

TRASPORTI

Dopo l'invito dei consiglieri 5 Stelle, i due governatori si sono fatti sostituire dagli assessori Elisa De Berti e Achille Spinelli. Che dice: «Ci sarà un nuovo progetto»

Rovereto sud: al Mit per la «nuova» Valdastico

Ma Zaia e Fugatti snobbano il summit al ministero

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

A cosa rinuncia, il governatore Fugatti, con la sua insistenza a volere il completamento della A31-Autostrada della Valdastico con sbocco a sud di Rovereto? Una soluzione, per altro, sia tecnicamente (è quella più insostenibile per A4 Holding dal punto di vista geologico), sia politicamente (non era gradita al governatore leghista del Veneto Luca Zaia). Lo spieghiamo nel pezzo in pagina. Ieri pomeriggio se n'è parlato a Roma, al Mit, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'occasione per fare il punto sulla Valdastico, ora che c'è sintonia politica (governi a trazione leghista a Trento e a Venezia) e che il ministro 5 Stelle mostra una mezza «apertura»: «In linea generale, questo ministero è aperto a valutare tutte le infrastrutture che servono davvero. Ma devono servire a chi le usa, non a chi le costruisce» ha dichiarato al Corriere del Trentino annunciando l'incontro di oggi con Zaia e Fugatti. In realtà, s'è consumato un piccolo incidente diplomatico. Perché il ministro ha invitato al summit anche i consiglieri regionali, veneti e trentini, del Movimento 5Stelle (il Trentino era rappresentato dall'ingegner **Andrea Maschio**, consigliere comunale a Trento). A quel punto, sia Zaia che Fugatti hanno rinunciato. Che ci andiamo a fare, se non è un incontro politico-istituzionale con il ministro? E si sono fatti sostituire: Fugatti dall'assessore allo sviluppo economico **Achille Spinelli**, Zaia dall'assessora alle Infrastrutture **Elisa De Berti**. Con il mandato, soprattutto, di ascoltare e di comunicare, da parte di Spinelli, il nuovo orientamento per lo sbocco a sud. A fine riunione - incontro rapido, una quarantina di minuti, senza la presenza del ministro Toninelli, rappresentato dal capo di gabinetto **Gino Scaccia** - dal Mit è arrivata la seguente nota: «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso atto e sta approfondendo le conseguenze della decisione del Consiglio di Stato che ha annullato la delibera Cipe del 2013 e sostanzialmente azzerato il progetto della autostrada Valdastico Nord. L'incontro di natura tecnica al dicastero tra rappresentanti del Mit e degli enti locali interessati è servito ad approfondire l'ipotesi di un progetto rispondente al dettato della sentenza, nonché a valutare una concessione che è già da tempo in regime di proroga (quella dell'Autostrada Brescia Padova, ndr). In particolare» aggiunge la nota «il ministero ha chiesto alla Regione Veneto e alla Provincia autonoma di Trento di formalizzare e di trasmettere la nuova ipotesi progettuale su cui gli enti territoriali hanno dichiarato di avere trovato un sostanziale accordo». L'unica novità emersa è infatti questa: che anche la Regione Veneto,



C'è comunanza



Non ci spaventano i problemi tecnici. C'è accordo con il Veneto

Achille Spinelli

dopo lo stop del Consiglio di Stato, pare più disponibile a prendere in considerazione lo sbocco in Vallagarina. Spiega l'assessore Spinelli: «Noi puntiamo su Rovereto sud. Con la Regione Veneto c'è una comunanza di intenti». Osserviamo: per i progettisti di A4 Holding, lo sbocco a sud è il più problematico. «Ma non ci facciamo spaventare da questo» risponde Spinelli. Che precisa: «C'è ora una condivisione sulla necessità del collegamento dopo che il Trentino per anni lo ha osteggiato. La Regione Veneto

non ha dato indicazioni precise: a loro interessa lo sbocco su A22». Il prossimo passo? «Una lettera di intenti da inviare al Mit che sancisce l'accordo con il Veneto per dare poi il via alla fase progettuale». Ma chi farà il progetto? «Questo lo vedremo». Avete approfondito l'aspetto della proroga della concessione per A31? «Guardi» risponde l'assessore Spinelli «si sono fatte delle ipotesi, ma devo dire che su questo non ho trovato il grande preparazione al Mit».

