

Infrastrutture | I nodi

Valdastico Il ministro ha aperto la tratta Sud: «Non daremo soldi per il prolungamento Nord»
Roma auspica l'intesa. Zaia: pronti a rinunciare all'arteria a pedaggio che graverebbe sulla Valsugana

Delrio: «Puntiamo sul treno»

Trattativa

● Il completamento o a Nord della Valdastico, è legato a un'intesa tra Stato, Veneto e Trentino

● Roma ha istituito un tavolo paritetico per mediare sui collegamenti tra Veneto e Trentino

TRENTO Un eventuale completamento della Valdastico, su cui lo Stato «non metterà un euro, non intacca la scelta di fondo del governo italiano, che è di diventare un Paese dove le merci viaggiano attraverso la ferrovia». Parola di Graziano Delrio, ministro delle infrastrutture, che ieri ha inaugurato la Valdastico Sud esprimendosi anche sulla tratta Nord: «Ho molta fiducia che la responsabilità istituzionale tra Veneto e Trentino, sotto il nostro coordinamento, potranno trovare soluzioni giuste, che verranno discusse con le popolazioni in maniera trasparente».

Taglio del nastro

La immaginarono Piccoli, Rumor e Bisaglia. Era il 1970. L'hanno inaugurata Delrio, Zaia e Tosi. Ieri. Stiamo parlando della Valdastico (Sud), l'autostrada nata «Pirubi» e risvegliatasi 45 anni dopo «DeZaTo», che in realtà finita non è, visto che ancora manca all'appello il completamento a Nord da Piovene Rocchette a Trento. «Il vicentino Rumor e il rodighino Bisaglia, alla fine li abbiamo accontentati — scherza il sindaco di Vicenza Achille Variati — ora resta il trentino Piccoli». Ma in realtà c'è poco da ridere. Perché gli eredi di Piccoli, a cominciare dal presidente della Provincia di Trento Ugo Rossi, non mostrano affatto lo stesso entusiasmo e perché il sindaco di Verona Flavio Tosi, che è pure presidente dell'Autostrada Brescia-Padova, concessionaria della A31 Valdastico, avver-



Inaugurazione Il taglio del nastro dell'ultimo tratto dell'autostrada Valdastico Sud, ieri ad Agugliaro (Vicenza, con il governatore veneto Zaia e il ministro Delrio

te: «I volumi di traffico in questa tratta sono chiaramente insufficienti, solo il prolungamento a Nord può fare della A31 una reale alternativa all'Autobrennero, bypassando Verona».

Il pressing

E allora dopo aver tagliato il nastro dei 7 chilometri che ancora mancavano tra Agugliaro e Noventa Vicentina («Colpa di chi si è opposto al progetto facendo ricorso» ricorda con malcelato fastidio il presidente

di A4 Holding Attilio Schneck; «È l'ufficio complicazioni affari semplici all'italiana» rincara il governatore Luca Zaia; «Il progetto era pronto 15 anni fa, purtroppo la burocrazia impone regole assurde» chiude Tosi), completato il nastro che da Torri di Quartesolo scende fino alla Transpalesana e archiviata sbrigativamente l'inchiesta ancora aperta sul sospetto interramento di rifiuti tossici, tutti si lanciano in pressing sui trentini per convincerli che anche la tratta a Nord s'ha da fare.

«Solo così la Valdastico avrà un senso compiuto e sarà volano di crescita e sviluppo» (Tosi); «Trento deve capire che l'autonomia di questi tempi regge solo se ci sono rispetto, e una strategia comune» (Variati); «Vogliamo quegli ultimi 40 chilometri e li porteremo a casa — assicura Zaia — per noi sono strategici. Domani (oggi, ndr) porterò in giunta i nomi dei componenti del comitato paritetico che deciderà il tracciato insieme ai trentini». Che, giusto ieri, hanno nominato i

loro, fissando i propri paletti.

L'offerta di Venezia

Zaia mette sul piatto lo stop all'autostrada che si inserirebbe nella Valsugana («Se si farà la Valdastico Nord e ci saranno date adeguate garanzie sulla riqualificazione della viabilità ordinaria siamo pronti a ragionarci. Il governo ci dia una norma ombrello per fermare i project senza rischi»), circostanza accolta con favore dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, mediatore tra le due Regioni: «Si farà un corridoio soltanto, questo è chiaro, così come è stato precisato fin dal principio che lo Stato non darà un contributo per il prolungamento. Il comitato paritetico è pronto e il Trentino ha inserito il corridoio con il Veneto nel suo piano urbanistico provinciale — continua Delrio —, ho fiducia che si possa trovare un'intesa istituzionale, improntata al "fare" amministrativo al di là dei colori politici, condivisa col territorio nella massima trasparenza. Il tracciato dovrà essere compatibile sul piano ambientale e paesaggistico».

Sia chiaro, però: «La scelta strategica del governo resta quella del ferro. Abbiamo investito miliardi sul Brennero e sulla Torino-Lione, vogliamo spostare lì il traffico merci come già fanno Svizzera Germania e Austria». Parole che piaceranno ai trentini.

