



Società degli Alpinisti Tridentini
SAT Sezioni di Mori Besenello e Rovereto

Mozione per il Consiglio della SAT sul prolungamento della A31 (tratto nord)

Perché una società alpinistica quale è la Sat dovrebbe prendere parola davanti ad un progetto di una autostrada? Noi crediamo che la Sat abbia pieno titolo per pronunciarsi di fronte a questo particolare, progetto, per le sue implicazioni. Per la sua storia e per l'impegno che ha sempre avuto e l'ha contraddistinta di fronte a grandi progetti di modifica della montagna trentina, Sat non può che schierarsi contro quest'opera.

Il principio di tutela che si trova al primo articolo dello statuto della Sat, rende il nostro sodalizio portavoce e difensore dell'ambiente naturale montano nella sua complessità.

Il prolungamento a nord dell'autostrada A31 avrebbe impatti di notevole portata per l'ambiente montano, oltre che ricadute assai rilevanti su inquinamento, viabilità, flussi di traffico e altro ancora. Un collegamento stradale di questo tipo avrà ricadute sull'ambiente montano.

Viviamo in un'ambiente peculiare e delicato, le cui caratteristiche e potenzialità dipendono fortemente dal tipo di trasformazioni del paesaggio che si scelgono. È per questo che dobbiamo riflettere sul progetto dell'autostrada A31 verso il Trentino. Da tempo ormai il nostro territorio cerca di impegnarsi in un percorso di sviluppo ispirato al modello alpino, in accordo con gli obiettivi perseguiti da territori affini, come Austria, Svizzera e Alto Adige. Un modello che guarda alla mobilità dolce, alla qualità della dimensione ambientale e alla sostenibilità come forma di comunicazione e di promozione dei territori. Un modello che ha la fortuna di poter promuovere la natura e le sue risorse come strategia economica primaria.

Qual è il futuro prospettato dalla "nuova strada"?

È un futuro che affida ancora una volta al traffico su gomma il suo principale canale di collegamento, un territorio che si deve adeguare una volta di più alla pianura, ambito molto diverso per necessità ed esperienze e difficilmente applicabile nel nostro territorio.

Delle autostrade è poi ampiamente dimostrato l'impatto in termini di inquinamento atmosferico, dovuto al traffico e alla velocità dei mezzi. Ricordiamo gli sforzi che alcuni territori (ad esempio Bolzano) stanno facendo per rallentare la velocità sulla A22, che causa gravi problemi alla qualità dell'aria. I dati relativi al biossido di azoto sono preoccupanti in prossimità dell'asse A22. Ma non è solo un problema della valle dell'Adige o della Vallagarina. **Valli chiuse come la Vallagarina o la Valsugana risentono maggiormente del traffico automobilistico rispetto alla pianura. Non è quindi spostando l'inquinamento da una valle all'altra che si risolve il problema.** Si deve piuttosto – come stanno cercando di fare l'Austria e la Svizzera – impedire per quanto possibile ai mezzi più inquinanti di attraversare i territori, e spostare il più possibile merci e persone su rotaia. Abbiamo parlato di inquinamento, ma ricordiamo – e questo basti – che le emissioni prodotte da camion e



Società degli Alpinisti Tridentini
SAT Sezioni di Mori Besenello e Rovereto

macchine contribuiscono all'aumento di anidride carbonica in atmosfera, e perciò al riscaldamento climatico.

Per quanto riguarda l'autostrada A31, ricordiamo alcuni dati senza qui voler essere esaustivi (ci sono in merito studi e interventi di esperti, ricordiamo anche la recente serata promossa dalla sezione Sat di Rovereto sul Pasubio).

