

# Il «piano B» allontana la Valdastico

Senza autostrada, soluzione viaria ancora più insostenibile. Curzel (comitato anti-Pirubi): «Oggi ha vinto la razionalità»

di Chiara Bert

► TRENTO

Sarà il Cipe (il comitato interministeriale per la programmazione economica) a dire se l'intesa sul «corridoio di interconnessione Nord» raggiunta tra Stato, Regione Veneto e Trentino nel comitato paritetico sulla Valdastico ha fondamento oppure no. Dopodiché spetterà al ministero delle infrastrutture e dei trasporti elaborare una proposta progettuale da sottoporre ai territori interessati. Sarà, come è emerso dal documento finale del comitato, una soluzione diversa dall'autostrada (di cui si parla da cinquant'anni), un collegamento di viabilità ordinaria tra Piovene Rocchette, Valsugana e valle dell'Adige. La conclusione del tavolo di lavoro è che l'autostrada non si farà: costi insostenibili (2 miliardi di euro) per un'asse su cui passerebbero 28 mila veicoli al giorno, di cui solo 17 mila di traffico di attraversamento. Ma cosa si potrebbe realizzare al posto dell'autostrada? Una superstrada a quattro corsie o una statale a due?

**La Provincia.** «Io questo non lo so perché una proposta ancora non ce l'ha fatta nessuno», si limita a dire l'assessore **Mauro Gilmozzi**, che ha rappresentato la Provincia di Trento al tavolo con Veneto e ministero. «Noi per il momento diciamo che siamo interessati a verificare una soluzione che potrebbe avere un impatto più basso in termini di costi costruttivi, gestionali e ambientali rispetto a un'autostrada, e dall'altra garantire una migliore gestione del traffico interno». Sarebbe questo il secondo obiettivo dell'intesa raggiunta a Roma: una bretella che dalla zona dei laghi di Levico e Caldonazzo porti il traffico che arriva in Valsugana direttamente a Mattarello e all'A22, sgravando così la statale 47 di circa 10 mila veicoli al giorno che proseguono verso Pergine e Trento Nord.

**Le tappe.** Dopo il passaggio al Cipe, si aprirà una fase di partecipazione sui territori sul progetto elaborato dal ministero, che entro due anni sarà nuovamente sottoposto al Comitato interministeriale dopo essere passato al vaglio, in Trentino, del consiglio provinciale.

**I comitati anti-Valdastico.** Dal fronte che da anni si batte contro la Valdastico Nord la reazione è di soddisfazione, seppur cauta. «Che l'A31 Nord sia antieconomica (tra i tanti altri contro di questa autostrada) pare sia



L'autostrada A31 Valdastico oggi termina a Piovene Rocchette. In alto l'assessore Gilmozzi e il ministro Delrio. Sotto una protesta anti-Valdastico

stato finalmente acclarato - è il commento apparso ieri sul sito del Comitato No Valdastico - ma fino a quando tutte le carte non saranno scoperte è meglio rimanere guardinghi». **Emanuele Curzel**, consigliere Pd nella Comunità dell'Alta Valsugana, spiega che «i contrari alla Valdastico possono essere contenti di questo risultato, finalmente c'è

stata un'immissione di razionalità nella discussione che finora prescindeva dai dati di realtà, sul traffico e sulla ferrovia». «La notizia oggi è che non c'è più l'autostrada. Nell'accordo si parla di collegamenti locali e non si cita più il corridoio europeo, significa che nessuno potrà pretendere di bucare montagne in nome di interessi europei. E

da qui in avanti i territori avranno voce in capitolo». Quanto ai possibili tracciati, Curzel è categorico: «Da Piovene per arrivare in Valsugana la montagna deve comunque bucarla. E poi qualcuno dovrebbe spiegarmi perché si può fare una galleria da Levico a Mattarello, forando una montagna problematica, e non si fa il tunnel di Tenna».

