

Primo piano

«Valdastico l'opera si farà: con o senza uscita a Rovereto sud»

Consiglio, la giunta tira dritto Minoranze, muro ostruzionistico

di Tommaso Di Giannantonio

Se ne parla da più di cinquant'anni. Prima era «Pirubi» (crasi delle iniziali dei tre democristiani che l'avevano voluta, Piccoli, Rumor e Bisaglia), oggi è semplicemente «Valdastico». In concreto si tratta del completamento della tratta nord dell'autostrada A31 (Valdastico Nord), che garantirebbe il collegamento con l'A22. Ieri la Valdastico è approvata nell'Aula del Consiglio provinciale. È iniziata la discussione sulla variante al Piano urbanistico provinciale (Pup) che amplia il corridoio est, aprendo la strada allo sbocco dell'A31 a Rovereto sud. Ossia il tracciato voluto dalla giunta provinciale. Ma l'assessore all'urbanistica Mattia Gottardi, di fronte al muro ostruzionistico annunciato dalle minoranze, è stato chiaro: «La Valdastico si farà, con o senza uscita a Rovereto sud».

Nella lunga storia della Valdastico una tappa importante è stata quella del 2016, quando il comitato paritetico formato dal ministero delle Infrastrutture, la Regione Veneto e la Provincia di Trento, formalizzò un'intesa che prevedeva un tracciato all'interno del corridoio viabilistico tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige. Al governo c'era Ugo Rossi (Patt), alla guida del centrosinistra autonomista. Due anni dopo fu elaborato un progetto di fattibilità su tre tracciati alternativi, tutti e tre con sbocco a sud di Trento, tra cui uno prevedeva un collegamento con la Valsugana (quello su cui spingeva Rossi). Poi è arrivata la prima giunta Fugatti e i piani sono cambiati: uscita a Rovereto sud. È stata commissionata anche un'analisi economica: costi per 3,3 miliardi di euro (a carico del concessionario, la Serenissima), 7 anni di lavori, 50 chilometri di autostrada di cui 40 in galleria. Due i principali obiettivi perseguiti dalla giunta: alleggerire il traffico sulla strada statale della Valsugana e mettere in collegamento l'economia veneta (in particolare quella vicentina) con quella trentina. Ecco, la variante portata in Aula abilita, dal punto di vista tecnico, il tracciato con lo sbocco a Rovereto sud. Un'ipotesi, però, che ha già trovato l'opposizione della stragrande maggioranza delle comunità territoriali. «Qualora il concessionario manifestasse un interesse, l'iter sarebbe quello partecipativo: ci sarebbe la costituzione di un comitato tecnico paritetico e poi l'intesa dovrebbe essere ratificata dal Consiglio provinciale», ha assicurato Gottardi.

L'assessore, poi, si è rivolto alle minoranze. «Il dibattito procede da oltre 50 anni e ogni volta ha visto la nascita di un comitato "no qualcosa", come ci sarà un legittimo tentativo di affossare l'iter di approvazione di questo disegno di legge (ddl) con la presentazione di diversi ordini del giorno. Tutto è lecito – ha proseguito – Quello che però non riuscirete a interrompere sarà la volontà politica di questa maggioranza, espressa da tante altre categorie, a sostegno del collegamento. Qualora questo ddl non dovesse trovare

l'approvazione dell'Aula, la maggioranza si confronterà con il ministero e con il concessionario affinché si faccia l'opera all'interno del corridoio attuale». Cioè quello previsto nel 2016.

Da questo punto di vista il capogruppo della Lega Mirko Bisesti ha voluto sottolineare «l'incoerenza della sinistra». «Nel 2015 un giornalista scriveva che la Pirubi, poi Valdastico, si farà e un ministro del Pd confermava il fatto di voler e dover proseguire sui lavori – ha detto – Nel 2018 e nel 2023 questa maggioranza è stata molto chiara: ci si è presentati all'inizio agli elettori dicendo che l'opera s'ha da fare ed è stato confermato nell'ottobre 2023». Anche Fratelli d'Italia, con il capogruppo Daniele Biada, ha parlato di «un'opera per lo sviluppo del Trentino», citando i 55mila veicoli al giorno in transito in Valsugana. Sull'uscita a Rovereto sud, però, la posizione di FdI rimane ambigua.

Dai banchi delle minoranze la prima a prendere la parola è stata la consigliera di Alleanza Verdi e Sinistra Lucia Coppola, che

«Il futuro non sarà sulla gomma, altrimenti ci sarà un grande problema di salute e vivibilità: stiamo vivendo un'emergenza ambientale
Manica (Capogruppo Pd)

ha rimarcato la forte contrarietà dei sindaci: «Il percorso partecipativo ha visto tanti Comuni pronunciarsi negativamente, Comuni che rappresentano 215.000 cittadini. E poi si parla di un processo partecipativo prossimo? Un modo curioso e strano di intendere la partecipazione. Solo tre Comuni si sono pronunciati a favore della Valdastico. Una grande opera che il Trentino ha saggiamente rifiutato per 50 anni, un'opera inutile, costosissima e deturpante del prezioso ambiente e paesaggio trentino». Le ha fatto eco il capogruppo del Pd Alessio Manica: «L'opera è tornata a essere una priorità dopo che il centrosinistra l'aveva considerato un non-tema per il Trentino, aveva scelto di non realizzarla – ha precisato – Dal 2018 la Valdastico entra in programma di maggioranza facendo finta che tra il 1970 e il 2024 non sia successo niente, come se non fosse cambiata l'attenzione nei confronti dell'impronta ecologica». Manica ha citato l'Accordo di Parigi sul clima. «Il futuro – ha dichiarato – non sarà sulla gomma, altrimenti ci sarà un grande problema di salute e vivibilità. Stiamo vivendo un'emergenza ambientale, e il territorio del Trentino è delicato e limitato, un territorio che ha una vocazione specifica alla sostenibilità e alla qualità ambientale. La Valdastico – ha concluso – è una scorciatoia che si sta portando avanti a beneficio dei concessionari». Oggi riprenderà la discussione, con circa un migliaio di ordini del giorno ostruzionistici. Un «no» sostenuto, ieri, anche dagli attivisti fuori dall'Aula.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In Aula

