

AUTOSTRADE

Dopo le bocciature di Cassazione e Corte dei conti, A4 ha pochissimo tempo per riprogettare tutta l'opera, che costa fino a 4,6 miliardi, prima della fine della concessione

C'è chi pensa che vada sostituita con un finanziamento trasversale per rafforzare la ferrovia della Valsugana, più coerente col Recovery Plan e con la transizione ecologica

La Valdastico viaggia verso lo stop

Fugatti: se non la facciamo ci toccherà pagare Ma su variante e progetti spunta l'opzione zero

FRANCESCO TERRERI
twitter: @fterteri

VALLAGARINA - La probabilità che si faccia l'autostrada A31 Valdastico nord tra il Veneto e il Trentino è ormai prossima allo zero. Dopo la sentenza della Corte di Cassazione che ha dato ragione al Comune di Besenello (*L'Adige* del 5 febbraio) e l'atto di citazione in giudizio degli ex vertici Anas da parte della Corte dei Conti con la richiesta di 178 milioni di euro di danni (*L'Adige* di ieri), la concessionaria Autostrada A4 Brescia-Padova, controllata dagli spagnoli di Abertis cioè da Atlantia dei Benetton, è arrivata agli sgoccioli della concessione, prorogata al 2026. La Suprema Corte ha rimesso in discussione anche il primo lotto della Valdastico nord, quello da 1,3 miliardi di euro tra Piovene Rocchette e Valle dell'Astico-Pedemonte. Il presidente della Provincia Maurizio Fugatti si trincea dietro gli impegni presi: se non la facciamo, saremo chiamati a pagare i danni pure noi. Ma a Trento spunta l'opzione zero: sia nella variante al piano urbanistico provinciale (Pup) che nella valutazione dei progetti c'è anche la possibilità di concludere che non se ne fa nulla. La società Brescia-Padova ha ormai pochissimo tempo a disposizione per riprogettare per intero la tratta Piovene Rocchette-Trentino, come chiesto dalla Cassazione, figuriamoci per realizzarla. Il costo complessivo stimato dalla stessa A4 si attesta fra i 3,9 e i 4,6 miliardi di euro. Tanto che qualcuno si domanda se non sarebbe meglio per la società cambiare cavallo e proporre il finanziamento incrociato della nuova ferrovia della Valsugana Trento-Venezia, che rientrerebbe molto più di un'autostrada nell'impostazione complessiva del Recovery Plan e nella transizione ecologica che il governo Draghi intende sostenere (vedi anche pagina 17). Un finanziamento incrociato come



Non decidiamo noi



Siamo favorevoli alla Valdastico ma se non si può fare ce lo dicano

Maurizio Fugatti

quello di A22 per il tunnel ferroviario del Brennero: una parte degli utili di A4 o del concessionario che uscirà dalla probabile gara del 2026 sono da destinare alla mobilità ferroviaria e in particolare al rafforzamento della linea che collega il Trentino a



Lo sbocco della A31 Valdastico a Rovereto sud presso i laghetti del Leno secondo il più recente progetto dell'opera. La Cassazione, che ha dato ragione al Comune di Besenello, ha chiesto però la riprogettazione dell'intera arteria

Padova e Venezia. Ma ostacoli alla Valdastico spuntano anche a Trento. Nell'aggiornamento del piano urbanistico provinciale per estendere la possibilità di far uscire l'arteria a Rovereto, che tante polemiche ha scatenato

nei mesi scorsi, c'è anche l'opzione zero: il consiglio provinciale potrebbe dire di no, che la possibilità urbanistica non c'è. Solo se dicesse sì, si passerebbe alla valutazione di impatto dei quattro progetti, tre con uscita a Trento e uno con uscita a Ro-

MANICA I numeri della Valdastico

«È ora di investire in altri progetti»

