

Servizi - QT n. 10, 21 maggio 2005

## Valdastico: come si crea un'opinione pubblica

Storia illustrata di strade e manipolazioni dell'informazione: in due puntate, per il momento senza un finale.

di Emanuele Curzel

### L'antico incubo: le prime PiRuBi

Alla fine degli anni '60 il progetto è di portare l'autostrada in Alta Valsugana: viene bloccato anche dall'opposizione dei trentini (la Bassa Valsugana temeva di venir marginalizzata in quanto esclusa dai flussi di traffico!). Negli anni '80 è il sindaco di Rovereto, Michelini, a spingere per una nuova versione, con uscita in Vallagarina. Il progetto naufraga per l'evidente insostenibilità economica.

**1995:** nasce la nuova A31

Prevede l'uscita in valle dell'Adige. Committente del progetto: Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova. Realizzazione: Studio Idroesse Padova

Secondo i dati Idroesse, l'A31 porterebbe ad una riduzione del traffico in Valsugana, nell'anno 2020, **tra i 2.000 e i 3.000 veicoli** al giorno (su 13.000, a Primolano; su 50.000, a Trento); con un aumento più che corrispondente di traffico in Valle dell'Adige.

**Nello stesso anno 1995 Giacomo Santini**, europarlamentare di Forza Italia, organizza a Pergine un incontro intitolato: "**Valsugana, un futuro da camera a gas**", nel quale l'A31 è presentata come una possibile soluzione al problema del traffico sulla SS 47. Lo slogan è fortunato: che sia merito suo o meno, è da quel momento in poi che la Valdastico comincia a non essere più vista come una nuova strada per collegare la valle dell'Adige al Veneto, ma come la soluzione ai problemi di traffico della Valsugana.

**Giugno 2000:** sulla stampa locale trapelano voci. Vi sarebbe uno studio secondo il quale l'A31 è in grado di togliere alla Valsugana 25.000 veicoli.

**22 giugno 2000:** *L'Adige* pubblica i dati, prodotti dalla Ata Engineering di Arco per la Giunta provinciale. Nel 2010 **traffico dimezzato!**

Sulla Valsugana (seconda, terza e quarta riga: la prima è l'A22) **fino a 23.000 veicoli in meno! POSSIBILE?**

Fonti: *L'Adige*, 21 e 22 giugno 2000; *Vita Trentina*, 25 giugno 2000

Ecco lo studio della Ata Engineering!

Leggendo si scopre che... *Per togliere 23.000 veicoli alla Valsugana si dovrebbero porre sulla SS 47 divieti, rotatorie, semafori, riduzioni della carreggiata che nessuno ha mai proposto, previsto o considerato possibili.*

*La prospettiva realistica è meno esaltante: la riduzione di traffico sta tra i 2.600/5.000 su 16.000/18.500 veicoli (a Primolano) e i 4.600/10.500 su 42.500/48.500 (a San Donà/Trento).*

*Ma come è possibile che diminuzioni (e aumenti) del traffico non siano pari in valore assoluto?*

Fonte: *L'Adige*, 17.10.2001

**Inoltre:** secondo la stampa, lo studio era stato preparato per la Giunta... ma per l'assessore Grisenti non è mai esistito!

Fonti: "*L'Adige*", 22 giugno 2000; "*Idee per l'Alternativa*", novembre 2001; risposta a interrogazione in data 25 settembre 2001 (pubblicata su "*Consiglio Provinciale- documenti*" 246); "*L'Adige*", 23 ottobre 2004)

Lo studio Ata Engineering – con dati dubbi e poco esaltanti, sconfessato dallo stesso Grisenti – ha però rafforzato, nell'opinione pubblica, un'idea precisa...

"*L'Adige*", 24.6.2000

"*Alto Adige*", 7.7.2001

(continua)