A destra, nella foto grande, l'assessore provinciale all'urbanistica Mattia Gottardi (La Civica) mentre legge la relazione relativa alla variante al Piano urbanistico provinciale, che apre le porte alla Valdastico. Nelle foto più piccole, a partire da sopra, gli attivisti del comitato No Valdastico (una ventina), che hanno organizzato un presidio fuori dal consiglio provinciale, e poi il capogruppo del Partito Democratico Alessio Manica, fermo oppositore alla realizzazione dell'opera.

© Foto di Pierluigi Cattani Faggion



Favorevole | L'ex assessore Grisenti: «Lo proposi nel piano mobilità»

«Un collegamento necessario»

Nel 2002, quando anticipò i tratti principali del Piano della mobilità, l'ex assessore Silvano Grisenti (allora Civica Margherita) rischiò di far saltare gli equilibri di giunta.

Cosa prevedeva quel piano?

«Si trattava del documento preparatorio del Piano della mobilità. In quel documento avevamo inserito la Valdastico come opera necessaria perché rappresentava una soluzione al collegamento tra il vicentino e il Trentino. Oggi, come allora, abbiamo due possibilità di collegamento: scendere da Verona e poi risalire da Venezia oppure fare la Valsugana, che si sta trasformando in una camionabile per una questione di tempi e tariffe. Noi avevamo proposto di completare l'A31 fino a Trento sud (nella zona di Besenello) e introdurre una tariffa selettiva sulla



Promotore Grisenti (Margherita)

Valsugana, in sostanza tutto il traffico pesante di attraversamento (non quello che aveva origine o destinazione in Valsugana) avrebbe dovuto pagare una tariffa pari a quella della Valdastico. In questo modo i tir avrebbero scelto di percorrere la Valdastico».

Non sarebbe più sostenibile – sia da un punto di vista economico che da un punto di vista ambientale – investire sul

trasporto su rotaia?

«In parte è vero, ma già allora avevamo cercato di far capire che la ferrovia non può dare una risposta esaustiva al traffico merci. La stragrande maggioranza delle merci che attraversano il territorio regionale (dal Veneto e dal Friuli) non può andare sulla rotaia, o perché sono merci deperibili o perché non prevedono percorrenze così lunghe da rendere conveniente la ferrovia».

Quindi la Valdastico si deve fare?

«Sì, ma purtroppo oggi l'opera è finita nel tritacarne della polemica politica».

Perché nei primi anni Duemila il progetto fu bloccato?

«Per una questione politica. I Ds pretesero che non venisse approvato, altrimenti avrebbero posto un problema di maggioranza».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Critico | L'ex vicepresidente Pinter: «Crisi climatica, oggi si investe sulla ferrovia» «Io, contrario dall'86. Ecco perché»

La sua prima battaglia contro la Valdastico (allora «Pirubi») risale al 1986, quando militava nelle file di Democrazia proletaria.

«Organizzai una conferenza stampa al casello di Piovene Rocchette». Storico oppositore dell'opera, oggi l'ex vicepresidente della Provincia Roberto Pinter (già Ds, ora Pd) si scaglia, in particolare, contro la visione «anacronistica» della Valdastico.

Perché?

«In passato la discussione riguardava la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica dell'opera. E io ho usato tutto il mio potere di vicepresidente quando Dellai (ex governatore) e Grisenti (ex assessore) volevano riaprire la partita della Valdastico (nei primi anni Duemila). Allora buona parte del centrosinistra, tra cui il sindaco di Trento Pacher, era favorevole all'opera perché si pensava che avrebbe alleggerito il traffico sulla Valsugana. Poi alcuni di loro hanno cambiato idea. Oggi, però, tutti questi ragionamenti non hanno più senso. La crisi



Scettico Pinter (ex Ds, oggi Pd)

climatica impone un'altra visione, che punta sulla riduzione delle emissioni e quindi sul trasporto delle merci su rotaia. Oltretutto, per realizzare la Valdastico ci vogliono almeno 30 anni, ma fra 30 anni il mondo sarà completamente diverso».

Quali sono le altre ragioni del «no»?

«La Valdastico non ha una domanda di traffico significativa. Potrebbe avere un senso se fosse un'alternativa alla Valsugana. Ma non è così: bisognerebbe renderla

gratuita per avere una domanda tale da giustificare l'opera dal punto di vista economico. Piuttosto si metta in sicurezza la Valsugana, come si sta facendo, e si rafforzi la ferrovia della Valsugana per il trasporto delle merci. Dopodiché la Valdastico è un'opera che ha un costo spropositato».

Perché allora si continua a insistere sulla sua realizzazione?

«Solo per un motivo: la Serenissima ha bisogno di completare l'A31 per ottenere il rinnovo della concessione autostradale (A4)».

Cosa cambierebbe con l'approvazione della variante in discussione in consiglio?

«La variante ha una sola funzione: in futuro, qualora si dovesse portare avanti il progetto della Valdastico, non servirà più modificare il Piano urbanistico provinciale (Pup), un iter lungo e complesso. Per questo motivo bisogna opporsi».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA