

Gottardi: «Valdastico, non molliamo»

Regge il muro delle minoranze. L'assessore: «Pronti anche a 130 giorni in Aula»

L'intervista

La giunta chiede a Soini di tagliare i tempi «L'opera porterà sviluppo sul territorio»

di Tommaso Di Giannantonio

Per ora la Valdastico è stata bloccata. Ieri, dopo due settimane di discussione, i lavori del Consiglio provinciale si sono conclusi con un nulla di fatto. Il muro ostruzionistico delle minoranze, contrarie all'opera, ha avuto effetto. La montagna dei 2mila ordini del giorno ha retto, nonostante la decisione del presidente del Consiglio Claudio Soini di accorpare gli ordini del giorno simili: il tempo potenziale della discussione si è ridotto da 300 a 130 giorni. Ora la maggioranza ha chiesto di tagliare ulteriormente i tempi, accorpare anche le dichiarazioni di voto: in questo caso rimarrebbero solo 3 giorni, si sgretolerebbe il muro ostruzionistico. «Abbiamo chiesto di fare quello che avviene nei quattro consigli regionali di Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Lazio, non per limitare la sovranità del consiglio ma per permettere alla maggioranza di governare», dice l'assessore Mattia Gottardi, promotore del disegno di legge della variante al Piano urbanistico provinciale (Pup), che amplia il corridoio est per spianare la strada allo sbocco dell'A31 Valdastico Nord a Rovereto sud. Soini ha dichiarato che valuterà la richiesta, intanto domani, con la conferenza dei capigruppo, fisserà la ripresa della discussione (di sicuro non sarà



Aula L'emiclo del Consiglio provinciale. Nelle ultime due settimane è stata discussa la variante al Pup per la Valdastico © Foto di Pierluigi Cattani

la prossima settimana).

Assessore, nel caso in cui non venisse accolta la vostra richiesta cosa farete?

«Andremo avanti per 130 giorni, anche per impedire che si crei un precedente pericoloso».

L'ostruzionismo delle minoranze trae forza anche dalla netta contrarietà all'opera da parte della maggior parte delle comunità di valle. Che fine ha fatto il refrain «Ascoltiamo i territori» della maggioranza?

«Il parere critico del Consiglio delle autonomie locali (Cal) riportava solo il parere negativo dei territori direttamente coinvolti dall'opera. Ma altri territori come la Valsugana sono favorevoli. E poi perché bisogna ascoltare le posizioni del Comitato No Valdastico e non quelle delle



Promotore L'assessore Mattia Gottardi © Cattani

categorie economiche, che sono tutte favorevoli all'opera? Perché i comitati devono essere considerati più importanti di Confindustria? È la prima volta che si attua un tentativo di ostruzionismo su un disegno di legge inemendabile (non può essere modificato perché nasce da un percorso partecipativo di 4 anni)».

In passato anche il centrodestra ha fatto uso dell'ostruzionismo quando era all'opposizione.

«Attraverso emendamenti però, non attraverso ordini del giorno. Il confronto deve avvenire all'interno della leale collaborazione. Le minoranze hanno ricordato l'ostruzionismo contro la legge sull'omofobia. Mi sembra fuorviante proporre un paragone su un disegno di legge di natura etica, oltretutto

quando c'erano solo due consiglieri che oggi siedono in Aula».

Valduga (Campobase) ha detto che la questione, prima ancora di essere ideologica, è idrogeologica. In effetti, le criticità ambientali sono numerose.

«Un eventuale progetto con uscita a Rovereto sud sarà valutato secondo i più stringenti limiti: ci saranno approfondimenti idrogeologici e per la preservazione dei corpi idrici».

Perché volete fortemente quest'opera?

«Permetterà di risolvere una parte dei problemi di traffico della Valsugana, creerà un collegamento strategico con il Veneto e genererà sviluppo sul territorio, tenuto conto che si tratta di un investimento di 3 miliardi di euro. La Regione Veneto ha realizzato la sua parte di tracciato 60 anni fa».

Sessant'anni fa appunto, oggi la costruzione di una nuova autostrada non stride con la necessità di contrastare la crisi climatica?

«In tutta Europa sono pianificate e si stanno concludendo autostrade. La Valdastico, inoltre, non è una nuova autostrada, ma è il completamento di una strada che doveva essere realizzata 60 anni fa».

Perché incentivare il traffico su gomma?

«Ma non si vuole incentivare il traffico, si vuole solo distribuirlo in maniera più fluida. Anzi, oggi il traffico pesante inquina di più perché è costretto a transitare da Verona».

Non sarebbe più sostenibile investire sulle infrastrutture ferroviarie?

«Lo stiamo facendo: il bypass di Trento, l'elettrificazione della Valsugana, l'inserimento della ferrovia Rovereto-Riva nel contratto di programma di Rfi vanno in questa direzione».