti

di Giuseppe Pietrobelli

Ha un numero di cabalistica eloquenza la strada che corre a ritroso lungo il Brenta e assomiglia a un torrente dove le auto fanno rafting tra le curve, cercando di evitare i tir che scendono verso la pianura, e dove i pedoni si fanno il segno della croce prima di attraversare. Nella smorfia napoletana il 47 sta per "il morto" e chissà quale preveggenete classificatore delle vie di comunicazione italiane ha affibbiato alla statale della Valsugana questa sigla, un po' lugubre, ma perfettamente aderente.

Più della Romea, dove si insegue l'illusione della velocità andando verso il mare, la Valsugana racconta il modo di vivere e produrre del Nordest, le sue nevrosi legate a un movimento dai ritmi esasperanti sulla via della montagna, intermittenti, perché convulsi e lenti allo stesso tempo, dentro un territorio fatto di capannoni che si sono ingoiati i paesi e ne hanno snaturato l'identità.

La statale 47 collega Padova a Trento:  
131 km di traffico infernale

## Brivido Valsugana, slalom fra tir e curve della morte

**Il ministro Antonio Di Pietro aveva promesso una galleria lunga tredici chilometri. L'Anas ha scaricato l'onere del progetto sulla Provincia di Vicenza, che non ci sta**

Anche la Statale 47 è una strada pericolosa, non a caso sta al sesto posto della classifica nera in Italia, con 68,97 morti ogni mille incidenti e un indice di gravità pari a 48,78 decessi ogni mille infortunati. Negli ultimi 15 anni 2.131 incidenti, almeno per un terzo nei centri abitati. I morti sono stati 195, i feriti 3.419. Ma la strada ha un andamento difforme, a seconda dei tratti, nei 131 chilometri che dividono Padova da Trento, che riflettono competenze e problemi tragicamente irrisolti da mezzo secolo. Non è solo una questione di numeri. Basta mettere in fila i flash della cronaca degli ultimi mesi, per capire che il dramma della Valsugana, fatto di persone in carne e ossa, oltre che di disagi collettivi.

Ecco la ragazza di 25 anni che a Pove del Grappa si schianta in Y10 contro un Tir, morendo dopo otto giorni di agonia. O l'ex macellaio di 81 anni che a San Nazario viene travolto mentre attraversa sulle strisce per andare in chiesa. E ancora il quarantenne che si schianta con la Bmw contro un muro a San Giorgio in Bosco, restando ucciso sul colpo. O la donna di 65 anni che a Vaccarino di Piazzola sul Brenta finisce con la Cinquecento dentro un fosso. Ecco il bellunese che carambola contro un camion sulle curve del Merlo o il motociclista padovano che ci resta secco a Borgo Valsugana schiantandosi contro un

autoarticolato. È la casistica della Ss 47, che nel 2006 ha contato 12 morti, due nel Padovano, 6 nel Vicentino e 4 in provincia di Trento. Numero quasi equivalente ai frontali che non lasciano quasi mai scampo.

La Valsugana sembra aver smarrito la propria identità fin dal luogo dove nasce, la periferia nord di Padova. Trovare il cippo del chilometro 0,000 è una specie di caccia al tesoro nella viabilità di via Po, subito dopo i cantieri dell'Arco di Giano, in direzione dello stadio e di Padova Ovest. Per fortuna c'è un negozio di "Autoricambi Valsugana" a ricordare che lì inizia una strada ormai irriconoscibile.

D'improvviso appare il cartello con l'indicazione del "km 4", ma siamo già all'imbocco della recente tangenziale di Limena, cinque chilometri come un'autostrada, da percorrere in un lampo. Ma già al km 11 ecco che si torna all'unica carreggiata con due corsie. Platani (senza riparo). Una serie senza fine di innesti a raso, i più pericolosi, anche perché in barba ai divieti si può correre e serve capire quando e che cosa uscirà da un passo carraio, un cortile, un'azienda, una stradina. Al km. 13,900 ecco la prima curva pericolosa, sulla sinistra per chi va a nord. Poi via con i sorpassi, ma solo per 500 metri.

