

L'INTERVISTA

«Negli anni '80 combattevo contro la crisi dell'industria, che aveva lasciato sul campo 4mila operai disoccupati. La nuova strada era parte di un piano di rilancio»

«Il mio progetto fu bocciato dalla Provincia per non intaccare la centralità di Trento. Dopo 30 anni, il dibattito è degenerato, con il partito del "sì" e del "no" a tutti i costi»

«Valdastico, un'ossessione sbagliata»

Da sindaco Renzo Michellini fu il primo a proporre ai veneti l'uscita in Vallagarina

VILMA FRANCHINI

Senatore Renzo Michellini, come Sindaco di Rovereto è stato il primo a considerare l'uscita dell'Autostrada della Valdastico a Rovereto. Perché?

«Premetto che ho impostato la mia amministrazione sul versante della "politica dell'offerta", e che in questa prospettiva il Comune costituiva il punto di riferimento ed il motore della città per gli aspetti demografici, sociali, economici e culturali, con l'obiettivo di includere Rovereto nel novero delle città importanti della Mitteleuropa».

Sì, ma la proposta della Valdastico quando l'ha fatta?

«Stimo agli inizi della seconda metà degli anni '80, quando avevamo appena superato, con l'arrivo della Sony, la grande crisi industriale. Con la chiusura della Pirelli e della Grundig ed altre, si contavano più di 4000 disoccupati: un tempo nel quale ha iniziato a prendere forma il processo di terziarizzazione della città a partire dal lavoro, che nel 1989 si sarebbe configurato con il Mart. In questo contesto, constatando quanto grandi fossero le difficoltà incontrate dalla Sepi S.p.A. nel progettare l'uscita della Valdastico sia a nord che a sud di Trento (non sottovalutando il pericolo di svuotamento del lago di Lavarone). Quindi ho chiesto all'ingegner Bruno Gentilini, responsabile di quella società, di verificare la fattibilità di una soluzione di uscita su Rovereto, con la raccomandazione di non toccare in maniera assoluta il Pasubio ed il Lancia, in quanto sono i serbatoi dell'acquedotto dello Spino. L'ingegner Gentilini mi ha consegnato un'ipotesi progettuale esclamando: "È l'uovo di Colombo". Come si può vedere dalla cartina (nella foto, ndr), l'ingegner Gentilini ha previsto di partire

da Arsiero, salire in val di Posina, passare sotto il monte Maggio, scendere in val di Terragnolo fino all'altezza di Noriglio ed entrare in galleria per sboccare di fronte ed a livello dello svincolo di Rovereto nord della A22. Rispetto al tracciato teorico su Trento nord questa soluzione allungerebbe il percorso di cinque chilometri. Un dato importante se si considera che la Valdastico è stata pensata come via di collegamento del Veneto con la Gerania».

Quale utilità poteva avere per Rovereto e la Vallagarina?

«Ferma restando l'utilità che ogni strada riveste per le comunicazioni tra persone e sistemi socio-economici, vi è un dato che assume una rilevanza strategica ed è quello dell'aumento della popolazione che in un dato tempo può collegarsi con Rovereto: è stato calco-



«Pure all'epoca c'era il tema ambientale. Dissi ai progettisti di non toccare mai Pasubio e Lancia, serbatoi dello Spino»

dei presidi culturali, sportivi, turistici e commerciali esistenti in un determinato territorio e la consistenza della popolazione presente, rispetto al punto di convenienza economica nell'utilizzo di ciascuno di detti presidi».

Se la consistenza della "massa critica", come dice Lei, è un dato importante, per la città, può essere incrementata solo con la Valdastico su Rovereto o vi sono altri percorsi?

«Ritengo che la Valdastico possa concorrere in maniera molto forte ma che si debbano aggiungere altri percorsi ed in particolare due: il primo sul versante materiale e cioè dell'"attrattività", ed il secondo sul versante immateriale e cioè della "coesione civile". In pratica che cosa si dovrebbe fare?

