

## 7 motivi per NON trasformare il Trentino in un corridoio per i TIR

### Premessa

Studi specialistici hanno dimostrato da tempo che la realizzazione della Valdastico nord avrebbe effetti trascurabili sulla riduzione del traffico in Valsugana (riduzione ampiamente compensata dagli incrementi in Valle dell'Adige) e che l'opera è priva di convenienza economica (a parte la proroga delle concessioni).

La questione, che si riteneva ormai chiusa, è ora improvvisamente riaperta da una nuova proposta che prevede:

- un tracciato dell'A31 esteso verso nord, in galleria, con un'uscita in Val di Centa;
- una "bretella" di collegamento con Levico attraverso la Valsugana;
- la prosecuzione dell'A31 in galleria e il suo inserimento nell'A22 all'altezza del casello di Trento sud.

La proposta è schematicamente rappresentata dal disegno seguente: in verde le gallerie dell'A31, in viola la "bretella" verso Levico. Nel disegno sono riportati, in blu, i due tronchi a quattro corsie dell'attuale Valsugana, e in rosso i due tracciati in galleria che potrebbero unirli, da A a B, sotto il colle di Tenna o la Panarotta. In arancio, l'ampliamento della SS47 tra Campiello (A) e la bretella verso la val di Centa o l'imbocco della galleria di Tenna.



Davanti all'ennesima riproposta di questa sconclusionata ipotesi autostradale, le associazioni che hanno a cuore il territorio, i suoi valori ambientali e paesaggistici, il bene comune (incluso il benessere materiale della popolazione) ritengono doveroso ribattere con la massima chiarezza i motivi per i quali va fermamente respinta.

## **1. Mobilità interregionale**

La Valdastico nord ha un solo scopo: la riduzione del percorso tra il Veneto orientale e la Valle dell'Adige. Mezz'ora d'autostrada in meno, tuttavia, costituisce un vantaggio marginale, soprattutto per il trasporto delle merci su lunga distanza, a fronte d'ingenti costi di realizzazione e di danni ambientali e paesaggistici irreversibili.

Sul piano economico, l'insostenibilità di questa infrastruttura è stata più volte dimostrata. Sul piano strategico, è evidente che la sua realizzazione è in contrasto con il potenziamento della ferrovia come vettore per le merci.

È paradossale che, mentre si programmano colossali investimenti per trasferire le merci lungo l'asse del Brennero dall'autostrada alla ferrovia, si proponga di dilapidare ingenti risorse economiche e di danneggiare il territorio per perseguire l'opposto: aumentare il flusso di merci sull'autostrada.

## **2. Mobilità provinciale**

La realizzazione della Valdastico non contribuirebbe in alcun modo a migliorare i problemi della mobilità interna alla provincia, e in particolare i flussi pendolari e operativi che percorrono la Valsugana, da Trento a Borgo e oltre.

L'idea di evitare la strettoia causata dalla presenza dei laghi di Levico e Caldonazzo, collegando Levico con Trento sud non ha alcun senso: la Valsugana rimarrebbe comunque spezzata in due, con un lungo tratto a una corsia per senso di marcia, tra Pergine ovest (San Cristoforo) e Levico ovest (Campiello).

Questa è la principale strozzatura della Valsugana, e può essere eliminata solo da una galleria sotto la collina di Tenna o sotto la Panarotta. Il lungo tunnel dalla Val di Centa a Trento sud (10 km) non può certo sostituire la necessaria saldatura tra i due tronchi attuali a doppia corsia.

## **3. "Dettagli" tecnici**

Lo svincolo in Val di Centa, nella zona di Pian dei Pradi è praticamente irrealizzabile per la dimensione della valle stessa, i dislivelli da superare e la grande instabilità dei terreni.

L'uscita in corrispondenza del casello di Trento Sud è altrettanto irrealizzabile, per la presenza dell'aeroporto, che ormai unisce la città a Mattarello: impossibile attraversare questa zona con un viadotto; impossibile inoltre trovare lo spazio sufficiente per un nuovo svincolo, che potrebbe essere costruito solo a sud di Mattarello, nel mezzo della campagna.

L'inconsistenza delle due ipotesi dimostra l'inammissibile pressapochismo con cui viene affrontato un tema di questa rilevanza. Sembra d'essere tornati ai tempi della Pi.Ru.Bi.: prima le decisioni "politiche", poi qualcuno penserà al tracciato. Che saranno mai i dettagli tecnici?

