

## L'ASSEMBLEA A MARCO

# Valdastico, benefici limitati e danni certi

Tutti concordi: l'opera non risolverebbe i problemi della Valsugana e metterebbe a repentaglio anche la fonte di Spino

di Michele Stingham  
ROVERETO

Contare le teste nell'auditorium non darebbe un'idea esatta delle persone accorse lunedì sera a Marco per la serata promossa dal comitato contro la Valdastico. Oltre trecento (tantissimi marcolini, ma anche gente dei paesi vicini, politici, una rappresentanza di Besenello, una rappresentanza dai paesi della Valle dell'Astico), ma molte altre rimaste fuori, sul giro scale, o non hanno trovato posto, perché all'esterno non si sentiva cosa si diceva in auditorium. Tutti per dire che non esiste nessuna buona ragione per costruire l'autostrada della Valdastico, nemmeno con uscita a Marco, come ora vorrebbe la giunta provinciale a trazione leghista, in accordo - ha dichiarato l'assessore Spinelli - con il Veneto. O meglio, se proprio esiste una ragione, è solo di aumentare il traffico autostradale a beneficio dei "soliti noti", o forse nemmeno quella, e si tratta della necessità per la Serenissima di prolungare la concessione per l'autostrada Brescia Padova, gallina dalle uova d'oro. La serata ha puntato a smontare, punto per punto, le tesi di chi dice che il prolungamento della A31 da Piovene Rocchette a Rovereto (o Besenello, o Caldonazzo) serve. «Siamo sempre stati contrari a quest'opera - ha aperto l'incontro Mario Airoidi, per conto dell'associazione marcolina di tutela del territorio - a prescindere dal suo sbocco. Ripetono il mantra che serve all'economia trentina, a far calare il traffico in Valsugana, nonostante i dati smentiscano questa tesi, mentre sono chiari i danni ambientali. Per quanto riguarda Marco, abbiamo "già dato": siamo tra statale del Brennero, ferrovia, autostrada, abbiamo ceduto parte del nostro territorio per la discarica comprensoriale e la zona industriale». «A fronte dei cambiamenti climatici e dei problemi di inquinamento, non è accettabile che si costruisca una nuova autostrada, per di più



Al microfono, Emanuele Curzel, con Franco Finotti e Aaron Iemma (Wwf)

inutile», ha aggiunto Aaron Iemma (Wwf trentino), che ha poi condotto la serata. Sui dati del traffico in Valsugana, Emanuele Curzel (docente di storia medioevale all'Università, valsuganotto) ha ripercorso la "guerra di cifre" sugli effetti della Valdastico sul traffico in Valsugana. Una narrazione iniziata lo stesso 1995 in cui sortì il progetto con uscita a Besenello, con una conferenza promossa da Forza Italia. Fino a quando proprio la

Comunità della Valsugana Orientale (il territorio che ha sempre invocato l'opera) non commissionò nel 2015 uno studio approfondito all'Università di Milano. Le conclusioni furono nette: per bene che vada ci sarebbe un "beneficio limitato", nell'ordine del 10-15%, il resto è traffico generato in valle. «Senza considerare quali invece sarebbero gli effetti di una statale della Valsugana interamente a quattro corsie, come vuole fare Fu-



Tra il pubblico anche Pinter e Manica (Pd) e Marco Boato (foto M.Festi)

gatti, operazione che si farebbe in tempi assai più brevi della costruzione della Valdastico», ha aggiunto Curzel. È toccato a Franco Finotti, geologo e già direttore del Museo Civico, parlare del tracciato con uscita a Marco, quello "sponsorizzato" dalla giunta Fugatti. L'analisi era già fatta, persino dai progettisti stessi delle autostrade. Nello studio per il tracciato T5, ricorda Finotti, erano stati gli stessi incaricati della Serenissima e sottolineare

come l'uscita a Rovereto Sud fosse la "meno performante" come traffico dirottato, e la sua realizzazione "al limite della fattibilità geologica", per una serie di faglie geologiche che si andrebbero ad intercettare, per zone ad alta franosità che si attraverserebbero e così via. Finotti aggiunge ciò che quell'analisi non aveva considerato: l'acquedotto di Spino. «Prevedono un tunnel sotto Bocaldo. Bene, possiamo dire che hanno fatto "centro", per-

