

## **Consiglio provinciale - Intervista Valdastico**

**Il Consiglio provinciale ha respinto la mozione che chiedeva di inserire nel PUP e nel piano mobilità il completamento in territorio trentino della Valdastico. E' questo un tema ricorrente che divide da oltre 30 anni amministratori e popolazione. Ma non è proprio possibile trovare una via d'uscita?**

La via d'uscita c'è e si chiama Convenzione delle Alpi, cioè un trattato internazionale che ha valore di legge ma che in Italia – diversamente dagli altri Paesi alpini – manca ancora del voto del Parlamento sul protocollo Trasporti, che di fatto impegna i firmatari ad astenersi dal realizzare nuove autostrade in territorio alpino. Le Alpi sono una regione fragile, sensibile, soffocata dal traffico pesante di attraversamento. La Convenzione delle Alpi afferma che le crescenti esigenze di trasporto vanno soddisfatte tramite un migliore sfruttamento delle capacità stradali e ferroviarie esistenti, potenziando o costruendo infrastrutture ferroviarie e migliorando il trasporto combinato o adottando altri interventi di organizzazione dei trasporti. Queste sono le vie d'uscita che stanno adottando in Francia, Svizzera, Austria, Germania e Slovenia, mentre noi ci confrontiamo ancora su soluzioni che configurano un modello di sviluppo ormai superato da trent'anni!

**Non ritiene che non sia tanto l'opera di per sé stessa impattante, quanto piuttosto come essa viene eseguita?**

Non è un problema di esecuzione dei lavori. Le priorità della Provincia devono essere la difesa della salute dei cittadini e della qualità del territorio affiancate alla tenuta del sistema produttivo. In questa direzione le infrastrutture prioritarie per agevolare il transito delle merci sul nostro territorio sono quelle ferroviarie. Si sta parlando del potenziamento della direttrice ferroviaria Verona-Monaco e del rilancio della Valsugana. Ebbene queste sono soluzioni concrete, è qui che dobbiamo investire le risorse pubbliche. La Svizzera, che è un Paese interamente alpino, proprio come il Trentino, ha inserito nella costituzione federale il principio secondo il quale le merci che l'attraversano possono passare solo su ferro. L'A31 nord comporterebbe un aumento di traffico sull'A22, con l'obbligo di costruire la terza corsia e con aumento dell'inquinamento a Trento, città che già soffoca e supera costantemente i limiti di guardia. Si produrrebbe un effetto domino con conseguenze gravissime per la popolazione. Mi chiedo come sia possibile pensare di aumentare ancora il traffico su gomma quando ci sono migliaia di persone che si ammalano per effetto dell'inquinamento. Cosa conta di più, la salute dei cittadini o gli "affari" di poche persone?

**La Valsugana lamenta un eccessivo carico di traffico con un conseguente alto grado di inquinamento, di incidenti e morti. Come è possibile risolvere questo problema?**

I problemi della Valsugana sono reali e vanno affrontati con interventi rapidi, mirati e coordinati, non rinviandone la soluzione ad un'autostrada che sarebbe pronta tra vent'anni! La nostra opinione è che la Valsugana debba essere portata tutta a quattro corsie, con interventi appositi per garantire la sicurezza, con il pagamento di un pedaggio per i camion e con il divieto selettivo di transito nei confronti dei veicoli più inquinanti. Nel contempo va potenziata la linea ferroviaria, con corse più frequenti ed un vero servizio di metropolitana di superficie. Il solo eventuale completamento dell'A31 nord, senza una politica dei trasporti e senza gli interventi che ho citato, non modificherebbe di nulla i problemi della Valsugana. E poi non possiamo comunque pensare di risolvere i problemi della Valsugana aumentando quelli di una valle vicina, la

valle dell'Adige. Voglio ricordare, e non è un dettaglio irrilevante, che i Comuni della Vallagarina si sono già espressi contro lo sbocco dell'A31 in valle dell'Adige.

**Di Pi.Ru.Bi si parla dal 1970. Sono passati più di trent'anni, ma di supervalsugana (tranne qualche tratto) non si è visto nulla e la ferrovia (locomotori a parte) è rimasta quella del dopoguerra. Cosa fare per superare questo immobilismo?**

In realtà sono stati fatti molti investimenti e la volontà della Provincia è quella di proseguire nel potenziamento della ferrovia e nella messa in sicurezza della statale. Non dimentichiamoci che gran parte del traffico che grava sull'alta Valsugana è qui generato e si motiva in parte nel fatto che ormai quest'area è diventata un "sobborgo" del capoluogo. La giunta provinciale non è immobile. Tutt'altro, mai come in questi ultimi anni e senza paragoni con le altre regioni italiane ha investito nelle infrastrutture per la mobilità. Semmai serve una volta per tutte mettere l'inutile A31 nel cassetto: mi sembra una scusa ricorrente quella di tirare in ballo quest'opera, che nasconde grandi speculazioni di pochi (come quella della Serenissima per ottenere il rinnovo della concessione sull'autostrada Brescia-Padova) mascherate ad arte dietro l'interesse collettivo.

**Si teme il pericolo che il Trentino diventi zona di attraversamento stradale: nord-sud ed est-ovest. Ci sono studi e proposte in questa direzione?**

Il Trentino, regione alpina, abbisogna di soluzioni adeguate alle caratteristiche del proprio territorio. L'A31 sarebbe devastante! Oltre a danni ambientali e socio-sanitari ad oggi incalcolabili, porterebbe il "modello veneto" alle porte di Trento. Vi immaginate che bello vedere tutta una serie di capannoni e centri commerciali tra Trento e Rovereto? Inoltre le piccole e medie aziende trentine, gli artigiani ed i commercianti sarebbero esposti ad una concorrenza con il Veneto che creerebbe uno shock negativo sulla nostra economia. Noi non vogliamo il modello di sviluppo veneto: vogliamo un modello di sviluppo alpino, concordato con l'Alto Adige ed il Tirolo, cioè le altre regioni che con noi condividono il "corridoio del Brennero". Voglio anche ricordare che Alto Adige e Tirolo sono contrari alla Valdastico, perché il traffico in più generato da quest'arteria si scaricherebbe anche su di loro. Allora dobbiamo guardare all'A31 come ad un problema alpino ed in questa dimensione va visto il nostro no a nuove autostrade ed il nostro sì a modelli di trasporto più compatibili con l'ambiente.

**A suo avviso produce più inquinamento e dissesto ambientale una nuova autostrada o le mille stradine forestali e vicinali asfaltate sino in alta quota?**

Credo che non si possano confrontare. Il danno derivante da una nuova autostrada è di dimensioni non comparabili, anche perché l'autostrada concentra tanto traffico in poco spazio. Sarebbe puerile e da ipocriti rispondere che dobbiamo tutelare l'ambiente, in linea generale, e poi lasciar passare una nuova autostrada, che automaticamente attirerebbe nuovo traffico e creerebbe danni irreversibili, molto diversi da quelli creati da una o cento strade forestali. Potremmo semmai discutere sulla dubbia utilità di alcune strade forestali e sull'inutilità della loro asfaltatura, un vero spreco di denaro pubblico oltre che un danno all'ambiente.