Il consigliere provinciale del Pd **Alessio Manica** dà i numeri sulla Valdastico. «Uno, come il campo da calcio che, riempito fino all'altezza di 1.500 metri, servirebbe per raccogliere il materiale in esubero risultante dallo scavo delle gallerie, nella versione su Rovereto sud ma poco cambia per le altre». Il secondo numero è «tre, come i promotori dell'opera nella sua prima intitolazione: Pi.Ru.Bi, ma anche come le righe dedicate al tema della Valdastico dal Piano regionale dei trasporti Veneto 2030 approvato l'anno scorso, sulle oltre 194 pagine dello stesso. Una efficace esplicitazione di quanto sia oggi prioritaria per il Veneto l'opera di cui parliamo». Sei sono invece «le possibili diverse uscite in Trentino proposte nel progetto preliminare presentato e depositato nei comuni interessati nel 2012 che spaziavano da Lavis a Rovereto sud: tante purché da qualche parte si sbucasse». E poi nove. «Come gli anni trascorsi dal deposito del progetto preliminare alla sua bocciatura da parte della Cassazione: misura utile a ricordare quali possono essere i tempi di progettazione e procedurali di un'opera così importante». Inevitabile a questo punto, prosegue Manica, il numero 12 «ovvero gli anni di solo cantiere necessari (senza intoppi ovviamente) per l'uscita su Rovereto sud, a cui aggiungere almeno 3 anni per l'apprestamento di cantiere». Ancora: «È del 45 per cento l'aumento medio dei costi delle grandi opere in Italia, giusto per non farsi illusioni». E sono 54 «gli anni trascorsi da quando spuntò la prima proposta di massima dell'allora Pi.Ru.Bi che sbucava in Valsugana all'altezza di Pergine». Infine 72: «L'età che avrei il giorno dell'inaugurazione. Posto che certamente non vi parteciperei, mi pare che forse convenga a tutti noi investire in altri progetti le nostre energie ed io potrò in quella data andare al lago di Garda con il treno».

vereto sud, quello preferito dalla giunta Fugatti, essendo ormai fuori gioco l'uscita a Besenello. Tutti progetti molto costosi: come ammette la stessa A4, la lunghezza del lotto fra Pedemonte e il Trentino varierebbe tra i 26,7 e i 28,8 chilometri per un importo fra i 2,6 e i 3,3 miliardi di euro. Anche in questo caso, si potrebbe legittimamente concludere che nessun progetto va bene e che è preferibile l'opzione zero. «Non entro nel merito di quello che deve fare il concessionario - afferma il presidente della Provincia Fugatti - I territori però devono essere in regola con le azioni. Non possiamo essere accusati di non aver ottemperato agli impegni. Fermo restando che siamo favorevoli alla Valdastico, non abbiamo deciso noi che l'opera deve essere fatta. Se qualcuno dovesse ostruire rischia di essere chiamato a pagare».

In effetti la richiesta danni della procura della Corte dei Conti del Lazio agli ex vertici Anas si basa sul fatto che la proroga della concessione A4 era stata data per realizzare la Valdastico nord e invece i lavori non sono mai partiti. Ma i giudici contabili riconoscono che non si può far partire un'opera senza il consenso dei territori. C'è chi ipotizza che invece di un'autostrada sia più coerente con l'impostazione del Recovery Plan puntare sulla ferrovia, ad esempio sul rafforzamento della Valsugana. «Sulla ferrovia quello che dovevamo fare l'abbiamo fatto - sottolinea Fugatti - l'elettrificazione della Valsugana, per ora fino a Borgo ma Rfi ci mette altri 20 milioni di euro per arrivare a Primolano, l'interramento a Trento e a Rovereto, la Rovereto-Riva. Ma la Valdastico per noi si deve fare, con uscita a Rovereto sud. Se poi non si potrà fare, ce lo dicano».

