

## L'opera | incompiuta

## Le tappe della vicenda

## Nel 1965 la nascita dell'idea «Pirubi»

✓ Del collegamento tra Trentino e Veneto si parla dagli anni Sessanta: allora l'Autostrada Trento-Vicenza-Rovigo venne ribattezzata Pirubi, dalle lettere iniziali di Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Toni Bisaglia

## La lunga battaglia su tracciato e uscita

✓ In Trentino però il progetto finisce subito al centro di polemiche asprissime: contrari i territori della Valsugana, attorno al lago di Caldonazzo. Poi le azioni legali del Comune di Besenello

TRENTO A riportare la questione in cima all'agenda politica ed economica del Trentino e del Veneto è stata la frana di metà gennaio in Valbrenta. Che ha provocato la chiusura temporanea della Statale della Valsugana. E che ha causato disagi soprattutto ai mezzi pesanti. «In questa situazione, la Valdastico diventa necessaria» tuonano il presidente degli autotrasportatori di Confindustria Trento Stefano Pedot e il presidente del Raggruppamento di Bassano del Grappa di Confindustria Vicenza Alessandro Bordignon. Che hanno deciso di unire le

Imprenditori preoccupati: «Viabilità in sofferenza» Il governatore: «Pronto a riprendere il confronto con Zaia»



Interrotta La fine della Valdastico a Piovene Rocchette in Veneto: da lì dovrebbe partire il cantiere del prolungamento a nord verso il Trentino

# Confindustria, asse Trento-Vicenza: «Valdastico necessaria, va realizzata»

voci per chiedere — in una nota congiunta — un passo in avanti della politica.

In realtà, non è la prima volta, dalla frana in Valbrenta, che gli imprenditori veneti richiamano i governatori Maurizio Fugatti e Luca Zaia a un impegno concreto sul completamento della A31. A fine gennaio, infatti, il delegato alle Infrastrutture di Confindustria Vicenza Claudio Pozza aveva lamentato i disagi legati alla chiusura della Statale della Valsugana. Rivolgendosi direttamente ai vertici di Trenti-

## L'appello

«Non si possono più rinviare gli interventi di messa in sicurezza della Statale 47»

no e Veneto: «È ormai incontestabile — aveva detto Pozza — la necessità di completare la A31, realizzandone finalmente lo sbocco a nord sulla A22. L'auspicio è che la Regione Veneto e la Provincia di Trento trovino finalmente una sintesi di reciproco gradimento, sbloccando quell'impasse che logiche campanilistiche hanno fin qui prodotto, privando un ampio, quanto vitale, territorio, di infrastrutture adeguate alla domanda di mobilità espressa dalla popolazione e dagli operatori economici».

Quella posizione oggi viene confermata — e rafforzata — dalla nota congiunta degli imprenditori veneti e trentini. «La viabilità tra le province di Trento e Vicenza — osservano Pedot e Bordignon — è pregiudicata da una serie di fragilità e criticità annose e manifeste, che la frana del 12 gennaio scorso ha evidenziato e inasprito al punto che una soluzione alternativa e

strutturale appare oggi l'unica opzione possibile».

I due presidenti ricordano le misure attuate a seguito della frana. E le ripercussioni per le aziende «insediate in un ampio territorio tra la pedemontana vicentina e la Valsugana trentina»: i mezzi pesanti, dicono, hanno dovuto «allungare notevolmente i tragitti, aumentando i costi». «Il sistema industriale delle due province — incalzano Pedot e Bordignon — è in forte sofferenza». Anche perché, aggiungono, non c'è ancora

## Il presidente

«Conclusa la parentesi elettorale, adesso si può andare avanti con il percorso»

certezza sui tempi che saranno necessari per il completo ripristino del viadotto «del Pescatore» in località San Martino, «che consentirà il transito, oggi interdetto, anche ai mezzi pesanti».

