

Data: 22.03.2024 Pag.: 2,3
 Size: 695 cm2 AVE: € 9035.00
 Tiratura:
 Diffusione: 4935
 Lettori:

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

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

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 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 — osserva 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

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 ai 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 le 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

59

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

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

CORRIERE DEL TRENINO

Data: 22.03.2024 Pag.: 2,3
 Size: 695 cm2 AVE: € 9035.00
 Tiratura:
 Diffusione: 4935
 Lettori:

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

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

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

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

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

La svolta a sud del centrodestra **L'avvio dell'iter della variante al Pup dei sindaci** **Il fronte critico dei sindaci** **Categorie decise: «Opera strategica»**



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