

# Terra Madre

## Acque sotterranee

### Il progetto di variante

Individuata una specifica griglia di valutazione ambientale: focus anche sulle falde acquifere. Nella zona di Rovereto le aree più a rischio

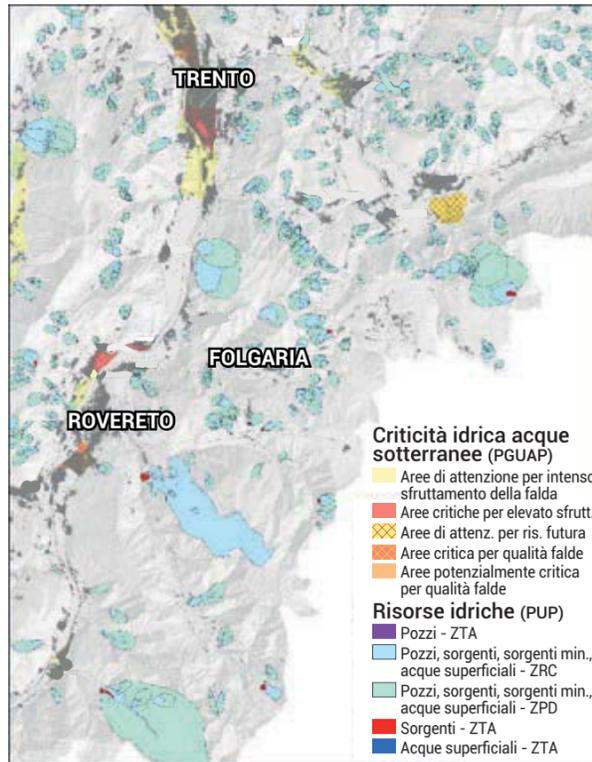
di **Tommaso Di Giannantonio**

**S**ono due le principali novità contenute nel progetto di variante al piano urbanistico provinciale (Pup) del Corridoio est. Ossia la variante, adottata nelle settimane scorse dalla giunta provinciale, che apre potenzialmente alla realizzazione del prolungamento dell'autostrada A31 Valdastico nord in terra trentina. Da una parte, per la prima volta, si circoscrivono e analizzano (da un punto di vista socio-economico e di traffico) tutti gli ambiti territoriali interessati: dal sottobacino della Vallagarina e Altopiano di Folgaria a quello della Valsugana e

● Di circa 3,3 miliardi di euro il costo dell'opera su cui insiste la giunta provinciale nonostante la contrarietà degli industriali vicentini

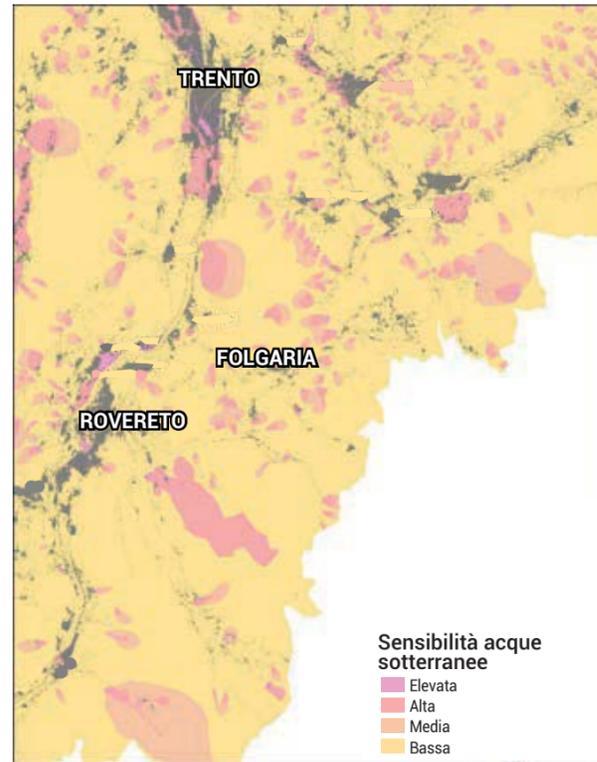
● Obiettivo è collegare la Valdastico con l'autostrada del Brennero (A22) all'altezza dell'uscita di Rovereto sud. Non scartata comunque l'ipotesi di Besenello e quella della Valsugana

