

Infrastrutture

Valdastico, il ministero apre all'opera

Fugatti: l'arteria si farà e uscirà a Rovereto sud. Il 78,5% in galleria. Lo studio a Roma entro un mese

TRENTO L'ultima riunione ufficiale al Mit, il ministero delle Infrastrutture e trasporti sul tormentone Valdastico risaliva al 15 ottobre dello scorso anno. Una settimana prima dell'elezione del primo governatore leghista del Trentino. Una settimana prima che cambiasse tutto. L'arrivo di Maurizio Fugatti è stato salutato con particolare calore dal Veneto perché portava con sé la promessa di rianimare l'esangue progetto di completamento dell'A31 da Piovene Rocchette all'A22. E la riunione «tecnica» di ieri al Mit (per il veneto c'era l'assessore De Berti) ha un sapore tutto politico con la formalizzazione da parte di Fugatti in persona del sì trentino all'opera dopo decenni di inflessibili dinieghi in nome della tutela ambientale del territorio.

Risorge la Valdastico, quin-

di, ma come ventilato nei mesi scorsi, non più con un approdo a Besenello bensì con l'intersezione all'altezza di Rovereto sud. Progressivamente l'arco d'asfalto progettato per arrivare a nord di Trento si è abbassato fino ad arrivare, appunto, all'altezza di Rovereto. Anzi, della parte sud di Rovereto. Una zona, va detto per inciso, su cui il neo governatore punta molto. Niente di meglio di un crocicchio autostradale, dunque, per



Il dicastero di Toninelli
Entro il 10 aprile
vogliamo l'ipotesi
unitaria di tracciato
Quindi valuteremo

valorizzare l'altro centro trentino. La scelta di Rovereto sud pare definitiva visto che al tavolo di ieri del Mit si sono già definiti i primi sopralluoghi in programma nelle prossime settimane. E sancisce, di fatto, l'addio a una delle funzioni originarie della Valdastico: l'alleggerimento della Valsugana che, a questo punto, non godrà neppure di una bretella di collegamento. Archiviata, infine, anche l'ipotesi «di minima» elaborata negli anni scorsi di declassare l'opera a un «corridoio» non autostradale.

«È la prima volta - esulta Fugatti - che la Provincia di Trento dice chiaramente che questa opera la vuol fare: il ministero ci ha detto che è stato perso già troppo tempo». Quindi, come correre ai ripari? «Entro il 15-30 aprile presenteremo con il Veneto uno studio

di fattibilità che preveda l'uscita a Rovereto sud». Il famigerato tracciato T5 contestato dagli ambientalisti perché sviluppato per il 78,51% in galleria: «Non è mai stato fatto un progetto, ci sono solo due righe. Facciamo apposta questo studio per capire realmente la portata dell'impatto ambientale - ribatte Fugatti - e siamo ottimisti». E se l'impatto risultasse eccessivo i governatori non ha intenzione di fare dietrofront: «Troveremo un'altra opzione, una cosa è certa: la Valdastico la vogliamo fare». Sì, ma quale opzione? «Ci penseremo nell'eventualità, ma siamo convinti che l'uscita a Rovereto sud vada bene».

L'incontro tra la direzione generale per la Vigilanza sulle Concessioni autostradali del Mit, Regione Veneto e Provincia di Trento si è concluso,

Una lunga storia

Gli anni ruggenti Nel '72 c'è la Pi.ru.bi

L'autostrada A31 Rovigo Piovene Rocchette (detta "della Val d'Astico") termina a Piovene Rocchette. Il suo percorso è di 88,7 km venne e venne realizzato dal 1972 al 1976: fu definita scherzosamente «Pi-Ru-Bi», dal nome dei politici democristiani Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Antonio Bisaglia che la vollero

Veneto e Trentino Il braccio di ferro

Contro il completamento a nord della Valdastico si è sempre schierata la giunta di centrosinistra a Trento: è iniziato un lungo braccio di ferro con il Veneto. Il Comune di Besenello (dove era prevista l'uscita) ha vinto, in gennaio, al consiglio di Stato: il Veneto non può fare il suo tratto se non con il Trentino

