

Servizi - QT n. 11, 4 giugno 2005

## Valdastico: come si crea un'opinione pubblica (n° 2)

Storia illustrata in due puntate, per il momento senza un finale. Seconda parte.

di Emanuele Curzel

**Riassunto della puntata precedente. I dati dello studio Ata Engineering (2000) rafforzano l'opinione secondo cui la costruzione dell'A31 porterà riduzioni di traffico in Valsugana. Peccato che i dati siano stati presentati in modo scorretto, siano in sé dubbi e tutto lo studio sia stato sconfessato dallo stesso assessore Grisenti.**

### Aprile 2002: arriva lo studio TPS Perugia. Committente: Provincia di Trento

Propone due scenari nettamente differenziati: le previsioni sui flussi di traffico cambiano notevolmente a seconda se a chi percorrerà l'A31 verranno imposti:

\* pedaggi "autostradali" (= 1 km di A31 come 1 km di A22); oppure

\* pedaggi "equivalenti" (Vicenza-Trento costerà come Vicenza-Verona-Trento).

Con l'A31 a pedaggi "autostradali" (prezzo politico minimo) la diminuzione di traffico è stimata tra 8 e 10.000 veicoli equivalenti (1 veicolo pesante = 2,5 veicoli leggeri)

Con l'A31 a pedaggi "equivalenti" (prezzo politico massimo) la diminuzione di traffico è stimata tra 5 e 7.000 veicoli.

Si tratta di diminuzioni più alte rispetto a quelle stimate in precedenza, ma che appaiono significative (35-50%) soprattutto sul tratto orientale; molto meno rilevanti nel tratto più trafficato (10-20%).

Si tradurranno sempre e comunque in analoghi, se non superiori, aumenti di traffico in Valle dell'Adige (un miliardo di euro per spostare il traffico da una valle all'altra).

È tanto? È poco?... **Ecco**

"L'Adige", 30.4.2002

### Ci sono perfino gli errori di stampa!

Nel sottotitolo, il giornale somma i dati in veicoli assoluti (e non in veicoli equivalenti); ma così facendo si otterrebbe 38.265, non 58.265!

**I cinquemila veicoli assoluti, agli occhi del lettore distratto, diventano così venticinquemila!**

Conseguenze inevitabili...

Fonti: "L'Adige" 30.4.2005;

"Alto Adige", 5.5.2002

### Ottobre 2004: Piano della Mobilità

Stessi dati, stesso modo di presentarli, stesse reazioni.

A "L'Adige" vennero, infine, dei dubbi...

### E l'assessore rispose...

**Domanda: qual è il rapporto tra la Valdastico e la Valsugana?**

Risposta: Il traffico che arriva "a Nord di Trento" (dunque in tangenziale venendo dalla Valsugana) "richiede una soluzione, a

prescindere da dove provenga". *"Togliere dalla Valsugana 8.000 veicoli pesanti è il risultato che si vuol raggiungere. Per un fatto semplice: quel nodo è già congestionato nel suo innesto nella valle dell'Adige"*.

L'assessore cade in un lapsus: nessuna stima prevede più di 4.500 veicoli pesanti al giorno sulla SS 47; la riduzione in questione è di 8.000 veicoli equivalenti (calcolando un veicolo pesante = 2,5 veicoli leggeri).

Grisenti fa sue alcune delle previsioni più ottimistiche dello studio TPS, che pensa di poter togliere alla Valsugana 8-10.000 veicoli equivalenti nel momento in cui si fa pagare un pedaggio basso a percorrere l'A31.

Grisenti ammette che sarebbe, per la Valsugana, una soluzione parziale, cui dovranno accompagnarsi provvedimenti atti a disincentivare il trasporto privato a favore di quello pubblico. L'assessore si dimostra però preoccupato, oltre che della *"progressiva congestione della Valsugana"*, della *"temuta e rinnovata paralisi del 'nodo' di Trento"* (leggi tangenziale).

**Domanda: quali sarebbero i costi di tale costruzione?**

**Risposta: "Da un punto di vista economico-finanziario la Provincia autonoma di Trento non sborserebbe un euro".**

No comment

## **Aprile 2005: Piano di sviluppo**

Ancora una volta la Valdastico è presentata come un *"segno della grande attenzione prestata agli effetti ambientali del nuovo traffico pesante potenziale in Valsugana"*.

**Fonti: "Trentino", 10.4.2005; "L'Adige", 10.4.2005**

Ma questa volta si ammette che anche la Provincia di Trento dovrà partecipare alla spesa.

FINE?