

# Urbanistica | e mobilità

di Marika Giovannini

TRENTO «Della Valdastico si parla da quando avevo le braghe corte». Giovanni Bort sorride amaro. Il giorno dopo il via libera della giunta provinciale, in prima adozione, alla variante al Piano urbanistico provinciale che di fatto introduce la possibilità di realizzare la Valdastico con uscita a Rovereto sud, il presidente del Coordinamento imprenditori ci tiene a ripercorrere un iter — quello della A31 — che parte dal secolo scorso. Da quando, negli anni Sessanta, il progetto si chiamava Pirubi, dal nome dei tre promotori Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Antonio Bisaglia. «Ci hanno ragionato fin da allora su quest'opera» incalza Bort. «Prima — aggiunge — si è prospettata l'uscita a Besenello, poi a Trento. Ora a Rovereto. La scelta urbanistica non



Incompleta Il cartello, in Veneto, che indica l'interruzione della A31. Il tratto nord dovrebbe completare il tragitto collegando Piovene Rocchette con Rovereto sud e il Trentino

# «La Valdastico spinge lo sviluppo Indennizzi per i territori coinvolti»

Bort (Coordinamento imprenditori) rilancia l'arteria verso il Veneto: «Necessaria per l'economia»

competete certo a noi imprenditori. Ma una cosa è chiara: quest'opera va fatta». Una posizione, quella di Bort, che conferma la linea indicata da sempre dal Coordinamento imprenditori trentino. «Tanto che siamo quasi stufi di ribadirla. Ormai il nostro pensiero è arcinoto» mette in chiaro il presidente della Camera di commercio. «Se ancora ci fossero dubbi — rilancia Bort — il Coordinamento provinciale imprenditori è assolutamente a favore della realizzazione della Valdastico». E dunque il passaggio di venerdì in giunta provinciale, portato avanti dal presidente Maurizio Fugatti e dal suo vice Mario Tonina, è stato salutato dalle categorie

**41** Sono i chilometri previsti per il collegamento tra Piovene e Rovereto, per lo più in galleria

con soddisfazione. «Dobbiamo pensare allo sviluppo del nostro territorio» avverte il presidente di Confcommercio. Uno sviluppo, prosegue Bort, che guarda alle imprese «e con esse, di conseguenza, anche ai lavoratori». Dunque, è il monito del presidente del Coordinamento imprenditori, questa volta non ci si fermi con l'iter della Valdastico. Nonostante il caro prezzi e il caro materie prime. «Sono stato presidente di banca — ribatte Bort — quando i tassi erano al 22%. Oggi siamo in un momento difficile, è vero, ma non credo che questo debba fermare la programmazione e la realizzazione di opere o la costruzione di edifici».

Neanche la contrarietà dei territori interessati — Comuni di Rovereto e di Terragnolo in primo luogo — secondo il presidente della Camera di Commercio dovrebbe fermare una infrastruttura che le categorie economiche invocano da anni. «Il problema — osserva Bort — è che nessuno vuole ospitare sul proprio territorio determinate opere. Nessuno vuole l'inceneritore o il gassificatore nel proprio comune. Ci dicano però, allora, dove dovremo farle». Anche perché, aggiunge il presidente di Confcommercio, «il ragionamento sulla Valdastico non è partito proprio ieri. Ci hanno riflettuto a lungo». Ma per provare a trovare un punto di mediazione con le

**32** Sono i chilometri complessivi che dovranno essere realizzati in galleria

comunità coinvolte, contrarie all'avvio dei cantieri, Bort lancia anche una proposta: «Ci sarà, nel caso, la necessità di trovare delle compensazioni adeguate per i territori in termini di indennizzi». Di fatto, l'idea è di riconoscere dei bilanciamenti specifici ai comuni che saranno interessati dal passaggio del «Corridoio est» di collegamento tra il Trentino e il Veneto. «Ma ora basta attese, si proceda» insiste il presidente del Coordinamento imprenditori. Che la Valdastico la vuole, a prescindere dalle altre opere che — mentre nei decenni si discuteva inutilmente della Pirubi prima e della A31 dopo — sono state progettate e avviate. Come il rafforzamento

della linea ferroviaria del Brennero, che dovrà spostare il traffico merci dalla gomma alla rotaia. «Ma non esistono solo le merci» ricorda il presidente della Camera di commercio. «E il collegamento su gomma — aggiunge — non riguarda solo le merci. Un'arteria stradale serve anche i cittadini. E il turismo». Tra Trentino e Veneto, in questo caso, con i veneti diretti in provincia per sciare o per andare in montagna e i trentini diretti sulle spiagge venete. «Non si è voluto potenziare la statale della Valsugana — conclude Bort — e questa è stata una scelta che considero discutibile. Allora facciamo la Valdastico».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Le reazioni Manica critico «Vallagarina, un'opposizione motivata»

