

Due strade al posto della Pirubi

Valdastico, accordo per studiare una soluzione alternativa entro il 2018
Il collegamento Levico-Mattarello toglierebbe diecimila auto a Trento Nord

TRENTO La cinquantennale tele-novela della Valdastico si arricchisce, dopo quattro mesi di lavoro al ministero delle infrastrutture, di un documento bizantino che ieri sera faceva dire al governatore veneto Zaia «Si apre uno sbocco a Nord» e all'assessore provinciale trentino Mauro Gilmozzi «Abbiamo abbandonato il campo della Valdastico». Il testo è il frutto del «tavolo paritetico per i collegamenti tra Trentino e Veneto», che ha individuato non una soluzione — attesa dai tempi di Piccoli Rumor e Bisaglia — ma uno «scenario di comune interesse» per Trentino e Veneto.

L'area

Si tratta, testualmente, del «corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la valle dell'Astico, la Valsugana e la valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la statale 47 della Valsugana e la statale 12 dell'Abetone e del Brennero, il quale presenta ricadute positive nel contesto dei territori interregionali». Gli elementi del «corridoio» indicati nel documento finale sono tre: «Primo: un corridoio di collegamento viario tra la valle dell'Astico, Valsugana e valle dell'Adige. Secondo: un'ottimizzazione dei collegamenti tra la statale 47 della Valsugana e la statale 12 del Brennero in provincia di Trento in prossimità di Matta-



Autostrada L'estremità nord dell'attuale tracciato della Valdastico, a Piovene Rocchette. Sopra, Mauro Gilmozzi e Luca Zaia



rello. Terzo: un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana in territorio veneto, che prevedano interventi sulla statale della Valsugana che risolvano le criticità presenti nel territorio veneto».

Cosa cambia

Ieri è stato ufficialmente sancito il no del Trentino all'autostrada Valdastico Nord. La posizione non è vincolante, può essere superata a maggioranza da governo e Veneto, che continua a considerare la Valdastico come prima opzione. Zaia, però, per ora concede al ministero due anni di tempo di progettare una soluzione viabilistica sulla base del documento. Nascerebbe una strada ordinaria, non a pedaggio (probabilmente una su-

perstrada), per collegare la statale della Valsugana con la circoscrizione di Trento all'altezza di Mattarello, in modo da drenare diecimila veicoli dalla statale della Valsugana verso la statale dell'Adige, riducendo la pressione del traffico a nord di Trento. Contemporaneamente, sarebbe realizzata un'altra strada (ordinaria) che dalla valle dell'Astico, dove oggi termina la Pirubi) consentirebbe di raggiungere la valle dell'Adige confluendo nella bretella di collegamento Levico-Mattarello. Entro due anni, lo studio sarà presentato al Cipe.

Le garanzie

Il Trentino ha chiesto e ottenuto che la progettazione della soluzione alternativa all'autostrada Valdastico debba es-

sere accompagnata «dalle autorizzazioni urbanistiche, da eventuali modifiche legislative e da una fase partecipativa a livello territoriale».

Con due anni in più di tempo, è possibile (ma tutt'altro che certo) che il governo riesca a strappare a Bruxelles una proroga tecnica della concessione di A4 (attualmente vincolata alla realizzazione della Valdastico Nord), in attesa di cambiare completamente le carte in tavola: creare una holding pubblica che rilevi la società autostradale A4 (con A22 in campo) e possa ottenere una concessione attraverso la soluzione «in house» come quella adottata per la concessione di Autostrada del Brennero.

Alessandro Papayannidis

© RIPRODUZIONE RISERVATA