Marco Bonet
Alessandro Papayannidis
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La trattativa

Delegati Gilmozzi, De Col e Scalet. Partiti, ok al mandato

Rossi: va escluso che si finanzia un'autostrada e non le opere ferroviarie. Partita legale, tutti i risvolti

TRENTO La delegazione è pronta, il mandato chiarissimo, anche se non si può riassumere in un «no secco». A trattare di Valdastico con Veneto e Stato, nel comitato paritetico voluto dal ministro Graziano Delrio, saranno per il Trentino l'assessore ai lavori pubblici Mauro Gilmozzi, il dirigente generale del dipartimento Infrastrutture Raffaele De Col e il dirigente generale del dipartimento Affari istituzionali, Fabio Scalet. Insieme con i loro nomi, la giunta invierà a Delrio anche un documento con condizioni molto stringenti a cui condizionare l'apertura della trattativa.

Un «mandato politico» che ieri ha avuto anche il via libera di Pd e Upt, in due incontri separati a cui oggi farà seguito un confronto con il Patt. All'inizio di una battaglia politico-giuridica dagli esiti imprevedibili, insomma, Piazza Dante vuole avere al proprio arco più frecce possibile.

Le condizioni

«Con i nomi, invieremo a Delrio considerazioni sostanziali per rendere il meccanismo dell'intesa reale e produttivo», dice Rossi, che poi elenca la «scala delle priorità». Primo: «Il confronto deve avvenire nella logica di corridoio Trenti-

no-Veneto, cioè deve tener conto di tutti i collegamenti tra i due territori. Per noi il corridoio prioritario è quello ferroviario del Brennero. Quindi non esiste che si finanzino autostrade e non si finanzino opere ferroviarie come la circonvallazione di Rovereto e di Trento», chiarisce il governatore. Il secondo punto è giuridico: «Dovrà esserci assoluto rispetto delle procedure e delle prerogative dell'Autonomia: l'intesa deve arrivare senza imposizioni, ogni decisione passa dall'adeguamento del piano urbanistico provinciale attraverso una legge approvata dal Consiglio, va rispettata la nostra procedura di Valutazione di impatto ambientale». La terza condizione riguarda i numeri: «Sedersi al tavolo significa che noi possiamo rappresentare tutti gli studi in nostro possesso, ma anche acquisirne dei nuovi, su flussi di traffico e impatto delle opere. Studi che per noi indicano come la Valdastico sia un'opera in contraddizione con l'assetto complessivo della mobilità tra Trentino e Veneto».

«In subordine, se Stato e Veneto proponessero alternativi», Rossi indica le richieste di Piazza Dante: «Andrebbero analizzate sempre nella logica di corridoio, in termini complessivi, comprendendo altri



Concordi Ugo Rossi e Mauro Gilmozzi

aspetti come l'elettificazione della ferrovia della Valsugana, l'individuazione di tracciati stradali che non prevedano ulteriori carichi di traffico sulla Valsugana, lo stop alla costruzione dell'autostrada della Valsugana in Veneto e la limitazione del traffico pesante in Valsugana. Tutto, in ogni caso, da valutare sempre nel rispetto delle prerogative autonomistiche. Sedersi al tavolo non vuol dire fare l'intesa, possiamo anche immaginare che l'intesa sia sul non fare la Valdastico». «L'intesa — rimarca Gilmozzi — non è un pour parler, ma è un procedimento che deve avere un'apertura, un metodo, obiet-

tivi, contenuti e una conclusione. Si tratta di questo». Secondo Rossi, non c'è alcun collegamento tra Valdastico e richiesta di proroga della concessione di Autobrennero.

Guerra di nervi (e carte)

«Non possiamo non andare al tavolo — spiega ancora l'assessore — perché lo Stato potrebbe far leva sulla nostra mancata presenza e l'eventuale realizzazione dell'opera diverrebbe inattuabile anche davanti alla Corte costituzionale». Viceversa, mettendo agli atti le numerose ragioni (suffragate dai dati) con cui il Trentino si oppone alla Valdastico,

la Provincia ritiene di poter difendere con successo la propria linea anche davanti alla Consulta.

Un altro aspetto giuridico determinante sarà la sostenibilità o meno dell'opera. Attualmente non esistono elementi dell'investimento (ancorché privato, visto che non saranno utilizzati soldi statali). Se si decidesse di realizzare comunque la Valdastico per consentire all'A4 di prorogare la propria concessione, allora la Provincia è convinta di poter giustificatamente chiedere il finanziamento da parte di A4 di almeno una parte delle infra-



incompiuta L'uscita della Pirubi a Piovene Rocchette

strutture («queste si sostenibili e prioritarie») del corridoio Trentino-Veneto: ancora una volta le tratte di accesso ferroviario al tunnel del Brennero. Per ora l'Unione europea ha finanziato la progettazione preliminare con 80 milioni di euro. Per realizzare le circonvallazioni di Trento e Rovereto ne servono molti di più.

Il sì dei partiti

Rossi e Gilmozzi ieri hanno partecipato al coordinamento dell'Unione per il Trentino, incassando l'appoggio del partito: «La nostra è una condivisione politica e tecnica. L'Upt non è un partito ideologico», sintetizza la segretaria Donatella Conzatti. «Bene il metodo della giunta: se serve la Valdastico, lo vedremo. Se non serve, chiuderemo questa partita più che quarantennale», dice il capogruppo Gianpiero Passamani. Poi il presidente della giunta provinciale e l'assessore che andrà alla trattativa con Roma e Venezia hanno partecipato alla riunione del coordinamento del partito democratico, ottenendo sostanziale appoggio anche dal partito storicamente più contrario all'autostrada Vicenza-Besenello. Il «no» è stato ribadito anche ieri sera.

A. Pap.
© RIPRODUZIONE RISERVATA