

Valdastico, parte la sfida in Aula Gottardi: «Non ci fermeremo»

L'assessore: «Se la legge sarà bloccata, riprenderemo la visione del 2016». Ostruzionismo al via

di **Marika Giovannini**

TRENTO A lanciare per primo la sfida in Aula è stato Mattia Gottardi. «Non riuscirete a fermare la volontà politica di questa maggioranza e di molte categorie economiche di realizzare quest'opera» ha detto l'assessore provinciale rivolto all'opposizione, nel suo intervento sul disegno di legge relativo alla variante al Pup sul corridoio est. Fissando il concetto: il collegamento tra la A22 e la A31 — leggi: la Valdastico — si dovrà fare. Con l'uscita a Rovereto sud, come prospettato dal governatore Maurizio Fugatti. «Ma se il disegno di legge non venisse approvato — ha avvisato Gottardi — ci confronteremo con il ministero, con la Regione Veneto e con il concessionario per dare completamente al collegamento». A quel punto, ha rilanciato l'assessore, facendo riferimento al corridoio attuale e alla visione «adottata dalle vostre parti politiche nel 2016». Ricordando l'accordo tra l'ex ministro Graziano Delrio, la Provincia e la Regione Veneto.

Davanti al consiglio provinciale — e ascoltato con attenzione anche dagli attivisti dei comitati che da sempre si oppongono alla Valdastico, che ieri hanno organizzato un flash mob prima di salire in balconata per seguire i lavori dell'Aula — l'assessore ha ricordato innanzitutto i conte-

nuti del disegno di legge. E della variante al Pup, che allarga il raggio d'azione del corridoio est anche alla zona di Rovereto sud. Dove Fugatti ha chiarito di voler far arrivare la Valdastico. «So che in Aula ci sono posizioni antitetiche su quest'opera» ha ammesso Gottardi. Che non si è scomposto di fronte alle contrarietà: «Da cinquant'anni — ha osservato l'assessore — si creano comitati del "no" contro

ogni proposta di tracciato». In Aula, invece, la contrarietà da parte dell'opposizione sarà portata avanti con centinaia di ordini del giorno (il disegno di legge è inemendabile). «Legittimo il tentativo di affossare la proposta di legge, ma non si fermerà l'opera» ha replicato Gottardi, pronto a rassicurare sui prossimi passi: «Se da parte del concessionario arrivasse un progetto, ci sarebbe comunque un per-

corso partecipato per coinvolgere i territori. E sarebbe necessaria anche una ratifica dell'intesa da parte dell'Aula».

A dare sostegno all'assessore e al disegno di legge è stato l'intero centrodestra. «La volontà politica è quella di andare avanti» ha chiarito Mirko Bisesti (Lega), ricordando i 59 anni di dibattito sull'opera: «Tutto il tempo che si perde lo si toglie allo sviluppo del Trentino». Con un appunto:

«Sviluppo — ha sottolineato l'esponente del Carroccio — non vuol dire solo cemento». «Abbiamo bloccato lo sviluppo del Trentino per motivi ideologici» gli ha fatto eco il collega di gruppo Roberto Paccher. Che insieme alla leghista Stefania Segnana ha criticato con forza l'opposizione («Questo ostruzionismo è avvilente e anti-democratico»), insistendo sulla bontà dell'opera: «L'impatto

ambientale della Valdastico è modesto. Chi non la vuole indichi le alternative per gestire il traffico pesante di attraversamento». Così Antonella Brunet (Lista Fugatti): «Chi è contro quest'opera probabilmente vive vicino a un'ottima viabilità». Ma chi abita nelle valli, ha aggiunto, la Valdastico la vuole. «Serve coraggio» è stato il monito di Eleonora Angeli (Lista Fugatti).

Parole che però non hanno convinto né i comitati presenti nell'emiciclo né i consiglieri di opposizione. «La Valdastico mostra una diversa visione di futuro. E noi, nel nostro futuro, non vediamo quest'opera» ha osservato Alessio Manica (Pd). Che ha ricordato le date del Tunnel del Brennero: «Il futuro — ha rilanciato il dem — non sarà sicuramente sulla gomma ma sulla rotaia». Tenendo presente che «il Trentino è già molto ben connesso con il mondo» e che dunque non sarà la Valdastico a migliorarne i rapporti con i territori vicini. «La Valdastico — ha chiarito Manica — è una scorciatoia a beneficio di alcune zone». «C'è una contraddizione tra la difesa dell'ambiente e un'opera che avrebbe un enorme impatto ambientale» ha aggiunto Lucia Coppola (Avs).

