

LEVICO

Sala piena alla serata
con quattro relatori
sull'autostrada A 31

Valdastico: «Un modello antiquato»

I cittadini vogliono sapere il parere di chi amministra

VALENTINA FRUET

LEVICO - C'è voglia di conoscere le reazioni dei politici e dei rappresentanti cittadini riguardo l'argomento dell'autostrada in Valdastico. Non sono bastati i posti a sedere della sala del consiglio comunale di Levico per accogliere i cittadini presenti il 16 settembre alla terza serata informativa, intitolata «Futuro della Valsugana, futuro dell'umanità», organizzata dal Comitato no Valdastico Gruppo Valsugana.

Attraverso le Alpi
svizzere il 62,3% del
trasporto delle merci
avviene su rotaia,
al Brennero è il 28%

Cittadini di tutte le fasce d'età, amministratori e rappresentanti delle categorie si sono riuniti per ascoltare le relazioni dei quattro invitati, **Roberto Antolini**, **Emanuele Curzel**, **Roberto Danzi** e **Michele Nardelli**, presentati da **Renzo Moser**, vicecaporedattore dell'Adige. Moser ha velocemente inquadrato la situazione spiegando che «la domanda che dobbiamo porci non è più a cosa serve la Valdastico? ma a chi serve?».

Il primo intervento, di Roberto Antolini, ha toccato gli aspetti finanziari: «Intrecci si nascondono dietro la costruzione dell'A31 ed emergono dai dati ricavati dal piano finanziario della società Serenissima». Anche l'atteggiamento della Provincia secondo Antolini è sospetto: dalle interviste traspare che il Trentino è «costretto a trattare per cercare di strappare un'alternativa favorevole; ma secondo una sentenza della Corte costituzionale nessuna opera può essere realizzata senza il benessere della Provincia, che ha il dovere di far valere le sue prerogative costituzionali». Inoltre ha fornito un paragone tra Svizzera e Italia sullo stato del trasporto delle merci su rotaia: è emerso che «nel 2013 le Alpi svizzere erano attraversate per il 37,7% su gomma e per il 62,3% su rotaia mentre il valico del Brennero vede i dati

opposti, con un 72% su gomma e solo il 28% su rotaia».

Molto apprezzato l'intervento chiaro ed essenziale di Emanuele Curzel, storico paladino della battaglia contro la Pirubi, che ha spiegato, avvalendosi di uno studio condotto dall'Università di Trento per conto della Comunità di valle della Valsugana, come è nata la convinzione che l'autostrada della Valdastico servirà per salvare la valle. La Valdastico, con uscita a Caldonazzo, «potrebbe togliere un po' di traffico alla zona laghi, ma sicuramente porterebbe ad un aumento da Levico in direzione Bassano».

È seguito l'intervento intitolato «La rotaia come motore di sviluppo» di Marco Danzi della ditta Qnex di Bolzano che ha toccato un argomento molto caro ai valsuganotti, lo sviluppo del «trenino della Valsugana». L'intervento di Michele Nardelli ha riguardato invece l'insostenibilità del modello di sviluppo che comprende la costruzione della autostrada Valdastico, basato - ha detto - su «convinzioni antiquate, che non guardano al futuro del Trentino; l'unica possibilità di sopravvivenza alla globalizzazione è l'unicità del territorio». Cedere alla realizzazione di una tale infrastruttura equivarrebbe, secondo Nardelli, a «condannare la Valsugana ad uno sviluppo industriale che privilegia attività ad alto impatto territoriale, come l'acciaieria di Borgo, piuttosto che l'agricoltura e l'attrattiva turistica».

Alla fine delle relazioni si è aperta una discussione con i cittadini che ha toccato diversi punti, ma la principale perplessità dei presenti riguardava la posizione delle amministrazioni comunali che avrebbero il potere di relazionarsi con «i piani alti» della politica; un cittadino ha chiesto in maniera diretta agli amministratori di Levico, presenti alla riunione, di chiarire la posizione del consiglio comunale rispetto all'argomento, alla luce delle mozioni che sono state approvate all'unanimità dai Comuni limitrofi di Calceranica, Centa e Caldonazzo. Ha risposto la vicinidaco **Laura Fraizingher** dicendo che «siamo qui proprio per avere maggiori informazioni a riguardo; come amministrazione non abbiamo ancora una linea ben definita e riteniamo necessario prenderci ancora del tempo per valutare, data la delicatezza dell'argomento».



