

## VALLAGARINA

Il presidente del Trentino difende e rilancia la scelta di far uscire la nuova A31 a Rovereto Sud: «Non dico di no ad un'opera da due miliardi tutti pagati dall'A4»

Il durissimo fuoco di fila delle opposizioni non smuove il presidente: «Lo Spino non è a rischio e il casello di Terragnolo non lo faremo più, perché il territorio non vuole»

# «Valdastico, sempre detto che la faremo»

*Fugatti in Consiglio: «Era nel mio programma elettorale e ci hanno votato anche per questo»*

MATTHIAS PFAENDER

«La Valdastico l'abbiamo sempre detto che volevamo farla, e che volevamo farla uscire a Rovereto. Sempre detto in campagna elettorale. E nel nostro piano di rilancio economico era uno dei dieci punti. E poi siamo stati eletti in Provincia. Quindi, non è vero che i trentini non la vogliono, e non è vero che non la vuole il mondo dell'impresa». Solo contro tutti (fatta eccezione per il consigliere leghista valsuganoto Roberto Pacher), ieri il presidente della Provincia Maurizio Fugatti ha difeso in aula il progetto di portare la Valdastico Nord a passare per le Valli del Leno.

L'occasione è stata la discussione della mozione presentata dal consigliere Pd Alessandro Olivi, che chiedeva di annullare la variante del piano urbanistico provinciale riguardante il corridoio di accesso Est. Alla fine, ovviamente, la mozione è stata bocciata. Ma è la discussione che ha preceduto il voto ad avere valore politico. Una discussione che ha visto Fugatti ribadire la volontà di portare l'A31 ad uscire a Rovereto sud, in quanto la nuova infrastruttura sarà, ha argomentato, «volano di sviluppo per tutto il Trentino», sia in prospettiva, per l'aumento del transito di merci e persone, che nell'immediato dei lavori decennali, quando un cantiere da due miliardi euro arriverà sul Trentino senza che la Provincia scuci un euro. «Lo Spino non è a rischio - ha ribadito Fugatti - e l'uscita a Terragnolo non la faremo più, perché il territorio non vuole. E poi negli anni '60 e '70 in Vallagarina c'era la stessa opposizione di oggi per l'A22».

Quindi la Valdastico si farà «perché l'abbiamo sempre detto» e perché «secondo noi dovrebbe avere effetti positivi». Il macroscopico deficit di dati, di studi e di riferimenti sul traffico, l'incongruenza rispetto alle più recenti normative sul piano ambientale e di tutela del territorio, l'incompatibilità con gli altri grandi piani di investimento infrastrutturale del Trentino, la ostentata non curanza delle voci dei territori che saranno toccati dall'autostrada: nulla di questo che è stato affrontato ieri da Fugatti o da Pacher, che per conto suo ha dichiarato che quello della sinistra è un «no» per partito preso, e che la strategia degli avversari politici è solo quella di «continuare a non fare niente, senza proporre alternative».



Gli interventi da parte dell'opposizione (lo stesso Olivi, Coppola, Rossi, Degasperi, Marini, Dalla Piccola, Manica) sono stati a senso unico: in varie forme è stato riconfermato che il progetto di Fugatti è potenzialmente devastante per l'ambiente, inutile al fine di salvare la Valsugana dal traffico, di dubbia utilità nel promuovere l'economia del basso Trentino. E, tra le altre cose, finalmente slegato dal vincolo della concessione dell'A4, che è stata appena prorogata al 2026. «L'autostrada della Valdastico è un'opera vecchia che si trascina dal passato e la cui realizzazione contrasta con gli obiettivi di un nuovo green deal - si legge nella mozione bocciata dalla maggioranza di centrodestra -. Le comunità locali interessate, da Rovereto a Trento, dalle Valli del Leno all'Alto Garda, hanno espresso in modo compatto la loro contrarietà. Non solo perché preoccupate per gli irreversibili danni ambientali ma anche perché convinte che uno sviluppo economico e sociale duraturo della montagna necessita di un sistema di mobilità più eco-compatibile. Lo stesso mondo delle imprese è convinto che la transizione ecologica e la sostenibilità siano oggi fattori di sviluppo. Il coordinamento provinciale imprenditori ha elaborato come proposta per il Bilancio provinciale la programmazione degli investimenti 2021 - 2023 "più mobilità integrata e sostenibile, elettrica e meccanizzata" e si considera "il paesaggio, l'ambiente, la natura come elementi connessi con l'economia reale del territorio».