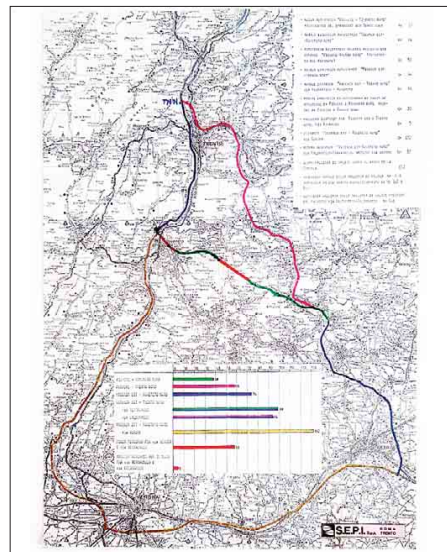
«Per l'attrattività è necessario qualificare al massimo i presidi che ho citato prima e facilitare il loro accesso riscrivendo in maniera finalizzata a questo

scopo tutta la viabilità urbana ed extraurbana, guidati dallo spirito di ospitalità. Per la coesione civile è necessario recuperare il senso di identità urbana attraverso sistemi operativi di valorizzazione della conoscenza: conoscenza della propria storia e conoscenza del proprio dirimpetto».

Quanto trent'anni fa, i partiti hanno pesato sulla proposta di sbocco della Valdastico a Rovereto?

«I partiti che reggevano la mia giunta, cioè la Democrazia Cristiana ed il Partito socialista, non hanno mai preso in considerazione il tema né formalmente né operativamente. Della proposta si sono occupati alcuni referenti della società civile ed i partiti di opposizione ma solo per esprimere la loro contrarietà, quelli di sinistra, o il loro assenso, quelli di destra».

Perché non se ne è fatto nulla? Perché non se le vere ragioni siano quelle per cui la Provincia non volesse sentir parlare di



«Dobbiamo essere responsabili: anche non investire su un territorio può portare al degrado del territorio»

una soluzione roveretana. A Trento si diceva che una simile soluzione era il prodromo di un'autostrada che sarebbe poi proseguita fino a Brescia. Ma a mio avviso erano solo scuse per non intaccare la centralità di Trento».

Oggi, dopo tanto tempo e dopo tutto quello che ha passato, è favorevole al completamento della Valdastico su Rovereto?

«Ho letto della proposta del presidente della Provincia Maurizio Fugatti e del movimento di opposizione. Perso-

nalmente penso che sia sbagliato in una questione simile essere per il "sì" o per il "no" a tutti i costi: questa vicenda non può essere vissuta come un'ossessione. Sono, e questo si convintamente, per il "come". Come cioè costruire quest'autostrada in maniera che si armonizzi con il territorio attraverso, valorizzandolo con l'uso delle soluzioni e delle tecnologie costruttive più avanzate perché i territori di Arsiero, di Posina, di Terragnolo e di Rovereto sono molto preziosi e delicati sul piano ambientale. Ritengo che nel caso ciò risultasse impossibile, meglio sarebbe allora non farne nulla. Bisogna però essere responsabili poiché non possiamo dimenticare che se non si mette a valore il patrimonio costituito dai precitati presidi, si imbecca la strada della decadenza, così come non investire sul territorio può portare al degrado ambientale».

PROVINCIA

«Da uomo della bassa Vallagarina sono convinto che sia un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo e la difesa del manifatturiero di questo territorio»

Achille Spinelli: «Sono pure io un lagarino, non ho paura dei cambiamenti dove vivo. Le vie di comunicazione, fisiche o telematiche, sono quello che ora ci manca»

«L'A31 ci serve per salvare il lavoro»

*Fugatti ribadisce:
«Uscita a Rovereto»*



In alto, l'assessore al Turismo di Terragnolo Marco Schönsberg mostra dove dovrebbe passare la Valdastico. A destra il presidente Fugatti



DENISE ROCCA

VALLAGARINA - Lo ha ribadito nella sua Vallagarina che si è sollevata nelle settimane scorse all'idea di riesumare il progetto Valdastico. Maurizio Fugatti e la sua giunta sono assolutamente favorevoli alla A31 in Trentino. Con lo sbocco a Rovereto Sud. Anzi, la ritengono un'opera fondamentale per lo sviluppo e il benessere di tutto il Trentino meridionale. «Da uomo della bassa Vallagarina - ha detto il presidente della Provincia in occasione della seduta della giunta provinciale ad Ala di ieri mattina - sono pienamente convinto che l'uscita della Valdastico a Rovereto Sud sia importantissima per questi territori che hanno bisogno di lavoro. E il lavoro - ha sottolineato - passa anche per le industrie e le fabbriche, soprattutto qui. La Vallagarina ha bisogno che le sue fabbriche rimangano qui perché è competitivo esserci. E altre siano attratte da una viabilità che funziona». E quindi, lo sbocco della nuova autostrada sarebbe, sostiene Fugatti, de facto volano di sviluppo per tutto

