

## Infrastrutture | L'opera che divide

# Le imprese: «Basta polemiche La Valdastico non si discute»

Gli Artigiani: «Non serve solo ai veneti, ne va dell'economia locale»

### Il progetto

● L'accordo tra il Trentino e il Veneto per completare la Valdastico continua a far discutere

● Maurizio Fugatti ieri ha annunciato che incontrerà il collega Luca Zaia per decidere il tracciato

● Il presidente altoatesino Arno Kompatscher ha espresso dei dubbi sull'utilità dell'opera

● Gli imprenditori e gli artigiani del Trentino invece sono convinti che questa infrastruttura sia fondamentale per l'economia trentina

TRENTO «Questa infrastruttura serve. Su questo non si discute». Antonello Briosi, patron di Metallsistem ed ex vice presidente di Confindustria Trento, non ha dubbi. Fosse per lui l'A31, detta Valdastico, sarebbe già completata. «Tutte queste polemiche — aggiunge — ci stanno facendo solo perdere tempo. I tanti punti di Pil in meno e gli anni recessione che stiamo pagando sono il frutto di ideologie poco avvedute più che di un'incapacità della nostra economia».

Il risultato è che le infrastrutture sono quelle di cent'anni fa e malgrado non manchino le competenze per fare opere a basso impatto ambientale, il Paese rimane fermo, come Confindustria ha contestato al governo, ogni volta che qualche ministro ha tentato di frenare opere come la Tav o il Tunnel del Brennero. Per quel che riguarda la Valdastico lo scontro è più articolato. L'opera infatti, prima dell'insediamento della giunta Fugatti, non aveva mai entusiasmato la Provincia. Il mondo imprenditoriale invece ha sempre creduto che potesse essere un'importante svolta per il territorio.

«Gli strumenti per stabilire quale progetto sia meglio per la Valdastico ci sono, a tenere tutto fermo è una battaglia puramente ideologica», spiega Briosi, che proprio per questo trova sterile il dibattito sul tracciato dell'autostra-

da. «L'idea dell'uscita a Rovereto — dice — non mi pare abbia grandi controindicazioni, tuttavia non ho gli strumenti e le conoscenze per giudicare la scelta. Serve una valutazione tecnica. Esistono degli studi lasciamo che chi ne ha le competenze valuti qual è il progetto più adatto per il bene dell'economia

trentina ed europea».

Una posizione condivisa anche dagli artigiani, che lo scorso 13 dicembre sono andati a Milano per dire sì alle grandi opere. «Come Confartigianato abbiamo voluto ribadire che per noi le infrastrutture, da quelle stradali e ferroviarie alla banda larga, sono una priorità», ricorda il

presidente degli artigiani trentini Marco Segatta.

«La Valdastico — aggiunge — è fondamentale. L'economia trentina ha bisogno di collegamenti rapidi ed efficienti. Certo bisognerà trovare una soluzione che sia sostenibile sia da un punto di vista ambientale che economico».

## 13

Dicembre

Il giorno della manifestazione degli artigiani in favore delle grandi opere



L'autostrada L'A31, i cui lavori iniziarono nel 1972, collega Rovigo a Pivene Rocchette (Vicenza)

Secondo il presidente di Confartigianato Trentino le obiezioni di chi teme che si facciano solo gli interessi del Veneto lasciano il tempo che trovano. «Anche nei momenti di crisi più profonda dire "i veneti ci invadono" non ha mai pagato in termini di risultati. Non è con questi ragionamenti che si fa crescere il territorio. L'autostrada serve a loro e serve anche a noi. In un contesto di mercato globale, gli spostamenti e gli scambi sono l'unico modo per andare avanti. Chiudersi all'interno dei propri confini non aiuta», evidenzia Segatta.

Il discorso non vale solo per gli artigiani, ma anche per gli altri settori, quello turistico in primis. «Credo che gli albergatori abbiano tutto l'interesse di vedere completata la Valdastico — sottolinea il presidente degli arti-

### Briosi

«A tenere tutto fermo è una battaglia sulle idee che paghiamo in termini di Pil»

giani — Per loro significa poter aumentare il numero di visitatori e soggiorni».

In sintesi: l'autostrada va fatta il prima possibile. Grandi e piccole imprese su questo concordano. Cinquant'anni di stallo sono troppi e le ricadute in termini economici si vedono, dicono. Il discorso vale anche per le altre grandi opere a partire dal tunnel del Brennero. L'economia trentina per crescere deve essere connessa al mercato italiano, ma soprattutto a quello europeo.

