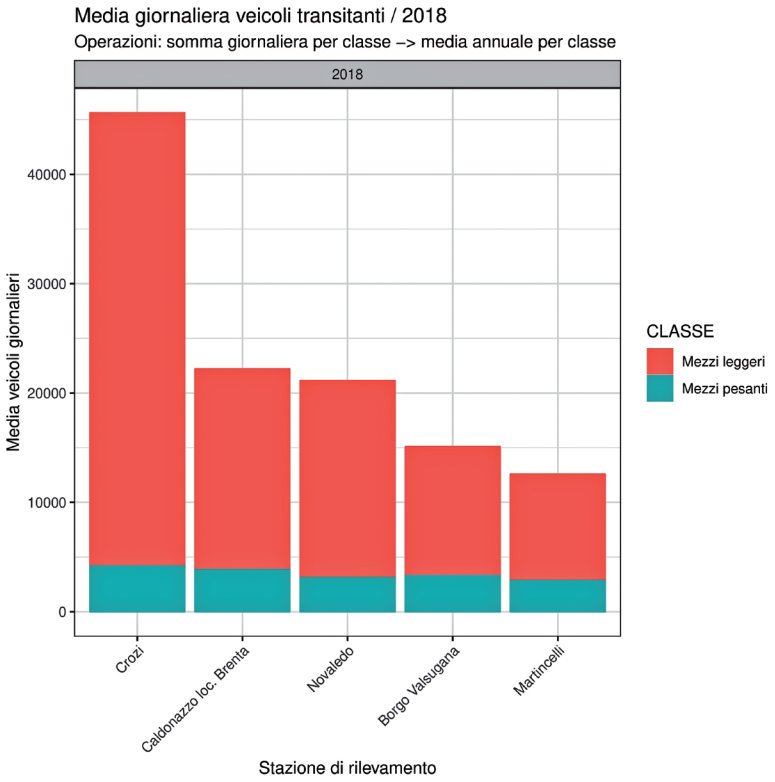
A31: rifacciamo i conti

La Valdastico nord sarebbe una spesa inutile, i dati lo dimostrano. Ma a chi la vuole le valutazioni oggettive non interessano.

Emanuele Curzel e Aaron Iemma



Nelle discussioni di queste settimane, mentre il presidente Fugatti elaborava via via nuove proposte – prima l'uscita a Marco, poi a Serravalle, con spettacolare zig-zag in mezzo alle montagne – la questione delle conseguenze della costruzione della nuova autostrada sui flussi di traffico, e in particolare su quelli che ora percorrono la SS 47 della Valsuga-na, è rimasta piuttosto in ombra. Uno dei motivi enunciati da Fugatti il 27 novembre 2018, nei discorsi programmatici, per giustificare l'A31 (serve "*per ridurre il traffico e l'inquinamento in Valsugana*") è diventato meno urgente, mentre invece è (ri) emersa con forza l'enfasi sull'opportunità di nuovi collegamenti stradali fra Trentino e Veneto, assieme alla retorica sui vantaggi industriali e turistici, come se fossimo ripiombati negli anni '60. Anche se chi vive in Valsugana continua a pensare che la Valdastico servirebbe a togliere alla valle una parte consistente del traffico, chi spiega gli scopi della costruzione dell'A31 sembra dare meno peso a questa motivazione. Per fare qualche esempio: "*Crediamo che l'uscita a Rovereto sud sia la più utile al Trentino, per ragioni di viabilità e di carattere economico e turistico*" (Fugatti, *L'Adige*, 31 gennaio). "*Questa opzione è più funzionale, sia sul piano del potenziamento dei collegamenti sia per l'impulso che può dare allo sviluppo anche industriale di quella parte del Trentino*" (ancora il presidente della giunta, *Trentino*, 13 febbraio). "*Fugatti conta di servire adeguatamente la forte zona industriale già presente, e anche i futuri collegamenti con l'area di Torbole-Riva e lago di Garda*" (*Il Giornale di Vicenza*, 28 marzo).

Proviamo però a tornare lo stesso sull'argomento, visto che dal 2000 in poi titoli giornalistici e promesse elettorali hanno spesso presentato la costruzione dell'autostrada come necessaria per "salvare la Valsugana" (e visto che la grande maggioranza degli abitanti della valle ne è a tal punto convinta da aver votato in massa, nel 2018, per chi la prometteva).