La pace leghista La strada risorge

In ottobre Maurizio Fugatti, Lega, si siede sulla poltrona di presidente della Provincia e rispolvera l'opera cara a lui e al collega veneto Zaia. L'uscita però non sarà più quella di Besenello ma quella di Rovereto sud: lo ha annunciato Fugatti stesso nell'incontro di ieri con i tecnici del ministero e l'assessora veneta De Berti

spiega in una nota il Mit, «con la decisione di fissare al 10 aprile la presentazione di un tracciato complessivo» (anche alla luce della recente sentenza del Consiglio di Stato che richiede un progetto unitario trentino-veneto) «sia per il lato veneto che per quello trentino in modo che il Ministero possa procedere con le sue valutazioni sia sul merito della nuova ipotesi sia in relazione all'adempimento degli impegni contrattuali dell'attuale concessionario». Non manca, neppure in questo caso, la sottolineatura del dicastero guidato da Danilo Toninelli, di una «valutazione» sull'opportunità dell'opera.

A realizzare la tanto sospirata Valdastico sarà la Brescia-Padova, già concessionaria anche dell'A31. Fugatti sui tempi non si sbilancia, «ma se tutto andasse liscio - ipotizza - in

I prossimi step

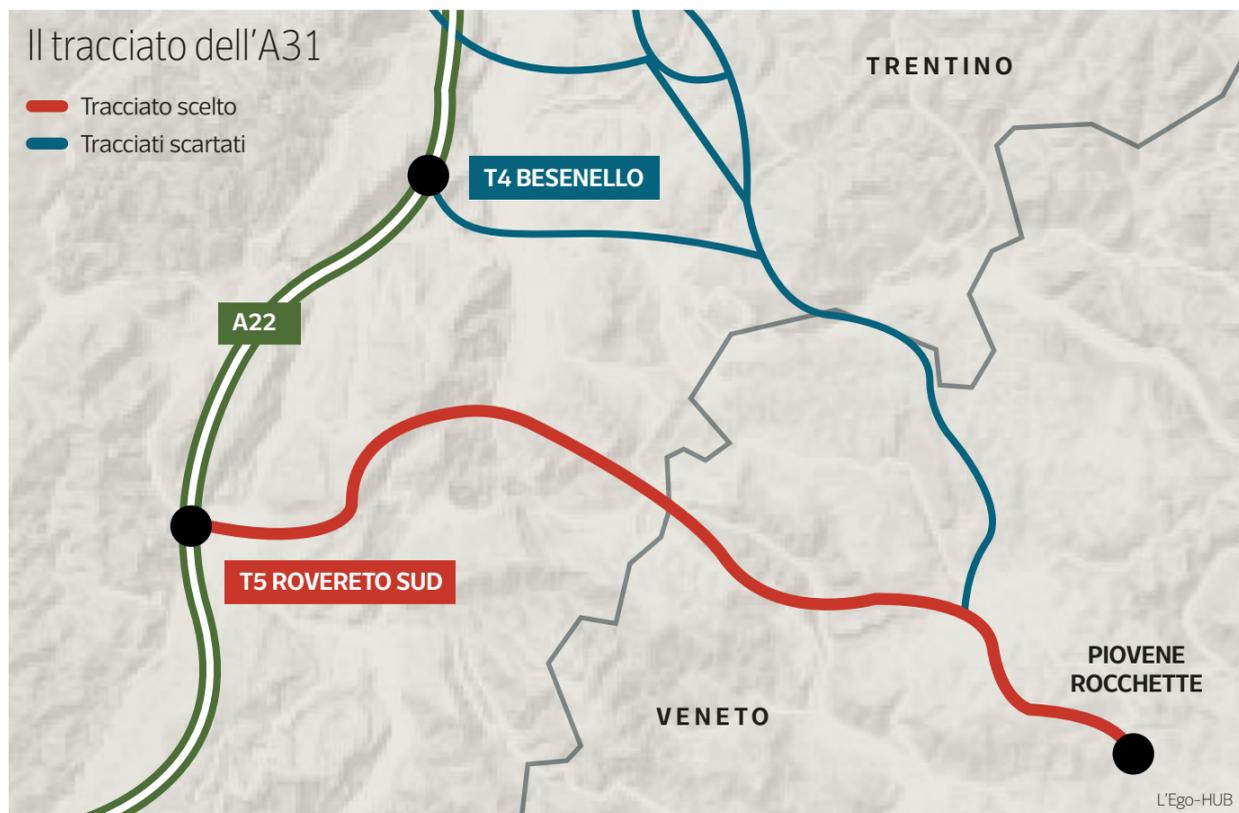
Partiranno subito i sopralluoghi
Il governatore: opera entro 7-8 anni