### Tutela delle acque sotterranee



Fonte: Rapporto ambientale per la Variante al Piano urbanistico provinciale

### Elaborazione della Carta della sensibilità



Withub

# Valdastico, ecco i «paletti»

Primiero. Dall'altra parte, si individua una specifica griglia di valutazione ambientale, dalla quale, qualsiasi ipotesi di tracciato, non potrà prescindere. E che sarà determinante per l'eventuale scelta di una delle alternative in gioco. Com'è noto l'attuale giunta provinciale, nonostante la contrarietà degli industriali vicentini e di gran parte dei territori trentini interessati, continua a insistere sull'opera, che avrebbe un costo di circa 3,3 miliardi. Si insiste, in particolare, sul collegamento della Valdastico con l'autostrada del Brennero (A22) all'altezza dell'uscita di Rovereto sud. Nel progetto di variante non si esclude nessuna ipotesi, nemmeno quella di Besenello e quella originaria della Valsugana. Ma qualsiasi essa sia, dovrà passare per una specifica griglia «ambientale». Entrando nel dettaglio, dovrà essere svolto un esame dei piani e delle relative cartografie (da quella geologica a quella riferita alle falde acquifere), analizzando le

● Dovranno essere analizzati piani e cartografie di riferimento, valutando tutti gli eventuali pericoli e rischi legati alle componenti geologiche, geomorfologiche e idrauliche

● Si vuole guardare in particolare alla stabilità dei terreni, alla pericolosità da alluvione e al rischio sismico

● Sono state individuate quattro classi di sensibilità delle acque superficiali e sotterranee: e cioè bassa, media, alta ed elevata

condizioni di pericolosità e rischio legate alle componenti geologiche, geomorfologiche e idrauliche, riguardanti in particolare la stabilità dei terreni, la pericolosità da alluvione e il rischio sismico. Allo scopo di valutare la fattibilità degli interventi infrastrutturali. Non solo. Oltre a questo, dovrà essere analizzata la gestione delle risorse naturali, al fine di evitare il loro sovra sfruttamento e diminuire l'impatto sul consumo di suolo. Infine dovranno essere analizzati gli aspetti idrogeologici e idrologici dell'area in esame utilizzando i dati disponibili in bibliografia, allo scopo di valutare l'interferenza delle falde acquifere e del reticolo superficiale con le opere infrastrutturali in progetto e relative fondazioni. E come si vede nel grafico (sopra), la zona di Rovereto è quella più interessata dall'interferenza con le falde. C'è una cartografia specifica in cui vengono individuate le zone di tutela, rispetto e protezione di tutte le captazioni di acque superficiali e sotterranee. Sono state individuate quattro classi di



**Viabilità**  
 Sul tavolo la realizzazione del prolungamento dell'autostrada A31 Valdastico nord in terra trentina

sensibilità, cioè di esposizione al rischio: bassa, media, alta ed elevata. Tema, quello delle falde acquifere, che è sempre stato portato posto all'attenzione dai comitati e dalle associazioni contrarie all'opera. Il progetto della variante, dunque, introduce uno strumento di analisi, detta «multicriteria», per garantire la sostenibilità ambientale. La pianificazione e la progettazione degli interventi dovrà seguire un iter specifico per

quanto riguarda i temi ambientali: dall'analisi delle componenti territoriali e ambientali dei siti interessati alla stime degli effetti ambientali. In linea generale, la conformazione dell'Ambito di connessione Est e le sue variegate caratteristiche geomorfologiche ed insediative impongono «un approccio in base al quale – si legge nel rapporto ambientale allegato al progetto di variante – il Corridoio debba essere interpretato come un sistema multimodale, gerarchicamente interconnesso, di infrastrutture e servizi per la mobilità delle persone e il trasporto delle merci, piuttosto che come un semplice collegamento tra i suoi estremi. In questo modo sarà possibile garantire a tutti i territori che esso ricomprende di beneficiare in maniera diretta o indiretta di migliori condizioni di sicurezza della mobilità, qualità ambientale, accessibilità e connesse opportunità di sviluppo sociale ed economico»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di **Alessio Manica \***