Sei nuovi incontri

Dopo Levico, in arrivo a Borgo sei giorni per parlare di mobilità, di ambiente e delle strategie di sviluppo. L'iniziativa è delle Comunità Valsugana e Tesino, Alta Valsugana e Bersntol e dell'Unione Montana Valbrenta. Si inizia venerdì alle 20.30 con una serata sul tema «La Valsugana a vapore». Mercoledì 23, sempre alle 20.30, un faccia a faccia tra favorevoli e contrari al prolungamento della Valdastico. Interverranno Emanuele Curzel e Roberto De Laurentis.

LA PROPOSTA

Marco Danzi (Qnex): è possibile con pochi accorgimenti andare da Trento a Pergine in 20 minuti e a Borgo in 45

La ferrovia diventi competitiva



Qui sopra: una carrozza del «Minuetto», il treno in funzione sulla tratta della Valsugana e che può diventare un motore di sviluppo di turismo «slow» per la valle intera

LEVICO - Al centro della serata, lo sviluppo del Minuetto. Levico è un paese con una vocazione turistica importante; vista la sua posizione centrale nel panorama economico e territoriale della Valsugana, si è deciso, rispetto alle due precedenti serate di Caldonazzo e Vigolo Vattaro, di illustrare anche una visione futura del modello di sviluppo migliore per la Valsugana che comprende il potenziamento della ferrovia. Proprio su questo l'intervento «La rotaia come motore di sviluppo» di Marco Danzi della ditta Qnex di Bolzano,

che si occupa di soluzioni per la mobilità ed è specializzata in servizi per il trasporto pubblico locale. «La monocultura dell'auto mostra limiti crescenti» inizia Danzi «e ultimamente in tutto il Nord Italia si cerca di puntare sulla riqualificazione delle ferrovie per aggiornare il territorio offrendo una buona mobilità pubblica». Prosegue poi con un discorso che riguarda il «trenino» della Valsugana, il Minuetto, ricordando ai presenti la storia del tracciato, che negli anni '30 era a rischio chiusura perché considerato un ramo morto; «fortunatamente il tratto è sopravvissuto e non è mai stato chiuso, anche se non si è evoluto e non è stato a passo con i tempi, per essere la valida alternativa al trasporto privato di cui oggi gli abitanti della Valsugana avrebbero bisogno». Le modifiche, facilmente realizzabili, per avere una moderna ferrovia regionale, abbastanza competitiva da togliere dalla supervalsugana quel traffico in eccesso giornaliero creato dai pendolari che lavorano e studiano a Trento, sarebbero, secondo Danzi, una maggior frequenza delle corse, l'aumento delle fermate, più affidabilità e tempi di percorrenza otti-

mizzati; sarebbe possibile, con pochi accorgimenti, coprire la tratta Trento-Pergine in 20 soli minuti, Trento-Borgo in 45 e Trento-Primolano in 75. «Se si guarda a Bolzano» ha continuato Danzi «si può notare che le ferrovie locali della Val Venosta e della Pusteria hanno contribuito a ridurre le spese delle famiglie e hanno dato un supporto notevole alla destagionalizzazione del turismo». La ferrovia della Valsugana inoltre, ha spiegato Danzi, fa parte di un progetto molto ampio, l'anello ferroviario delle Dolomiti, che la collegherebbe con località turistiche di alto livello come Cortina d'Ampezzo, Dobbiaco e la Val Pusteria e avrebbe un'elevata attrattiva turistica, oltre a rispondere a esigenze di trasporto locale. Danzi conclude dicendo che «nel corso strade occorre la massima prudenza e la supervalsugana ne è l'esempio più chiaro: se al momento della costruzione si fosse fatta attenzione alle reali esigenze della zona e al modello di sviluppo futuro scelto dalla valle e dai suoi abitanti, si sarebbe capito che è un'infrastruttura sovradimensionata rispetto alle reali esigenze, come sarebbe la Valdastico».