



# ROVERETO



E-mail rovereto@giorlaletrentino.it • Telefono 0464.421515 • Fax 0461.235022 • Abbonamenti 0461.1733733 • Pubblicità 0461.383711

## LA VALDASTICO FINO A ROVERETO SUD

# «Tre miliardi e sarà un disastro»

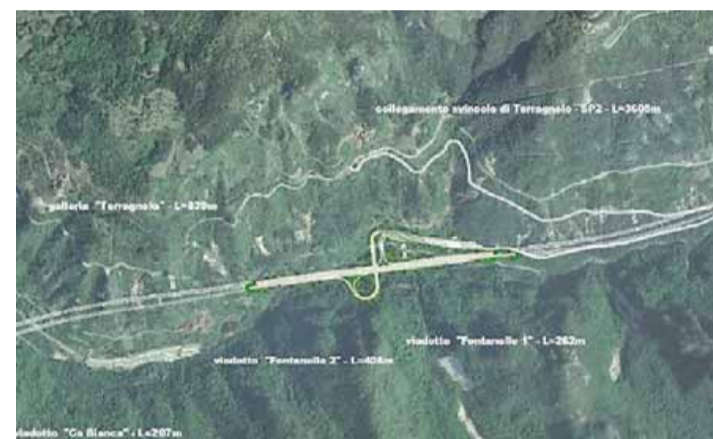
**Lo studio di fattibilità della Serenissima.** I tecnici certificano rischi gravi per gli acquedotti, incluso quello dello Spino, oltre a problemi geologici per la tenuta futura dei tunnel. Se non basta, le gallerie potrebbero mettere in pericolo anche le case di Trambileno e San Nicolò

MICHELE STINGHEN

**ROVERETO.** Noi ve l'avevamo detto che passare di lì è un problema. Non l'avete capito? E allora ve lo spieghiamo meglio. Firmato, la Serenissima. Sembra dire questo il rapporto ambientale sul tracciato dell'autostrada della Valdstico con uscita a Rovereto, contenuto nello studio di fattibilità richiesto dalla Provincia alla società Autostrade A4. Lo studio è un vaso di Pandora di tutte le criticità possibili in cui può incorrere un grande cantiere autostradale: tempi lunghi (solo 12 anni per la sola realizzazione, e che vada tutto bene); costi elevati (oltre 3 miliardi, e sempre se va tutto bene); occupazione di vigneti e altre aree durante tutto il cantiere; intercettazione e compromissioni di sorgenti (sì, anche Spino); rischi di durata nel tempo dell'opera; faglie; zone franose; sismicità; criticità tecniche; persino pericoli per le case di San Nicolò e di Moscheri. Tutto certificato dallo studio di fattibilità redatto dall'autostrada che sarebbe la prima interessata a completare l'opera.



• Il rendering del viadotto che passerà sopra la Cà Bianca e i laghetti del Leno



• Lo svincolo a Fontanelle collegato con gli altipiani



• Il tratto in Vallagarina di collegamento con la A22

### Lo ha chiesto Fugatti

Lo studio era stato commissionato dalla Provincia (giunta Fugatti) ed è stato consegnato lo scorso novembre. A renderlo pubblico è stato però il consigliere del Pd Alessio Manica, che ha "scovato" la relazione tramite un accesso agli atti. Era però all'attenzione della giunta a trazione leghista già dallo scorso autunno; l'ultimo atto di Fugatti è stata la richiesta del tavolo per l'intesa al ministero il 5 dicembre, ad oggi non convocato. Lo studio di fattibilità, ed in particolare il rapporto ambientale, avrebbe dovuto essere al centro ieri di una serata a Terragnolo, rinviata causa coronavirus; è stato allora presentato in una conferenza stampa.

L'analisi rivede la precedente ipotesi di uscita a Rovereto, quel-

la già bollata come "al limite della fattibilità geologica" sempre dalla società autostradale. Parte da Pedemonte e dopo un viadotto entra sotto la montagna, con un tunnel di 16,8 chilometri che sbocca a Fontanelle di Terragnolo. Qui ci sono uno svincolo e

• **La faglia.** Sedici chilometri di traforo sulla frattura tettonica tra Besenello e Schio

• **Le macerie.** Sette milioni di metri cubi di rocce da smaltire

una nuova strada di collegamento che risale fino a Piazza.

