

VIABILITÀ

Il vicepresidente della Provincia Olivi (Pd) ha parlato ieri con il ministro Delrio ed è soddisfatto: «Quello espresso dal Trentino è un no che pesa»

Per l'assessore quella di Zaia è «solo propaganda». Manica: «Nel tratto trentino sarà un collegamento locale, se i veneti insistono da loro sul progetto A31 sarebbe uno spreco»

Valdastico, metà autostrada metà no

Mauro Gilmozzi: «Non ha senso, qualsiasi progetto deve essere unitario»

LUISA MARIA PATRUNO

l.patruno@ladige.it

La soluzione che rischia di profilarsi per l'annosa questione della Valdastico è un compromesso che ha l'aspetto - per ora - di un mezzo aborto, almeno secondo le contrastanti dichiarazioni di intenti delle parti chiamate a definire l'accordo sulla realizzazione dell'opera, ovvero: Stato, Regione Veneto e Provincia di Trento.

Si pensa infatti a una nuova arteria che per il primo tronco, ovvero quello veneto da Piovene Rocchette a Lastebasse, sarà autostrada. E poi, una volta entrata sul territorio della Provincia autonoma di Trento, l'autostrada si ritroverà declassata a superstrada a quattro corsie, senza pedaggio, come vogliono i trentini, o forse addirittura a strada a due corsie, che andrà a con-

Tracciato in Trentino



Se l'idea è fare comunque una strada a 4 corsie non capisco quale sarebbe la differenza

Italo Gilmozzi (Pd)



Da sinistra, Alessandro Olivi, Ugo Rossi e il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Sopra, l'assessore Mauro Gilmozzi



getti, uno veneto e uno trentino, ma una soluzione unitaria». Olivi spiega poi di aver percorso di recente la Valdastico Sud (Rovigo-Piovene Rocchette) e dice: «Ho incontrato pochissime macchine e qualche viaggiatore che si faceva i selfie a bordo strada per immortalarsi insieme al paesaggio. Non possiamo permetterci infrastrutture inutili».

Il segretario provinciale del Pd, Italo Gilmozzi, è sul chi va là: «Il Pd trentino è da sempre contrario alla Valdastico. Ora tutto dipenderà dal tracciato: se si vuole realizzare una strada a quattro corsie non vedo dove sta la differenza con un'autostrada».

Il capogruppo provinciale del Pd, Alessio Manica, aggiunge: «Al di là delle letture venete del passaggio al Cipe, che lo stesso assessore Gilmozzi raffredda e riconduce al documento già concordato questo inverno, il dato vero è che nessuno nega la necessità di migliorare il collegamento locale Veneto-Trentino. Appunto locale, quindi l'autostrada non serve più: non c'è la necessità, non c'è la sostenibilità finanziaria, non ha nulla a che fare con le politiche europee di mobilità. Per questo il tratto trentino è ora tutto da pensare e definire, compreso il confronto con le popolazioni. A me, con questo scenario sulla nostra parte, completare ora il tratto Veneto come autostrada pare un grosso errore ed uno spreco. Ma è terra d'altri. Probabilmente molti ragionano con il sistema «siamo arrivati lì» e poi si vedrà... Basta che il Trentino mantenga coerenza le proprie posizioni, altri elementi faranno poi il resto. Personalmente penso infatti che risolte le concessioni calerà il silenzio, che io spero eterno».

giungersi alla statale del Brennero all'altezza di Mattarello, dopo aver intercettato con una breletta il traffico della Valsugana.

Come sta in piedi la cosa è difficile da capire e sembra più un gioco delle parti; così come del resto non è chiaro quale sia il vantaggio, dal punto di vista dell'impatto ambientale, di realizzare in Trentino una superstrada a quattro corsie - ipotesi non esclusa dall'assessore provinciale ai lavori pubblici Mauro Gilmozzi - invece di un'autostrada a pedaggio, sempre a quattro corsie. Sta di fatto che il governatore veneto Luca Zaia ha dichiarato che per la parte veneta si procederà con il già previsto progetto di autostrada e il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio, ha confermato che considera sloc-

cato l'investimento di A4 Serenissima (mossa funzionale alla proroga della concessione autostradale) da 800 milioni per il progetto del primo tronco della Valdastico Nord (parte veneta). Sarà rivisto dunque solo il progetto per il tratto trentino, considerandolo «corridoio viario» non autostradale come chiesto dalla Provincia nel Comitato paritetico.

Questa interpretazione del documento conclusivo del Comitato paritetico tra ministero delle Infrastrutture, Regione Veneto e Provincia, approvato a febbraio, e di cui il Cipe ha preso atto mercoledì scorso, non trova per nulla d'accordo il Trentino. L'assessore ai lavori pubblici, Mauro Gilmozzi, dopo le dichiarazioni di Zaia e Delrio, torna a puntualizzare: «Noi abbiamo detto no

all'autostrada e non ha alcun senso realizzare una autostrada nel tratto veneto fino al confine trentino. Qualunque progetto deve essere unitario. Le dichiarazioni che leggo sono solo propaganda».

Nel Partito democratico trentino, da sempre contrario alla Valdastico, intanto, si raddrizzano le orecchie per evitare sorprese.