**Vallarsa** | Il Comune ribadisce la contrarietà all'A31: «Nessuno transiterà sotto lo Zugna pagando 50 euro»

## «E chi pagherà per passare da lì?»



In foto il sindaco di Vallarsa Luca Costa. Il Comune di Vallarsa è uno dei tre Comuni che si sviluppano nelle valli del Leno, insieme con Terragnolo e Trambileno. Nei tre comuni, dove la opposizione all'A31 è molto forte, la Lega è risultata il primo partito alle scorse elezioni provinciali.

VALLARSA - Dal Comune di Vallarsa arriva un altro no all'A31. La presa di posizione è netta, annuncia l'amministrazione ricordando che la contrarietà della giunta alla "grande opera" sul proprio territorio è lampante da tempo anche all'ombra del Pasubio. Il sindaco Luca Costa l'ha ribadito ancora, rivolgendosi a tutta la giunta provinciale. «La nostra ammi-

nistrazione - scrive Costa - intende nuovamente esporre la propria contrarietà alla variante al Pup volta a pianificare il corridoio di accesso est con possibilità di passaggio sul nostro territorio, come da delibera del consiglio comunale che vi abbiamo già inoltrato».

Sul punto il Consiglio alcune settimane fa aveva votato all'unanimità, pertanto il Comune di Vallarsa sottolinea come il primo cittadino possa parlare a nome di tutti i vallarsesi. «Sono stati numerosi gli altri passaggi pubblici in cui l'amministrazione locale ha espresso con chiarezza la propria posizione, facendosi portavoce di un'intera vallata» a partire dalla mozione comunale del 2019. Il prossimo passo sarà formare una commissione adibita alle osservazioni tecniche, che si unirà solo una volta pronto il documento preliminare della variante del Pup. Il «no» al passaggio est della giunta s'inserisce sul terreno di un dibattito anche interno al consiglio comunale. La lista di minoranza Uniti per la Vallarsa nei giorni scorsi ha obiettato che «sarebbe stato opportuno che anche in questa fase si lavorasse assieme ad un documento che argo-

menti la scelta politica e in particolare la variante al Pup che parla di corridoio est, come ha fatto Rovereto, invece di trasmettere solo la delibera di contrarietà, perché se si crede in qualcosa non si perde occasione di ribadirla». «La A31 con uscita a Rovereto sud è al limite della fattibilità tecnica, lo dice chi ha fatto lo studio preliminare. La A31 non serve e non si ripagherà mai. Lo dicono i conti sul costo del pedaggio».

Secondo i calcoli di Uniti per la Vallarsa per «andare da Trento a Padova passando per un'ipotetica A31 che esce a Rovereto servirebbero 165 km, da percorrere in 1 ora e 55 minuti a un costo non inferiore ai 70 euro», mentre oggi per «andare da Trento a Padova passando per A22 e A4 si percorrono 172 km in 2 ore e 17 a un costo di 27,20 euro». Escludendo i pedaggi autostradali, cioè impiegando la statale della Valsugana, «si percorrono 135 chilometri in 2 ore e 19. il costo è di 15,63 euro. Nessun artigiano roveretano o vicentino spenderrebbe 50 euro di vignetta per attraversare Zugna e Pasubio risparmiando una manciata di minuti» conclude il gruppo. M.G.



A sinistra il tratto finale dell'A31. In alto il presidente del Trentino Maurizio Fugatti. A destra il consigliere Pd Alessandro Olivi.

