

## IL CASO

Adunata pubblica il 28 gennaio a Marco. Tra i relatori il geologo Franco Finotti: le Alpi sono estremamente delicate, sembra si voglia mettere da parte i dati scientifici

Curzel: «La strada avrebbe impatto trascurabile: farebbe calare il traffico della Valsugana di 2-3 mila passaggi al giorno su un volume che arriva a 40 mila veicoli al giorno»

# Scatta la mobilitazione anti Valdastico

## Il fronte è già ampio: il Wwf ha chiamato a raccolta 16 tra associazioni e movimenti



Il guerriero anti-Valdastico di Besenello, altra comunità contraria all'opera

BARBARA GOIO

Il ghiaccio sulla superstrada della Valsugana ed il conseguente disastro di lunedì scorso, che ha visto 35 auto e 10 mezzi pesanti coinvolti in un maxi incidente, hanno brutalmente riportato d'attualità l'autostrada della Valdastico, l'arteria che servirebbe per collegare Veneto e Trentino raccordandosi all'attuale A31. Se si aggiunge poi che prosegue il confronto a distanza tra il governatore del Trentino Maurizio Fugatti e il suo collega veneto Luca Zaia sui diversi itinerari (sbocco a nord per Zaia, a sud per Fugatti) ecco che le cose si complicano. E il fatto che sia previsto a breve un incontro tra i due proprio su questi temi, ren-

de ancora più dinamica tutta la situazione.

Infine, la presa di posizione dei sindaci del Pasubio, tre del Trentino e due del Veneto, che hanno scritto una lettera aperta al ministro Toninelli e agli amministratori locali, ha riproposto con urgenza l'interesse a proteggere i territori di montagna.

È su queste basi che si fonda la chiamata a raccolta del Wwf trentino, appoggiato da una miriade di associazioni, per un incontro pubblico che si terrà lunedì 28 gennaio alle 20.30 all'auditorium di Marco di Rovereto sul tema «A31. Perché no - Variante T5 Uscita a Marco?».

Tra i relatori il geologo ed ex direttore della Fondazione Museo Civico **Franco Finotti** che proprio sulle pagine del nostro giornale

aveva messo in guardia dai gravi rischi idrogeologici che un'arteria costruita per quasi l'80 per cento in galleria e l'8 per cento in viadotto, avrebbe causato in una area territoriale per lo più carsica. «Le Alpi - ribadisce l'esperto - sono estremamente delicate, e sembra davvero che si voglia dimenticare quanto lo studio e la ricerca siano importanti. Abbiamo dati scientifici che riguardano il territorio e che risalgono al 1850: è nella nostra vocazione usare il metodo e la competenza per fare le scelte più giuste e rispettose. La priorità della politica è di essere al servizio della comunità, è sbagliato avere gli strumenti utili, la professionalità, e poi non usarli».

All'incontro ci sarà anche **Emmanuel Curzel**, professore di Storia all'università di Trento e da tempo impegnato nella raccolta dati sul traffico della Valsugana, la cui preparazione permetterà invece di comprendere con maggior rigore l'esigenza o meno di un nuovo tracciato viabilistico che taglierebbe le valli del Pasubio e più in generale l'esigenza di nuove connessioni nel Nord Est, oltre a inquadrare lo sviluppo del sistema trasporti all'interno di un'analisi più allargata. «I dati di cinque studi documentati - spiega Curzel - parlano chiaro: la Valdastico farebbe calare il traffico della Valsugana di 2-3 mila passaggi al giorno su un volume che nei momenti di crisi

arriva a 40 mila veicoli al giorno. Una differenza assolutamente trascurabile se si pensa all'impegno economico e ai danni ambientali di un prolungamento della A31».