### Due viadotti ai "laghetti"

L'autostrada prosegue con due viadotti sopra i Laghetti del Leno e poi con un'altra galleria di 839 metri passa sotto Cà Bianca, dove si trova un altro viadotto. Altra galleria (di 1,4 km) sotto Moscheri, e poi ancora in viadotto sopra San Colombano. La galleria sotto lo Zugna, di oltre 7 km, sbucca a sud di Marco, con due viadotti per l'innesto. Ci sono altre opere di corollario: lo spostamento dell'A22 per 1,5 km, due gallerie di bypass a Piazza e Valduga per permettere i camion dei cantieri, e una galleria di quasi 4 km di servizio al mega tunnel

che viene da Pedemonte, con sbocco su Terragnolo. Costo preventivato, 3 miliardi e 3 milioni (l'ipotesi con uscita a Besenello sarebbe costata 1 miliardo e 200 milioni). Sin qui le opere. A quel punto cominciano l'elenco dei problemi: a porli sono i progettisti, non ambientalisti di parte. Si calcolano 7 milioni di metri cubi di materiale di scavo, da stoccare a Pilcante, area ex Alumetal, Isola della Scala, con siti di deposito in Vallagarina e in Valsugana.

### Rischia anche lo Spino

Acque: secondo i progettisti è "elevato il rischio" di intercettare molte sorgenti lungo tutto il percorso, comprese la Sega e Spi-

no, con (testuale) "grossi rischi per l'approvvigionamento idrico di Rovereto". Il regime idrico del Leno potrebbe mutare. La Serenissima segnala anche un rischio di durabilità dell'opera: si tagliano tante faglie in movimento e le gallerie nel tempo potrebbero deformarsi.

### Col cantiere frane e crolli

In molti punti viene evidenziato il rischio di frane e crolli causati dal cantiere. Certe gallerie correbbero in aree con coperture di terreno inferiori ai 150 metri, e per le caratteristiche della roccia, carsica, potrebbero formarsi depressioni e subsidenze, mettendo a rischio le case a San Nicolò e Trambileno. Molte gallerie

inoltre potrebbero incorrere in complessi problemi tecnici (cavità sotterranee, improvvisi flussi d'acqua, etc). Il cantiere sarebbe molto complesso, specialmente per certi viadotti (su tutti quello di San Colombano). Dovrebbe inoltre occupare per anni due ettari di terreno a S.Colombano, 10 ettari nella valle di Terragnolo e almeno 13 ettari a sud di Rovereto, al posto dei vigneti. Tutta una serie di rischi che fa precisare all'autostrada che i costi sono soggetti ad un livello di variabilità "non ordinario". I rischi, conclude la relazione, "rimangono a livelli elevati anche a valle delle misure di mitigazione" e "tali rischi sono difficilmente mitigabili dalle scelte progettuali".

## «Valsugana a pedaggio per sostenerla»

**La sorpresa.** Autostrada in utile solo se raccoglierà tutto il traffico dal Veneto

**ROVERETO.** L'autostrada con uscita a Rovereto sud starà in piedi solo se si mette un pedaggio sulla Valsugana. E lo dice sempre la Serenissima nel suo studio. «La relazione - spiega Roberto Pinter - fa capire che questa autostrada sarebbe sostenibile solo con una "vignette" per la Valsugana. Inoltre la costruzione dell'opera comporterebbe un aumento del pedaggio sull'A4». Senza questo pedaggio una ipotetica autostrada a Rovere-

to sud perderebbe oltre il 10% di traffico. «Un progetto che non vedrà mai la luce, quello di Fugatti era tutto un bluff». Commentano così i consiglieri del Pd Alessio Manica (che con un accesso agli atti ha svelato il nuovo progetto) e Alessandro Olivi. «Con arroganza la Lega - ha detto Manica - ha continuato a sostenere che Rovereto sud sarebbe stata l'uscita della Valdstico. Ma questo progetto Fugatti l'ha tenuto nel cassetto. Si palesa il bluff della Lega, anche perché il piano dei trasporti della Regione Veneto del 2019 non dedica nemmeno una riga a questa autostrada». In Veneto, insomma, a volere il completamento

dell'A31 sono solo gli industriali di Vicenza. «Si calcolano dodici anni - continua Manica - per la realizzazione dell'autostrada, senza contare i tempi per la progettazione e gli appalti. Vedremmo quest'opera quando il tunnel del Brennero sarebbe già in funzione». Secondo i rappresentanti del Pd Fugatti e la Lega avrebbero tenuto "nascosta" la relazione almeno fino alle elezioni comunali. «Noi facciamo operazione di informazione e trasparenza - aggiunge Olivi - ciò che non è corretto è nascondere le cose. Ma qui siamo di fronte non ad una rappresentazione faziosa di ambientalisti arrabbiati, ma ad uno stu-

dio redatto dallo stesso concessionario. Si dice che "porterà lavoro" solo per via del cantiere, ma questo non è pianificare il futuro. Non è una risposta al bisogno di crescita sostenibile, porterebbe danni ambientali ad un territorio che sta scommettendo su un turismo nuovo. Il Trentino per essere competitivo deve produrre cose che non vengono prodotte a Vicenza, non arrivare prima a Vicenza col camion. E non credo che tutti gli elettori della Lega siano favorevoli alla Valdstico». Roberto Pinter del Pd ribadisce poi la contrarietà a qualsiasi ipotesi di completamento della Valdstico. **M.S.**



• Pinter, Manica e Olivi durante la presentazione