

di Luigi Carretta

BORGIO

Più che sulla Valdastico, l'incontro di mercoledì sera che ha chiuso la settimana di incontri dedicati alla mobilità in Valsugana è stato un confronto su due modi completamente diversi di intendere lo sviluppo futuro della valle e del Trentino in generale. Sul tavolo degli oratori il presidente degli artigiani De Laurentis da una parte e dall'altra il professor Curzel, portavoce dei comitati che si sono costituiti quasi immediatamente dopo che l'ipotesi dello sbocco del tratto nord della A31 all'altezza di Caldonazzo è stata resa pubblica.

Per De Laurentis l'equazione può essere introdotta in maniera semplice: la Valdastico aiuta l'economia, e le strade portano cultura e progresso. Chiaramente i processi di questo tipo vanno però pensati e governati con una chiara idea di quale sviluppo vogliamo per il futuro, ed ecco quindi la presentazione con l'ausilio di mappe e diapositive di una nuova e diversa proposta per lo sbocco del tratto trentino della autostrada: non più Caldonazzo o Besenello ma bensì Rovereto, sfruttando l'area della Alumetal. «Rovereto è in crisi - ha sottolineato De Laurentis - e posto che negli ultimi tempi un gran numero di aziende della Vallagarina hanno chiuso o stanno per chiudere e che la città non può vivere di solo Mart e circoli culturali, con l'arrivo della valdastico si trasformerebbe in un polo logistico dove si formano sia treni che strade». Allo stesso tem-

«Sì Valdastico per togliere i camion dalla Valsugana»

A Borgo, il presidente degli artigiani De Laurentis rilancia la sua proposta: «Uscita a Rovereto e chiusura totale del traffico pesante lungo la statale 47»



Secondo il presidente degli artigiani De Laurentis è possibile togliere il traffico pesante dalla statale 47

po si dovrebbe interdire il traffico pesante in Valsugana, mediante una serie di punti di controllo elettronici che avvisino i mezzi pesanti che non possono percorrere la SS47, a meno che ovviamente non siano diretti proprio a Trento o non abbiano la loro sede in Valsugana. «E' solo questione

di volontà, ha continuato il Presidente, la tecnologia esiste e così facendo non avremmo nessuna invasività ambientale, con la SS47 che resta così come è attualmente».

Completamente diversa invece l'idea del prof Curzel, che innanzitutto ha chiarito che bisogna evitare quella che ha de-

finito la "sindrome Nimby", ossia la critica ad un'opera perché sia spostata nel giardino altrui e non venga fatta nel proprio. «Un'opera va criticata nel suo insieme, ha detto con argomenti attuali ed oggettivi». Il no al tratto no della Valdastico è totale, dato che per Curzel vi sono concreti rischi geologi-

ci, a partire dall'abbassamento della falda acquifera di Lavarone e Folgaria che si troverebbero a dover pompare l'acqua. Impressionanti poi i numeri previsti per la rimozione della roccia scavata: 6,5 milioni di metri cubi, pari a 300.000 camion che dovranno trasportare il materiale da qualche parte. Oltre a quelli geologici vi sono poi costi politici, dato che la Valdastico per Curzel cozza contro l'attuale politica di mobilità transalpina che gli altri paesi stanno portando avanti, mentre non è detto che la nuova strada porti via un numero di veicoli decisivo dalla SS47, dato che sempre secondo Curzel si possono ipotizzare 4.500 auto nel complesso e 1.500 camion. La soluzione potrebbe essere quindi quella del pedaggio, al fine di rendere antieconomico il transito ai camion una soluzione che porterebbe «alla stessa riduzione di veicoli senza ostruire nuove autostrade». Due posizioni lontane, destinate a confrontarsi ancora nell'attesa di una decisione da parte del comitato chiamato a redarre la proposta definitiva.