**Concessione A4: cambia lo scenario.** L'intesa di Roma, con il suo scenario ancora da scrivere, potrebbe però bastare al ministro Delrio per andare in Europa e staccare la proroga alla concessione per la A4. Dopodiché ci saranno due anni di tempo per decidere come muoversi: e allora, conti e tracciati alla mano, ci sarebbe tempo per convincere i

Il nuovo scenario prevede un collegamento di viabilità ordinaria senza pedaggio tra Piovene, Valsugana e Valle dell'Adige, e una bretella da Levico a Mattarello

L'intesa tra Veneto e Trentino potrebbe bastare per ottenere dall'Ue la proroga della concessione alla A4: poi si aprirebbe la strada dell'«in house» come avvenuto per l'A22

veneti che la nuova soluzione è più complicata e costosa della prima (non potendo neppure finanziarsi con il pedaggio autostradale). E per la Serenissima potrebbe aprirsi la stessa strada percorsa per l'A22, quella della concessione in house. Con Autobrennero in campo insieme ad Anas.

CRIPRODUZIONE RISERVATA

## Dalledonne: «Presi in giro, una mazzata»

Il sindaco di Borgo: «Siamo molto delusi, la Valsugana ha già pagato un prezzo alto di vivibilità»



Fabio Dalledonne

► TRENTO

Se i comitati anti Valdastico martedì sera hanno quasi brindato, nel fronte pro-Pirubi nessuno nasconde lo scoramento. «È una mazzata», riassume Fabio Dalledonne, sindaco di Borgo Valsugana. «Ci sentiamo presi in giro - spiega - senza Valdastico Nord per noi crolla un'opportunità su cui puntavamo per ottenere una più equa ripartizione del traffico pesante che oggi pesa sulla Valsugana».

Il sindaco ricorda i dati: 40 mila veicoli al giorno, «e intanto la Pedemontana veneta va avanti, con la ripresa economica che tutti speriamo arrivi, ci

sarà un aumento stimato del traffico del 20% che si scaricherà su una valle che ha già pagato un prezzo altissimo in termini di vivibilità, dall'inquinamento da carburanti con effetti peggiorati dall'inversione termica, alla presenza delle acciaierie».

Dalledonne si dice «preoccupato dalla non scelta del comitato paritetico», che ha detto no al prolungamento dell'autostrada. «Forse è colpa nostra, ci siamo fatti sentire troppo poco. Manchiamo di un valsuganotto in cabina di regia», ricorda il sindaco, che già si interroga su quali azioni mettere in campo. «Ci confronteremo sicuramente con i

colleghi sindaci della Bassa Valsugana, ma ammetto che non ho più voglia di scrivere lettere in cui ricordiamo la nostra situazione». Per Dalledonne c'è un obiettivo minimo che - Valdastico o no - deve essere messo in cima all'agenda politica della viabilità in Valsugana: «Almeno si completino i 20 chilometri di superstrada dove non ci sono le quattro corsie, da Strigno a Grigno (circa 8 chilometri) e da Pergine a Novaldo (12 chilometri), per mettere in sicurezza la strada e ridurre il rischio di incidenti. E dall'altra si mettano i pedaggi, perché il traffico non può passare tutto di qui».

A favore di un pedaggio se-

lettivo per il traffico di attraversamento è anche Emanuele Curzel del Comitato anti-Valdastico: «L'altra risposta, che finalmente leggiamo nel documento del comitato paritetico, è l'elettificazione della ferrovia, o quantomeno basterebbe installare dei motori elettrici sui treni».

E se il problema è quello di alleggerire la zona dei laghi di Levico e Caldonazzo, per Curzel «basterebbe arretrare di 5 metri la statale 47 lungo lago e coprirlo, lasciando lo spazio per far correre una pista ciclabile». I prossimi mesi diranno quale sarà la strada che verrà imboccata.

(ch.be.)