Valentina Iorio  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il dibattito

# Valsugana, Fugatti propone il raddoppiamento della statale Rossi: «Non ridurrà il traffico»

TRENTO «L'uscita a Rovereto sud non farà altro che aumentare il traffico sulla A22. È una proposta che non ha senso e certo non risolve il problema della Valsugana». Così l'ex presidente della Provincia Ugo Rossi commenta quanto annunciato ieri dal suo successore Maurizio Fugatti.

«Loro avevano ipotizzato l'uscita a Besenello, non mi sembra che cambi molto — replica il governatore — Il raddoppiamento della Valsugana e il completamento del tratto trentino dell'A31 sono due opere che vogliamo portare avanti in parallelo. Solo così possiamo provare a risolvere il problema degli ingorghi». Per la statale, fa sapere Fugatti, i lavori andranno avanti settore per settore. Difficile ancora stabilire i tempi. Sicuramente entro fine legislatura. «Oltre alla questione del raddoppiamento — precisa il governatore — nella Bassa Valsugana e nel Tesino c'è un problema di sicurezza su cui è necessario intervenire».

I lavori ovviamente riguarderanno solo la parte trenti-

### La vicenda

● Il presidente della Provincia autonoma di Trento ha proposto di potenziare la statale Valsugana, dove il traffico causa spesso gravi incidenti

● La proposta non convince l'opposizione. Secondo l'ex governatore Ugo Rossi questo non farebbe che aumentare il traffico pesante

na, il tratto veneto infatti è di competenza dell'Anas.

A far discutere in queste ore è anche l'intesa tra la giunta trentina e quella della Regione Veneto per il completamento della Valdastico. Proprio ieri Fugatti ha annunciato che nelle prossime settimane incontrerà il presidente della Regione Veneto Luca Zaia per stabilire quale sia il percorso migliore per quella che all'origine fu scherzosamente chiamata «Pi.Ru.Bi», dal nome dei tre rappresentanti della Democrazia cristiana che la vollero, ovvero Flaminio Piccoli Mariano Rumor e Antonio Bisaglia. Da allora di fare l'autostrada si discute da almeno cinquant'anni, ma il tratto trentino non ha mai visto la luce. Tante le ipotesi di percorso nate nel tempo. Da ultimo quella dell'uscita a Rovereto, che il presidente Fugatti considera l'opzione migliore. Anche il collega veneto Zaia non avrebbe nulla da eccepire. «È giusto che Trento decida per il proprio territorio, a patto che non si riveda il tracciato veneto», ha dichia-

rato ieri.

Più scettica l'opposizione. «Sono solo chiacchiere — dice Rossi — progetti non ce ne sono. C'è invece uno studio di fattibilità, in fase abbastanza avanzata, che consente di coniugare le esigenze del Veneto con quelle del Trentino, bisognerebbe andare avanti con quello».

La soluzione per il consigliere del Patt è quella contenuta nel dossier condiviso con il ministero, la Regione Veneto e l'A4, che prevedeva un tracciato stradale con usci-

ta a Trento sud e la valorizzazione dell'interporto per drenare il traffico su gomma e trasferirlo su rotaia. «Si tratta di un intervento che avrebbe un impatto ambientale minore — spiega Rossi — e il vantaggio di liberare dai tir la zona dei laghi. L'uscita a Rovereto sud invece non toglie il traffico della Valsugana. Per non parlare della quarta corsia, che lo aumenterebbe ulteriormente. La proposta di Fugatti è una contraddizione in termini, dettata solo da un approccio ideologico che non si

basa su alcuna analisi concreta».

I più preoccupati sono i sindaci delle Valli del Leno. Già alcune settimane fa, insieme ai Comuni veneti di confine avevano sollevato dei dubbi in merito alle criticità che l'opera comporterebbe per le loro comunità. L'impegno per un turismo sostenibile e gli investimenti fatti in questi anni per valorizzare il paesaggio della montagna rischierebbero di essere mandati in fumo da un progetto che potrebbe trasformare quei territori in un corridoio di attraversamento.

«I Comuni non possono essere destinatari di scelte calate dall'alto, potenzialmente in grado di infliggere ferite irreversibili all'ambiente e snaturare un'idea di cooperazione tra le comunità montane e il distretto urbano della Vallagarina», dice il vicepresidente del consiglio provinciale Alessandro Olivi, che ha avuto un incontro, proprio su questi temi, con i sindaci di Terragnolo, Trambileno e Vallarsa. «Abbiamo convenuto — aggiunge Olivi — che altre sono le priorità utili a migliorare la qualità della vita delle popolazioni che vivono nelle aree più decentrate: una mobilità sostenibile, adeguati servizi di prossimità e sostegni economici mirati. Altre sono le "strade" per promuovere un Trentino innovativo, sostenibile e interconnesso».

V. Ior.

© RIPRODUZIONE RISERVATA