### ➔ ROSI (BESENELLO)

#### «Fugatti non ha deleghe in bianco»

ROVERETO. Applausi a scena aperta e accoglienza quasi da star: è stato questo il saluto del pubblico a Roberta Rosi, vicesindaca di Besenello, intervenuta per conto dell'amministrazione più piccola coinvolta nella vicenda Valdastico, e che però è riuscita a far franare tutto quanto messo in piedi dalla Regione Veneto per il completamento dell'autostrada, vincendo il ricorso al Consiglio di Stato. Alcuni avevano interpretato la sentenza come pietra tombale sull'uscita a Besenello. Non è vero, ha messo in guardia Rosi, intervenuta a nome anche del sindaco Comperini (in sala, assieme ad altri esponenti dei gruppi "No Pirubi" di Besenello). «Abbiamo vinto una battaglia, non la guerra - ha detto Rosi - la sentenza azzerò il procedimento, ma non significa che Besenello non potrà essere destinataria di un nuovo progetto. Qui siamo tutti coinvolti, e qualunque sia l'uscita sulla A22 - la Valle dell'Astico sarebbe comunque devastata. Qui è la politica che deve scegliere, se continuare a devastare per favorire l'interesse di pochi, se continuare a seguire questo modello di sviluppo, o cercare qualcosa di diverso. Fugatti e la Lega hanno ricevuto molti consensi sia a Besenello che a Marco, ma questa non è una delega in bianco». (m.s.)

ché quello è il punto più delicato, dove le acque del Pasubio convergono verso i Leni e quindi verso Spino. Non è vero - ha concluso - che con la tecnica si può fare tutto. Ci sono dati pubblici, raccolti dalla stessa Provincia, oltre a quello evidenziato nell'analisi delle autostrade. La questione è stata affrontata dai politici con un tale disordine metodologico, a fronte di questa mole di dati, che mi provoca sconcerto».

CRIPRODUZIONE RISERVATA

## «Non c'è il tempo per completare l'opera»

L'attivista veneto Luca Canale: la sentenza del Consiglio di Stato pone in discussione anche la proroga



Filippo Degasperi (M5S) nel pubblico dell'incontro di lunedì sera a Marco

ROVERETO

Cosa è successo veramente a Roma, all'incontro tra tecnici del ministero, assessore Spinelli e rappresentanti del Veneto, all'indomani della sentenza del Consiglio di Stato? E quale sarà il prossimo passo verso il completamento della A31? E cosa ne pensa il governo, leggi soprattutto lato Cinque Stelle e ministro Toninelli? Sono gli interrogativi rimasti in sospeso al termine dell'assemblea. Diversi rappresentanti del M5S, tra cui il consigliere comunale di Trento Andrea Maschio, ma anche l'attivi-

sta veneto Luca Canale, hanno riferito che la versione data da Spinelli (un sostanziale ok ad andare avanti su un progetto condiviso con uscita a Marco) non sarebbe stata corretta, i rappresentanti del ministero avrebbero solo chiesto le intenzioni delle due regioni, senza dare alcun via libera. La vera partita è però la concessione. La sentenza del Consiglio di Stato ha annullato l'ok del Cipe del 2013 e tutti gli atti successivi. In pratica, si deve ripartire da zero, con un altro progetto. «La Brescia Padova è l'autostrada più redditizia d'Italia, 600 milioni all'anno su una

tratta a bassissimi costi di manutenzione - ha ricordato Canale - ed è all'80% di privati, adesso sostanzialmente Atlantia. Nel 2006 l'Europa aveva aperto la procedura d'infrazione perché doveva andare a gara: si ottenne una deroga con la A31 nord, che doveva andare a gara, la proroga finisce nel 2026. Non ci sono più i tempi per realizzare l'opera, la sentenza mette in discussione la stessa proroga, e l'abbiamo detto al ministero». Tutto da vedere, perciò. Se si deve fare in fretta e davvero si concorda su Rovereto Sud, il progetto non può che ricalcare quello già messo nero

su bianco come "T5" nel 2012. «Altro che sesso degli angeli come ha detto qualcuno», ha osservato Roberto Pinter, riferendosi ai consiglieri comunali di maggioranza di Rovereto, che sostenevano come il Comune dovrebbe schierarsi contro l'opera. È ciò che chiede anche Carlo Fait, a nome del circolo del Pd: «Bisogna schierarsi contro e fare massa critica, altrimenti potrebbe essere troppo tardi». Lo hanno già fatto i sindaci delle valli del Pasubio, lunedì c'erano i tre sindaci Vigagni, Galletti e Plazzer. È intervenuto quest'ultimo: «Noi vorremmo fare una ciclabile di fondovalle, lungo il Leno. Ne abbiamo parlato in Provincia, e i tecnici ci hanno detto, "no, venite su che ne parliamo, sapete, quella è una zona delicata dal punto di vista geologico, controlliamo se si può fare». (m.s.)