Di fronte a questa situazione, Trento e Vicenza partono dunque all'attacco. «Non ci si può più accontentare del semplice ripristino della viabilità compromessa dalla frana, che tuttavia deve essere garantito al più presto» spiegano Pedot e Bordignon. Che fissano le priorità dal punto di vista dei collegamenti tra i due territori: «Sono assolutamente necessari e non più rinviabili gli interventi di ammodernamento e messa in sicurezza della Statale 47, previsti dal contratto di programma tra Ministero delle Infrastrutture e Anas approvato dal Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica, ndr) nel 2017 e oggetto di un protocollo siglato tra Anas e

## La svolta a sud del centrodestra

✓ Il governatore Maurizio Fugatti fa capire subito di scommettere sull'arteria. Ma sceglie di spostare a sud l'uscita della Valdastico: l'intenzione del presidente è di prevedere lo sbocco a Rovereto sud

## L'avvio dell'iter della variante al Pup

✓ A ottobre del 2022 la giunta provinciale approva in prima adozione la variante al Piano urbanistico provinciale sul corridoio est, che allarga di fatto il raggio di azione dell'arteria

## Il fronte critico dei sindaci

✓ L'iter della variante è però accidentato: in commissione Lega e FdI si astengono, i territori coinvolti dicono «no», partono i primi ricorsi, mentre il Consiglio delle autonomie a più riprese boccia il testo

## Categorie decise: «Opera strategica»

✓ Se associazioni ambientaliste, sindaci e territori coinvolti si dicono contrari alla Valdastico, di tutt'altro avviso le categorie: «Porterà benefici» dice il Coordinamento imprenditori

## Il quadro

TRENTO Il disegno di legge sulla variante al Piano urbanistico provinciale relativo al collegamento est (leggi: Valdastico) non è ancora stato depositato. «È difficilmente — ironizza il capogruppo del Pd Alessio Manica — verrà calendarizzato prima delle elezioni di Rovereto». Perché la Valdastico è un tema che divide la stessa maggioranza. A livello provinciale, ma anche nella città della Quercia. «E dunque il centrodestra — aggiunge Manica — si guarderà bene dal portare in Aula un argomento sul quale a Rovereto, nella coalizione, ci sono posizioni opposte». La Lega, in sostanza, sta con Fugatti e scommette sul completa-

59

Sono gli anni trascorsi dall'avvio del dibattito politico sulla realizzazione del collegamento viario tra il Trentino e il Veneto

Regione Veneto l'anno successivo». Di più: «La vulnerabilità geologica dei luoghi, con le frane che hanno interessato non solo la Statale della Valsugana, ma anche la statale 350 (di Folgaria e Valdastico, ndr), compromettendo la circolazione lungo entrambe le infrastrutture di collegamento tra le province di Vicenza e di Trento, dimostrano anche al più scettici la necessità di un nuovo corridoio infrastrutturale a servizio di questo territorio, delle sue comunità e dei sistemi economico-produttivi».

La Valdastico, dunque, secondo Confindustria serve. E serve in fretta. «A tal riguardo — concludono i presidenti — invitiamo la Provincia di Trento e la Regione Veneto a riprendere il confronto finalizzato alla definizione di una soluzione condivisa per il prolungamento a nord della A31». Zaia e Fugatti, in realtà, di Valdastico hanno parlato a più riprese. Anche con il ministro Matteo Salvini. Il governatore trentino, su quest'opera, non ha mai fatto passi indietro, nonostante la contrarietà dei territori e le divisioni in maggioranza. Da parte sua, Zaia in qualche occasione ha mostrato un atteggiamento più prudente. «Per noi la Valdastico nord deve essere completata assolutamente» aveva detto il governatore veneto a dicembre. Salvo poi ammorbidire i toni a gennaio: «Per ora la Valdastico — aveva detto — è un impegno sulla carta». Ma il presidente della Provincia mostra sicurezza. E tende la mano agli imprenditori: «Lasciata alle spalle la parentesi elettorale — osserva Fugatti — può riprendere il confronto con il Veneto su quest'opera. Se ne parlerà anche con il ministero».