Sono state proposte sei ipotesi di tracciato, quella tornata alla ribalta prevede il collegamento tra Piovene Rocchette e Rovereto Sud, passando per le valli del Leno e attraversando in galleria il Pasubio, montagna complessa e interamente carsica al suo interno. **Forare una montagna carsica, alla cui base si trovano innumerevoli sorgenti, significa compromettere le fonti di acqua e** modificare in maniera irreversibile il sistema idrogeologico, come insegnano i geologi e come più volte accaduto in casi simili (l'esempio più prossimo a noi è quello dello scomparso lago di Loppio).

Il progetto prevede un tracciato di circa 40 km, di cui oltre 30 in galleria (a doppia canna, quindi un totale di oltre 60 km di gallerie). Nel progetto preliminare relativo alla prima ipotesi di tracciato, gli stessi estensori, incaricati dalla società Serenissima, definirono questa ipotesi "al limite della fattibilità geologica".

L'alternativa c'è ed è quella rappresentata dal potenziamento dei collegamenti ferroviari; la Convenzione delle Alpi stessa, è molto chiara in merito: "le parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino" (protocollo 11, articolo 11). Le linee guida emesse da questi enti stabiliscono che i trasporti nelle Alpi dovrebbero avvenire principalmente su rotaia, e pongono precisi limiti di velocità sulle autostrade disincentivando il trasporto merci su gomma.

Dove vogliamo dunque che vada il Trentino?

Riflettiamo chiedendoci se il nostro territorio, dotato di risorse ambientali, culturali e sociali uniche sia disposto o adatto a indirizzare il proprio futuro verso uno sviluppo omologante che svilisce e neutralizza quelle peculiarità locali che finora ci hanno reso una meta ricercata. O se preferisca un modello di crescita e di pianificazione territoriale diversi, in linea con la propria natura e con il rispetto dei limiti di tutela che le emergenze ambientali oggi impongono. Mettendo sulla bilancia non solo le risorse ambientali del territorio ma anche gli aspetti antropologici, storici, sociali, che economie a forte intensità di sfruttamento territoriale porterebbero a semplificazione e perdita d'identità.

L'autostrada della Valdadige, dunque, non è solo un'autostrada: è un "concetto" di economia in totale contrapposizione con quella intrapresa finora.

Il modello di sviluppo che è proprio della nostra provincia, e in cui può dimostrarsi davvero concorrenziale, è quello di uno sviluppo legato alla valorizzazione delle proprie caratteristiche,



Società degli Alpinisti Tridentini
SAT Sezioni di Mori Besenello e Rovereto

attraverso un turismo ambientale, forte delle peculiari eccellenze locali. In quest'ottica la "grande opera" appare anacronistica e sviante dagli ideali di sviluppo messi in opera dal territorio e guardati come modello positivo dal resto del paese.

È con uno sguardo attento alla fragilità dell'ambiente montano, al capitale ambientale e sociale del nostro territorio, all'esperienza maturata per valorizzare l'unicità di questa terra e a un modello di sviluppo improntato alla sostenibilità, che dobbiamo riflettere sulle scelte da operare per l'evoluzione del territorio. Il cambio di paradigma imposto dalle emergenze ambientali, sociali ed economiche a livello europeo e mondiale (ricordiamo ancora una volta il riscaldamento globale) e richiesto a gran voce da tantissimi giovani (i "Fridays for future") punta in tutt'altra direzione rispetto a quella prospettata dal completamento dell'autostrada A31.

Le scriventi sezioni chiedono quindi alla Presidenza, al Consiglio Centrale della S.A.T. di condividere e far proprie queste preoccupazioni, di condividere le perplessità relative al prolungamento dell'autostrada A31 verso il Trentino, in considerazione soprattutto degli effetti che potrà avere sull'ambiente montano, sulla qualità dell'aria, sulle acque e sul fondovalle. Chiedono altresì di supportare pubblicamente la contrarietà all'opera espressa dalle presenti sezioni, con i modi che riterrà più opportuni.

I PRESIDENTI DELLE SEZIONI SAT di

BESENELLO – Enzo Postinghel

ROVERETO – Bruno Spagnoli

MORI – Mattia Bertolini



Besenello, 10 giugno 2019

