

LA VARIANTE AL PIANO URBANISTICO



Ostruzionismo in aula, non bastano otto giorni d'aula per far passare il disegno di legge firmato Gottardi che inserisce l'autostrada A31 e lo sbocco a Rovereto tra le ipotesi di collegamento col Veneto



L'autostrada Valdastico è bloccata in aula consiliare. Sta accadendo attorno al disegno di legge dell'assessore Mattia Gottardi, che prevede una variante al Piano urbanistico provinciale (vedi scheda a pagina 15), con una revisione del corridoio Est e quindi delle ipotesi di collegamento viabilistico fra il Trentino e il Veneto. Significa che verrebbe contemplato anche un futuro completamento dell'autostrada A31 lungo la Valdastico, compresa la versione di tracciato con uscita a Rovereto. Il ddl Gottardi è stato accolto dal fuoco di fila delle minoranze consiliari, che hanno messo in campo 1.914 proposte di ordine del giorno, avviando un durissimo ostruzionismo per fermare un'opera ritenuta inutile e dannosa. Si è andati in aula a inizio ottobre e per 8 giornate i lavori sono proseguiti a rilento: esaurita la discussione generale, si è appunto passati agli ordini del giorno e la maggioranza di centrodestra è arrivata a respingerne solo 42 (su 1914). Uno stallo totale, che il presidente Claudio Soini si trova a dover gestire cercando di preservare l'operatività dell'assemblea legislativa. Le tante ore di confronto in aula hanno fatto luce (vedi nella pagina a fronte) su due modi opposti di valutare il tema: il centrodestra chiede via libera al progresso e alle infrastrutture, il centrosinistra antepone la tutela ambientale e l'opzione secca per i collegamenti ferroviari. Fitte anche le schermaglie politiche: il centrodestra evidenzia come l'ipotesi Valdastico abbia fatto passi avanti all'epoca del Governo di centrosinistra (con il ministro Delrio e presidente della Provincia Ugo Rossi).

Il riferimento è a una soluzione progettuale (approvata in Giunta nel 2016, ha rimarcato polemicamente Luca Guglielmi) che prevedeva una Valdastico non autostradale, con sbocco in galleria a Trento sud passando (peraltro con grande danno ambientale) per la zona dei laghi della Valsugana e poi nella valle del torrente Centa, drenando il traffico pesante anche proveniente dalla bassa valle.

A Guglielmi ha replicato Alessio Manica (Pd): nel 2014 - ha detto - la maggioranza di centrosinistra accettò com'era d'obbligo di sedersi al tavolo con lo Stato e lì argomentò le ragioni del no alla Valdastico. Nel 2016 il verbale conclusivo di quel tavolo prevede, è vero, l'ipotesi di un collegamento ma non autostradale con la Valsugana lungo la Valdastico, al fianco per il vero di un approfondimento di tutte le opzioni ferroviarie. C'è un conchiuso della Giunta Rossi di questo tenore, poi da allora il Pd ha mantenuto sempre la stessa posizione: meglio lasciare la Valdastico alla sua situazione naturale attuale.

L'opposizione attuale (centrosinistra quindi) ricorda invece la contrarietà storica del Patt (ora in Giunta con il segretario Simone Marchiori, assente quando l'esecutivo approvò quest'estate il disegno di legge Gottardi) all'A31; e la contrarietà trasversale ai partiti da parte della popolazione lagarina e dei Comuni di Terragnolo, Trambileno e Vallarsa (dove con il sistema della balotazione ci fu un responso molto netto). Maria Bosin ha replicato per il Patt: la Valdastico è nel programma di coalizione e si farà comunque solo dopo ampio ascolto e coinvolgimento dei territori.

Il dibattito consiliare ha preso le mosse dall'intervento dell'assessore che propone il disegno di legge. Il civico Mattia Got-

tardi ha ricordato che qualora il concessionario della A31 manifestasse un interesse reale, seguirebbe un ampio iter partecipativo che coinvolgerebbe ancora il Consiglio provinciale e poi gli enti territoriali. Gottardi ha sottolineato quindi che il testo, non per volontà di maggioranza, ha un iter particolare e non è emendabile. Ha ricordato poi, ancora, che a valle di un eventuale processo autorizzatorio, il Consiglio sarebbe coinvolto in fase di ratifica. Gottardi ha detto che il dibattito attorno alla Valdastico si attorciglia da oltre 50 anni (da quando nacque e veniva chiamata Pi-ru-bi dal nome dei politici Piccoli, Rumor e Bisaglia) e che ad ogni passo avanti ha visto la nascita di un comitato "no qualcosa".

Fermarci con l'ostruzionismo - ha aggiunto - è una pratica lecita, "quello che però non riuscirete a interrompere sarà la volontà politica di questa maggioranza, espressa da tante altre categorie, a sostegno del collegamento. Qualora questo d.d.l. non dovesse trovare l'approvazione dell'Aula, la maggioranza cercherà comunque di darne attuazione".

