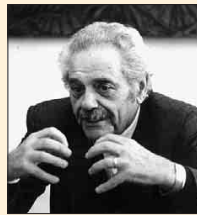


## LA SVOLTA

Sottoscritto a Roma il documento conclusivo del Comitato paritetico



Pirubi, progetto nato 50 anni (e un giorno) fa nell'ufficio di Bruno Kessler

Era l'8 febbraio del 1966, un martedì, quando l'allora presidente della Giunta provinciale Bruno Kessler (nella foto) riceveva l'assessore dei lavori pubblici della provincia di Venezia, Gilberto Panion, e il sindaco di Castelfranco Veneto Sartori. Tema dell'incontro: una superstrada lungo la Valsugana per collegare il porto di Marghera con l'autostrada del

Brennero che si stava costruendo. Per la prima volta si affacciava nel Trentino quello che nei decenni successivi sarà il fantasma e il tormentone ricorrente dalla PiRuBi. Acronimo dei suoi «padrini» Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Toni Bisaglia, che dominavano nelle roccaforti democristiane di Trento, Vicenza e Rovigo. Era l'epoca del

boom economico, della nascita dell'Università, dei progetti grandiosi. Ma era un progetto impattante e smaccatamente marcato Dc. Il Pci si oppose con forza e costituì un'inedita opposizione con il Pptt di Enrico Pruner. Le prime feroci discussioni a cui ne seguirono altre, per decenni, in un andamento carsico durato fino ad oggi.

# La Valdastico non sarà un'autostrada

## Accordo fra Trentino, Veneto e Ministero per declassarla a semplice strada statale

FRANCO GOTTARDI

L'Autostrada Valdastico Nord non si farà. Capitolo chiuso. Il Comitato paritetico tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Veneto e Provincia autonoma di Trento ha condiviso ieri uno scenario diverso. Declassando il «collegamento di valenza nazionale ed europea», come lo consideravano i veneti, in semplice collegamento locale tra viabilità ordinaria, tra la Valle dell'Astico e la Valsugana e tra questa e la Valle dell'Adige. Se questa sarà una superstrada a quattro corsie o una semplice strada a due corsie non è precisato e sarà eventualmente oggetto dei successivi approfondimenti ma per ora tanto basta al Trentino per poter dire che sono state accolte le proprie ragioni. La riunione finale del Comitato paritetico si è tenuta ieri mattina a Roma, presenti per la Provincia l'assessore alle Infrastrutture Mauro Gilmozzi e il capo dipartimento Raffaele De Col. Il documento finale accoglie nella sostanza quello che il Trentino aveva presentato come «scenario 2», alternativo all'autostrada Valdastico Nord. Fatti i necessari approfondimenti e analizzati i dati e le considerazioni presentate dalle parti lo scenario definito «di comune interesse» consiste in un «collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige; un'ottimizzazione dei collegamenti tra SS 47 della Valsugana e la SS del Brennero in prossimità di Mattarello; un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana». La strada dovrebbe seguire il percorso ipotizzato l'estate scorsa per l'autostrada, con partenza nella zona di Lastebasse, traforo con sbocco in valle del Centa, bretellina e nuovo tunnel per sbucare nella zona di Mattarello e collegarsi alla statale 12. Un'ipotesi di massima, tutta da approfondire e che comunque la giunta provinciale vuo-



«Fine autostrada» recita il cartello della Valdastico a Piovene Rocchette, dopo 89 chilometri. Pare proprio che la fine rimarrà quella

le sottoporre a studio trasportistico, valutazione di impatto ambientale e presentare alle comunità interessate coinvolgendole in un processo partecipativo. Nella soluzione prospettata peraltro la Provincia vede ricadute positive. Innanzitutto nelle premesse il documen-

to conferma l'importanza dell'opzione ferroviaria e della realizzazione del tunnel di base del Brennero e delle tratte di accesso allo stesso, in particolare della circonvallazione di Trento. Da atto poi di come il collegamento sotto la Vigolana favorirebbe un alleggerimento della statale della Valsugana

nel tratto Laghi-Trento Nord e impedirebbe un aumento del traffico in ingresso da Grigno sul territorio trentino, scaricando parte di quello in arrivo dal vicentino sulla nuova arteria. In questo contesto Trento insiste anche con la valorizzazione del collegamento ferroviario con rettificazione ed elettrifi-

