

L'AUTOSTRADA

Tratto trentino da 30 chilometri e 2 miliardi di costo sui 3,3 totali. Valduga: la smettano di raccontarci che è tutto da decidere, non si fa una variante per realizzare una ciclabile

Allarme sui danni ambientali nella valle di Terragnolo Manica: Fugatti ascolti il territorio che è contrario. Zenatti: tavolo di concertazione. Biancofiore: ulteriore riflessione

Valdastico a Rovereto, valanga di no

Comuni e forze politiche, dal Pd a Fratelli d'Italia In pericolo sorgenti dello Spino e stabilità geologica

FRANCESCO TERRERI
twitter: @ftereri

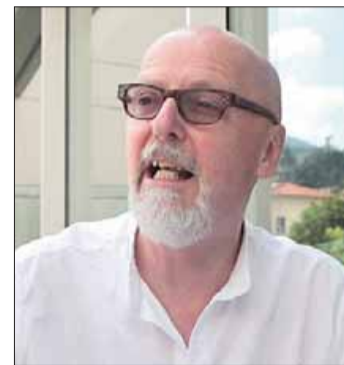
Il tratto autostradale della A31 Valdastico che si dovrebbe collegare all'Autobrennero al casello di Rovereto sud sarebbe un «disastro ambientale» per la valle di Terragnolo e per tutta la Vallagarina. Lo dicono i sindaci, i consiglieri provinciali, i rappresentanti di forze politiche di maggioranza e di opposizione della zona. Se il tracciato definitivo passasse in sinistra orografica del Leno, metterebbe in pericolo la sorgente dello Spino, che non solo serve Rovereto ma è ora richiesta anche da altri Comuni per far fronte alla siccità. Se il tracciato fosse in destra orografica, passerebbe sotto i paesi e si aprirebbero gravi problemi geologici. E questo è solo il primo ordine di difficoltà per l'ipotizzata nuova autostrada. I quasi 30 chilometri di tratto trentino costerebbero da soli 2 miliardi di euro sui 3,3 dell'intera opera. Non solo in Trentino ma anche nel Vicentino si interrogano se questa spesa valga la pena dal punto di vista dell'economia con lo sbocco poco sopra il lago di Garda invece che a Trento (vedi sotto). La variante al Piano urbanistico provinciale approvata venerdì dalla giunta guidata da Maurizio Fugatti formalmente prevede solo l'ampliamento a sud del corridoio infrastrutturale fra Trentino e Veneto e non ancora la realizzazione del tratto trentino della Valdastico. Ma a questa interpretazione non ci crede nessuno. «Non si fa questa variante per realizzare una ciclabile» dice il sindaco di Rovereto France-



scò Valduga. «La sequenza logica è chiara - afferma il consigliere provinciale del Pd Alessio Manica - Nel 2019 Fugatti ha riaperto alla Valdastico, A4 (la concessionaria del gruppo Atlantia-Benetton ndr) ha fatto lo studio di fattibilità su Rovereto, a quel punto parte la variante urbanistica». Marco Zenatti, commissario roveretano di Fratelli d'Italia, il partito oggi al governo con la premier Giorgia Meloni, si dichiara contrario allo sbocco dell'A31 a Rovereto sud, anche se non alla Valdastico in generale. Stessa posizione della senatrice Micaela Biancofiore, eletta col centro-destra nella circoscrizione di Rovereto e in ballo per un incarico da sottosegretario nel nuovo governo, anche se, dice, «è improbabile perché sono al Sena-

to dove la maggioranza ha un margine più ristretto». I Comuni si faranno sentire nella consultazione sulla delibera, che parte adesso e dura 90 giorni. «Non è una delibera generale, il vicepresidente della giunta provinciale Mario Tonina deve smetterla di raccontarci che tutte le ipotesi sono aperte - sostiene il sindaco di Rovereto Valduga - Se allarghi la possibilità di collegamento infrastrutturale a Rovereto sud non è per fare una ciclabile, è per fare l'autostrada. E gli accordi pregressi non c'entrano niente perché parlavano d'altro». «Il tracciato ipotetico dell'ultimo studio di fattibilità (quello del 2019 ndr) - prosegue Valduga - da Lastebasse sbucca a valle di Terragnolo sulla sinistra oro-

