

# Valdastico Nord addio all'autostrada

Chiusi i lavori del comitato paritetico. La Provincia «apre» a un progetto di collegamento extraurbano tra la Valsugana e la statale del Brennero

di Chiara Bert  
TRENTINO

Non ci sarà un'autostrada Valdastico Nord per collegare Piovene Rocchette al Trentino. Ci sarà - forse - una soluzione viaria diversa da quella fin qui ipotizzata e che da decenni oppone Veneto e Trentino: un progetto di «collegamento tra viabilità ordinarie», ovvero di strade extraurbane, tra la statale della Valsugana e la statale del Brennero. Uno scenario che viene definito «di comune interesse» e che la Provincia di Trento si è detta disponibile a valutare.

Si sono chiusi così, a tre mesi dall'avvio, i lavori del Comitato paritetico tra lo Stato, la Regione Veneto e la Provincia di Trento, verificando che «sussistono le condizioni per proseguire l'iter di perfezionamento dell'Intesa» tra i soggetti coinvolti. Il nuovo scenario parte in sostanza da tre previsioni: un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Adige, Valsugana e Valle dell'Adige; un'ottimizzazione dei collegamenti tra la ss47 della Valsugana e la ss12 del Brennero in prossimità di Mattarello; un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana in territorio veneto, per risolvere le congestioni di traffico nell'area pedemontana veneta e al tempo stesso alleggerire il traffico nella zona dei laghi di Caldonazzo e Levico, dell'Alta Valsugana e di Trento.

Lo scenario sarà sottoposto al Cipe (il comitato interministeriale per la programmazione economica) dopo che avrà ottenuto il via libera del consiglio provinciale di Trento e dopo una fase di partecipazione sul territorio con i Comuni coinvolti. Il comitato ha dato mandato al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di elaborare il progetto viabilistico che tornerà al Cipe entro due anni. Soddisfatti i veneti, per il governatore Luca Zaia «si apre finalmente uno spiraglio per dare uno sbocco verso nord alla nostra regione». Da



La Valdastico Nord è arrivata al capolinea. Sotto, a sinistra, il presidente trentino Ugo Rossi, e, a destra, il ministro Graziano Delrio



parte trentina (ne riferiamo nella pagina a fianco), l'assessore Mauro Gilmozzi sottolinea come il risultato del lavoro di questi mesi è che «si è cassata l'autostrada» e «abbandonato il campo della Valdastico».

**PEDAGGIO BOCCIATO**

Trento ha ribadito il suo no: troppo alti i costi di realizzazione per un collegamento autostradale che avrebbe numeri molto bassi

Le letture, come spesso accade in questi casi, possono divergere e si tratterà di capire quale sarà - da qui in poi - l'atteggiamento del governo rispetto ad un'opera che si lega a doppio filo al rinnovo della concessione



**SERENISSIMA E CONCESSIONE**

Era stato il ministro Delrio a ricordare, un mese fa a Trento, che la Valdastico Nord era un impegno preso con l'Europa

«Quello della Valdastico è tra i corridoi previsti - aveva ricordato il ministro - noi abbiamo preso l'impegno con la Commissione europea. Con il Trentino resta una diversità di vedute, ma adesso abbiamo rimesso la que-

stione su un binario corretto». Un mese dopo, l'esito dei lavori del comitato delinea uno scenario diverso: uno stop al collegamento autostradale tra la A31 e l'Autostrada del Brennero, che sarebbe costato - secondo i dati dello studio ministeriale consegnato a novembre - 2 miliardi di euro per un traffico di attraversamento atteso di soli 17 mila veicoli al giorno. Numeri che hanno supportato la posizione trentina di netta contrarietà all'opera, giudicata insostenibile finanziariamente oltre che in contraddizione con il quadro nazionale e internazionale della mobilità che punta sulla ferrovia.

©IPRODUZIONE RISERVATA

## Due miliardi per 17 mila veicoli al giorno

Lo studio del ministero che ha dato forza alla posizione trentina: opera insostenibile finanziariamente



Il traffico di attraversamento, secondo le stime, sarebbe di 17 mila veicoli

TRENTINO

Due miliardi di euro per realizzare un'autostrada per 28 mila mezzi al giorno, o meglio sarebbe dire 17 mila, tanto è stato stimato dal ministero il traffico di attraversamento che transiterebbe su un'eventuale autostrada Valdastico Nord.