Coerentemente con questa dichiarazione, dopo otto giorni la maggioranza non ha ritirato il disegno di legge, ma anzi ha chiesto una seduta straordinaria dell'aula per riprendere l'esame degli ordini del giorno. Particolarmente determinato è apparso Roberto Paccher (Lega), che ha più volte attaccato "il partito dei no" e ha ricordato che negli ultimi 10 in Italia si sono realizzate la BreBeMi, la Pedemontana veneta, quella lombarda e piemontese e si stanno eseguendo la A18, l'A33, la A36, l'autostrada del Molise, la Cispadana e la Variante di Valico, mentre in Trentino si perde tempo.

Un silenzioso endorsement al

Ipotesi Valdastico e la minoranza alza le barricate



In alto, l'assessore Mattia Gottardi. Qui sopra: il percorso puntinato è l'ipotetico tracciato dell'autostrada A31 da Pieve di Cadore (Trentino) a Rovereto. In alto: la zona dei laghi in Valsugana, dove si concentra il problema di traffico che si vuole affrontare completando la A31. Nell'altra pagina: i sindaci della Valsugana che si sono presentati sopra l'emiciclo per far sentire le ragioni del sì all'autostrada dal vicentino.

partito del sì è sembrata a un certo punto la presenza sugli spalti del pubblico (vedi foto) dei sindaci della Valsugana, il territorio che più benefici si aspetta dalla realizzazione di una viabilità alternativa, soprattutto per il traffico pesante e commerciale. Anche il presidente Claudio Soini ha voluto dare un contributo al dibattito. Sceso dallo scranno presidenziale, dalle postazioni dei consiglieri ha quindi osservato che la variante al Pup in discussione ha un pregio da considerare: prevede un approccio metodologico nuovo, un'analisi multicriteriale di tutti gli aspetti

coinvolti dal collegamento stradale col Veneto, quindi anche un'attenta valutazione delle alternative, che porterà a un tavolo di sintesi finale dove trarre le conclusioni più razionali utili per la scelta politica.

Francesco Valduga ha commentato a stretto giro d'interventi che l'analisi multicriteriale è già stata sviluppata abbastanza per poter evidenziare le macroscopiche controindicazioni soprattutto ambientali dell'opera Valdastico. Poi Francesca Parolari (Pd): l'analisi multicriteriale prevista nella variante al Pup riguarda il fabbisogno di connettività viabi-

listica, ma non il rapporto costi/benefici dell'opera.

Roberto Stanchina (Campobase) ha ragionato che il Trentino avrebbe bisogno di una revisione complessiva e seria del Piano urbanistico provinciale, che invece viene "aperto" dopo tanti anni per occuparsi di una sola strada. Nella maratona oratoria si è inserita la vicepresidente Pat Francesca Gerosa (Fratelli d'Italia), per precisare che l'assenza lo scorso agosto in Giunta (come Marchiori), quando si approvò il ddl 37/XVII di Gottardi, fu dovuta esclusivamente a impegni personali, restando quindi piena la

adesione al testo con la variante al Pup.

Il centrosinistra dal canto suo ha parlato con tutte le voci di cui dispone nell'assemblea legislativa, argomentando le tante ragioni per dire un no - così rivendica - di merito e non certo ideologico. Francesco Valduga, ex sindaco di Rovereto, ha ironizzato che la resistenza ha motivi non ideologici, semmai idrogeologici (e l'allusione è ai rischi che corre in particolare la sorgente idrica roveretana di Spino, ma sul punto Gottardi ha replicato che si seguiranno tutte le accortezze tecniche per escludere danni).



Braccio di ferro tra schieramenti, le minoranze con quasi 2 mila ordini del giorno impediscono il voto finale. Il centrodestra tira dritto, anche se si calcola occorrano 130 giorni di lavori per uscirne



Alessio Manica ha messo in campo l'esperienza di più legislature passate a battersi contro questi 35 chilometri di nastro d'asfalto, giudicati una scelta antistorica che farebbe danni irreversibili e porterebbe pochissimi benefici al Trentino, trasformandolo viepiù in corridoio di attraversamento nord-sud. Mariachiara Franzoia ha voluto specificare come la Valdastico preoccupa anche la città di Trento e come su questo il consiglio comunale si è espresso chiaramente, chiedendo dati che non sono stati forniti. L'11 ottobre l'esame dell'aula è stato sospeso, poi i capigruppo

di maggioranza Bisesti, Biada, Brunet, Bosin, Masè, Guglielmi e Cia hanno subito chiesto una seduta straordinaria dell'aula per riprendere l'esame del ddl 37/XVII. Il presidente Soini, sentiti i capigruppo, ha messo in calendario altre 3 giornate: 22-23 e pomeriggio del 24 ottobre. Poi si vedrà, posto che se la minoranza non recede dall'ostruzionismo e la maggioranza non rinuncia a "portare a casa" il disegno di legge, occorrano oltre cento giornate consiliari per venire a capo (e quindi respingere) la massa di ordini del giorno ostruzionistici in campo.