«Queste aree non hanno spiccate vocazioni turistiche o agricole. Pensiamo a commercio, artigianato e industria»

il manifatturiero.

C'è da dire che l'idea di un'uscita della Valdastico a Rovereto Sud è solo, per l'appunto, un'idea e poco più oggi, anche se supportata da motivazioni politiche solide e, da non scordare, condivise con il Veneto, anch'esso a trazione leghista. Ciononostante le reazioni, per la stragrande maggioranza negative, sono state molte e forti.

L'intero progetto è, come detto, nelle sue fasi preliminari: l'ipotesi di percorso è stata presentata da Veneto e Trentino insieme al ministero delle Infrastrutture e sarà il ministero ad affidare l'incarico per lo studio di fattibilità. «Dico anche - ha specificato

Fugatti - che non ci si può sottrarre perché esiste già un accordo, sottoscritto dal ministro del governo precedente in questo senso». Perfettamente in linea anche l'assessore allo Sviluppo economico della Provincia, anche lui lagarino, Achille Spinelli: «Come Fugatti anche io vivo questo territorio - ha spiegato a margine della seduta di giunta Spinelli - e normalmente quando si parla di opere pubbliche sembra sempre si possa farlo di territori che non sono i propri di residenza senza mantenere una mente lucida e un giudizio equilibrato. Invece noi riteniamo che si possa fare un ragionamento anche sui luoghi dove viviamo senza avere paura di portare cambiamenti. La Vallagarina è un territorio che non ha delle spiccate vocazioni turistiche e non ha nemmeno delle spiccate vocazioni agricole, pur avendo alcuni esempi di entrambi questi ambiti economici. Resta quindi l'obbligo di pensare a quelle categorie economiche che rimangono e possono dare sviluppo a questo territorio, ovvero commercio, artigianato e industria».

«Le vie di comunicazione sia fisiche,

«Sul fronte ambientale, non siamo dei folli: lo Spino è totalmente evitato dal tracciato presentato al ministero»

come sono le strade, sia telematiche, come sono le reti informatiche, sono quello che ci manca per mettere in connessione i territori e far circolare l'economia - ha proseguito l'assessore Spinelli -. Riteniamo che un territorio che ha vocazioni come industria e artigianato abbia bisogno vitale di queste vie. Quando in un territorio c'è lavoro e c'è circolazione di denaro, di conseguenza funziona anche il commercio. Le vie di comunicazione portano anche turismo, lo facilitano, e penso all'Alto Garda». I critici del progetto Valdastico portano ragioni ambientali ma anche economiche, come la questione della concorrenza delle forti industrie ve-

nute per le piccole e medie imprese trentine. «Il ragionamento che si fa è un po' più ampio e profondo rispetto al dire "usciamo con un'autostrada veneta sul nostro territorio e la colleghiamo all'Autobrennero" - ribadisce Spinelli -. Una persona del territorio che vuole pensare al bene del territorio non deve tirarsi indietro rispetto alle opere pubbliche da fare, altrimenti l'economia complessiva si ferma. L'opera ci viene richiesta molto dalle categorie economiche che credo abbiano potuto pensarci bene e da tanto tempo, e abbiamo approfondito anche il rischio paventato della concorrenza delle imprese venete rispetto a quelle del nostro territorio che riteniamo, se dovesse esserci, sarà sul lungo termine solo salutare anche per le nostre attività. Per quanto riguarda l'ambiente, non siamo dei folli, siamo ben consapevoli che l'ambiente va tutelato e questo aspetto non verrà sottovalutato. E, peraltro, nello specifico, la fonte dello Spino, verrà totalmente evitata dal tracciato presentato, quindi non c'è nessuna preoccupazione da questo punto di vista».