## **4. Consumo di suolo**

I due svincoli e la "bretella" di collegamento tra Levico e Pian dei Pradi comportano il consumo di rilevanti superfici agricole e naturali. La piana tra Levico e Caldonazzo è una delle poche zone agricole ancora integre, che verrebbe ridotta e frazionata. Si aggiunga a questo il danno ambientale causato dall'interferenza con l'alveo del Centa.

A Trento sud, ovunque lo si realizzi, il raccordo con la A31 consumerebbe decine di ettari di campagna pregiata. Nell'ipotesi di ubicarlo tra Mattarello e Aldeno, valgono le stesse considerazioni fatte per la campagna tra Levico e Caldonazzo.

Non s'era detto: fermiamo il consumo di suolo?

## 5. Danni paesaggistici

Sia la "bretella" Levico - Pian dei Pradi, sia la connessione A31-A22 a sud di Trento, avrebbero un brutale impatto paesaggistico. Entrambe implicano la realizzazione di viadotti per scavalcare corsi d'acqua: il Centa e l'Adige. L'attraversamento della piana di Caldonazzo deturperebbe una delle più importanti zone turistiche del Trentino. Lo svincolo di Pian dei Pradi - ammesso si riesca a realizzarlo con acrobatiche soluzioni ingegneristiche - sconvolgerebbe totalmente un paesaggio vallivo quasi incontaminato.

La connessione A31-A22 in valle dell'Adige implica un viadotto che dal fianco della montagna scavalchi la ferrovia, la vecchia e la nuova SS12, il fiume e l'A22, invadendo circa metà della valle. Una barriera paesaggistica intollerabile in uno dei più bei tratti di fondovalle.

Non è certo così che si valorizza il paesaggio e si promuove il turismo.

## 6. Le opere che servono

È da quando si discute della Valdastico che si sente dire: "Certo, bisognerebbe in primo luogo dare una decente soluzione alla mobilità locale in Valsugana, ma per la Valdastico ci sono i finanziamenti, per la Valsugana no."

La sistemazione definitiva della Valsugana, con l'eliminazione della strettoia nella zona dei laghi, richiede risorse incomparabilmente minori della realizzazione della Valdastico Nord, la sua utilità sarebbe di gran lunga maggiore e i danni ambientali e paesaggistici pressoché inesistenti, al confronto. Lo stesso dicasi per l'elettrificazione e l'ammodernamento della ferrovia.

La scelta di realizzare ciò che è finanziabile anziché ciò che è necessario è evidentemente assurda. Specie quando l'investimento è anti-economico e serve solo a garantire altri profitti (concessioni autostradali) a spese dei cittadini. Compito della politica dovrebbe essere reperire le risorse per le opere necessarie, non realizzare opere inutili e dannose per "approfittare" dei finanziamenti.

E poi: non eravamo pronti a realizzare duecento chilometri di gallerie per un'opera insensata come Metroland? Possibile che non si trovino le risorse per pochi chilometri di gallerie necessarie?

## 7. Coerenza

Si dice che la politica sia l'arte del possibile, ma l'opportunismo è un'altra cosa. Non si può ripetere per anni "no" alla Valdastico nord, escluderla motivatamente dai piani territoriali provinciali (PUP), e poi decidere di sedersi a un tavolo per trattare, per vedere cosa si potrebbe "portare a casa" in cambio di un eventuale assenso.

E cosa si vorrebbe ottenere, per cambiare opinione? Cospicui investimenti in opere dissennate? Un inutile collegamento Levico-Mattarello, in parte a pedaggio? Una nuova galleria autostradale sotto il Bondone, per usare l'attuale autostrada come duplicato della tangenziale? Che altro? E se, disgraziatamente, queste richieste fossero accettate, consentiremmo a trasformare il Trentino in un corridoio per i TIR, affossando il trasporto merci su rotaia, vanificando i relativi investimenti?

Non è questo il modo in cui si tutela l'interesse pubblico. Né quello della collettività locale, né quello generale.

Sottoscrivono questo documento:

Italia Nostra, sezione di Trento

CIPRA

Mountain Wilderness

Legambiente

INU

PAN EPPAA

LIPU

WWF