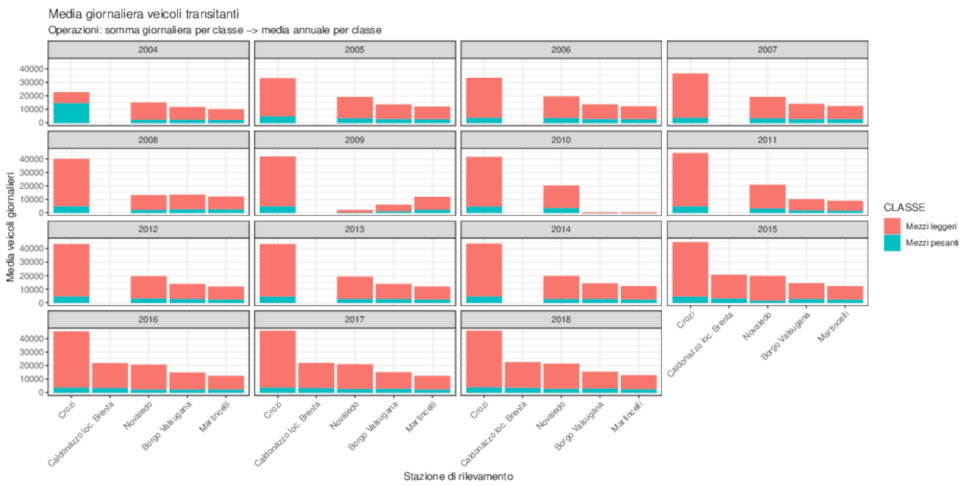
La redazione di stime di questo genere sarebbe, teoricamente, un compito di cui dovrebbe farsi carico chi programma l'opera: secondo il *Giornale di Vicenza* dello scorso 4 gennaio, la Provincia di Trento stava anzi facendo calcoli sui flussi di traffico; ma poi, rispondendo a un'interrogazione della consigliera provinciale Lucia Coppola (Futura), Fugatti ha negato la loro esistenza: "*Gli studi collegati alla realizzazione del prolungamento della Valdastico verso il Trentino sono in carico al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al proponente Società A4 Serenissima*" (25 febbraio).

Dato dunque che tali studi al momento non ci sono e, sembra, non ci saranno, torniamo sull'argomento leggendo prima i dati più recenti a disposizione, poi le previsioni che negli ultimi vent'anni sono state prodotte.

Quanti veicoli sulla SS 47?

Lungo la Strada Statale 47, quant'è il traffico di semplice attraversamento? I dati che la PAT (Servizio Gestione Strade) raccoglie quotidianamente e che può fornire a qualunque cittadino ne faccia richiesta (previo pagamento di una piccola somma) permettono di dire che il flusso minimo si ha a Martincelli, al confine provinciale, dove transitano circa 12.000 veicoli al giorno (2.500 pesanti, meno di 10.000 leggeri; in tutto circa 17.000 veicoli equivalenti; i numeri sono sostanzialmente fermi da un quindicennio, fig. 1). Questo è il punto di partenza: il traffico di attraversamento è una frazione di questa cifra.

L'indagine "*Quali trasporti per lo sviluppo della Valsugana e Tesino*", prodotta dall'Università di Trento per la CdV Valsugana e Tesino (datata 2013 su dati del 2009-10, resa pubblica nel 2014) faceva ritenere che ci fosse un punto in cui il flusso era ancora minore: sulla SS 47, all'esterno di Borgo, il traffico sarebbe stato di soli 6.000 veicoli al giorno (un migliaio pesanti, cinquemila leggeri: circa 8.000 veicoli equivalenti). Una cifra così bassa da far credere che Borgo (la sua zona industriale, le sue scuole, il suo ospedale) fosse in grado di attirare svariate migliaia di veicoli in entrata e in uscita. Ma un controllo sui dati di traffico forniti dalla PAT ci fa dire che



Roberto Zucchetti, che all'epoca aveva curato il rapporto, si era servito di cifre (quelle fornite della centralina di Borgo, appunto) difettose, in palese contrasto con quelle raccolte prima e dopo di allora, che descrivono invece una situazione di più verosimile crescita progressiva del traffico lungo la SS 47 nell'andare da est verso ovest. Su questo punto torneremo in chiusura.

Quanti veicoli andrebbero sull'A31?

Se il traffico di attraversamento è una cifra inferiore a 17.000 veicoli equivalenti al giorno, quanti di questi potrebbero essere davvero intercettati dalla A31? È infatti evidente che, per molteplici motivi, molti di coloro che percorrono la SS 47 tra Bassano e Trento continueranno comunque a farlo anche se vi sarà una nuova arteria che congiungerà Piovene Rocchette con qualche punto della Vallagarina.

Gli studi disponibili sono datati, perché redatti in momenti vicini all'elaborazione del tracciato che avrebbe dovuto concludersi a Besenello (1995), e tengono conto di quel percorso. È comunque interessante rileggerli.

Nel 1995 la società concessionaria della A4 riteneva che l'A31 avrebbe portato a un calo di traffico in Valsugana dell'ordine dei 3.000 veicoli.

