

Valdastico, Caldonazzo insorge «No alle logiche affaristiche»

In 300 all'incontro pubblico, molti restano fuori. Pronta una lettera da inviare al ministro

TRENTO Pieno, in ogni ordine di posto: persone sedute per terra, in piedi, altre all'esterno, davanti a uno schermo allestito per l'occasione. Così si presentava, lunedì sera, l'ex caseificio di Caldonazzo. All'incontro intitolato «Gli uomini che volevano bucare le montagne», organizzato dal comitato locale contro l'A31 (la Valdastico nord), i presenti erano oltre trecento. Lo stesso numero di firme è anche già stato apposto in calce a una lettera che sempre il comitato cittadino intende destinare al ministro delle infrastrutture Graziano Delrio, auspicando che nell'ipotesi di completamento della Valdastico «non prevalgano logiche affaristiche» e chiedendo la disponibilità a un incontro.

«Ripetete una bugia cento, mille, un milione di volte e diventerà una verità». Emanuele Curzel, consigliere della Comunità di valle Alta Valsugana, nelle slide che illustrano il suo intervento fa ricorso addirittura a una frase di Joseph Göbbels, il ministro della propaganda del Terzo Reich. Un esempio forte, utile a sottolineare come «da ormai quindici anni si ripeta il mantra che la Valdastico serva a togliere il traffico dalla Valsugana: un concetto, indotto nell'opinione pubblica, errato, tuttavia diffuso».

A sostegno della sua tesi Curzel porta i dati degli studi che a



Sala piena
L'assemblea di lunedì sera sulla Valdastico: sala gremita, con gente anche fuori dall'ex caseificio

partire dal 1995 si sono susseguiti negli anni, da ultimo quello dell'università di Trento per la Comunità dell'Alta Valsugana del 2010: «La gran parte del traffico è generato dalla valle — spiega il consigliere — e il traffico di attraversamento non può essere superiore a quello registrato nel punto minimo, circa seimila veicoli al giorno in entrambe le direzioni all'altezza di Borgo Valsugana, a fronte di un passaggio complessivo che si aggira fra i quaranta e i cinquantamila mezzi». La diminuzione, dunque, sarebbe di pochissime migliaia di unità. «Nessuno costruisce decine di

chilometri di tunnel per spostare pochi veicoli» chiosa.

Si è parlato anche di rischi per il territorio. Se Caldonazzo non corre veri e propri pericoli di ordine idrogeologico (uno dei possibili tracciati del ramo nord della A31 prevede il passaggio accanto alla cittadina), il casello autostradale nel comune di Valdastico «sorgerebbe nel posto più pericoloso di tutta la valle». Secondo Dario Zampieri, infatti, docente al dipartimento di geoscienze dell'università di Padova, «nove secoli fa una frana di molti milioni di metri cubi di roccia, ora quasi completamente rimossa dall'attività di una cava, sbarrò la valle — spiega —. Quanto rimasto sul versante, però, è pericoloso: un evento sismico di una certa importanza, anche nelle zone limitrofe, potrebbe dare innescò a una nuova frana di qualche milione di metri cubi».

Il dibattito è lungo e appassionato. Oltre ai cittadini, sono intervenuti contro l'autostrada anche la vicesindaco di Caldonazzo Elisabetta Wolf e l'assessore della Comunità di valle Alberto Frisanco. Tra il pubblico anche amministratori del territorio, consiglieri comunali di Trento e Rovereto. Venerdì è in programma una riunione organizzativa dei comitati, anche veneti, sempre a Caldonazzo.

Erica Ferro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Visita a Bocenago Rossi da Delrio Sulla Pirubi Roma insiste

TRENTO A Bocenago, Graziano Delrio non ha cominciato ad andarci da quest'anno. L'attuale ministro dei lavori pubblici nel piccolo borgo della Rendena ha una casa dove da decenni va in ferie. Lì si trovava alla vigilia di ferragosto quando, in serata, ha ricevuto la visita del presidente della Provincia Ugo Rossi. «Un incontro di cortesia — assicura il governatore —, il ministro è in vacanza, non abbiamo parlato di lavoro». Eppure, stando a quanto sostiene chi con Rossi si è poi sentito, i due non pare abbiano discusso solo della bellezza della valle e delle passeggiate nei boschi. La Valdastico Nord ha fatto inevitabilmente capolino. Una partita davvero delicata per il Trentino e per il centrosinistra autonomista che, su questo fronte, potrebbe rivelarsi pericolosamente fragile. Dal suo dialogo con Delrio, il governatore avrebbe ricavato che il governo non sta bluffando. Non si tratterebbe solo di venire incontro, a parole, all'elettorato veneto. L'esecutivo Renzi sarebbe pronto a fare tutti i passi necessari perché l'opera si faccia, a una condizione: lo Stato non ci deve mettere un euro. La condizione finale, mai messa in discussione, potrebbe però essere decisiva. L'opera costa due miliardi, tanti anche per un'autostrada come la Brescia-Padova, che la dovrebbe realizzare in cambio del rinnovo della propria concessione. Non solo: i costi di manutenzione previsti per un'autostrada che correrebbe per lo più in galleria sono enormi, tali da mettere seriamente in discussione la sostenibilità economica dell'impresa. La tattica della «riduzione del danno» adottata da Rossi — con la richiesta di un tracciato più lungo e una bretella per deviare il traffico della Valsugana prima dei laghi — potrebbe privare Trento di ogni possibilità di dire «no» di fronte al «sì» del veneto, ma potrebbe anche rendere l'opera definitivamente irrealizzabile.

T. Sc.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