A chiedere dati aggiornati e dettagliati sui flussi di traffico (merci e passeggeri) tra il Veneto e il Trentino era stata, lo scorso ottobre, nel primo incontro del comitato paritetico, la Provincia di Trento.

Lo studio del ministero delle

infrastrutture e dei trasporti è stato trasmesso alla Regione Veneto e alla Provincia il 10 novembre scorso, con ulteriori approfondimenti aggiunti il 21 gennaio. Lo studio sulla Valdastico Nord indica una domanda complessiva (attesa nel 2024) pari a 28.600 veicoli al giorno che sarebbero transitati sull'autostrada: di questa domanda, solo il 60% del traffico atteso, e cioè circa 17 mila veicoli al giorno - spiega lo studio - è traffico di attraversamento polarizzato tra le direttrici del sistema autostradale costituito dalla A22, dalla A4, dalla A31 e dalla Super-

strada Pedemontana Veneta. Il resto della domanda, circa 11.600 mezzi al giorno, sarebbe dunque traffico di scambio locale, comprensivo del traffico «drenato» nel tratto compreso tra la bretella di Caldonazzo e Trento (calcolato in circa 10 mila passaggi bidirezionali).

Di fronte a questi numeri, l'obiezione della Provincia è stata la seguente: «Se si ipotizza un collegamento tra i laghi di Levisco e Caldonazzo e Trento a pagamento, il drenaggio di traffico dalla Valsugana non è plausibile». Per i trentini «questo scenario pertanto contraddice le

scelte fatte in materia di mobilità. Gli importanti investimenti che lo Stato, in accordo con le amministrazioni locali, ha messo in campo per uno sviluppo del sistema ferroviario sia per il trasporto passeggeri sia merci, portano a ritenere come prioritario l'investimento ferroviario».

Ma per la Provincia di Trento - si legge nel documento presentato ieri al comitato paritetico - «l'opera appare non sostenibile finanziariamente ed economicamente, considerato che a fronte di un costo previsto di circa 2 miliardi di euro, il traffico di attraversamento valutato dal ministero, nell'ottica di collegamento nazionale internazionale, è di soli 17 mila veicoli al giorno». Un'autostrada bocciata dai numeri. Del resto la Brebemi insegna.



## Gilmozzi: «Chiuso un capitolo, ora ci sono scenari nuovi»

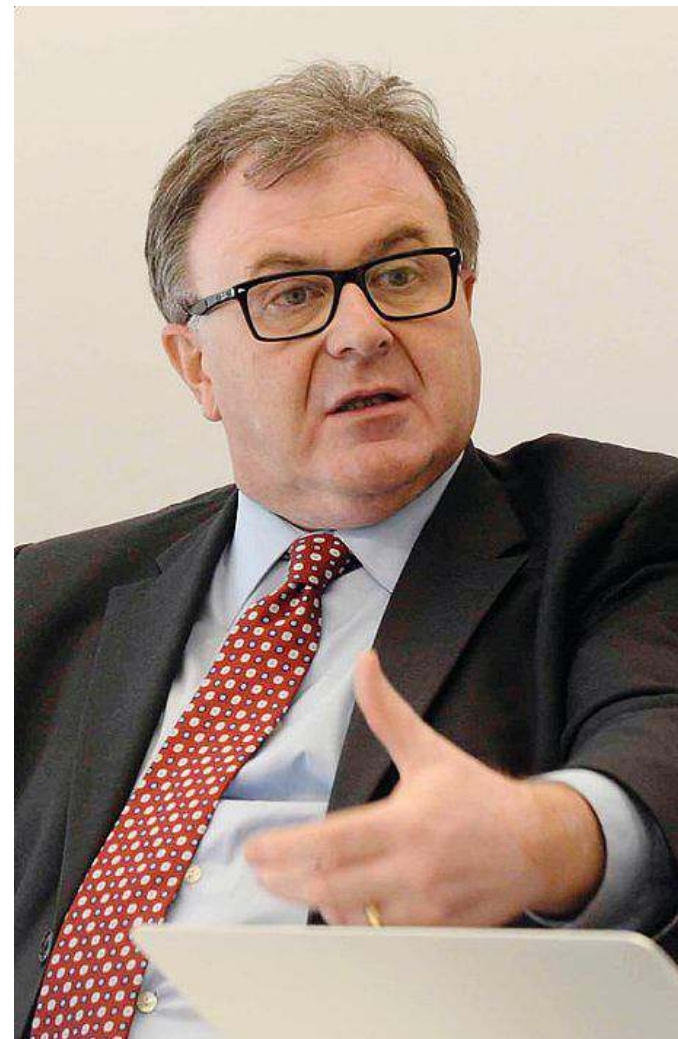
L'assessore: «Cassata l'autostrada, apriamo una verifica»  
Una bretella dai laghi per alleggerire la Valsugana