Il fondo è discreto, cominciano i bar, gli spacci, i risto-bar con la scritta "SS47". C'è un viadotto a Curtarolo senza spazio per le eventuali bici. Basta un semaforo, come a Campo San Martino (km 18) per le prime code. Ma il problema in questo lembo dalle mille aziendine è la connotazione che la Valsugana assume di strada di attraversamento di una ininterrotta zona industriale fino a Bassano.

Che il semaforo dia sicurezza, ma sia poco conciliabile con una via di lunga percorrenza lo si capisce a Cittadella, al termine della tangenziale che ha portato via il traffico dalla cinta medievale. Basta avvicinarsi alla Postumia e si è completamente fermi. Per entrare in Postumia, raggiungere la corsia di sinistra in direzione di Bassano e superare il semaforo al km 29,900, ci si impiega quasi lo stesso tempo per arrivare fin qui da Padova.

Il primo tratto della SS47 è ormai alle spalle. Chicane tra auto che svoltano a destra e sinistra, camion che si immettono, pedoni che escono dalle case. Belvedere di Tezze e Cusinati sono stazioni permanenti di una via crucis della morte su strada. Ma è a Rosà che si percepisce il conflitto stridente tra una comunità di poco meno di 14 mila abitanti, che chiede di vivere in tranquillità, e la devastante potenza quotidiana di una strada che taglia in due il paese. Come una rasoia. L'imbuto di Rosa è qui, al km 37, sfiora le vetrine dei negozi, che finisce nella strettoia senza marciapiede (un pedone morì stritolato tra camion e muro), passa davanti alla chiesa.

Due chilometri dopo, la Tangenziale Sud di Bassano sembra una liberazione. Ma gli automobilisti affezionati al sito "blackpoint.smaniadisicurezza" segnalano l'innesto troppo breve, in discesa, al km. 39,262, dove i camion non si fermano per dare la precedenza. In effetti è così. Poi però si corre, anche con tratti a carreggiate divise. Ma quando si torna a due sole corsie, tornano i guai. A cominciare da Solagna, un primo viadotto, le curve. Un tempo qui ci passavano i carri, oggi gli autotreni.

Al km. 47 il primo (e unico) cantiere dell'Anas nel tratto veneto, la sistemazione dell'incrocio con via Fietto a Campese. Costo complessivo 3 milioni 146 mila euro, consegna nel 2006, ultimazione prevista il prossimo mese, in realtà lo stato di avanzamento è appena al 24 per cento. Tanti soldi per eliminare un solo innesto a raso. Poi Solagna, la strettoia Cavallini, San Nazario, le curve della morte in località Merlo, le

case sfiorate, il semaforo di Carpanè , un'autentica trappola. Le code ci sono sempre, nei giorni feriali per il traffico pesante, in quelli festivi per il flusso dei turisti, d'estate per i vacanzieri, d'inverno per chi va a sciare.

E intanto gli abitanti stanno ad aspettare lavori promessi da 40 anni. L'ultimo è stato il ministro Antonio Di Pietro. È venuto a gennaio con il presidente dell'Anas Pietro Ciucci. Ha annunciato che si sarebbe fatta una galleria (a canna unica, con più tratti) lunga 13 chilometri, che si sarebbero spesi 400 milioni di euro, per la metà a carico dello Stato. Si parlava già di cantieri aperti nel 2010. Poi il governo è caduto, l'Anas non si è nemmeno messa a tracciare il nuovo progetto (quasi-definitivo) annunciato per settembre. Anzi, ha scaricato la patata bollente sulla Provincia di Vicenza, che però avanza ancora un milione e mezzo di euro per un progetto redatto cinque anni fa, e quindi ha risposto picche.

Nel piano triennale Anas, l'adeguamento a standard della ss 47 da Bassano a Primolano è iscritto per una spesa di 40 milioni di euro. Ma nella tabella aggiuntiva, per il primo stralcio della "Variante Bassano-Pian dei Zocchi-Rivalta" è indicato un costo di 150 milioni di euro. E tra le richieste della Provincia di Vicenza all'Anas compare il secondo stralcio, per altri 250 milioni di euro. Cartaccia. Sogni. Promesse.

