

## AUTOSTRADA

Le osservazioni inviate a Fugatti e Tonina evidenziano che «non vengono tratteggiate le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente»

La maggioranza degli enti contraria all'opera. Ed il Comune di Rovereto denuncia la sudditanza alle esigenze viabilistiche e dell'economia della regione Veneto

# Valdastico A31, i Comuni tirano il freno

## Il documento del Consiglio delle autonomie contesta la variante al Pup

Dire che il Consiglio delle autonomie ha piazzato un cavallo di Frisia per fermare la progettazione del completamento in Trentino dell'Autostrada A31 della Valdastico non si può. Dire però che, con cautela, l'organo di rappresentanza dei Comuni e delle Comunità di valle presieduto dal prudente **Paride Gianmoena**, ha sollevato una montagna di criticità sul "Documento preliminare ai fini dell'adozione della variante al Piano urbanistico provinciale relativa al Corridoio di accesso Est", questo sì: si può dire. Né poteva essere altrimenti, posto che la maggioranza dei Comuni trentini di un'autostrada che buchi il Pasubio per arrivare a Rovereto, non ne vuole sapere.

Il confronto, al Cal, c'è stato nei giorni scorsi. E si è tradotto nelle osservazioni che alla vigilia del dibattito in Consiglio provinciale, Gianmoena ha inoltrato al presidente **Maurizio Fugatti** e all'assessore all'urbanistica **Mario Tonina**, che, presente nella seduta del Consiglio delle autonomie, ha colto l'aria che tira. Tra dicembre e febbraio, il Cal ha chiesto a Comuni e Comunità di esprimersi. Sono così arrivate 32 osservazioni che il documento inviato a Fugatti sintetizza. Il processo pianificatorio è lungo, siamo ai preliminari. Ma il Cal, in attesa di esprimere un parere compiuto sulla variante al Pup propedeutica allo sbocco della A31 a Rovereto sud, fortissimamente voluto da Fugatti, mette lì da subito i suoi paletti.

Sull'impatto ambientale, in primo luogo. «Nello studio preliminare della variante non vengono tratteggiate le strategie che si intendono percorrere per la prevenzione e la tutela dell'ambiente, con la conseguente mancanza di ogni riferimento all'analisi preventiva degli impatti generati dall'ipotizzato nuovo corridoio di accesso» annota il Cal. Che aggiunge: «il tema dell'ambiente non può essere trascurato, né per la zona dei laghi di Caldonazzo e Levico, né per la zona della Vallagarina/Valli del Leno». C'è il nodo delle sorgenti del Pasubio: «Qualsiasi opera, che dovrebbe essere realizzata anche a valle dei moti di filtrazione, può costituire un drenaggio artificiale e quindi causare un esaurimento, più o meno repentino, dell'acquifero che alimenta le sorgenti basali, tra le quali in primis la sorgente dello Spino». E gli indicatori ambientali, per il Cal, sono «non negoziabili». Ulteriore



L'opposizione al completamento dell'autostrada Valdastico Nord a Caldonazzo, all'incrocio con la valle del Centa



Paride Gianmoena, presidente del Cal

aspetto: il documento della giunta provinciale «non accenna neppure alla salvaguardia degli ambiti di orientamento paesaggistico, che invece debbono anch'essi essere considerati anche alla luce della pianificazione subordinata vigente».

Quanto agli impatti socio-economici, il Cal osserva che non sono considerati «i punti di debolezza» che la proposta inevitabilmente potrebbe presentare, quali ad esempio l'indagine rispetto alla perdita di competitività economica per il settore commerciale-artigianale trentino a fronte della possibilità di ricorrere a un mercato maggiormente conveniente da parte delle imprese e/o centri commerciali veneti, più facilmente raggiungibili». Anche la previsione di «pedaggi selettivi» del traffico merci, per il Cal, «non è risolutiva della pressione di transiti sull'asse SS47 (Valsugana, ndr)». Per quanto riguarda, poi, lo studio Pwc che Fugatti ha tirato fuori dal

cilindro il 28 febbraio per magnificare l'impatto economico positivo della nuova autostrada, il Cal ricorda che andrebbero considerati gli aspetti «qualitativi», che non basta «un'analisi di tipo "quantitativo" rispetto alle opportunità occupazionali, agli andamenti dei flussi di traffico e alle future possibili incidenze sull'economia locale». Lo stesso hub intermodale proposto a Rovereto (che sarebbe in competizione con quello di Trento, ndr), per il Cal andrebbe preliminarmente concertato con il territorio «in riferimento all'opportunità della sua realizzazione».

Il documento del Consiglio delle autonomie riassume quindi le osservazioni raccolte dai Comuni. Vi sono i pareri favorevoli di **Avio, Castelnuovo, Riva del Garda** («non essendoci riflessi realizzativi costruttivi diretti») e **Telve di Sopra** cui si uniscono i Comuni della **Valsugana orientale e Tesino** (tra cui Borgo) che chiedono di estendere la pianificazione

provinciale «ad un'area di collegamento fra Trentino e Veneto più ampia di quella si qui prevista nel corridoio est». I comuni contrari sono la maggioranza. Sono 20: **Aldeno, Altopiano Vigolana, Arco, Besenello, Brentonico, Calliano, Folgaria, Isera, Lavis, Mori, Pomarolo, Nomi, Pergine Valsugana, Ronzo Chienis, Rovereto, Terragnolo, Trambileno, Trento, Vallarsa, Volano**, con l'aggiunta della **Comunità della Vallagarina**. Criticità sono sollevate da 5 enti: la **Comunità Alta Valsugana e Bersntol** e i Comuni di **Ala, Calceranica al Lago, Caldonazzo e Civezzano**. **Tenna**, invece, è l'unico ad esprimere «preoccupazione per qualunque forma di infrastrutturazione del territorio che porti a un potenziale incremento di flussi di traffico nella zona dell'alta Valsugana (...). Completamento Valdastico e messa in sicurezza SS47 (declassamento e fruibilità turistica) devono essere progetti complementari».

Tra i Comuni contrari, l'osservazione

più articolata è quella di Rovereto che, tra l'altro, rileva la «assenza di dati viabilistici o evidenza di raccolta dei medesimi (anche in un'ottica di origine/destinazione), base sulla quale impostare, attraverso idonei modelli, i ragionamenti progettuali anche di massima prodromici alla variante al Pup». Dal Comune di Rovereto arriva pure la critica politicamente più pesante a Fugatti e Tonina. C'è, viene osservato, l'impressione che la visione sottesa alla variante al Pup derivi dalla pressione delle nuove viabilità realizzate dalla regione Veneto e quindi la stessa sembra per lo più improntata a subire e rincorrere infrastrutture da altri realizzate piuttosto che governare lo sviluppo della nostra provincia; ed ancora il documento sembra motivato da pressioni economiche indotte dalla realtà veneta anziché da effettivi studi ed analisi di settore condotte in Trentino per la valorizzazione delle realtà locali». **Do.S.**

## LOGISTICA

Lo studio Pwc per l'A31 voluto da Fugatti lo prevede a Rovereto. Critico Bosetti (Interbrennero)

# Nuovo interporto: sarebbe un doppiopione

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

In nemmeno due mesi, il consulente ha prodotto lo studio richiesto da **Maurizio Fugatti**. Quello che dice che il collegamento Valdastico Nord-A22 porterà ricchezza al Trentino. Che ci sarà un aumento di arrivi e presenze turistiche da Veneto e Friuli Venezia Giulia del 20%, per un valore di **84,5 milioni** di euro. Che in 16 anni (7 per la realizzazione più 9 di gestione) il valore aggiunto della grande opera che buca il Pasubio e rende insonni le notti degli abitanti delle valli del Leno, sarebbe di **5,2 miliardi** di euro. Che porterà **80 mila** posti di lavoro, **5 mila** all'anno. E via magnificando. Con l'aggiunta, ecco la chicca uscita all'ultimo momento dal cilindro, del positivo impatto derivante dalla possibile realizzazione, a Rovereto, di una piattaforma intermodale per il traffico terrestre non accompagnato, per lo spostamento delle merci in arrivo da Padova e Vicenza dalla gomma alla rotaia, sui treni della linea del Brennero.