Marika Giovannini  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ricorsi, no dei Comuni e centrodestra diviso: le incognite di Fugatti



In piazza Una delle tante manifestazioni organizzate nel corso degli ultimi anni contro la realizzazione della Valdastico nord



Manica (Pd) 1  
Dubito che la variante approdi in Aula prima delle elezioni di Rovereto  
Ci sono troppe divisioni

mento della A31, ma FdI ha idee ben diverse. E da tempo si è espresso contro la prospettiva di un'arteria con uscita a Rovereto sud. Lo stesso Patt ha marcato la distanza, ribadendo la riserva sullo sbocco dell'A31 in Vallagarina.

Ma i «no» non sono solo interni alla maggioranza. A schierarsi contro l'arteria sono innanzitutto le associazioni ambientaliste. Mentre ad aver espresso un giudizio negativo sulla prospettiva di una Valdastico con uscita in Vallagarina sono stati tutti i territori coinvolti: la Comunità di valle, i Comuni della Vallagarina. E il Comune di Rovereto, che ha pure depositato un ricorso al Tar. Seguìto nell'azione legale anche dal Comune di Trento. E l'esito potrebbe condizionare l'iter del disegno di legge.

«Per questo — osserva Manica — forse converrebbe alla giunta attendere le sentenze. L'iter del disegno di legge può pure iniziare, con il confronto in commissione e poi in consiglio provinciale. Ma se i ricorsi andassero a buon fine, salterebbe tutto». Con un percorso dunque che sarebbe stato portato avanti per niente.

In ogni caso, se il testo dovesse approdare in commissione e poi in Aula, a contrastarlo ci sarebbe l'intera opposizione. Pd in prima fila. Con Manica che già ora non nasconde l'irritazione di fronte alla presa di posizione con-

giunta dei rappresentanti di Confindustria Trento e Confindustria Vicenza. «Il nesso logico tra la frana e la Valdastico — è l'affondo del capogruppo dem — non ha alcun senso: il fatto che sia franato un pezzo di montagna in Valbrenta non giustifica una galleria del valore di tre miliardi, con costi ambientali elevatissimi». Non solo: «Anche il territorio di Terragnolo è instabile, è una zona estremamente critica. Non è un caso che la strada da Terragnolo ai Laghetti sia chiusa da anni proprio per una frana». Manica non risparmia una stoccata a Confindustria: «Trovo difficile che la Valdastico giustifichi gli interessi degli industriali di Vicenza». E torna sulla nota congiunta: «Prendo atto che, anche in questo caso, quando si parla di Valdastico non viene sviluppato un ragionamento articolato sui flussi e sui dati». Perché i dati, prosegue il dem, «confermano che, anche con la Valdastico, la Valsugana non risolverà i suoi problemi di



Manica (Pd) 2  
La Valdastico non risolverà i problemi di traffico della Valsugana  
Basta con le illusioni

traffico: non si può quindi continuare a illudere i territori della Valsugana, facendo loro credere che un buco su Rovereto toglierà il flusso di automobili e di mezzi pesanti lungo quelle zone». La Valdastico, prosegue Manica, «sosterà al massimo un 20 per cento di traffico dalla Valsugana». Di più: «Gli stessi scenari (tratteggiati all'interno dei documenti legati alla variante sul corridoio est) dimostrano che se non si impone una "vignetta" sulla Valsugana, il traffico pesante continuerà a scegliere quella direzione». Anche perché la Valdastico, essendo il prolungamento di una autostrada, «sarà a pagamento». E osservando i pedaggi dei vari trafori, il costo potrebbe essere tale da scoraggiarne l'utilizzo non solo da parte dei mezzi pesanti, ma anche degli stessi turisti che dal Veneto si spostano in Trentino e viceversa. «Ma questo aspetto del costo — nota Manica — non è mai stato affrontato. E non è presente in nessuno dei documenti elaborati finora». C'è poi un ultimo aspetto che sta a cuore al capogruppo del Pd: «In questi anni si continua a parlare di traffico della Valsugana. Ma il problema non esiste certo solo in quella zona: la Vallagarina ha una portata di veicoli al giorno ben più alta se si sommano A22, Statale 12 e provinciale».

Ma. Gio.  
© RIPRODUZIONE RISERVATA