TRENTO Alessio Manica lo mette già in chiaro: «Useremo tutti gli strumenti a nostra disposizione per opporci a questa previsione, in commissione e in Aula. Abbiamo materiale a sufficienza per contrastare la delibera». Del resto, sulla Valdastico il consigliere provinciale del Pd è intervenuto in più occasioni. Sempre contestando l'opera. E oggi, di fronte alla prima adozione della variante al Pup, non ammorbidisce la linea. «In primo luogo — dice Manica — noto questo continuo arrampicarsi sugli specchi

dell'assessore Tonina per togliersi dall'imbarazzo. Continua a dire che "si è aperti a tutte le soluzioni", che "non ci sono decisioni". Ma il governatore Fugatti ha prima commissionato uno studio sull'uscita della Valdastico a Rovereto sud e ora ha avviato l'iter della variante al Pup per fare in modo che quel progetto venga realizzato. Quindi non ci prendano per i fondelli: la loro decisione è chiara». Nonostante il parere dei territori: «Al di là dell'inutilità viabilistica della Valdastico, a prescindere dallo sbocco, ricordo a Fugatti che il parere contrario dei territori è stato espresso sulla base di analisi, di dati. Non è il "no" a essere ideologico: chi si è opposto, finora, lo ha fatto suffragato da motivazioni ambientali e geologiche precise. Chi invece sostiene la Valdastico lo fa sulla base di motivazioni deboli. Come il fatto che l'opera verrà pagata da altri». Ma c'è un altro aspetto relativo ai territori: «Su quest'opera — tuona il consigliere dem — i territori



sembrano non contare nulla. Sulla proposta di raddoppio della Valsugana è bastata una lettera delle amministrazioni per fermare tutto. Sulla Valdastico l'intera Vallagarina ha documentato i motivi del "no" ed è come se non esistesse. È offensivo. E dimostra che la Valdastico è una bandiera leghista». E la contrarietà all'attuale ipotesi di tracciato, in Vallagarina, coinvolge anche il centrodestra. Marco Zenatti, commissario del circolo di Fratelli d'Italia di Rovereto, conferma i dubbi già espressi in più occasioni dalla sezione roveretana del partito di Giorgia Meloni: «Il circolo di FdI di Rovereto non ha mai posto un giudizio negativo al completamento della A31, ma ha sempre avanzato motivate contrarietà allo sbocco della A31 a Rovereto sud». Sul

**Le posizioni Zenatti (FdI): «Siamo contrari allo sbocco a Rovereto sud»** Anche i sindaci vicentini contestano l'attuale tracciato

tracciato, secondo FdI, «serve un preliminare e determinate coinvolgimento del territorio interessato». Un «tavolo concertatore» — indicato anche in una risoluzione approvata in consiglio provinciale ad aprile e portata in Aula dagli stessi esponenti di FdI — che adesso si chiede di rendere «finalmente operativo». «Chiediamo al presidente della Provincia e al sindaco di Rovereto — conclude Zenatti — di partire subito con questo tavolo. Perché solo affrontando in via preliminare tale tematica con un approccio condiviso e partecipato si potrà procedere concretamente nella realizzazione dell'opera». E se in Trentino la realizzazione della Valdastico non sembra entusiasmare, in Veneto il sentimento non è in realtà molto diverso. Con più di una riserva da parte dei sindaci sul tracciato che prevede uno sbocco a Rovereto sud. Se l'arteria con una uscita all'altezza del capoluogo sembrava interessare i primi cittadini vicentini, una A31 con direzione sud non risulterebbe nelle corde delle amministrazioni venete. «Così non serve» è la posizione dei sindaci.

