

IL PROGETTO

Il governatore ha firmato la delibera per inserire nel Pup il corridoio di collegamento viario tra l'A31 e l'A22 nella zona della Vallagarina

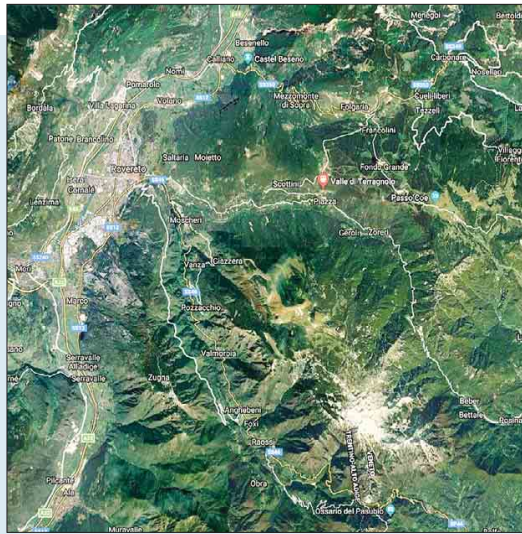
L'adozione del documento è prevista entro l'anno prossimo. La conclusione di tutte le fasi, compresa la valutazione ambientale, è infatti ipotizzata nel 2021

Valdastico, Fugatti insiste sull'uscita a Rovereto sud

L'autostrada della Valdastico entrerà nel Piano urbanistico provinciale. Lo ha deciso la giunta provinciale evidenziando di avviare il procedimento di variante al Pup «per affrontare coerenti analisi in ordine allo scenario complessivo della mobilità tra il Veneto e il Trentino». La delibera è del 19 giugno e non sorprende: il collegamento è sempre stato uno dei punti fermi nell'agenda del presidente Maurizio Fugatti.

L'uscita è prevista a Rovereto. Come si legge nella delibera, questa ipotesi, che dovrà essere verificata sotto il profilo tecnico e ambientale, viene sostenuta non solo dagli aspetti della mobilità e dei trasporti, ma anche «dalla riconosciuta esigenza di una riqualificazione dell'assetto produttivo ed economico della Vallagarina».

Di Valdastico si discute da decenni, ma è del 2016 il documento del Comitato paritetico (che ha visto la partecipazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Mit, dei rappresentanti della Provincia autonoma di Trento e della Regione Veneto) che mette nero su bianco che «lo scenario di comune interesse consiste nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valdastico, la Valsugana e la valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come collegamento tra viabilità ordinarie», nell'ambito di un'analisi dei collegamenti che attraversano l'arco alpino orientale. Al termine dei lavori del Gruppo di coordinamento - costituito nel 2017 per dare attuazione operativa agli indirizzi delineati dal Comitato paritetico - nel 2019 la Provincia di Trento ha trasmesso al Mit un Memorandum integrativo in cui viene ribadita la necessità che il Ministero garantisca un'analisi e un approfondimento più marcati rispetto alla mobilità tra Veneto e Trentino. Nel documento, inviato in data 9 aprile 2019, viene valutato lo studio di un'al-



A sinistra, l'ipotesi di tracciato da Pedemonte-Lastebasse, nell'alta Valdastico, a sud di Marco di Rovereto. In alto, l'autostrada A31

ternativa ulteriore tra il vertice del primo lotto dell'A31 nord a Pedemonte e l'A22 con sbocco nella zona di Rovereto sud. Nella delibera di venerdì scorso viene dato il via libera alla sottoscrizione di un atto aggiuntivo al Documento conclusivo del Comitato Paritetico proprio per condividere con il Mit e la Regione Veneto il nuovo scenario del corridoio di collegamento viario tra la Valdastico e la valle dell'Adige.

L'ipotesi dell'uscita della Valdastico a Rovereto (mantenendo come punto di partenza il vertice del primo lotto della A31 a Pedemonte) è stata valutata anche alla luce di una ricaduta territoriale ulteriore nella valle dell'Adige e di «una possibile integrazione con il corridoio di accesso Nord-Sud, in alternativa alla concentrazione su Trento dello snodo comune». Vengono ipotizzati i tempi dell'adozione della variante al Pup: entro la fine

del 2021, tutte le fasi comprese, anche quella legata alle valutazioni ambientali. «Contestualmente saranno adottati gli atti necessari alla formalizzazione dell'intesa» si specifica. Alla variante integrata con la valutazione ambientale strategica è chiesta la partecipazione di diverse strutture dell'amministrazione pubblica, ed in particolare il Servizio urbanistica e tutela del paesaggio della Provincia, dell'Agenzia provinciale per la prote-

zione dell'ambiente, del Dipartimento della Protezione civile e del Dipartimento Territorio, ambiente, energia e cooperazione.

Il presidente Fugatti dovrà tenersi pronto alla resistenza del territorio. Nell'incontro di un anno fa con i sei sindaci dei comuni interessati (Rovereto, Ala, Vallarsa, Terragnolo, Trambileno, Folgaria) erano emerse le prime perplessità sull'opera, seguite dalle inamovibili polemiche. Il primo problema sollevato è stato quello della sostenibilità, del rischio idrogeologico. Fugatti aveva messo subito le mani avanti evidenziando che la sorgente di Spino non verrà toccata, ma tuttora non è chiaro cosa sarà delle altre falde acquifere. Senza dimenticare l'impatto paesaggistico del collegamento, che spaventa molti abitanti della Vallagarina.