► TRENTINO

«Oggi abbiamo cassato l'autostrada, abbandonato il campo della Valdistico e aperto una nuova fase di verifica». Mauro Gilmozzi, che ha rappresentato la Provincia nel Comitato paritetico con Stato e Veneto, prova a mettere qualche punto fermo al termine di una giornata segnata dal via libera ad un'intesa con il Veneto ma su basi nuove rispetto al braccio di ferro degli ultimi anni: quel braccio di ferro che vedeva i veneti rivendicare il prolungamento dell'A31 verso nord, con uno sbocco in Trentino, e i trentini ribadire - pur con diverse sfumature e diversi accenti nel corso del tempo - che l'opera non si giustifica sul piano della mobilità e dei costi.

«Abbiamo aperto una fase di verifica - spiega Gilmozzi - con l'obiettivo di alleggerire il traffico sulla Valsugana tra Levico e Trento, bloccare i flussi di traffico provenienti da Bassano/Grigno e garantire l'elettrificazione e la rettifica della ferrovia fra Trento e Bassano. Come Trentino abbiamo superato l'idea di realizzare qualsiasi autostrada di collegamento con l'A22. Siamo consapevoli di ciò che vorrebbe il Veneto. Su questo scenario non abbiamo trovato però una posizione comune e rimane perciò il nostro no».

Se l'abbandono dell'opzione autostrada è da ieri un dato acquisito, non è ancora chiaro in cosa si sostanzierà il nuovo scenario che la Provincia si è detta pronta a valutare. «Ancora non ci è stato detto cosa si farà», ammette l'assessore, «per dire si bisogna vedere un progetto, un tracciato, e questo oggi non c'è. Ci interessa però approfondire, con il dovuto coinvolgimento delle realtà locali e nel rispetto delle procedure del piano urbanistico provinciale, uno scenario di interconnessione tra sistemi di viabilità locali, quindi tra strade extraurbane con caratteristiche ed impatti limitati. Mi ri-



ferisco ai collegamenti tra Valle dell'Astico, Valsugana e ss12. A noi interessa soprattutto verificare quanto avevamo preannunciato con la lettera del governatore Rossi e con il memorandum di metodo che avevamo inviato al ministero prima di sederci al tavolo dell'intesa».

Archiviato lo «scenario 1» (autostrada da Piovene a Trento), si apre dunque lo «scenario 2» a cui per ora il Trentino dice «ni»: una strada, non a pedaggio, tra la ss 47, nella zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, e la ss 12 -circonvallazione di Trento, una soluzione che secondo lo studio del ministe-

ro consentirebbe di drenare circa 10 mila veicoli dalla Valsugana verso la statale del Brennero, con un alleggerimento del traffico verso Pergine e Trento Nord.

Le cifre contenute nel nuovo studio sul traffico - chiesto dalla Provincia al ministero - «hanno aiutato a sostenere la nostra posizione contraria alla Valdistico», assicura Gilmozzi. Che di concessione all'A4 non vuole sentir parlare: «Io sto al merito delle questioni che ci riguardano, non abbiamo mai detto che dobbiamo mantenere gli impegni del governo con l'Unione europea». (ch.be.)