Ma. Gio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Lo scenario

di Luca Malossini

SEGUE DALLA PRIMA

**I nodi Uscita a Rovereto sotto la lente**

✓ Dopo le ipotesi di sbocco a Besenello e a Trento, ora la giunta provinciale punta sull'uscita della Valdastico a Rovereto sud, con passaggio del tracciato a Terragnolo



**Enti e comitati contro l'arteria**

✓ Ma contro la Valdastico, con uscita a Rovereto sud, si sono espressi in primo luogo i comitati contrari all'opera. Netto giudizio negativo anche da parte di tutti i Comuni della Vallagarina

**Scintille in Aula sulla variante**

✓ Nella scorsa primavera il documento preliminare alla variante al Pup è stato oggetto di un aspro dibattito in consiglio provinciale, con le opposizioni critiche sull'opera e sulla giunta

**L'ultimo passaggio dell'esecutivo**

✓ Venerdì l'esecutivo guidato da Maurizio Fugatti ha approvato, in prima adozione, l'annunciata variante al Pup che allarga il raggio dell'ambito in cui prevedere il famoso corridoio est

Il tormentone — si fa, non si fa — dura da oltre mezzo secolo. L'altro giorno la giunta provinciale ha approvato la prima adozione della variante al Piano urbanistico provinciale che contiene il tracciato della futura autostrada con uscita a Rovereto.

Adesso scattano i novanta giorni per le osservazioni dei territori. Siamo quindi giunti a dama di una vicenda rimasta immune a ogni scossone? Macché. Ora sono i territori veneti (con l'appoggio al momento dietro le quinte della Regione) che mandano a dire come il tracciato verso Rovereto non stia in piedi: «Si tratterebbe di un'arteria anti-economica» affermano. Quindi o si cambia oppure arriverci. A sorpresa la situazione si è completamente ribaltata rispetto al passato: adesso è il Trentino che accelera e il Veneto che fa muro, mostrandosi più che tiepido. Si tratta dell'ennesimo capitolo nella storia di un'autostrada nata male e finita peggio e che difficilmente, stando ai chiari di luna, vedrà la luce. Ma quali sono le origini di un «fenomeno» politico — perché tale è la Valdastico — capace di sopravvivere agli anni, alle mode, ai partiti?

Tutto inizia nel 1965. La location è la Camera di commercio di Vicenza. Sul tavolo si trova un progetto che abbraccia Trentino e Veneto con la dicitura «Autostrada Trento-Vicenza-Rovigo». La chiamano più comunemente Pirubi, una sigla composta dalle lettere iniziali del trentino Flaminio Piccoli, del vicentino Mariano Rumor, del rovigoto Toni Bisaglia, tre notabili appartenenti all'allora potente Democrazia cristiana. In Veneto mostrano grande interesse per il collegamento viario con il Trentino. La paura infatti è di rimanere isolati dalle grandi direttrici di traffico dal mare verso il centro dell'Europa. Alla «Tecnical» di Verona viene commissionato pertanto un progetto di massima. All'operazione partecipa pure il trentino Bruno Gentilini, progettista dell'Autobrennero. Lo studio, per quanto concerne la parte trentina, prevede il passaggio a mezzacosta sopra il lago di Caldanzano fino a Pergine e quindi in galleria lungo la stretta dei Crozi di Civezzano con uscita in prossimità di Martignano collegandosi poi con l'A22.

Il progetto soddisfa i veneti e viene inoltrato al Cipe che lo

approva. Vicenza, a questo punto, chiede al Trentino di entrare nel cda della «Valdastico spa». La Provincia stanziava 100 milioni di lire quale partecipazione azionaria. Per la Trento-Vicenza-Rovigo si ipotizza un costo di 80 miliardi. La Dc trentina si innamora presto di questo collegamento e comincia a fare pressioni. Bruno Kessler, al vertice in quel momento di Piazza Dante, non si mette di traverso. Anzi. Nel cda della società entra accanto allo stesso Kessler anche Edo Benedetti, sindaco di Trento. Il primo progetto esecutivo della nuova autostrada riguarda il tratto Vicenza-Piovene Rocchette (unico pezzo a oggi realizzato). In Trentino invece tutto rimane bloccato. Nei primi anni Settanta monta una vera rivolta popolare. La Dc si trova in grosse difficoltà e tenta di tamponare come può. Ma non è facile. La scena viene presa da un battagliero Ulisse Marzatico, presidente di Italia Nostra. Gli ambientalisti parlano di «assurdo sperpero di denaro, di danni ambientali e di mancanza di un'analisi socio-

# Storia di un progetto nato nel 1965 a Vicenza La Dc, le lotte, gli affari E adesso il no Veneto



Protesta Una scritta dei comitati trentini contro la Valdastico. Sotto, Piccoli, Rumor, Bisaglia ovvero la Pirubi

L'asse formata da Piccoli, Rumor, Bisaglia, tre notabili della Dc, ha sempre creduto nel progetto viabilistico



Tutto ebbe inizio presso la Camera di commercio di Vicenza Il primo studio affidato alla «Tecnical» di Verona

economica». Ormai il tappo è salto. A ruota si fanno sentire gli agricoltori e le comunità di Caldanzano, Calceranica, Bosentino, Tenna, Vigolo Vattaro. Migliaia di cartoline di protesta vengono compilate e indirizzate al presidente del Consiglio, Mariano Rumor, Flaminio Piccoli annusa aria di guai, lascia Roma e sale a Vigolo Vattaro. Davanti alla popolazione si mantiene prudente. Smorza i toni. Rassicura. Del resto dietro Fugatti ci sono le elezioni provinciali, meglio non esasperare i toni.