grafica o in galleria in destra orografica, poi sterza a sud fino ad arrivare al casello dell'A22. Noi diciamo no per molti motivi, tra cui la sostenibilità economica dell'opera. Ma prima di tutto per la sostenibilità ambientale e geologica. La nuova autostrada metterebbe in pericolo la sorgente dello Spino, che è molto carsica e difficilmente delimitabile. Se poi si passasse in destra orografica, si andrebbe sotto i paesi aprendo grossi problemi geologici. Senza contare il danno paesaggistico». Per Valduga quindi non c'è un no a priori, ideologico come ha detto Fugatti. «Faremo osservazioni nella consultazione, ci auguriamo che la Provincia ascolti i territori». Sull'ascolto dei territori inter-



Dall'alto in senso orario: Valduga, Manica, Biancofiore, Zenatti

viene il consigliere provinciale Manica: «Quando i sindaci della Valsugana hanno scritto la lettera contro il raddoppio, la giunta provinciale li ha ascoltati. In Vallagarina gran parte dei Comuni si è espressa contro la Valdastico, Rovereto con un documento di cento pagine molto dettagliato, e la giunta Fugatti non li ha minimamente ascoltati. Due pesi e due misure». «Il Circolo di Fratelli d'Italia di Rovereto, con i suoi rappresentanti istituzionali, non ha mai posto un giudizio negativo al completamento dell'A31 - sostiene dal canto suo Zenatti - Ha sempre però avanzato motivate contrarietà allo sbocco dell'A31 a Rovereto Sud. I consiglieri di Fratelli d'Italia in Consiglio provinciale hanno proposto e porta-

to all'approvazione, nell'aprile scorso, una risoluzione, che partendo dal programma di coalizione di centrodestra in cui si affermava che «Lo sbocco dell'arteria (A31) sull'A22 andrà elaborato con un tavolo concertatore», ribadiva come tale impegno andava assolutamente rispettato». Da qui il richiamo a «tutti gli attori istituzionali coinvolti a rendere operativo finalmente tale tavolo concertatore». La senatrice Biancofiore, eletta a Rovereto, aveva espresso un'analogo posizione in campagna elettorale. «Non è un no alla Valdastico ma al percorso che spaccerebbe in due una valle meravigliosa come quella di Terragnolo. Serve un'ulteriore riflessione».

TERRAGNOLO



Il sindaco Zenatti: proteggiamo la valle «Vediamo la variante ma abbiamo detto no»

«La proposta non è il nostro ideale, vogliamo proteggere la nostra valle. Prendiamo atto della variante e ora cercheremo di capire se potrà essere discussa». Il sindaco di Terragnolo Massimo Zenatti conferma che il suo Comune, assieme a tanti altri della Vallagarina, ha detto no alla Valdastico, ma ora, nella fase di consultazione sulla delibera della giunta provinciale sulla variante al Piano urbanistico, punterà a capire cosa si intende fare e se ci sono spazi per ridiscutere la scelta. Proprio a Terragnolo nelle scorse settimane erano state installate dal gruppo No A31 delle panchine con frasi contro la Valdastico e inviti a difendere il territorio e l'ambiente: «Questa è la tua casa, prenditene cura» (nella foto). Una delle panchine era stata vandalizzata e gettata nel bosco da ignoti. È stata rimessa a posto dai promotori. Con la Valdastico a Terragnolo ci sarebbe un vero e proprio disastro ambientale, sostiene il segretario del Partito Democratico di Rovereto Carlo Fait. Che mette l'accento anche su un altro aspetto della questione. «La visione della giunta Fugatti non funziona, non è adeguata ai tempi e all'allarme per il cambiamento climatico. Se si intende realizzare un'autostrada, vuol dire che non si punta allo spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia. Puntare sulla strada significa più inquinamento e più emissioni di CO2. Contrasta con la visione europea, quella che ha ispirato il Piano nazionale di ripresa, il Pnrr: servono trasporti più ecologicamente sostenibili e il trasporto su rotaia è meno inquinante di quello su gomma». F. Ter.