Tante le sigle a supporto di questo incontro: oltre a Wwf, ci sono **Italia Nostra**, **Legambiente Trentino Alto Adige**, **Lav (Lega anti visualizzazione)**, **Cipra**, **Lipu**, **Yaku**, **Enpa (Ente nazionale protezione animali)**, **Mountain Wilderness**, **Isde (International Society of Doctors for Environment)**, **Salviamo la Val d'Astico - No A31**, **No Tav Mamme di Marco**, **Sos Anfibi**, **Gruppo Italiano amici della natura**, **Lac (Lega per l'abolizione della caccia)**, **Amici della Terra**, **Ledro Inselberg**. Spiegano gli organizzatori: «Si tratta di una «serata aperta a tutti e con ampio spazio lasciato al dibattito. Si tratteranno temi quali: la situazione idrogeologica, i reali dati di traffico attualmente a nostra disposizione e la/le possibile/i tratta/e di sbocco dell'autostrada». «Se il principio resta quello di pensare solo al consumo - precisa **Franco Tessardi** di Mountain Wilderness - il risultato non può essere che un disastro ambientale. Inoltre un'infrastruttura del genere, che andrà a colpire in maniera pesante territori delicati, sarà anche antieconomica».

Il fronte del «No alla A31», dopo aver coinvolto la Valsugana e Besenello, ora si è spostato a Rovereto Sud, pronto a raccogliere testimonianze e supporto.

**La politica** Visioni diverse sull'innesto della nuova arteria nell'A22. Per Fugatti, deve essere a Rovereto sud

## Fugatti e Zaia, duello sul tracciato

Il problema a questo punto non è però solamente se sia o meno il caso di completare l'autostrada della Valdastico, ma anche quale tracciato seguire. Sono sei infatti le soluzioni individuate dallo studio preliminare del Consorzio Raetia per collegare la quarantina di chilometri che separano il casello della A31 di Piovene Rocchette con la Autostrada del Brennero e di queste, cinque sbucano a nord (T1 a Lavis, T2 a Pergine, T3 a Trento Sud, T4 a Besenello, T6 a Trento) ed una sola a Rovereto Sud, la T5. Ora, mentre i veneti, stanchi di aspettare e con un'autostrada che sbuca praticamente nel nulla (la A31 si è meritata negli anni l'appellativo di Autostrada più inutile d'Italia), hanno predisposto il prolungamento fino al confine con il Trentino lungo il tracciato che accumuna i cinque tracciati a nord, ecco che arriva la dichiarazione del presidente trentino Fugatti di preferire il tracciato a sud. Una scelta che non piace per nulla al governatore veneto Zaia. I due si dovrebbero incontra-

re a brevissimo proprio per fare il punto della situazione, anche se sin d'ora il confronto più che sulle progettualità tecniche rischia di trasformarsi in una prova di forza tutta politica. Entrambi appartenenti allo stesso schieramento politico, la Lega Nord al governo sia in Trentino che in Veneto, devono infatti rispondere ai rispettivi elettori. Che hanno esigenze molto diverse.

Se infatti lo sbocco a nord sulla carta favorirebbe il commercio, quello a sud avrebbe invece una valenza turistica, in grado di portare più visitatori al Lago di Garda. Roberto Ciambetti, presidente del consiglio regionale del Veneto, ha infatti dichiarato: «Si sta trattando col Trentino, che ha cambiato passo rispetto a prima: stiamo discutendo sul tracciato e sui flussi di traffico ma, per noi, il tratto vicentino rimane così come è», mentre Zaia ha ribadito: «Noi lo portiamo sino al confine». E i malumori in Veneto aumentano, anche perché il completamento della A31 è legato strettamente al rinnovo della concessione autostradale.



Quello tra Zaia e Fugatti è dunque un duello a distanza che sta facendo dimenticare le difficoltà tecniche del tracciato che sboccherebbe a Rovereto Sud e che sono note da tempo, evidenziate sia da analisi in Trentino che in Veneto, visto che il percorso è difficilmente cantierabile, attraversa ripide valli e zone fragili dal punto di vista idrogeologico, mettendo addirittura a rischio in diversi punti gli approvvigionamento idrico.

E se intanto i sindaci di cinque comuni del Pasubio (Val-

larsa, Trambileno, Vallarsa, Posina, Valli del Pasubio) hanno scritto una lettera aperta a Fugatti e al ministro Toninelli proprio per mettere in guardia dal rischio che correbbero le loro terre se fossero attraversate dall'A31, il passo successivo perché Fugatti difenda la sua ipotesi è uno studio di fattibilità da mettere sul tavolo delle trattative con Zaia. E proprio su questo è stata depositata un'interrogazione a firma della consigliera di Futura Lucia Coppola. I giochi sono ancora tutti aperti.