### ■ L'OPINIONE

## Pirubi, un'opera fuori dal tempo. Si ascolti la voce dei territori

**C**è di che rimanere sconcertati nel leggere in questi giorni la cronaca relativa all'ennesima puntata della vicenda Valdastico; che ora si è arricchita con la prima adozione da parte della giunta provinciale della variante al Piano urbanistico provinciale (Pup) che nelle intenzioni deve garantire la conformità urbanistica di un collegamento autostradale tra Veneto e Trentino attraverso le Valli del Leno e intersezione con la A22 a sud di Rovereto. Tale decisione, dopo poco ore dall'adozione della delibera della giunta, si è subito trasformata in una sonora debacle. Perché non solo è stata subito ribadita la contrarietà all'opera da parte dei moltissimi Comuni che già nei mesi scorsi hanno espresso in via istituzionale e documentata la propria ferma opposizione a quest'opera dannosa e inutile; è arrivata pure una durissima bocciatura da parte di coloro che erano gli unici potenzialmente interessati alla realizzazione dell'opera

e cioè Regione Veneto, Comuni del vicentino e categorie imprenditoriali venete. I quali senza giri di parole hanno fatto sapere di ritenere la soluzione tanto cara al presidente Fugatti, e solo a lui – cioè quella a Rovereto sud – inutile dal punto di vista viabilistico e del tutto insostenibile sotto il profilo finanziario e dei flussi di traffico, per i quali non è mai stata realizzata alcuna analisi di sostenibilità. Dalle dichiarazioni di questi giorni emerge nettamente come il Veneto stia ormai guardando ben oltre la Valdastico, ben oltre la scadenza della concessione della A1 alla quale la realizzazione dell'opera era legata, in direzione di una gestione in house delle autostrade venete per la quale il rinnovo della concessione è tutt'altro che una priorità.

A ciò si aggiunge il fatto, ancora più grave, che il governo non ha mai confermato l'integrazione del documento finale del Tavolo per l'intesa ai fini di valutare la fattibilità dell'uscita Rovereto sud, che rimane in tal senso una mera velleità della giunta Fugatti, contro i territori, contro il Veneto, contro lo Stato e, ovviamente, contro gli interessi del Trentino. Con questa prima adozione della variante emerge ancora una volta il distacco della giunta Fugatti dai territori, ma anche la gestione differenziata dei rapporti con gli stessi sulla base di simpatie o antipatie politiche. In Valsugana è bastata una lettera dei sindaci interessati per fare archiviare di corsa alla giunta la proposta di raddoppio di quell'arteria; a nulla sono invece servite le centinaia di pagine

di osservazioni contrarie alla Valdastico prodotte dai Comuni e approvate da quasi tutti i Consigli comunali della Vallagarina e delle Valli del Leno (oltre a Trento, Lavis, ecc.). La giunta ha deciso di procedere contro tutto e tutti, a cominciare dall'evidenza e dal buon senso, con questa assurda approvazione della variante al Pup. Una variante che se mai arriverà in fondo non sarà servita a nulla – se non all'ennesimo spreco di tempo e soldi pubblici – perché l'altro interlocutore di questa vicenda, e cioè il Veneto, quell'opera così pensata proprio non la vuole. E non la vorrà quindi nemmeno lo Stato. Forse però questa imbarazzante sceneggiata, questo ostinato sventolio di una bandiera ormai logorata dalla storia un obiettivo ce l'ha. Forse il ve-

ro obiettivo, oltre quello di alimentare la campagna elettorale in vista delle prossime elezioni provinciali, è quello di aggregare consenso attorno ad altre soluzioni progettuali ad altri sbocchi in terra trentina, più graditi al Veneto. Personalmente sono contrario al prolungamento della Valdastico in ogni sua forma, perché è un'opera fuori dal tempo e perché non c'è un solo dato che ne supporti la sostenibilità e l'utilità, senza parlare ovviamente dello sfregio ambientale e paesaggistico che produrrebbe. Ancora meno sarebbe utile a risolvere i problemi di traffico della Valsugana, data la riduzione limitata del traffico che produrrebbe in quella valle. Diventa quindi necessario che questa modifica imposta al Piano urbanistico provinciale venga bocciata senza appello non solo dai territori lagarini, ma da tutti coloro che sono contrari a questa idea di futuro per il Trentino, confidando che poi l'opera sprofondi – questa volta definitivamente – nel dimenticatoio.

\* **Consigliere provinciale del Pd**