



SPIRAGLI DI DISPONIBILITÀ DOPO IL DECENNALE "NO"

# Il Trentino fa i conti e pregusta i benefici della Valdastico Nord

Studio sulle ricadute del prolungamento fino a Rovereto: meno traffico e tanti milioni in più di Pil

TRENTO

Benefici. È una parola che di rado si sente pronunciare in Trentino quando si parla dell'idea di prolungare l'autostrada Valdastico collegandola all'Autobrennero, nella zona di Rovereto. È quindi certamente sintomatico di un mutato atteggiamento in Trentino (dove il "no" al prolungamento

dell'autostrada che oggi termina a Piovene Rocchette, ai piedi dell'altopiano di Asiago è sempre stato predominante) apprendere che è stato commissionato uno studio per valutarli. «Questo studio, commissionato ad una società specializzata attraverso Trentino sviluppo, è stato richiesto dalla Giunta provinciale per cercare di capire cosa potrebbe portare

al territorio l'ipotesi di allacciamento A31 Valdastico nord con l'A22. È un documento utile per il dibattito, riguardo ad un investimento che alla Provincia non costa nulla e sul quale l'amministrazione provinciale non mette risorse proprie, ma che allo stesso tempo potrebbe avere un ritorno importante sul nostro tessuto economico, sociale e turistico. Giusto quindi assieme a tutte le valutazioni necessarie di ti-

po urbanistico, ambientale, geologico, esaminare anche l'aumento potenziale di ricchezza per il Trentino». Sono parole del presidente della Provincia Maurizio Fugatti, con cui ha introdotto il documento di «Analisi economica e sociale dell'allacciamento A31 Valdastico nord-A22 del Brennero», realizzata da Trentino sviluppo assieme alla società di consulenza PwC Italia.

L'analisi di PwC Italia prende in esame gli effetti macroeconomici – in pratica l'incremento del Pil – connessi al secondo lotto del collegamento promosso dalla concessionaria autostradale, in particolare sul tracciato Pedemonte in provincia di Vicenza alla connessione A22 a Rovereto (mentre il primo lotto, interamente nel Vicentino, va da Piovene Rocchette a Pedemonte). «Si evidenzia» prosegue la nota «l'impatto di un'infrastruttura capace di rendere più competitivo il Trentino e di «avvicinarlo» a Veneto e Friuli Venezia Giulia. Generando oltre lo spostamento del traffico commerciale anche un incremento plausibile di arrivi e presenze turistiche dalle due regioni di circa il

20%, per un valore aggiunto di circa 84,5 milioni a favore del comparto dell'ospitalità trentina e dei settori collegati. In 16 anni, tempo che riassume i 7 anni dell'investimento-realizzazione dell'opera e i

successivi 9 della gestione, il valore aggiunto complessivo generato dalla realizzazione dell'arteria raggiungerebbe i 5,2 miliardi. Ovvero 323 milioni l'anno, a cui vanno aggiunti quasi 80 mila posti di lavoro complessivi – quasi 5 mila l'anno – nell'arco dei 16 anni».

Si calcola – prosegue ancora la nota – che la nuova infrastruttura consentirà una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti per i veicoli leggeri e di circa 25 minuti per quelli pesanti nella tratta Trento-Vicenza; oltre a una rimodulazione del traffico sull'A22 e una riduzione delle percorrenze sulle Strade provinciali e sulla SS47 della Valsugana che beneficerà di un'importante riduzione quantificata fino al 55% per il traffico pesante con l'ipotesi della Vignetta per i camion.

La seconda variabile considerata è l'impatto sociale ed economico: si stima che in un

anno di piena operatività la spesa turistica in Trentino crescerebbe di circa 73,7 milioni, generando un valore aggiunto complessivo di circa 84,5 milioni e coinvolgendo 1.633 unità lavorative.

Terza variabile osservata l'impatto economico derivante dalla possibile realizzazione a Rovereto di una piattaforma intermodale per il traffico terrestre non accompagnato, per lo spostamento delle merci dai camion provenienti da Padova e Vicenza sulla linea del Brennero che in prospettiva verrà quadruplicata.

«Questa è un'eventualità tutta da valutare» ha precisato Maurizio Fugatti, «In ogni caso può essere un'idea utile per favorire la mobilità sostenibile, consentendo di togliere i camion dalle strade e rafforzando la posizione di Rovereto come baricentrica nel trasporto intermodale, creando un polo complementare tra quello di Trento (specializzato nel trasporto "accompagnato") e Verona». —

**«La provincia avrebbe un ritorno importante sui piani turistico economico e sociale»**

Data: 03.03.2022 Pag.: 16  
Size: 401 cm2 AVE: € 7619.00  
Tiratura: 22166  
Diffusione: 16286  
Lettori: 207000



Gli ultimi metri dell'autostrada A31 Valdastico nel Vicentino, da decenni si parla di prolungarla a nord