

VALSUGANA - PRIMIERO

Un altro no della Valsugana al traforo per la Valdastico

La serata di Borgo. L'incontro pubblico organizzato da Valsuganattiva è servito per ribadire l'adesione alla petizione contro il completamento della A31 da consegnare alla Regione



• Una delle zone critiche della Statale 47 della Valsugana: il traffico lungo l'asta del Brenta e il futuro della Valdastico sono sempre in qualche modo legati

ROBERTO GEROLA

BORGIO. Serata a senso unico "contro l'A31" l'altra sera a Borgo proposta da "Valsuganattiva" compresa quella parte di interventi che nella successiva parte della serata ha visto il pubblico intervenire sull'opera. Perché, dibattito non c'è stato. Si può invece parlare di trattazione del tema principale: la petizione contro l'A31 da inviare alla Regione. Semmai, di dibattito si può parlare a proposito della linea ferroviaria della Valsugana e del suo potenziamento. Quello sì è stato messo in discussione e soprattutto a proposito del costo e delle criticità da eliminare.

La serata

«Sarà una serata informativa», aveva dichiarato in apertura dell'incontro Walter Tomio a nome degli organizzatori, informazione su "no Valdastico, no A31" come del resto titolava appunto la serata (una settantina di persone nell'auditorium) che vedeva due relatori: Emanuele Curzel (esponente Pd) e Pietro Zanotto (ambientalista di Ledro). L'introduzione da parte di Tomio è stata ampia e articolata: ha toccato ar-

gomenti che riguardano da vicino Borgo e la Valsugana: acciaieria, controlli mancati, sfioramento dei parametri per la salute dell'aria, la peggiore in Trentino; ma anche emissioni, discariche, impianti biomassa, traffico, stufe domestiche, cambio del clima, viabilità eccetera.

Il filo conduttore

La contrarietà alla Valdastico, e a qualunque soluzione di uscita sull'A22 è stata il filo conduttore per entrambi i relatori e i rispettivi aspetti trattati a proposito dell'opera. Per primo Emanuele Curzel, da sempre contro l'A31. Molti i dati illustrati insieme a tabelle, dichiarazioni di politici trentino e veneti. Il suo è stato un excursus dal 1995 a questa parte, citando gli studi effettuati

INUMERI

60

Milioni di euro

• sono stati stanziati per potenziare ed elettrificare la ferrovia della Valsugana, ma per risolvere le criticità, è stato sottolineato, ne servirebbero 500 mila

circa la consistenza del traffico e i possibili nuovi scenari adottando una soluzione piuttosto che l'altra a proposito dell'uscita sulla A22. Curzel ha messo evidenza contraddizioni, errori, interpretazioni di convenienza ma anche inattendibilità di studi fatti come quello commissionato all'Università Trento «visto che ha individuato 6.500 passaggi a Borgo nel periodo 2009-2011; un dato errato in quanto la centralina di rilevamento non funzionava negli anni precedenti il 2010». Ha parlato anche di pedaggio politico, di svincolo a Trento Sud non con precedenza alla Valsugana ma alla Val di Non. Farà quindi colpo sui presenti citando alcuni dati sulla soluzione Besenello: per allontanare i detriti scavati ci vorranno 300.000 automezzi pesanti, si realizzerà una collina alta 50 metri con un sedime come quella di Castel Beseno; ci vorranno 8 milioni di euro all'anno per illuminare la galleria di 15 km, la più l'unga d'Italia.

Pietro Zanotto ha invece illustrato come funzionano le "grandi opere". Ne ha parlato come "disastri mascherati", interventi urgenti ma che ci mettono anni, i costi lievitano inevitabilmente e calano i soldi per le scuo-

le, fortissimi interessi che spesso sconfinano in corruzione, per l'A31 il territorio stato contaminato, le grandi opere sono senza controlli e non garantiscono il cittadino, spesso le prescrizioni non vengono rispettate. In definitiva occorre un nuovo modello di sviluppo: agire contro il dissesto idrogeologico, migliorare il trasporto pubblico, ridurre le emissioni.

Il futuro della ferrovia

E' stato nel "dibattito" che è emerso l'argomento "Linea ferroviaria della Valsugana" e il suo potenziamento ed elettrificazione (60 milioni stanziati dal Cipe), ma ne occorreranno 500 di milioni è stato detto da un tecnico per risolvere le criticità. Poi, Germano Carpentari (progettista tecnico di Caldonazzo) ha contestato un po' tutto. Linea ferroviaria sì, ma «occorre modificare il tracciato, per far passare il Minuetto che è una Ferrari che va su un sentiero, e raddoppiare i binari se si vuol guadagnare tempo, ma non più di tanto». Poi la serata è finita in politica, sulle prossime elezioni e sulla firma della petizione (ne ha parlato Aaron Iemma, presidente Wwf Trentino).