Altipiani Cimbri | Slow Food propone la ricetta a chilometri zero per rilanciare l'economia di montagna legata ai sapori e al territorio

Il turismo va nel piatto

TIZIANO DALPRÀ

ALTIPIANI CIMBRI - Il tema è di quelli che ti fanno sobbalzare sulla sedia: ci sarà futuro per la montagna? I piccoli centri montani soffrono lo spopolamento, l'avanzare disordinato del bosco che soppianta pascoli e prati, il lavoro che non c'è ed una crisi d'identità attorcigliano le terre alte rubando spesso a loro il respiro. L'iniziativa promossa dalla condotta Slow Food Valle dell'Adige Alto Garda insieme a Slow Food per lo Sviluppo Agro-culturale degli Altipiani Cimbri e con il patrocinio della Provincia apre un seminario su questo problema che è attuale. Si cercano rimedi, forme che possano raccogliere il futuro di questi luoghi. L'incrocio di esperienze diverse, di visioni diverse in un'ottica di gestione del territorio, dell'ambiente, ben sapendo che sono questi i cardini su cui agire ed investire. In collegamento con Santo Stefano di Sessanio, in Abruzzo, Tommaso Martini, portavoce della condotta Slow Food Valle dell'Adige Alto Garda, è entrato bussando nell'azienda di Ettore Ciarrocca, titolare dell'omo-

nima impresa agricola, partendo dalla «Lenticchia di Santo Stefano di Sessanio», presidio Slow Food dal 2005. «Noi abbiamo il porro di Nosellari che potrebbe aprirci insieme ad altri prodotti locali la strada della rivalutazione delle coltivazioni. - intercala

«La montagna è fatica e solo con il coraggio e le scelte giuste si riprenderà e saprà imporsi»

Graziella Bernardini, responsabile Slow Food degli Altipiani Cimbri - Abbiamo ascoltato la storia di piccole località dell'Abruzzo (sopra i 1200 metri) che in vent'anni hanno creato delle eccellenze, quali la lenticchia, ma anche un'attrazione turistica legata alla semplicità dei luoghi, essendo tra i primi esempi di "albergo diffuso" in Italia. La nostra idea di fare questo nell'Oltresommo non è poi sbagliata e dovrebbe

essere sostenuta. Mantenere il tradizionale, sostenere quello che è sostenibile senza l'utilizzo di elementi chimici ma usando la tecnica del "sovescio" per nutrire la terra. Impostare un'economia circolare, difficile all'inizio da attivare ma poi sarà un volano di sviluppo per tutti ed un marchio per una terra». Il turismo poi, fenomeno indispensabile per sopravvivere si incrementerà, sarà un turismo soft, legato alla cultura, alla storia, alle tradizioni ed ai prodotti genuini. «Abbiamo osservato come ci accomunano svariati problemi, la dimensione delle comunità, che anche sugli Altipiani Cimbri, nelle numerosissime frazioni, raggiungono numeri esigui di abitanti, per lo più anziani, lo spopolamento, la vita in montagna come scelta, il difficile rapporto con la fauna selvatica. La montagna è questa è vita, ma è anche fatica, solo con il coraggio e con le scelte giuste si riprenderà. Diventa allora naturale porsi la domanda cosa significa difendere l'ambiente e subito emerge la dicotomia tra ambientalismo cittadino e ambiente reale. Cosa vuol dire "presidiare" la montagna».



Gnocchetti di ricotta e pane con funghi porcini: un piatto degli Altipiani Cimbri

Villa | Con Gilmozzi

Comunità di valle incontro on line di Futuro in Comune

VILLA - Dopo il successo dell'incontro di gennaio sulla mobilità, Futuro in Comune prosegue nelle sue attività e rilancia con una serata sulle Comunità di valle domani, lunedì 22 febbraio, alle 20 e 30. L'associazione culturale di Villa Lagarina organizza un momento di approfondimento con Mauro Gilmozzi, già assessore provinciale e uno dei principali estensori della normativa sulle Comunità. A partire dal contesto storico in cui sono nate, i temi su cui si ragiona sono a quali bisogni del territorio dovevano dare risposta, il ruolo più politico o più tecnico che possono avere, la necessità di garantire servizi omogenei in territori vicini, fino ai rapporti tra Comuni grandi e Comuni piccoli. Ragionamenti che negli anni sono stati affrontati anche a Villa Lagarina con i tentativi di creare servizi sovracomunali e con il percorso di fusione interrotto. Il dibattito può essere seguito sulla pagina Facebook «Futuro InComune Villa Lagarina».