LE RAGIONI DEL SÌ



LE RAGIONI DEL NO



Roberto Paccher (Lega) risolutamente a favore della Valdastico.



Qui sopra invece Alessio Manica (Pd), nettamente contrario

A consuntivo di ben otto giornate di serrato confronto in aula, ecco in estrema sintesi le ragioni accumulate dai consiglieri in aula a favore del completamento della Valdastico (in verde) e gli argomenti dei contrari (in rosso)

MIRKO BISESTI (Lega)

- L'opera è nel programma di legislatura e deve poter andare avanti.
- Il traffico è cresciuto nei decenni, occorre adeguare la viabilità.
- La statale della Valsugana è soffocata dal traffico.
- La tratta stradale Thiene-Trento passerebbe da 120 a 56 Km.
- La tratta stradale Treviso-Trento passerebbe da 145 a 136 Km.
- Anche l'opera dell'Autobrennero all'epoca fu contestata, salvo poi rivelarsi strategica e irrinunciabile.
- Non c'è contraddizione tra gli investimenti ferroviari e quelli sulla gomma, perché la rotaia non potrà mai coprire il 100% dei trasporti.
- La mancanza di sviluppo nelle valli del Leno dipende anche dalle difficoltà di viabilità.
- Le strade mettono in relazione le comunità e le persone

ROBERTO PACCHER (Lega)

- I Comuni favorevoli sono 18 solo in Valsugana.
- Il no è di tipo ideologico e di contrarietà al progresso.
- L'opera porterà clienti veneti alle aziende trentine.
- La Valsugana dal punto di vista viabilistico è del tutto satura.
- A livello europeo si viaggia ancora su gomma, tra Danimarca e Germania si sta realizzando il più lungo tunnel sottomarino e in Norvegia si sta realizzando un tunnel galleggiante.
- Con le tecnologie attuali si proteggerà la sorgente dello Spino.
- La Valdastico scorrerebbe per 35 km in galleria e quindi non intaccherebbe l'agricoltura della zona.

ANTONELLA BRUNET (Noi Trentino)

- L'opera migliorerebbe i collegamenti con gli aeroporti, in particolare quello di Venezia.
- L'opera porterebbe grossi benefici economici al Trentino e al turismo di zone periferiche come il Primiero e il Tesino.

ELEONORA ANGELI (Noi Trentino)

- È favorevole anche il Coordinamento provinciale imprenditori.
- C'è stato un ampio percorso partecipativo a monte della scelta.
- Ci saranno forti benefici sullo scorrimento del traffico pesante.

VANESSA MASÈ (La Civica)

- Le nuove infrastrutture migliorano la competitività delle aziende e creano posti di lavoro.
- L'opera è tra le priorità del libro bianco delle Camere di commercio di Trento e Bolzano.

DANIELE BIADA (Fratelli d'Italia)

- I 55 mila veicoli al giorno in Valsugana sono intollerabili.
- L'opera porterà un positivo interscambio con il Veneto.
- Oggi la A31 termina assurdamente nel nulla, va completata.
- L'opera fa parte di un ventaglio di opere che potenzieranno il trasporto su gomma ma anche su rotaia nella regione.

CLAUDIO CIA (Gruppo Misto)

- Il centrosinistra in passato non era compattamente contrario, nel 2021 scrisse una risoluzione nella quale si contestava la Valdastico con uscita a Rovereto e si indicava come alternativa l'uscita a Caldonazzo.

WALTER KASWALDER (Patt)

- La Giunta provinciale di centrosinistra nel 2018 aveva dato l'ok all'opera con il ministro dem Delrio
- Le strade portano benessere e sono ancora uno strumento necessario.

STEFANIA SEGNANA (Lega)

- L'opera è decisiva per il rilancio industriale di Rovereto.
- L'opera ridurrebbe del 55% il traffico pesante in Valsugana.

CARLO DALDOSS (F.D.I.)

- Siamo autonomi ma non possiamo sottrarci a risolvere i problemi viabilistici assieme a Veneto e Stato.

LUCIA COPPOLA (Alleanza Verdi e Sinistra)

- L'opera è di enorme impatto ambientale.
- L'opera aggraverebbe l'overtourism in Trentino.
- Sono contrari Comuni che rappresentano 215 mila trentini.
- Si sono espressi favorevolmente solo pochi Comuni.
- L'opera ha costi elevatissimi e richiede 10 anni di lavori.
- Gran parte del traffico in Valsugana è in realtà interno alla stessa.
- Il pedaggio A31 sarà di 3 volte più caro delle altre autostrade.

