

(segue dalla prima pagina)

Con il passare degli anni, a cicli alterni, il dibattito si è riaperto con maggior interesse dell'opinione pubblica anche in ragione della predisposizione di progetti alternativi; oltre al solito coro di no da parte di comitati e forze politiche, si sono registrate prese di posizione decisamente favorevoli di importanti settori della comunità trentina, a partire dall'imprenditoria che ha legato la realizzazione di quest'opera all'opportunità di ampliare le prospettive del nostro sistema economico, in un'ottica di modernizzazione e di apertura, condizione essenziale per il rafforzamento del processo di autonomia. Un confronto di merito non è mai potuto avvenire in quanto il fronte del no è sempre stato per il no a prescindere. Nel frattempo il Veneto si è mosso per sistemare in modo organico la propria viabilità interna con il progetto della Pedeutontana, superstrada a 4 corsie a pedaggio, che da Montecchio Maggiore arriva a Spresiano con un percorso di 94 km: l'ultimaazione dell'opera, nella quale sono impegnati più di 1.300 lavoratori, è prevista realisticamente entro il 2022. In Trentino il governo provinciale non ha mai affrontato le conseguenze e i risvolti che questa nuova infrastruttura viaria avrà sul nostro territorio, e in particolare sulla Valsugana. Ma la Pedeutontana attraverserà le più importanti aree produttive del medio-alto Veneto e ben 4 caselli, su un totale di 16, sono collocati nell'area di Bassano del Grappa, città chiave, tanto da essere scelta come sede del Centro direzionale. Questi territori hanno affrontato la pesante crisi economica degli anni scorsi con spirito innovativo e una rafforzata capacità imprenditoriale, rilanciando il

Basta con i "no" ideologici Valdastico sempre più fondamentale

GIANNI BENEDETTI

settore manifatturiero e investendo fortemente sui mercati internazionali. La movimentazione di merci verso il valico del Brennero è in forte aumento, tant'è vero che il Tirolo, violando le norme europee in materia di mobilità, sta tentando di intralciarla. Il passaggio auspicabile alla ferrovia, che il traforo del Brennero inizierà gradualmente a favorire a partire dal 2030, produrrà spostamenti di traffico importanti, ma non decisivi, e i tempi saranno allungati dal rifacimento delle linee ferroviarie al di qua e al di là del Brennero. Attualmente il percorso utilizzato dagli autotrasportatori che operano in Veneto è orientato su due "cateti": il primo fino a Verona, il secondo da Verona al Brennero. Peraltro numerosi Tir, superando molte difficoltà viarie e difficoltà di accesso (includo le strozziature di Carpanè-Valstagna, di Ospedaletto e di Levico-Tenna) utilizzano già ora l'"ipotenusa" della Valsugana per risparmiare duecento chilometri in andata e ritorno. Fattore comprensibile data l'accessibilità competitiva nel settore e l'elevato costo per km. L'avvio a pieno regime della Pedeutontana, con l'arrivo in doppia corsia nel bassanese, trasformerà l'"ipotenusa" della Valsugana nella soluzione privilegiata. Se poi la Regione Veneto realizzerà un'arteria per bypassare Carpanè, come annunciato dal governatore Zaia, la Valsugana diventerà

la protagonista assoluta del traffico pesante. Avrà un impatto devastante non solo sulla mobilità locale bloccata dalle lunghe file di Tir, ma soprattutto per il peggioramento della qualità della vita e per la salute degli abitanti e dei bambini in particolare. L'unica possibilità di salvare la Valsugana da questa pesante realtà che si va delineando è il completamento della A31 a nord, con l'attraversamento dei contraforti che delimitano il confine delle due province di Trento e Vicenza attraverso un tunnel da progettare e realizzare in tempi ragionevolmente brevi. Soluzione che avrebbe il prezioso vantaggio di ridurre pesantemente le emissioni di CO2 nell'atmosfera, dato che il ricambio dell'aria nei tunnel moderni passa attraverso filtri molto efficaci, sia per il calo drastico dei chilometri da percorrere. La coalizione che ha vinto le elezioni in Trentino nell'ottobre scorso, con la nomina a Presidente della Provincia di Maurizio Fugatti, ha evidenziato nel proprio programma, considerandolo strategico, il completamento a nord della A31. Ritengo che questa scelta sia stata una delle componenti che hanno portato alla vittoria di questo schieramento, così come lo fu il 4 marzo dell'anno passato per l'elezione alla Camera dei Deputati dello stesso Fugatti nel Trentino orientale (con la sconfitta di Dellai e Fraccaro). Il

governo provinciale sta quindi predisponendo tutte le iniziative per realizzare questa opera, sulla base del consenso elettorale ricevuto, indicando la bassa Vallagarina come il territorio di uscita dell'autostrada, non prendendo in considerazione altre opzioni, tra le quali quella dell'uscita ai Murazzi, con percorso dedicato a Tir fino all'Interporto (scelta questa che permetterebbe al Trentino di svolgere un ruolo importante nell'intermodalità, non delegandola in toto a Verona). Il fronte del no si è subito messo in moto, coinvolgendo comitati vari e forze politiche, con una novità interessante e cioè che da alcune componenti non viene contestata l'opera in sé, bensì il suo sbocco a sud. A mio avviso la scelta del percorso del tunnel va approfondita con rigore, utilizzando tutte le risorse tecnico-scientifiche a disposizione, in una visione dell'impatto ambientale che trent'anni fa fu portata in Trentino dai professori della californiana Pomona University, chiamate dall'assessore Walter Micheli, che ci spiegano come gli studi di Via non possono essere fuorviati da pregiudizi ideologici, bensì devono rispondere unicamente a criteri tecnico-scientifici. Mi auguro che il governo provinciale persegua con serietà e determinazione l'obiettivo del completamento della A31: è in gioco il valore della nostra autonomia, non solo da Roma o da Venezia, ma anche dal Sudtirolo. Mi auguro altresì che i sindaci della Valsugana prendano una netta posizione a favore della loro terra, indipendentemente dagli schieramenti politici di appartenenza, in quanto è in gioco il benessere e la qualità della vita della loro popolazione.

Gianni Benedetti

Già direttore dell'Associazione Artigiani