

Come si può distruggere il territorio: Gli svincoli di Primolano in tre stralci

Alla fine degli anni 60, la sede stradale della SS47 risultò non più idonea per sostenere il sempre più crescente numero di mezzi in transito, soprattutto quelli pesanti che per dimensioni stentavano ad attraversare i centri abitati del Canale di Brenta (Solagna, Carpanè, Rivalta, San Marino, Cismon e Primolano) con grandi disagi e pericoli per i residenti.

Nei anni 70 l'ANAS iniziò a realizzare la nuova sede della SS47 nei tratti meno impegnativi dal punto di vista economico e tecnico. Ma la progettazione, condizionata anche dal tracciato della linea ferroviaria TN-VE e dal fiume Brenta, si limitò a realizzare 2 corsie d'asfalto per ogni senso di marcia non delimitate da barriere spartitraffico e non tenendo conto della larghezza d'ingombro di dette barriere per una loro eventuale successiva installazione. Inoltre le interconnessioni della vecchia SS47 proveniente dai centri abitati furono sottovalutate e a volte realizzate a raso con la nuova SS47 costringendo gli automobilisti, uscenti o entranti nei centri abitati, ad attraversare le 4 corsie della SS47. Già negli anni 60 gli studiosi avevano previsto flussi di traffico in aumento, ma tecnici e politici non presero in considerazione dette proiezioni. Il caso più eclatante è Rivalta dove tutt'oggi dopo 40 anni i residenti, per recarsi a Carpanè, devono attraversare le 4 corsie della SS47 rischiando quotidianamente la vita.

Negli anni 70, a Primolano furono realizzate le 4 corsie della SS47 abbandonando il vecchio tracciato che correva alla sinistra della linea ferroviaria TN-VE e lasciando libera la frazione di Primolano. Nello stesso tempo fu costruito il primo viadotto sopra la nuova SS47 a valle della frazione per collegare la sponda destra e sinistra del Brenta utilizzando lo storico ponte (ante Grande Guerra) di attraversamento del Brenta. Ma non fu risolto il problema del passaggio a livello d'ingresso a Primolano che si trovava a pochi metri della nuova SS47. La galleria di Arsiè non era ancora realizzata e le code di auto nella corsia della nuova SS47, quando le sbarre erano chiuse, creavano gravi pericoli per chi transitava e così venne realizzato negli anni 80 un secondo viadotto. Ma gli abitanti di Primolano, provenienti da Bassano erano costretti per tornare a casa ad un serie di manovre che hanno dell'incredibile: dovevano scavalcare la SS47 e il Brenta con il secondo viadotto poi scavalcare nuovamente il fiume e la SS47 con il vecchio ponte e il primo svincolo e finalmente entrare nella frazione. Qualcuno, con una fitta nebbia, non riuscì a tornare a casa al primo tentativo.

Di conseguenza, negli anni 90, fu costruito uno nuovo ingresso per Primolano con sottopasso ferroviario (in arancione nella planimetria dello stato attuale) che accorciò il percorso di circa 2 Km. La ricostruzione dei fatti si è resa necessaria per comprendere che la mancanza di lungimiranza nella progettazione e che la politica degli stralci non solo non è conveniente dal punto di vista strettamente economico ma contribuisce ad impoverire il territorio sotto l'aspetto paesaggistico (visivo) e con l'occupazione eccessiva di terreni nonché sotto l'aspetto della qualità della vita per i residenti (rumorosità con le opere in elevazione e maggior inquinamento dell'aria).

Nel caso di Primolano, essendo i viadotti visibili anche dalla strada di Enego e dalle Scale di Primolano, diventa difficile parlare di mitigazione, si dovrebbe ragionare sulla loro demolizione e sostituzione con nuove opere migliorative ed economicamente sostenibili.

Allego due mie proposte/provocazioni sulle quali si potrà verificare la validità, la fattibilità e il costo. Incideranno di più i costi di demolizione e di smaltimento delle vecchie opere che i costi di realizzazione delle nuove opere.

Con la proposta n° 1 riutilizzando lo storico ponte sul Brenta, se ritenuto idoneo al traffico (larghezza, portata e staticità), si realizza un tratto dell'attuale SS47 in trincea e sopra a livello campagna una rotatoria composta da due viadotti e raccordi con la viabilità esistente.

La 2° proposta, nel caso lo storico ponte non fosse ritenuto affidabile, evidenzia la necessità di realizzare un nuovo viadotto sul Brenta da collegare alla sopraccitata rotatoria.

Aggiungo una 3° soluzione di tipo economico con il solo abbattimento del viadotto anni 70 e la sistemazione del viadotto anni 80 (in rosso le modifiche).