

## Territorio | Le infrastrutture

# Ospedale, autostrada, treno No di Mattarello all'invasione Ravagni: manca la strategia

La circoscrizione: «Aria fritta dalla Provincia. Sono amareggiato»

### I progetti

- Tre le opere previste (almeno come ipotesi) nel territorio a sud di Trento

- Nell'elenco il Nuovo ospedale del Trentino, l'autostrada Valdastico nord e la galleria della linea ferroviaria ad alta capacità

- Per il presidente del rione Michele Ravagni sono troppe

**TRENTO** Nuovo ospedale del Trentino. Ma anche la circonvallazione sotterranea della linea ferroviaria ad alta capacità. E, non bastasse, l'autostrada Valdastico nord, che dal Veneto sbucherebbe direttamente sulla valle dell'Adige mangiandosi la campagna. Tre infrastrutture che assieme potrebbero deformare il territorio della circoscrizione Mattarello: troppe secondo Michele Ravagni, presidente del consiglio del sobborgo da maggio: «Mi sembra impossibile collocarle tutte. L'ospedale è una funzione importante, ma per l'accoppiata strada e ferrovia mi pare si parli di aria fritta. La politica provinciale decida una strategia. Tutto non si può avere».

La circoscrizione di Mattarello — 16,4 chilometri quadrati a sudest di Trento, 6.136 residenti — si trova con tre ipotesi progettuali: il Not, di interesse provinciale (per il quale si valuta una localizzazione alternativa a via al Desert), la Valdastico nord, di interesse interregionale e nazionale, e la bretella del treno ad alta capacità, di valenza europea, nell'ambito del corridoio del Brennero. Senza dimenticare che c'è già l'aeroporto Gianni Caproni. «Siamo nell'occhio del ciclone» scherza Ravagni. Eletto in una lista civica, fa parte dell'Upt. Ma malgrado la sua militanza, non è stato informato su Valdastico e altri progetti dal collega di partito Mauro Gilmozzi, assessore provinciale. E nemmeno da Ugo Rossi, il presidente della giunta che tratta con il collega Luca Zaia (Regione Veneto), e il ministro ai lavori pubblici Graziano Delrio. La materia è complessa e ci sono molteplici interessi in campo, eco-

nomici e territoriali. La partita della Valdastico — più che altro del suo progetto o previsione, dato che finora non si è parlato né si sostenibilità ambientale né finanziaria — si intreccia con quella della proroga della concessione dell'A22, che pare vicinissima. La vecchia Pirubi serve ai concessionari dell'autostrada Brescia-Padova per ottenere la proroga della concessione dalla Ue. Il Trentino ha accettato di trattare chiedendo in cambio lo stop alla nuova super Valsugana dal Veneto e una bretella in più della Valdastico per collegare i laghi di Caldonazzo e Levico (ma tutta da valutare nell'impatto). Nel frattempo, procede la progettazione della circonvallazione della nuova linea ferroviaria Tac che passerebbe sotto la Vigolana e la Marzola, entrando all'Acquaviva. Le gallerie bucherebbero la stessa montagna.

La circoscrizione può solo guardare. Il presidente parte dalla ferrovia. «È impattante, ma se il disegno è puntare sulla rotaia per togliere le merci dalla gomma, è un miglioramento. Diverso è voler fare tutte e due, ferrovia e strada. Inoltre non capisco come possono starci. La Valdastico al Casteller? Ma arriverebbe in bocca al Not e poi c'è l'aeroporto. Anche all'Acquaviva ci sarebbero disagi ambientali». Per Ravagni c'è una contraddizione nella politica provinciale. «Qui siamo al gossip, all'aria fritta. Ci vuole una strategia. E nessuno ci ha chiamati. Sono amareggiato. Così è difficile far accettare le opere pubbliche, quelle necessarie, ai cittadini».

**Stefano Voltolini**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Eletto** Michele Ravagni, ingegnere di professione, è presidente del consiglio circoscrizionale di Mattarello (qui sotto) Inserito in una lista civica, vanta una militanza nell'Upt. Il presidente è amareggiato per il mancato confronto sulle opere con la Provincia



### Viabilità

di **Tristano Scarpetta**

**TRENTO** Il Trentino ha cambiato linea sulla Valdastico? Per un verso no. «Noi — conferma Ugo Rossi — ci sederemo al tavolo con Veneto e governo per confermare il nostro no all'opera». In realtà, però, rispetto agli anni passati, l'approccio è differente. «Se saranno accettate tutte le nostre richieste — aggiunge Rossi — sarà difficile rispondere negativamente».

«La novità — ricorda Rossi — è arrivata dal governo. Fino ad ora, nessuno aveva accennato ad attivare il tavolo dell'intesa per entrare nel merito del progetto. Con il ministro Graziano Delrio,

## «Valdastico, valutiamo costi e benefici»

Rossi sull'opera contestata: «Non si può essere tifosi». Gilmozzi: «Comunità coinvolte»

questo è avvenuto. Per la prima volta, a quel tavolo noi potremo spiegare perché, a nostro giudizio, l'opera non va realizzata. Ciò che non possiamo fare, è sottrarci al confronto». Questo il fronte istituzionale. Poi ce n'è un altro, che vede il Trentino «suggerire» al Veneto — o meglio alla Brescia-Padova, il cui rinnovo della concessione sulla A4 è legato alla realizzazione della Valdastico — cosa fare per rendere il «no» della Provincia autonoma meno granitico. La prima richiesta, sospendere la realizzazione della nuova superstrada a pedaggio puntata «contro» la

Valsugana, è stata già accolta. Luca Zaia ha sospeso il bando di project financing dell'opera. Era la condizione che Trento poneva per sedersi a trattare.

La seconda richiesta che la Provincia ha fatto informalmente arrivare a Venezia è quella di rivedere il tracciato: non più sbocco a Besenello, ma a Mattarello, in modo da poter realizzare, sempre a spese della Brescia-Padova, una bretella che intercetti il traffico pesante prima di Levico Terme e lo dirotti sulla nuova autostrada. I tecnici sono al lavoro. Trento vorrebbe poi elettrificare la ferrovia della Val-



**Presidente Ugo Rossi (Caranti)**

sugana (40 milioni). Ciò che resta da capire è se la giunta Rossi sta alzando la posta per farsi dire «no» senza passare come chi si è opposto a priori al progetto, o se davvero, in cambio della bretella dei laghi e dell'elettrificazione della ferrovia, dirà finalmente sì a un progetto di 50 anni fa cui, per decenni, il Trentino si è opposto. Resterebbero poi da capire almeno due questioni. La prima: come si fa a spostare il traffico dalla gomma alla rotaia se si costruisce una nuova autostrada? La seconda: al di là del rinnovo della concessione, qual è la convenienza economica di

un'autostrada in gran parte in galleria che avrebbe costi di realizzazione e manutenzione tali da non potersi pagare con il solo normale pedaggio? «Noi — ripete ancora una volta Rossi — siamo contrari, ma un amministratore non è un tifoso, valuta il saldo tra costi e benefici e poi decide». «Di certo — aggiunge Mauro Gilmozzi — i territori non subiranno l'opera. Anche se si dovesse trovare un'intesa, servirebbe una legge provinciale per poter realizzare l'opera e i territori sarebbero ovviamente coinvolti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA