



Allo Zuffo Uno striscione del 2019 dei Fridays for future contro la Valdastico



A Calceranica Un'altra manifestazione, del 2018, contro la Pirubi

Valdastico, Fugatti tira dritto ma l'uscita a Rovereto Sud non è più l'unica soluzione

Il consiglio approva la risoluzione: si cercano varchi alternativi

Il dibattito

● Sette risoluzioni, sei delle quali per chiedere lo stop al procedimento di variante del piano urbanistico provinciale

● Fratelli d'Italia ha mutato la propria in emendamento, approvato dalla maggioranza: prevede un percorso concertato con enti locali, categorie e privati per individuare il tracciato definitivo

● Le altre risoluzioni sono state respinte con margini ampi: il procedimento va avanti

TRENTO. Due giorni di tiro incrociato delle opposizioni non hanno scalfito le certezze della maggioranza. Che anzi ieri grazie a un emendamento che apre almeno teoricamente all'ipotesi di una soluzione tecnica diversa per lo sbocco in valle dell'Adige, ha recuperato anche Fratelli d'Italia, compattando l'intero schieramento.

Il dibattito segna il primo confronto nel percorso di variazione del piano urbanistico provinciale che, a sua volta, renderà possibile avviare il confronto sul progetto concreto della Valdastico. Tecnicamente si trattava di valutare il documento programmatico elaborato dalla giunta, ma non di votarlo: uno dei passaggi, come l'apertura alle osservazioni da parte dei territori interessati, che si inseriscono nella costruzione della variante urbanistica. Senza la necessità di una approvazione, sono state le risoluzioni a diventare lo strumento per tentare di affossare da subito il completamento dell'autostrada verso Vicenza. Ne sono state presentate sette, sei delle quali chiedevano di interrompere da subito il percorso della variante urbanistica prendendo atto che l'opera stessa non si realizzerà mai. Diverse le sfumature, ma i temi sono quelli che uniscono tutti gli oppositori al progetto: il danno ambientale, l'antistoricità di investire ancora sulla gomma mentre l'Europa e il mondo parlano di transizione ecologica, l'antieconomicità di una arteria dai costi di realizzazione enormi (3,3 miliardi previsti, ma i precedenti autorizzano a immaginare che il costo finale possa anche triplicare fino a 10 miliardi) e destinata a flussi di traffico insufficienti per ripagarli. Altri temi ricorrenti, la contrarietà dei territori (su tutti, i Comuni della Vallagarina con Rovereto capofila), il rischio di intaccare la sorgente dello Spino che alimenta gli acquedotti dell'intero fondovalle, dissetando di fatto almeno 60 mila persone, l'assenza di una seria valutazione di costi e benefici in termini economici per l'opera una volta realizzata. Ne hanno parlato Manica, Coppola, Olivi, Marini, Degasperi, Zanella, Dallapiccola. Con quest'ultimo che ha sottolineato anche come in una legislatura che

volge al termine, «menare il can per l'aia» avviando un iter di modifica urbanistica che non si riuscirà a completare ha il solo scopo da parte della Lega di prepararsi gli argomenti per la prossima campagna elettorale. Insinuazione speculare a quella che dalle forze di maggioranza è arrivata alle opposizioni, che con un no ideologico e preconcetto parlerebbero alla pancia degli elettori, forti di poterlo permettere non avendo responsabilità di governo.

Discorso un po' diverso da parte di Ugo Rossi, che per tutto il giorno ha insistito sull'assenza della firma del ministero in calce al documento preliminare (l'accordo tra Veneto, Trentino e, appunto, Roma) che è base della variante urbanistica a cui si sta lavorando. Fugatti gli ha risposto che la firma del ministero può arrivare anche in seguito, a variante urbanistica approvata. Rossi resta convinto della propria opinione e profetizza l'ennesima figuraccia della Provincia quando, se



Fugatti
L'opera non è più in discussione: la decisione l'hanno presa Rossi e Delrio assieme al Veneto sei anni fa

Le tappe della «Pirubi»

Anni Sessanta: collegare Trento, Vicenza e Rovigo

Nasce alla fine degli anni Sessanta l'idea di una autostrada dalla Vallagarina al Polesine. Un tracciato da 127,7 chilometri con sbocco a Besenello. Tra il 1972 e il 1976 si realizza il primo lotto, da Vicenza a Piovene Rocchette. Viene nominata Pirubi, dai nomi dei tre politici Dc Piccoli, Rumor e Bisaglia, esponenti dei tre territori interessati.

Nel 2016 l'accordo con Delrio: una superstrada in Valsugana

Nel 2016 l'accordo a tre fra Provincia di Trento, Regione Veneto e Ministero: si ipotizza un collegamento da Piovene Rocchette a Trento Sud. Non più come autostrada ma come superstrada: senza pedaggio, renderebbe possibile vietare ai camion l'uso della statale della Valsugana. È il progetto consegnato da Rossi a Fugatti

Torna l'autostrada: ieri il via alla variante urbanistica

La Lega di Maurizio Fugatti ha sostenuto il completamento dell'autostrada da sempre. La novità è lo sbocco ipotizzato a Rovereto Sud. Per renderlo possibile, va modificato il piano urbanistico provinciale: è il percorso iniziato ieri in aula con la discussione del documento di giunta che fissa i criteri. Difeso dagli attacchi delle minoranze

mai sarà approvata, qualcuno impugnerà la variante davanti a un giudice.

Le risposte nel merito di Fugatti sono state altrettanto in linea con quanto dice ormai da anni. L'accusa al centrosinistra di essere «il partito del no», di osteggiare il progetto solo per preconcetto, di non essere disposto a valutare concretamente l'impatto ambientale né l'impatto economico. «La Valdastico — ha detto — si completerà perché questo è già stato deciso nel 2016. Con un accordo sottoscritto da Rossi per il Trentino e da Delrio per il ministero. Uomini del Patt e del Pd, ora contrari al progetto. Oggi possiamo solo discutere su come e dove realizzarla, non più sul se. E quanto al come, io penso che lo sbocco su Rovereto Sud sia quello che porta maggiori utilità al Trentino, potendo rilanciare l'economia della Vallagarina. È la soluzione meno gradita ai Veneti, e questo vale anche come risposta a chi dice che stiamo governando per fare un favore a loro». Cosa possa significare poi economicamente per il Trentino, lo ha tratteggiato: un valore di 5 miliardi considerando i 7 anni di cantiere e i primi 10 di gestione. «Sono posti di lavoro, sviluppo, economia. Non mi sembra si possa guardare con sufficienza un ritorno del genere sul Trentino da investimenti che verranno interamente dal Veneto».

Tutte le risoluzioni sono state bocciate con margini amplissimi da una maggioranza compatta. Che ha ritrovato anche Fratelli d'Italia. «Noi siamo favorevoli — ha detto Cia — alla Valdastico, ma non convinti dell'uscita a Rovereto Sud». Ha ottenuto l'approvazione di un emendamento che rilancia un percorso concertativo con privati e enti pubblici per individuare il percorso migliore. Quindi Rovereto Sud non è più, almeno formalmente, l'unica soluzione. E Fratelli d'Italia ha potuto confermare il proprio sostegno senza remore.

Un impegno a valutare anche progetti di mobilità alternativa ha invece permesso di far ritirare la risoluzione di Coppola: «Sarebbe stata bocciata come tutte le altre — ha detto — meglio portare a casa poco che niente».

Luca Marsilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA