

«Strade dritte portano traffico e mezzi pesanti»

FRANCESCO MARCHI

«È la prima volta che sento parlare così della Valdastico» è l'esordio del primo dei molti interventi che hanno acceso il dibattito conseguente alla presentazione tenutasi mercoledì sera presso la sala dei vigili del fuoco di Arco, e le premesse c'erano tutte viste che a presiedere la cattedra dell'evento erano Chiara Parisi, portavoce appassionata di tutte le associazioni che hanno appoggiato la serata, Emanuele Curzel, professore di storia medievale presso l'Università di Trento che da 19 anni segue gli sviluppi del progetto, e Marco Milioni, giornalista d'inchiesta interessato e documentato sui "retrobottega" che indirizzano silenziosamente la questione. Un evento organizzato congiuntamente da comitati e sodalzi culturali e ambientalisti altoadigesani e trentini.

La qualità del dibattito parte dalla lucida, finanche cinica secondo alcuni presenti, ricostruzione storica del professor Curzel: «Raccontare storie e storie è il mio lavoro e in questo il presente non deve mai cancellare la memoria delle cose».

Uno dei compiti della storia è proprio quello di insegnarci a non confondere ciò che è con ciò che deve essere, e in questo senso vale sicuramente la pena sottolineare alcuni, documentati, risvolti passati della vicenda in questione messi in rilievo nell'intervento del professore: innanzitutto, la spinta all'aumento delle infrastrutture stardali, tra cui anche il tratto vicentino della A31 a cui seguirebbe la Valdastico, risponde alle esigenze percepite negli anni '60, quando l'esponenziale sviluppo economico e infrastrutturale era la risposta che il periodo poteva dare ai problemi di allora e che chiaramente non sono gli stessi di oggi; secondo poi, i dati e i titoli enfatizzati nei due decenni a cavallo tra i nostri due secoli, che promuovevano la riduzione del traffico come primo merito di una più intensa organizzazione stradale, non sono mai stati effettivamente riconosciuti e i 10.000 veicoli in meno evitati con la Valdastico stanno solamente

Cosa non sappiamo sulla Valdastico nord

Grande partecipazione all'incontro con Emanuele Curzel e Marco Milioni



L'affollata platea dell'altra sera alla caserma del Bruttogatto, accanto i tre relatori (Salvi)

Riva La richiesta avanzata dai consiglieri Bazzanella e Prada

«Che se ne discuta anche in consiglio»

Che si discuta anche a Riva di Valdastico, ex Pirubi (Piccoli, Rumor Biosaglia). Lo chiedono i consiglieri di opposizione Franca Bazzanella e Flavio Prada con una mozione all'attenzione del sindaco Adalberto Mosaner e del consiglio comunale. Chiedono che sull'argomento si apra «un

tavolo di confronto con la Provincia di Trento» e si crei «un gruppo di lavoro coinvolgendo i sindaci del nostro territorio, la Comunità di valle e anche i sindaci e rappresentanti politici di tutti gli altri territori coinvolti che si sono già espressi in modo negativo alla realizzazione dell'opera».

«Un lavoro ai limiti delle possibilità tecniche»

nella penna di chi scrive», anche alla luce di uno studio dell'Università di Trento dal quale si è recentemente scoperto il malfunzionamento di una centralina nella registrazione del traffico effettivo; inoltre, la spinta verso la costruzione dell'impianto stradale non viene interamente dall'interesse e dalla mobilitazione cittadina, quanto - come è stato ricordato in sala - «da un effettivo utile che la costruzione dell'autostrada, un'opera pubblica, assicurerebbe a dei soggetti privati» dedicando anche un dovuto spazio alla semplice constatazione secondo cui, dati gli sviluppi che il progetto ha avuto negli ultimi anni, «il governo non può semplicemente costringere l'A4, che già nel 1986 ha acquistato l'A31, a sospendere il progetto senza che il gruppo Benetton abbia la possibilità di chiedere i danni al governo stesso».

Proprio quest'ultimo punto ha colpito nell'intimo l'auditorio e ha mutato significativamente l'accento tecnico-pratico dell'incontro facendogli assumere un carattere genuinamente umano e morale. La presa di coscienza, perché di questo si è trattato data l'ingente mole di materiale presentato a supporto della presentazione, ha fatto interrogare tutti sull'effettiva portata dell'azione individuale o collettiva in un progetto che riguarda tutti ma che pare dipendere da pochi. «Senza farci illusioni, dobbiamo prendere atto che la mobilitazione cittadina è sicuramente una delle gambe su cui la ragione deve potersi muovere, ma è anche da inserire in una questione di pesi e contrappesi e che in questo caso deve bilanciare un guadagno annuale di 600 milioni che il progetto garantirebbe a un gruppo di privati».

La sentenza però ha dato vita a una serie di domande la cui risposta non è da trovare quanto da costruire: il Trentino vuole diventare ancor di più una meta del turismo da auto e getta, raggiungibile in auto? Un'agevolazione del trasporto via gomma non tarperebbe le ali a una mobilità leggera o su rotaia più sostenibile? I singoli attecchimenti possono farci uscire dalla condizione di *homo automobilis* alla quale - secondo i relatori - ci stiamo condannando?