L'INTERVISTA

Emanuele Curzel ripercorre la telenovela Pi.ru.bi, tra dati e politica

«Opera debole, non verrà fatta»

DANIELE BENFANTI

Una telenovela lunga mezzo secolo. La Pi.ru.bi. è ormai iscritta nel dna trentino come l'opera che non s'ha da fare. Eterna incompiuta. Osteggiata da molti, agognata da pochi, fiume carsico della politica. Argomento divisivo, clava elettorale. Ma in questi 50 anni di progetti, retromarcie, rilanci, sfide a braccio di ferro, ci sono delle date che rappresentano dei tornanti decisivi nella lunga vicenda dell'autostrada che doveva collegare Trento all'Adriatico. L'A31 da decenni si ferma a Piovene Rocchette, nell'Alto Vicentino. Negli ultimi anni ne è stato completato il tratto sud, che lambisce i Colli Euganei e arriva nel rodigino. Emanuele Curzel, storico, originario di Caldonazzo, è residente a San Cristoforo, è memoria storica e figura attiva della battaglia per fermare l'A31. È stato portavoce dei comitati che si sono opposti all'opera e oggi è consigliere di minoranza in Comunità di Valle Alta Valsugana-Bersntol. **Dottor Curzel, perché ricordare il 22 giugno di vent'anni fa, nella lunga e tormentata vicenda dell'Autostrada della Valdastico?** Perché il 22 giugno del 2000 sulla stampa trentina trovava spazio uno studio della società Ata Engineering dell'ingegner Gobbi Frattini che annunciava come la Valdastico avrebbe ridotto di due terzi il traffico sul-

la congestionata statale 47 della Valsugana. Perciò andava fatta. Io, che abito a meno di cento metri dalla statale, che sento il frastuono di quel traffico, per un quarto d'ora ci credetti. Il problema è che ancora nell'autunno del 2018 il neopresidente della Provincia Maurizio Fugatti riproponeva questo refrain: la Valdastico toglie traffico e smog alla Valsugana. Un concetto che è stato inculcato nei valsuganotti. **Non è così? Le valutazioni di vent'anni fa non sono attendibili?** Passò l'idea, nel giugno 2000, che quello studio fosse stato commissionato dalla Provincia. Invece era stato fatto dalla Ata Engineering e proposto alla Provincia. Fu usato qualche algoritmo - anche se allora forse non si chiamavano così - adatto a qualche strada di pianura. In Pianura se costruisci una strada parallela a un'altra, il traffico si riduce. Nelle valli montane è diverso. Fu uno studio approssimativo, di 8-10 paginette, che calcolava lo stesso calo del traffico a Primolano come a Pergine. Poco credibile. **In che modo questi dati hanno condizionato ragionamenti e pianificazioni successive?** Non nego che il problema del traffico sulla Valsugana esista. Beninteso. Ma la medicina giusta non era e non è la Valdastico. Nel giugno del 2000 cambio il paradigma. Si allargarono i consensi all'opera. E poi una



Traffico sulla statale della Valsugana

leggenda che il Trentino fosse sempre contrario alla A31, a differenza del Veneto. Dal 2000 al 2008 ci fu un orientamento favorevole. **E perché questo consenso si andò affievolendo proprio allora?** Per due questioni politiche. La caduta dell'ex assessore e ex presidente di A22 Silvano Grisenti e la nascita del Pd, che creò nuovi equilibri nel centro-sinistra autonomista. Nel 2014 l'Università di Trento rese poi pubblico un altro studio che ha del paradossale. Pote-

va essere la pietra tombale sulla Valdastico, invece... **Ci spieghi.** Raccoglieva dati del 2009-2010 sul traffico che lambiva Borgo Valsugana. Dava solo 6.000 veicoli al giorno, compresi mille camion. Il Comitato No Valdastico verificò che le centraline utilizzate per il rilevamento erano difettose. I veicoli di passaggio erano di più. Parlare di seimila veicoli riduceva l'eventuale utilità della Valdastico. Ma qui si capisce come le cifre non le guarda nessuno



Emanuele Curzel

e spesso sono strumentalizzate. **Ma insomma, senza avere la sfera di cristallo, la Valdastico si farà mai?** Io credo proprio di no. Era un'opera debole e ora è morta. Negli ultimi anni è stata solo uno spauracchio utilizzato dalla A4 holding per avere la concessione. Lo stesso presidente Fugatti, che si dice favorevole, ha scelto la strada più difficile: l'uscita a Rovereto. Quando su Besenello si poteva chiudere. O proporre il corridoio per la

Valsugana uscito durante il quinquennio di Ugo Rossi. Dire no alla Valdastico è perdente elettorale. Si è visto anche nei comuni critici del Veneto. Il rapporto squilibrato osti-introiti di quest'opera è evidente a tutti. I tipi di terreni da perforare non sono adatti. È un'opera antieconomica e antiecológica. Ma chi ha giocato a quel tavolo negli ultimi vent'anni ha spesso bluffato o interpretato più parti in commedia (o forse in tragedia).