In Trentino, non più una mezza montagna dimenticata da tutti, sembra essere un'altra storia, anche se alla doppia carreggiata (veloce e abbastanza sicura) si alternano ancora i cantieri e lunghi rettilinei con due sole corsie. I paesi sono come in disparte, in perfetto stile alpino. Protetti dal serpentone rumoroso che fila veloce verso la pianura Padana.

## **Da Padova fino a Trento 131 km e tre competenze**

La Strada Statale 47 "della Valsugana" trae il nome dalla famosissima vallata compresa tra Bassano e Trento, anche se il primo tratto dei suoi 131,900 metri si snoda in pianura. Nasce alla periferia di Padova e impiega 39 chilometri per raggiungere la tangenziale a nord di Rosà, per poi insinuarsi tra l'Altipiano di Asiago e il Grappa, risalendo il corso del Brenta. La Ss 47 collega due regioni, attraversa tre province ed è di tre diverse competenze. Da Padova a Cittadella la gestione è della Provincia, fino al confine del Veneto è dell'Anas, nel terzo tratto è gestita dalla Provincia Autonoma di Trento. La strada è mutata profondamente negli ultimi decenni, subendo interventi di ammodernamento che l'hanno resa più veloce, in parte anche più sicura. Ma rimangono gravi strozzature della viabilità nei punti dove non è ancora stato possibile evitare l'attraversamento di paesi e non sono state realizzate due carreggiate separate. A nord di Bassano, in territorio veneto, i centri più importanti sono Valstagna, Cison del Grappa e Primolano. In Trentino troviamo Borgo Valsugana, Levico Terme e Pergine Valsugana. La SS 47 si innesta a nord di Trento nella statale 12 dell'Abetone e del Brennero.

## I "PUNTI NERI"

Code interminabili, strozzature della viabilità, attraversamenti di centri abitati, mancanza di margini di sicurezza tra le case e la strada, semafori che sono degli autentici (anche se necessari) tappi, tratti tortuosi con curve pericolose. Il campionario dei "punti neri" della Valsugana è alquanto variegato..

Emblematica e ormai classica la coda che si forma al km 37.000 in Comune di Rosà a causa dell'incrocio semaforico di fronte alla chiesa parrocchiale. I rallentamenti dovuti all'imbuto si verificano sia a nord che a sud del paese, con conseguente inquinamento acustico ed atmosferico. Rosà è tagliata letteralmente in due dalla Ss 47 e dal fiume di veicoli. A sinistra, la famigerata strettoia dove i Tir sfiorano gli angoli delle case; in alcuni punti non ci sono marciapiedi, con grave pericolo per i pedoni che rischiano di essere schiacciati.

Dopo la tangenziale di Bassano (dove è pericoloso al km 39.000 l'innesto di chi proviene da Padova a causa di una corsia di immissione corta e ripida, a causa del dislivello, che induce i camion a tirare dritto senza dare la precedenza) si entra nella parte tortuosa alternata a lunghi tratti a quattro corsie, spesso con due carreggiate divise.

Qui a destra la strettoia Cavallini al km 49 dove la strada si insinua tra le case di Solagna. Poco più a nord ecco San Nazario e la doppia curva del Merlo che si colloca al km 53, spesso luogo di incidenti.

Un altro famoso punto critico si trova a Carpanè, poco prima di Valstagna. Perché crea spesso una fila di mezzi fermi diretti verso il paese. L'incrocio semaforico è causa non solo di interminabili attese, sia nei giorni feriali che in quelli festivi, ma anche di incidenti e di avventurosi attraversamenti, visto che non c'è spazio per rassicuranti marciapiedi per i pedoni.

## La Pontebbana è come un killer

Ogni provincia del Nord Est ha la sua strada più pericolosa. La classifica stilata dall'Automobile Club d'Italia e dall'Istat conferma alcune linee di tendenza, ma le precisa nelle diverse realtà locali. Ad esempio, la Pontebbana è al primo posto nelle province di Venezia (0,375 morti per chilometro), di Treviso (0,193 morti per km) e di Pordenone, con un impressionante numero di incidenti e di morti, ma non in quella di Udine. La Romea ha il triste primato a Rovigo (dove raggiunge un indice di 0,455 morti per chilometro), ma non a Venezia. A Vicenza troviamo in cima alla classifica la Valsugana, a Belluno la Feltrina e a Padova la Padana Inferiore.