ALESSIO MANICA (Pd del Trentino)

- La Valdastico difficilmente supererebbe i 20 mila transiti l'anno. Per contro, con 28 km di galleria, richiederebbe pedaggi fuori

- mercato. I ricavi previsti sarebbero di 65 milioni all'anno e, visto il costo di 7 miliardi, servirebbero 46 anni per l'ammortamento. Inoltre, sull'A22 verrebbe generato l'8% in più di traffico.
- L'opera va contro la qualità di vita e dell'ambiente.
- L'opera è stata concepita nell'epoca dell'automobile, oggi si deve concentrare gli sforzi sulla rotaia.
- Il territorio trentino è delicato e limitato, va difeso.
- L'opera è spinta dall'interesse dei concessionari veneti.
- Rimettendo la decisione a Stato e concessionario, si rinuncia a esercitare l'Autonomia speciale.

PAOLA DEMAGRI (Movimento Casa Autonomia.eu)

- La salvaguardia dell'ambiente oggi è la priorità.
- Lo stesso presidente Fugatti ha espresso in passato perplessità.
- L'opera minaccia l'estrema delicatezza ambientale e paesaggistica della Valdastico.
- L'opera consumerebbe terreno agricolo, è preoccupata anche la Confederazione di settore C.i.a.

FILIPPO DEGASPERI (Onda)

- L'opera si risolverebbe in un aumento del traffico sull'A22, che richiederebbe poi un ampliamento della stessa.
- L'opera contraddice le richieste emerse dagli Stati generali della montagna indetta dallo stesso governo provinciale.
- L'opera contraddice le politiche Ue, che puntano sulla rotaia.
- La Valsugana è gravata dal traffico solo fra Pergine e Trento.
- Non si investe in sicurezza e fluidità sulla statale della Valsugana.
- Per sgravare la Valsugana occorrerebbe un pedaggio per i camion.
- Non è chiaro se si esclude l'uscita della Valdastico a Rovereto.

FRANCESCO VALDUGA (Campobase)

- No alla devastazione della valle di Terragnolo.
- Commercio e artigianato trentini potrebbero essere danneggiati.
- Il tracciato Laste Basse - Rovereto è un percorso a "C" rovesciata, non punta dritto a nord come si vorrebbe.
- Anche F.d.I. e Patt sono contrari all'uscita a Rovereto
- Non è corretto alimentare una contesa Valsugana-Vallagarina.

PAOLO ZANELLA (Pd del Trentino)

- In epoca di crisi climatica, si tratta di un'opera insostenibile.
- L'opera contraddice la Strategia provinciale per la sostenibilità (Spross) della Pat.
- Si prospetta un grave impatto idrogeologico, con rischi per la sorgente dello Spino.
- L'opera è un non senso geometrico, il tracciato va a nord per poi tornare a sud a Rovereto.
- L'opera sottrarrà solo 6000 macchine su 40 mila dalla Valsugana.
- La galleria della Valdastico sarebbe la terza più lunga del mondo per auto (14 Km) e richiederebbe poi pedaggi salatissimi.

MICHELE MALFER (Campobase)

- La variante al Pup presenta carenze di metodo e contraddittorietà di contenuto, ben indicate dalle osservazioni espresse ad esempio dal Comune di Aldeno.
- Il Comune di Besenello si batte da anni contro quest'opera, osteggiando qualsiasi opzione di tracciato.
- Creare nuove strade incentiva l'uso privato dell'automobile.

CHIARA MAULE (Campobase)

- C'è bisogno di maggior approfondimento e di un confronto con le amministrazioni comunali coinvolte.
- L'opera è incoerente con gli interventi mirati a sviluppare il corridoio ferroviario del Brennero.
- Anche il Patt, oggi in Giunta, era contrario a quest'opera.
- Il problema "non è ideologico, semmai idrogeologico".

LUCIA MAESTRI (Pd del Trentino)

- L'opera è contraria al Protocollo trasporti del 2000, che impegna a ridurre il traffico su gomma a favore della rotaia.
- L'opera potrebbe produrre gravi perdite economiche, come accaduto alla Brescia-Bergamo-Milano e alla Pedemontana.
- L'opera sottomette il Trentino agli interessi dei concessionari autostradali veneti.

ROBERTO STANCHINA (Campobase)

- L'opera è voluta solo dalla Lega, gli altri partiti di maggioranza si piegano alla volontà romana.

MICHELA CALZÀ (Pd del Trentino)

- L'opera contrasta con la Convenzione delle Alpi, con la Strategia Ue 2030 e con i dati dell'Osservatorio del paesaggio trentino.