Nel vicepresidente della Provincia, Alessandro Olivi, ha sentito il ministro Delrio sulla questione, e commenta: «La presa d'atto da parte del Cipe degli esiti del percorso compiuto dal Comitato paritetico rappresenta per la prima volta in tanti anni la validazione della posizione espressa dal Trentino. L'unica cosa certa in questo momento è l'espressione di un NO che pesa. No

ad un collegamento autostradale di attraversamento del Trentino».

«Credo - aggiunge il vicepresidente della Provincia - ne esca premiato il rigore con cui ci siamo posti al confronto con il Governo e la Regione Veneto ponendo non pregiudiziali ma un vero ragionamento complessivo sul sistema di mobilità in senso ampio e in futuro sostenibile. Non c'è alcun bisogno di nuove autostrade quanto piuttosto di migliorare il sistema delle infrastrutture aventi dimensione intervalliva. Tutti gli approfondimenti che si andranno a fare da adesso in avanti dovranno muovere da questo presupposto per cui non ci sono soluzioni preconfezionate e nulla si farà senza il consenso delle Istituzioni e della comunità trentina. Non ci dovranno essere due pro-

La pre-intesa | Le conclusioni di febbraio del Comitato paritetico vengono «circoscritte» al lotto trentino

Collegamento tra strade ordinarie

Nella seduta di mercoledì scorso il Cipe ha preso atto che, si legge nell'informativa preparata per la seduta: «La Provincia di Trento ha dato parere favorevole, con nota del 19 luglio 2016, alle modifiche all'Atto aggiuntivo introdotte dal ministero delle Infrastrutture, su sua richiesta, e riferite al secondo lotto funzionale configurato quale Corridoio di connessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana, la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come collegamento tra viabilità ordinarie, la SS 47 Valsugana e la SS 12 dell'Abetone e del Brennero». Nello stesso documento si precisa inoltre che il tratto di completamento verso nord tra Piovene Rocchette e il territorio trentino è «a sua volta suddiviso in due lotti». Per questo il Veneto insieme alla Serenissima si dicono pronti a partire con il «primo lotto», ovvero l'autostrada fino a Lastebasse, e il ministro Delrio dice che sono



La zona dei laghi di Levico (a destra) e Caldonazzo

sbloccati gli 800 milioni per realizzarlo.

Il progetto da ridefinire nell'arco di due anni, come concordato il 9 febbraio nel documento del Comitato paritetico Stato, Regione Provincia, sarebbe dunque solo quello del tratto trentino, anche se la Provincia di Trento si aspetta invece dal Ministero la

proposta di un nuovo progetto complessivo. Nel documento di cosiddetta «pre-intesa» non si mette esplicitamente per iscritto il «no» all'autostrada in Trentino, anche se in premessa c'è il no della Provincia, né si parla di strade a due o quattro corsie. Si cita solo un collegamento tra viabilità ordinarie per la

bretezza tra Valsugana e Statale 12 fino a Mattarello: «Lo scenario di comune interesse consiste nel 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 SS 47 della Valsugana e la SS 12 dell'Abetone e del Brennero in prossimità di Mattarello, il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali».

Queste ricadute positive vengono indicate in: «Un allargamento della Valsugana nel tratto Laghi-Trento nord e l'impedimento dell'incremento di traffico in ingresso nel territorio trentino sulla SS 47 a Grigno». Infine, «le nuove opere viabilistiche - si specifica - devono essere funzionali anche all'allargamento del traffico stradale nella zona dei laghi di Caldonazzo e Levico e dell'Alta Valsugana e di Trento». L.P.

Reazioni | Interrogazione di Borga sul tracciato

Fugatti: «La Valdastico c'è ancora Baratto per la concessione A22»

«Fu così che il ministro Delrio formulò la parola magica: «Si è sbloccata la Valdastico», citando proprio letteralmente il termine Valdastico. Scopriamo che in effetti non sarà un'autostrada a pagamento, ma sarà invece una superstrada, forse addirittura a quattro corsie». Il consigliere provinciale della Lega Nord Trentino, Maurizio Fugatti, dopo le dichiarazioni del ministro Pd alle Infrastrutture, ironizza nei confronti della giunta Rossi: «Pareva che nei mesi scorsi la giunta provinciale trentina avesse vinto la propria partita in quel di Roma, riuscendo a cancellare dai piani urbanistici provinciali la strada di collegamento tra il Trentino e il Veneto, cancellando dal dibattito politico proprio il termine Valdastico. «Se proprio un collegamento ci deve essere - aveva più o meno detto il presidente Rossi - sarà una semplice arteria, ma non certo una autostrada o la

Valdastico».

«D'altronde si era ben capito - prosegue Fugatti - che sarebbe andata a finire così, dal momento in cui si è cominciato a discutere del rinnovo della concessione della A22. Nessuno lo dice, ma è chiaro che per avere l'ok sulla concessione il Trentino ha dovuto accettare la Valdastico: un baratto». Intanto, il consigliere provinciale Rodolfo Borga (Civica Trentina) ha presentato un'interrogazione per conoscere il tracciato della nuova ipotizzata «viabilità che dovrebbe collegare Veneto e Trentino e i tempi per la realizzazione», da Piovene Rocchette alla Valle dell'Adige passando dalla Valsugana. Inoltre il consigliere chiede chiarimenti anche per il fatto che non risulta che i Comuni potenzialmente interessati siano stati informati della volontà della Giunta provinciale e dello stato delle trattative».