**Lo studio a tempi di record.** Merita di essere approfondita, la chicca del nuovo interporto quale «polo complementare tra quello di Trento (specializzato



Il carico di legname all'interporto di Trento Nord gestito da Interbrennero spa

nel trasporto «accompagnato» e Verona». Prima, però, vale la pena capire come sia nata la consulenza. Non un incarico diretto da parte della giunta Fugatti, affidato con delibera. Il presidente si è avvalso della controllata Trentino Sviluppo. Ed il consulente scelto è Pwc - PriceWaterHousecoopers, che già svolge attività di revisione per *subholding* della Provincia che ha sede a Rovereto. Il valore della consulenza è di **39.500** euro: tanto costa lo studio che esalta l'impatto

positivo della nuova autostrada. Di certo, i consulenti di Pwc hanno lavorato di gran lena: l'avvio dell'incarico era contrattualmente fissato al 28 dicembre 2021, il termine per la consegna del report finale al 31 dicembre 2022. Ma in poche settimane il consulente ha già fornito la relazione sintetica presentata pubblicamente da Fugatti il 28 febbraio, proprio alla vigilia del dibattito in consiglio provinciale sul documento preliminare di

variante al Pup per il corridoio est, propedeutico alla realizzazione della nuova autostrada. *Chapeau* per la tempestività.

**Due interporti in Trentino?**

La questione del nuovo hub intermodale solleva più interrogativi. Pwc, nella sua relazione sintetica, chiarisce che «l'intervento progettuale risulta essere ancora in uno stato di definizione concettuale» e che «la realizzazione della piattaforma potrà essere eventualmente oggetto di un futuro studio di fattibilità». Però alcune cifre le mette lì: **89 milioni** di euro per realizzarlo; **15 milioni** di fatturato stimato in un anno di piena operatività; **27** coppie di treni/giorno lavorati; **43** addetti alla gestione del terminal; **3** anni (compresa la progettazione) per realizzarlo.

Il problema è che la chicca del nuovo interporto a Rovereto deve, dovrebbe, fare i conti con il fatto che in Trentino già ne esiste uno, quello di Trento Nord. Che è in corso di rilancio: dopo anni di bilanci in perdita, Interbrennero spa che lo ha in gestione ha ritrovato l'utile. E che è oggetto di ingenti investimenti: è in corso di perfezionamento la convenzione tra Provincia, Rfi e Interbrennero per l'avvio dei lavori (**12,5 milioni** di euro) del nuovo terminal RoLa (autostrada viaggiante) sullo scalo di Ronca-

fort. Anche perché, l'idea di un nuovo interporto in regione non è nuova. Nel 2019, alla faccia della collaborazione fra Trento e Bolzano, la lanciò il presidente altoatesino, **Arno Kompatscher**. Propose di realizzare il nuovo interporto a Bronzolo. La proposta è finita in un nulla di fatto. Fu immediatamente bocciata dalla Camera di commercio guidata da **Michl Ebner**. Forte di un'analisi sul sistema dei trasporti e della logistica tra Italia ed Europa, si fece carico dei dubbi del mondo delle imprese.

A mettere però la pietra tombale sulle ambizioni di Kompatscher, fu lo studio dell'Eurac Research realizzato da **Federico Cavallaro, Philipp Corradini** e **Giulia Sommacal**, che prese in considerazione due scenari: un nuovo interporto nel sito Le Cave, 29 km a valle del valico del Brennero; un nuovo hub intermodale a Bronzolo. Conclusione: «La domanda potenziale non sembra sufficiente a giustificare un tale investimento con fondi pubblici. Ciò non impedisce al mercato privato di intraprendere tale iniziativa, ma suggerisce ai decisori politici di concentrarsi su altre misure, anche in considerazione delle potenzialità (attualmente inespresse) del vicino interporto di Trento». Ecco il punto: in regione, basta l'interporto



Roberto Bosetti (Interbrennero spa)

di Trento nella cui società di gestione, per altro, la Provincia di Bolzano è presente con il **10,56%** del capitale. Ma se non ci sono i numeri per un interporto 40 km a nord di Trento, perché dovrebbero esserci per un interporto 40 km a sud? Allora, era l'agosto 2019, il presidente di Interbrennero, **Roberto Bosetti**, anticipò l'esito dello studio Eurac (novembre 2019): «Lo scalo di Bronzolo non avrebbe i numeri per reggersi». Ecco perché oggi, da gestore di una spa che ha contribuito a rilanciare, Bosetti osserva: «Un conto sono le aspirazioni politiche, un altro le valutazioni tecniche e la realtà. Non basta mettere quattro binari. Servono infrastrutture, serve personale. Trento e Rovereto andrebbero in competizione. Hanno fatto un interporto a Mantova, parallelo all'autostrada. Ma non funziona, è in perdita continua».