Schermaglie, queste, che hanno aperto un dibattito serrato, destinato a proseguire anche per tutta la giornata di oggi.



Battaglieri Gli attivisti del coordinamento «No Valdastico Nord» ieri davanti alla Regione (Pretto/LaPresse)

Il flash mob

La protesta dei comitati: «Una minaccia»

TRENTO Alle 14.30 si sono ritrovati sotto il palazzo della Regione con striscioni e volantini. «No alla Valdastico nord» hanno rilanciato i comitati che da sempre combattono contro la realizzazione dell'opera, approvata in consiglio provinciale attraverso il disegno di legge relativo alla variante al Pup sul corridoio est. Poi gli attivisti si sono spostati nell'emiciclo, nella parte riservata al pubblico. E non hanno mancato di far sentire la propria voce, ripresi dal presidente Soini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un'ossessione nata sessant'anni fa: i protagonisti, le battaglie, i rinvii

SEGUE DALLA PRIMA

Lo studio, per quanto concerne la parte trentina, prevede il passaggio a mezzacosta sopra il lago di Caldonazzo fino a Pergine e quindi in galleria lungo la stretta dei Crozi di Civezzano con uscita in prossimità di Martignano collegandosi poi con l'Autobrennero. Il progetto soddisfa i veneti e viene inoltrato al Cipe che lo approva. Venezia, a questo punto, chiede al Trentino di entrare nel cda della «Valdastico spa». La Provincia stanziava 100 milioni di lire quale compartecipazione azionaria. Per la Trento-Vicenza — Rovigo si ipotizza un costo di 80 miliardi. La Dc trentina si innamora presto di questo collegamento e comincia a fare pressioni. Bruno Kessler, al vertice in quel momento di Piazza Dante, non si mette di traverso. Anzi. Nel cda della società entra accanto allo stesso Kessler anche Edo Benedetti, sindaco di Trento. Il primo progetto esecutivo della nuova autostrada riguarda il tratto Vicenza-Pieve di Rocchette (unico pezzo a oggi realizzato). In Trentino invece tutto rimane bloccato. Nei primi anni Settanta monta una vera rivolta popolare. La Dc si trova in grosse difficoltà e tenta di tamponare come può. Ma

non è facile. La scena viene presa da un battagliero Ulisse Marzatico, presidente di Italia Nostra. Gli ambientalisti parlano di «assurdo sperpero di denaro, di danni ambientali e di mancanza di un'analisi socio-economica». Ormai il tappo è salto. A ruota si fanno sentire gli agricoltori e le comunità di Caldonazzo, Calceranica, Bosentino, Tenna, Vigolo Vattaro. Migliaia di cartoline di protesta vengono compilate e indirizzate al presidente del Consiglio, Mariano Rumor. Flaminio Piccoli annusa aria di guai, lascia Roma e sale a Vigolo Vattaro. Davanti alla popolazione si mantiene prudente. Smorza i toni. Rassicura. Del resto dietro l'angolo ci sono le elezioni provinciali, meglio non esasperare i toni.

Intanto Rumor e Bisaglia, in Veneto, chiudono la partita. È un segnale preciso verso Piccoli, il quale capisce che in qualche modo deve rassicurare gli amici e dichiara che «alla fine questa autostrada va fatta perché il Trentino se vuole crescere e svilupparsi non può rimanere ai margini della viabilità europea». Benzina sul fuoco. Il mondo politico insorge: il volto della lotta senza se e senza ma è quello di Enrico Pruner, leader del Ppdt (Partito popolare tren-

tino tirolese). L'attacco è diretto a Kessler e alla Dc colpevoli di «aver svenduto ai veneti» il Trentino. La Democrazia cristiana non si aspettava una simile sollevazione popolare. A preoccupare i trentini è soprattutto lo «sfregio ambientale». Kessler è in difficoltà, anche perché l'attenzione in quel periodo è in gran parte rivolta alla costruzione della super Valsugana che collega Trento a Bassano. Affiorano anche voci di intese lontane dai riflettori tra kessleriani e dorotei per il quieto vivere. La protesta però non si placa. Ai democristiani, nelle assemblee che si stanno moltiplicando su tutto il territorio, viene rinfacciato che «quest'opera la vuole solo il Veneto». È proprio così? La risposta non tarda ad arrivare (siamo a metà anni Settanta): il Veneto sponsorizza la Pirubi per via di

un'idea legata al «terzo porto» da costruire al largo di Rovigo. Uno studio dell'Eni approva e spinge tale ipotesi, che però morirà ancora prima di prendere forma: «Qualcuno si è posto il problema di come diventerà l'Adriatico con questo via vai di petroliere». L'interrogativo ambientalista fa breccia. Addio «terzo porto». La Pirubi, però, rimane a galla. L'asse politico Piccoli-Rumor-Bisaglia, nonostante le molte critiche, tiene. Anche Kessler non molla. E poi autostrada chiama appalti, lavoro, crescita. E molti affari. La Dc trentina decide allora di non rimanere chiusa nel suo fortino, impassibile, ad aspettare che passi la tempesta. Scende pesantemente in campo facendo pubblicare un libricino sul perché si deve costruire la Pirubi.

L'autostrada rimane ancora una priorità ma cambia il trac-

ciato. Kessler lo affida all'ingegner Bruno Gentilini: una galleria dalla valle di Centa fino a sotto Bosentino e l'attraversamento di Vigolo Vattaro in trincea in modo da salvaguardare il paesaggio. La strada finisce poi nella zona della Fricca fino al Dosso di San Rocco per superare in galleria Villazzano e Povo. Ci troviamo nel Comune di Trento. Il 3 ottobre 1973 il progetto approda proprio a Palazzo Thun. Il clima neanche a dirlo è incandescente. Il consiglio comunale discute animatamente, senza esclusione di colpi. Alla fine l'assemblea cittadina vota contro. La Dc va sotto nonostante il discorso fiume del sindaco Benedetti.

Con il passare degli anni il tema «Pirubi-Valdastico» entra di diritto nei programmi dei partiti che si schierano tra favorevoli e contrari. Nel marzo del 1984 si fa largo un'indiscrezione che vuole l'uscita della Valdastico a Rovereto. Una sparata? No, il sindaco Renzo Michelini ci crede e infatti l'opera viene subito ribattezzata Pirubimi (Piccoli, Rumor, Bisaglia e appunto Michelini). Ma nel 1985 il Pup gela le speranze roveretane escludendo la Valdastico.

Gli anni Ottanta finiscono così in archivio. Non la Pirubi che accompagnerà i trentini fino ai giorni nostri in un'altalena di sì, no, forse. Nel 2015, però, succede qualcosa: l'allora governatore Ugo Rossi, alla guida di un centrosinistra autonomista, assieme al collega veneto, Luca Zaia e al ministro alle infrastrutture, il democratico Delrio, trovano

una intesa per aprire un confronto sulla Valdastico. Nasce un comitato paritetico composto per la parte trentina da Mauro Gilmozzi, Raffaele Da Col, Fabio Scalet (poi ci sono gli esponenti del governo e del Veneto). Tira un'aria positiva tra le fila dei pro-Valdastico, l'impegno di Delrio, dicono, è una garanzia. «Il comitato — dichiara Rossi — serve per valutare le varie ipotesi in termini di saldo attivo o negativo per il nostro territorio e la nostra comunità». Alcune riunioni e poi il silenzio.

Siccome le sorprese, quando si parla di Valdastico, sono sempre dietro l'angolo, all'improvviso spunta un quarto tracciato con l'uscita a Rovereto Sud, sponsor il governatore Maurizio Fugatti. Siamo nella prima legislatura a trazione leghista. La giunta provinciale elabora una variante al Piano urbanistico allargando il raggio d'azione per lo sbocco trentino della nuova autostrada. Ma i sindaci dei territori interessati, e non solo, alzano le barricate. Addirittura contro la variante i Comuni di Trento e Rovereto presentano ricorso al Tar sentendosi scavalcati dalla Provincia. Ricorso però respinto, per i giudici la variante non definisce un tracciato: quindi Piazza Dante non ha leso gli interessi delle amministrazioni comunali. Ora si riparte dal Consiglio provinciale, ancora una volta il dibattito si preannuncia infuocato e tutto da decifrare. E i tempi si allungano.

Luca Malossini
© RIPRODUZIONE RISERVATA