cazione della Valsugana. Per il Veneto, che voleva l'autostrada anche perché considerata indispensabile per chiudere la partita del rinnovo della concessione dell'A4, l'accordo è indubbiamente una sconfitta. «Certo loro non erano contenti - conferma l'assessore Gilmozzi - ma alla fine su questi scenari abbiamo trovato una posizione comune». Nelle prime dichiarazioni ufficiali i vertici della Regione fanno buon viso a cattiva sorte e guardano il bicchiere mezzo pieno. «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» commenta il presidente del Veneto, Luca Zaia. «Ne discuterò col ministro Delrio - aggiunge - che ringrazio per la disponibilità e collaborazione che ci ha sempre garantito su questa fondamentale partita, e col collega presidente del Trentino Ugo Rossi. Si va verso una soluzione condivisa che è il miglior viatico per vedere il traguardo». Si dichiara soddisfatta anche Elisa De Berti, assessore veneto a infrastrutture e trasporti: «Abbiamo imboccato - dice - 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». Ora dunque il confronto si sposterà sulla progettazione viabilistica e su quanto questa possa diventare «strategica», come dice De Berti enfatizzando il testo dell'accordo, o rimanere locale. Che in buona sostanza significa decidere per una superstrada a quattro corsie o una strada a due corsie di marcia. Il progetto verrà redatto dal Ministero e sottoposto nuovamente al Cipe entro due anni.



Il presidente Rossi discute con attivisti anti Valdastico l'estate scorsa



### IL RETROSCENA

A fronte di un costo di 2 miliardi previsti «solo» 17.000 veicoli

## Venezia cede all'evidenza delle cifre

Alla fine l'ipotesi autostrada è inciampata sulle cifre e su una banale considerazione: un'arteria a pagamento non potrà drenare traffico se c'è un'alternativa gratuita a portata di mano. Lo studio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a cui il Comitato si è rivolto per due volte negli ultimi mesi per chiedere precisazioni e integrazioni, presenta la Valdastico Nord come infrastruttura dedicata al soddisfacimento di una domanda complessiva di flussi attesi al 2024 pari a 28.600 veicoli al giorno. Di tale domanda solo il 60%, cioè circa 17.000 veicoli, è traffico di attraversamento tra le due regioni, tra le direttrici del sistema autostradale costituito dalla A22, dalla A4, dalla A31 e dalla Superstrada Pedemontana Veneta. Il resto della domanda, circa 11.600 veicoli giornalieri, è traffico di scambio locale. E qui casca l'asino. La Provincia di Trento ha bocciato questa cifra come scarsamente plausibile: considerato che oggi tra la zona dei laghi e il capoluogo viaggiano nelle due direzioni circa 10.000 veicoli al giorno non è pensabile che questo traffico locale, per quanto in aumento, si vada un domani a spostare su un'arteria a

pagamento avendone a disposizione una gratuita. «Questo scenario - affermava recentemente l'assessore Gilmozzi riferendo in giunta sullo stato della trattativa - contraddice le scelte in materia di mobilità già fatte. Gli importanti investimenti che lo Stato, in accordo con le amministrazioni locali interessate, ha messo in campo per uno sviluppo organico del sistema ferroviario sia nell'ambito del

trasporto passeggeri sia di quello delle merci, portano a ritenere come prioritario, l'investimento ferroviario. Lo scenario che da valenza di «corridoio nazionale e internazionale» alla Valdastico Nord è in contrasto anche con il decreto del Ministero di attuazione di una direttiva Ue relativa alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada che ha introdotto

la cosiddetta «eurovignetta». Se dunque il traffico di attraversamento di una futura autostrada fosse stato di appena 17.000 veicoli di media giornaliera l'opera non sarebbe stata sostenibile finanziariamente ed economicamente, considerato che il costo preventivo per la Valdastico Nord era di circa 2 miliardi di euro. Per contro se la nuova strada si farà e non sarà a pedaggio il collegamento tra Caldono e Mattarello consentirebbe, sempre secondo lo studio ministeriale, di drenare fino a 10.000 veicoli togliendoli dal tratto finale della attuale statale della Valsugana. Con ricadute positive soprattutto per l'alleggerimento degli accessi nella parte nord della città, oggi sottoposti a una notevole pressione nelle ore di punta. Se la nuova strada, progettata dal Ministero, si farà dovrà essere inserita nel Pup con legge provinciale che ratifichi l'ipotesi previa valutazione strategica sull'ipotesi progettuale di massima, da condurre in coerenza con i contenuti del medesimo Piano Urbanistico e assicurando le forme di partecipazione previste da tale procedura di valutazione. F.G.



L'assessore Mauro Gilmozzi col ministro Graziano Delrio