Intanto Rumor e Bisaglia, in Veneto, chiudono la partita. È un segnale preciso verso Piccoli, il quale capisce che in qualche modo deve rassicurare gli amici e dichiara che «alla fine questa autostrada va fatta perché il Trentino se vuole crescere e svilupparsi non può rimanere ai margini della viabilità europea». Benzina sul fuoco. Il mondo politico insorge: il volto della lotta senza se e senza ma è quello di Enrico Pruner, leader del Pppt (Partito popolare trentino tirolese). L'attacco è diretto a Kessler e alla Dc col-

pevoli di «aver svenduto ai veneti» il Trentino. La Democrazia cristiana non si aspettava una simile sollevazione popolare. A preoccupare i trentini è soprattutto lo «sfregio ambientale». Kessler è in difficoltà, anche perché l'attenzione in quel periodo è in gran parte rivolta alla costruzione della super Valsugana che collega Trento a Bassano. Affiorano anche voci di intese lontane dai riflettori tra kessleriani e dorotei per il quieto vivere. La protesta però non si placa. Ai democristiani, nelle assemblee che si stanno moltiplicando su tutto il territorio, viene rinfacciato che «quest'opera la vuole solo il Veneto».

È proprio così? La risposta non tarda ad arrivare (siamo a metà anni Settanta): il Veneto sponsorizza la Pirubi per via di un'idea legata al «terzo porto» da costruire al largo di Rovigo. Uno studio dell'Eni approva e spinge tale ipotesi, che però morirà ancora prima di prendere forma: «Qualcuno si è posto il problema di come diventerà l'Adriatico con questo via vai di petroliere?». L'interrogativo ambientalista fa breccia. Addio «terzo porto». La Pirubi, però, rimane a galla. L'asse politico Piccoli-Rumor-Bisaglia, nonostante le molte critiche, tiene. Anche Kessler non molla. E poi autostrada chiama appalti, lavoro, crescita. E molti affari. La Dc trentina decide allora di non rimanere chiusa nel suo fortino, impassibile, ad aspettare che passi la tempesta. Scende pesantemente in campo facendo pubblicare un libricino sul perché si deve costruire la Pirubi.

L'autostrada rimane ancora una priorità ma cambia il tracciato. Kessler lo affida all'ingegner Bruno Gentilini: una galleria dalla valle di Centa fino a sotto Bosentino e l'attraversamento di Vigolo Vattaro in trincea in modo da salvaguardare il paesaggio. La strada finisce poi nella zona della Frisca fino al Dosso di San Rocco per superare in galleria Villazano e Povo. Ci troviamo nel Comune di Trento. Il 3 ottobre 1973 il progetto approda proprio a Palazzo Thun. Il clima neanche a dirlo è incandescente. Il consiglio comunale discute animatamente, senza esclusione di colpi. Alla fine l'assemblea cittadina vota contro. La Dc va sotto nonostante il discorso fume del sindaco Benedetti.

Con il passare degli anni il tema «Pirubi-Valdastico» entra di diritto nei programmi dei partiti che si schierano tra favorevoli e contrari. Nel marzo del 1984 si fa largo un'indiscrezione che vuole l'uscita della Valdastico a Rovereto. Una sparata? No, il sindaco Renzo Michellini ci crede e infatti l'opera viene subito ribattezzata Pirubini (Piccoli, Rumor, Bisaglia e appunto Michellini). Ma nel 1985 il Pup getta le speranze roveretane escludendo la Valdastico. Gli anni Ottanta finiscono così in archivio. Non la Pirubi che accompagnerà i trentini fino ai giorni nostri in un'altalena di sì, no, forse. E all'improvviso spunta un quarto tracciato con l'uscita a Rovereto Sud (stavolta viene inserito nel Pup). Sarà l'ultima versione? Il governatore Fugatti ne è convinto. Ma adesso sono i veneti che tirano il freno e bocciano tale tracciato. Come andrà a finire? Una cosa è sicura: tra un anno si vota. E la storia continua.

© RIPRODUZIONE RISERVATA