

Infrastrutture

Gli ambientalisti dicono sette no alla Valdastico «Pochezza progettuale e vantaggi inesistenti»

TRENTO Le associazioni ambientaliste alzano la voce sulla questione Valdastico. Lo fanno sottoscrivendo un documento in cui elencano sette motivi «per non trasformare il Trentino in un corridoio per i tir». L'iniziativa, che riunisce Italia nostra, Cipra, Mountain Wilderness, Legambiente, Inu, Pan Eppaa, Lipu e Wwf, nasce come reazione ai recenti segnali di apertura della Provincia di Trento al progetto dell'A31, dopo anni in cui si era ribadito che l'autostrada non avrebbe portato alcun vantaggio al nostro territorio.

Il documento è stato presentato ieri a Trento dal presidente di Italia nostra, Beppo Toffolon, e parte da una premessa. «In questi anni è già stato detto tutto sulla Valdastico — sintetizza Toffolon —: i vantaggi alla mobilità sarebbero inconsistenti e il costo insostenibile. Essa ha come unico scopo la riduzione del percorso tra il Veneto orientale e la Valle dell'Adige, anche se mezz'ora di strada in meno costituisce un vantaggio marginale. L'unico motivo che spinge la Provincia ad adottare una posizione più morbida e incoerente rispetto a quanto finora sostenuto è la contropartita in termini di infrastrutture che il Trentino avrebbe in cambio dei danni all'ambiente e al paesaggio». La nuova proposta della Valdastico prevede infatti una bretella di collegamento tra l'A31, all'altezza della Val di Centa, e Levico, che ridurrebbe il traffico della Valsugana.

Ma questa proposta, a detta del presidente, non risolverebbe la questione della mobilità provinciale: «La questione del flusso di pendolari della Valsugana non verrebbe risolta. L'idea di evitare la strettoia dei due laghi collegando Levico con Trento sud non sarebbe efficace dal momento che la Valsugana rimarrebbe comunque spezzata nei due tronconi di statale a quattro corsie, uniti adesso dalla strettoia dei laghi. Le opere che servono in Valsugana dovrebbero risolvere questo problema, unendo questi due tronconi con una galleria che passi sotto la collina di Tenna o la Panarotta». Ma il progetto della bretella non ha senso anche se si guarda agli interventi che richiederebbe. «Lo svincolo in Val di Centa è irrealizzabile per la dimensione della valle stessa — dice il presidente —, come lo l'uscita in corrispondenza del casello di Trento sud. Bisognerebbe quindi fare il nuovo svincolo a sud di Mattarello, in mezzo alla campagna». Considerazioni che spingono Toffolon ad accusare di «pochezza» chi sta lavorando a questo progetto. Al centro del documento c'è, ovviamente, l'attenzione all'ambiente. «I due svincoli e la bretella — dice il presidente — comportano il consumo di rilevanti superfici agricole e naturali e un impatto paesaggistico brutale. E ciò andrebbe contro la nuova legge urbanistica sul consumo di suolo».

F. Car.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