### LA NUOVA IPOTESI AL VAGLIO



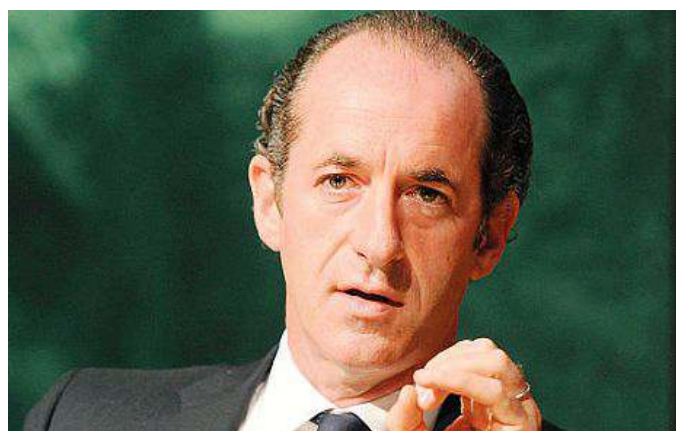
#### Stop alla Supervalsugana e pedaggi ai tir

Alleggerire la statale della Valsugana tra i laghi di Caldonazzo e Levico e Trento nord. Impedire che aumenti il traffico in ingresso in Trentino sulla ss 47 a Grigno. Valorizzare il collegamento ferroviario della Valsugana con il Veneto garantendo l'elettrificazione e la rettifica della linea tra Trento e Bassano. Ecco le tre «ricadute positive» di cui, secondo il documento approvato ieri dal comitato paritetico a Roma,

il Trentino beneficerebbe dal nuovo scenario: non più un prolungamento dell'autostrada A31 fino a Trento, bensì «un collegamento locale, non a pedaggio, tra la statale 47, nella zona dei laghi, e la città di Trento», che consentirebbe di drenare circa 10 mila veicoli dalla ss47 verso la ss12. Trento chiede anche lo stop alla costruzione della Supervalsugana da parte veneta e la limitazione del traffico pesante in Valsugana.

## Zaia: «Finalmente si apre uno spiraglio»

Veneti soddisfatti. De Berti: «Imboccato un percorso per realizzare il collegamento verso nord»



Il presidente della Regione Veneto Luca Zaia

► TRENTINO

«Si apre finalmente uno spiraglio per rafforzare i collegamenti infrastrutturali fra Trentino e Veneto. Oggi è stato condiviso un importante documento che mi auguro sia il preludio alla definitiva soluzione di questo annoso problema, consentendo alla nostra regione uno sbocco a nord tanto atteso dai cittadini e dagli operatori economici». È il commento del presidente della Regione del Veneto Luca Zaia, all'esito del Comitato Paritetico che ieri ha concluso i suoi lavori a Roma al Mi-

nistero delle Infrastrutture e Trasporti. «Ne discuterò col ministro Delrio - ha concluso Zaia - che ringrazio per la disponibilità e collaborazione che ci ha sempre garantito su questa fondamentale partita, e con il collega presidente del Trentino Ugo Rossi. Si va verso una soluzione condivisa che è il miglior viatico per vedere il traguardo».

Soddisfatta per l'esito del confronto l'assessora veneta ai lavori pubblici e trasporti Elisa De Berti: «La premessa a questa conclusione - ha detto - è stata l'individuazione da parte del Comitato di uno scenario di

comune interesse riguardante i collegamenti trasportistici tra Veneto e Trentino». Uno scenario, ha ricordato, che prevede un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige; un'ottimizzazione dei collegamenti tra la SS 47 della Valsugana e la SS 12 del Brennero, in provincia di Trento; un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana in territorio veneto, che prevedano interventi sulla SS 47 per risolvere le criticità presenti». Il documento, valutando «la necessità di risolvere le congestioni

di traffico presenti nell'area pedemontana veneta, risolvendo il problema della connettività verso il Trentino, salvaguardando la Valsugana», e ribadisce essere elemento prioritario, in linea con le politiche di trasporto europee e nazionali, il rafforzamento dell'opzione ferroviaria con il tunnel di base del Brennero. «La progettazione viabilistica - conclude l'assessore De Berti - sarà redatta dal ministero e sarà sottoposta nuovamente al Cipe entro due anni dall'approvazione da parte del Cipe stesso del documento approvato ieri. Insomma, abbiamo imboccato un percorso concreto che ci porterà a definire progetti e modalità operative per la realizzazione di quel collegamento di importanza strategica con le aree a nord del Veneto».