7-8 anni potrebbe essere conclusa». Sul tracciato verso Rovereto sud, il meno gettonato fino ad ora, c'è appena uno studio di fattibilità che risale al 2013. Lo studio parla di un territorio sostanzialmente omogeneo suddivisibile in due tratti: da Piovene Rocchette ad Arsiero e da Arsiero a Rovereto. Sui 40,85 km complessivi, oltre 32 saranno in galleria, meno di un km e mezzo in viadotto e poco più di 7 all'aperto.

«Nella passata legislatura - commenta critico il consigliere del Patt Ugo Rossi - avevamo raggiunto un accordo con il Veneto per fare un'infrastruttura che uscisse a Trento sud. Serviva a loro e a noi. A Rovereto non serve a nessuno».

**Annalia Dongilli
Martina Zambon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Ferrovia

di **Tommaso Di Giannantonio**

Treno diretto da Bolzano a Milano: entro l'autunno lo studio tecnico

I tempi di percorrenza verrebbero dimezzati. Contributi pubblici possibili

TRENTO L'idea del treno diretto Trento-Milano si fa più tangibile. Da alcuni mesi Rfi ha avviato una fase di valutazione tecnica delle tracce ferroviarie che dovranno collegare Bolzano al capoluogo lombardo senza dover fare il cambio a Verona. Qualora lo studio di fattibilità avesse esito positivo, si giocherà la partita decisiva tra le imprese ferroviarie e gli enti pubblici coinvolti (le Province autonome di Trento e Bolzano, la Regione Lombardia e il Tirolo). «Inviteremo presumibilmente le diverse imprese a partecipare ad una gara nell'ottica di un servizio di mercato e non di trasporto locale considerate le spese ingenti da sostenere. Una coppia di corsa Trento-Bas-

La vicenda

● Le province di Trento e Bolzano non sono attualmente collegate dal treno in modo diretto con Milano. È necessario sempre cambiare a Verona.

● Ora è allo studio una coppia di treni diretti per Milano. Rfi concluderà l'iter a breve.

sano ha un costo di 330 mila euro all'anno e sono soltanto 96 chilometri», spiega il dirigente del Servizio trasporti pubblici della Provincia di Trento, Roberto Andreatta.

Dunque, facendo una stima approssimativa, il costo annuale di una coppia di corsa Trento-Milano (andata e ritorno) ammonterebbe a quasi 900 mila euro, tenendo conto che la tratta si estende per circa 260 chilometri. La cifra raddoppierebbe con la seconda coppia di corsa prevista. L'intervento pubblico però non è del tutto escluso. «Nella seconda fase progettuale ed economico-giuridica non è esclusa la possibilità che venga presentata anche l'opzione di un contributo finanziario da parte degli enti

pubblici», osserva Andreatta. A spingere per la realizzazione di una linea diretta sono soprattutto le Camere di Commercio di Trento, Milano e Bolzano. Alla fine dell'anno scorso avevano partecipato all'incontro tra enti pubblici e imprese ferroviarie - Rfi e Öbb - portando sul tavolo le esigenze di imprese e lavoratori che da tempo richiedono il treno diretto. Ricordiamo che ad agosto era stata lanciata una petizio-

Il dirigente

«Inviteremo le diverse imprese a partecipare ad una gara, le spese sono ingenti»



Il servizio Due viaggiatori in procinto di salire sul treno

© RIPRODUZIONE RISERVATA