L'intesa | Gli sbocchi della Valdastico e il tunnel ferroviario accantonati da Fugatti

Da Acquaviva al Marinaio

Oltre che lo smacco del Consiglio di Stato, che ha dato ragione al Comune di Besenello, stoppando per ora, in mancanza di una progettazione unitaria dei due lotti della A31 nord-veneto e trentino - la nuova arteria, a complicare il quadro del completamento stradale c'è che l'impuntatura sullo sbocco a Rovereto sud manda alle ortiche una progettualità che era in dirittura di arrivo, sintetizzata nel documento conclusivo del Comitato paritetico tra Mit, Regione Veneto e Provincia autonoma di Trento concernente il corridoio infrastrutturale di interconnessione del Trentino con il Veneto.

Al tavolo la Provincia di Trento era rappresentata dai dirigenti **Raffaele De Col** e **Fabio Scalet**, il Veneto da **Giuseppe Fasiol**, il ministro da **Vincenzo Cinelli**, direttore generale per la vigilanza sulle concessioni autostradali. Dopo che l'ex Governatore Rossi aveva sottoscritto nel 2015 l'intesa con il ministro Delrio e il governatore Zaia per il completamento della Valdastico nord, cui era seguita l'approvazione del piano finanziario al Cipe il 10 agosto 2016 (891.638.000 euro per il primo lotto veneto da Piovene a Lastebasse, 1.031.740.000 per il secondo veneto-trentino), il Comitato paritetico ha prodotto un documento conclusivo sui collegamenti trasportistici tra Veneto e Trentino, che l'Adige è in grado di rivelare nei dettagli. Tre gli elementi generali: «Un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige; una ottimizzazione di collegamenti tra la SS 47 della Valsugana e la SS 12 del Brennero in provincia di Trento in prossimità di Mattarello; un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana in territorio veneto, che prevedano interventi sulla SS 47 della Valsugana che risolvano le criticità presenti nel territorio veneto». In particolare, l'ex Giunta Rossi aveva ottenuto, con l'intesa, queste «ricadute»: l'alleggerimento della SS 47 della Valsugana nel tratto Laghi-Trento nord; l'impedimento dell'incremento di traffico in ingresso nel territorio trentino sulla SS 47 a Grigno; la valorizzazione del collegamento ferroviario della Valsugana con il Ve-

neto mediante rettifica ed elettrificazione». Con la previsione, pure, che «le nuove opere viabilistiche devono essere funzionali anche all'alleggerimento del traffico stradale nella zona dei Laghi di Caldonazza e Levico e dell'Alta Valsugana e di Trento». Più in concreto, erano stati individuati dal concessionario di A31, Autostrada Brescia-Padova, tre alternative per lo sbocco della Valdastico nord in Trentino, che Fugatti ha deciso di mettere in un cassetto. La prima: raccordo con la SS 12 dell'Abetone e del Brennero presso Acquaviva, con eventuale innesto diretto in A22. La seconda: innesto sulla SS 12 in corrispondenza della rotonda del Marinaio, a Trento sud, e connessione con il casello autostradale di Ravina con tre ipotesi di connessione (indiretta, diretta o semidiretta).

La terza: sbocco sulla Statale 12 a Mattarello e, da qui, pure l'eventuale innesto diretto sull'A22. Nel documento finale, pronto alla firma il 15 ottobre, sei giorni prima delle elezioni, si cita anche il fatto che «il Trentino ha altresì richiesto di valutare (in sede di progettazione, ndr) la percorribilità di utilizzo dell'ipotizzato tunnel esplorativo tra la Valsugana e Valle dell'Adige come tunnel ferroviario di collegamento rapido fra la città di Trento e l'Alta Valsugana. Quanto ai carichi di traffico, la Regione Veneto aveva presentato proprio in data 15 ottobre 2018 gli elaborati da cui emerge che, con la realizzazione del corridoio di interconnessione infrastrutturale Valle dell'Astico, «l'effetto di drenaggio di traffico sulla restante parte del tracciato della SS 47 della Valsugana, quindi sul versante veneto del corridoio, risulta meno significativo». E che «tale effetto potrà inoltre essere ulteriormente ridotto anche dalla entrata in esercizio della Superstrada Pedemontana Veneta prevista per la fine del 2020». Il documento condiviso dal Mit, infine, stabilisce che «lo scenario del corridoio deve considerare altresì l'obiettivo di armonizzare la concessione viabilistica a sud di Trento con gli sviluppi previsti per l'attraversamento della città, in funzione delle ipotesi di circosollazione della stessa».

Do. S.