VALDASTICO

Lo sbocco a Rovereto sud non convince il Veneto: scarsi flussi di traffico

I sindaci vicentini: è antieconomica

Quando il prolungamento a nord dell'A31 Valdastico prevedeva di agganciarsi all'Autostrada del Brennero all'altezza di Trento, i Comuni del vicentino interessati dal passaggio dell'opera erano favorevoli, così come la Regione Veneto. Lo ritenevano un effettivo accorciamento della distanza e dei tempi per chi punta verso il Brennero e un alleggerimento della sovraccarica Valsugana. Poi è venuta l'ipotesi di sbocco a Besenello, ma il Comune ha vinto la battaglia in Consiglio di Stato e in Cassazione contro il progetto, peraltro all'epoca ancora incompleto. Ora invece il tracciato su cui punta la giunta Fugatti, con sbocco a Rovereto sud, non convince più nessuno sul versante veneto. Il completamento della Valdastico nord partirebbe dall'attuale ultimo casello di Piovene Rocchette. Il primo lotto è tutto in territorio vicentino: circa 18 chilometri fino a Valle dell'Astico-Pedemonte. Costo 1,3 miliardi di euro, tutto a carico dell'A4 Holding (Abertis cioè Atlantia-Benetton), concessionaria della Brescia-Padova. Il secondo lotto, quasi 30 chilometri in gran parte in territorio trentino e in gran parte in galleria, arriverebbe al casello A22 di Rovereto sud. Costo lievitato da meno di 1 miliardo a 2 miliardi, se



L'ultimo tratto dell'A31 oggi, fine autostrada a Piovene Rocchette

basteranno, sempre a carico di A4. Ma questo sbocco che ad un certo punto da Rovereto curva a sud e si ritrova poco sopra il lago di Garda non solo vede l'opposizione di Comuni lagarini e ambientalisti, ma non convince neanche i veneti. Le stime dei flussi di traffico non sembrano sufficienti per rendere sostenibile economicamente l'opera. La Valdastico nord, dicono i sindaci vicentini, rischierebbe di essere un'altra cattedrale nel deserto dopo aver, però, sventrato interi comuni della Val d'Astico e bucatto un ampio numero di gallerie. Se la Valdastico nord punterà su

Trento, affermano le amministrazioni comunali, il disagio della realizzazione dell'opera potrebbe valere la pena, se invece si andrà verso Rovereto, riferiscono i giornali locali, non ci sarà l'ok dei territori berici. Una posizione che la Regione Veneto pare decisa a non contrastare. Anche perché già la Pedemontana è appesa a un filo quanto a flussi di traffico. Una nuova arteria che rischi di diventare anti-economica per scarsità di flussi veicolari non potrebbe essere contemplata. A febbraio di quest'anno la Provincia ha presentato l'analisi socio-economica sull'impatto della Valdastico nord a cura di

PwC, PricewaterhouseCoopers. Secondo lo studio, a fronte di 3,3 miliardi di costo totale dell'opera, il valore aggiunto prodotto in fase di realizzazione sarebbe di 3,7 miliardi. A regime la tratta autostradale consentirebbe una riduzione dei tempi di percorrenza fra Vicenza e Trento di 20 minuti per i veicoli leggeri e di 25 minuti per quelli pesanti e una riduzione dello 0,6% per anno delle percorrenze medie per collegare il Trentino e le regioni a nord di Trento con le regioni del Nord est. Lo studio sottolinea infatti soprattutto il miglioramento dell'accessibilità territoriale legata al turismo. In sostanza, i veneti arriverebbero prima sul Garda ma questo non è sufficiente per reggere un'autostrada che dovrebbe aiutare prima di tutto i prodotti e l'industria del Nord est ad arrivare sui mercati europei. F. Ter.