Secondo l'indagine prodotta dalla Ata Engineering nel 2000 il calo di traffico in Valsugana sarebbe stato tra i 2.600 e i 5.000 veicoli (l'oscillazione dipendeva dal fatto che si trattava di previsioni per il futuro, con diverse possibilità di aumento del traffico). All'epoca i quotidiani avevano parlato di cifre ben diverse, ma va ricordato che Ata Engineering aveva ritenuto possibile un calo proporzionalmente uguale su tutto il percorso, cosa che si avrebbe solo se ci fossero più strade di facile collegamento tra SS47 e A31: dato che così non è, va tenuto conto solo della diminuzione stimabile nel tratto più a est, destinata poi a rimanere stabile in valore assoluto lungo tutto il percorso.

L'analisi commissionata dalla PAT nel 2002 (quando l'assessore era Silvano Grisenti) prevedeva un calo di traffico in Valsugana tra 8.000 e 10.000 veicoli equivalenti – dunque la metà del traffico registrato a Martincelli – ma solo se il pedaggio per un km di A31 fosse costato come il pedaggio per un km di A22; se fare tutta l'A31 fosse invece costato come la somma dei due tratti Vicenza-Verona dell'A4 e Verona-Trento dell'A22, il calo sarebbe stato inferiore, tra i 5.000 e i 7.000 veicoli equivalenti (si può peraltro ritenere che i costi di costruzione della nuova arteria richiederanno tariffe ben più elevate).

Queste cifre vengono tutte da enti (economici e politici) che sostenevano la costruzione dell'A31; erano immaginate tenendo conto di un'uscita a Besenello, ossia di un percorso più efficace, nel drenare traffico dalla SS 47, rispetto a quello che era stato proposto nel 2015 (Caldonazzo) o rispetto a quello che si prospetta ora (Marco o Serravalle); è dunque ragionevole ritenere che si tratti in realtà di sovrastime. Dunque l'A31 "di Fugatti" potrà togliere alla Valsugana pochissime migliaia di veicoli, persino meno di quella (già sostanzialmente inutile) progettata verso Besenello. Un numero del tutto insufficiente a giustificarne la costruzione. Ecco perché altre motivazioni vengono ora fatte emergere; ecco perché ci si affretta a immaginare forme di disincentivazione del traffico sulla SS 47 (pedaggi, "vignette") che, se fosse davvero possibile adottare, potrebbero certamente essere poste in essere a prescindere dalla costruzione della nuova autostrada, invitando semplicemente i TIR che attraversano la valle a servirsi delle autostrade già esistenti: A4 e A22.

A chi, nonostante tutto, continuasse a sostenere che porre una "diagonale" tra A4 e A22 sarebbe comunque una buona idea (ci sarebbero meno km da percorrere e, dicono, meno inquinamento), si può rispondere che il ragionamento avrebbe un qualche senso se l'A31 esistesse già o la sua costruzione fosse considerata a costo zero. Tale "costo zero" talvolta affiora nei discorsi di chi afferma che la nuova autostrada sarà pagata con soldi privati ed è convinto – come il presidente Fugatti – che le esternalità ambientali negative saranno trascurabili. Ma l'A31 Nord non è stata ancora costruita, i soldi privati non sono affatto privati (trattandosi di una concessione, è denaro che verrà sottratto a chi percorrerà l'A4, cioè tutto il sistema socio-economico, cioè a noi) e i costi ambientali saranno, dovunque la si vorrà costruire, incalcolabilmente alti.

A chi interessa?

Si deve tornare su quanto si diceva nello studio prodotto dall'Università di Trento nel 2013. Come sopra accennato, i risultati erano stati clamorosi (fig. 2). Ma dipendevano certamente dal malfunzionamento di una delle centraline.

Chi scrive ha sempre fatto in modo di non considerare lo studio universitario l'unica fonte possibile per comprendere la situazione; anzi, per rendere coerenti i dati, aveva ipotizzato che l'A31 potesse assorbire una notevole quota del (minimo ed errato) traffico di attraversamento misurato a Borgo.

Il giudizio complessivo sull'utilità della A31 non muta dunque in modo sostanziale. Il fatto nuovo che emerge è che in 5 anni, dal 2014 al 2019, nessuno si è mai preso il tempo di verificare e discutere i dati (facilmente accessibili a chiunque); nessuno di coloro che sono favorevoli alla A31 si è preso il tempo di fare qualche controllo e di denunciare l'errore. Ciò la dice lunga sulla qualità del dibattito e su quanto davvero contano le valutazioni oggettive nel momento in cui soggetti economici e politici prendono decisioni sulla costruzione di una grande infrastruttura. ●