

A 31 e Valsugana: come si costruisce un'opinione pubblica

Emanuele Curzel, 12 ottobre 2013

Non sono un esperto: sono un cittadino che a partire dal 2000 ha osservato il modo in cui sono state presentate – sulla stampa e nel dibattito pubblico – le conseguenze dell'eventuale costruzione dell'A31 (nella versione che prevede l'uscita in Vallagarina) sulla Valsugana.

Fin dal 1995, infatti, esponenti della politica e delle categorie economiche hanno più volte pubblicamente sostenuto che la costruzione della nuova autostrada porterebbe, alla Valsugana, benefici rilevanti (diminuzione del traffico e dell'inquinamento); tali dichiarazioni sono state generosamente messe in rilievo dalla stampa locale. Ciò è avvenuto soprattutto nel 2000 e nel 2002, in coincidenza con la pubblicazione dei dati tratti dagli studi prodotti rispettivamente della ATA Engineering e dalla TPS.

È stata così costruita, in Valsugana, un'opinione pubblica fortemente favorevole alla A31; nel decennio che è seguito lo slogan “la Valdastico serve a salvare la Valsugana” è stato costantemente ripetuto in tutti i contesti, mentre i fautori della nuova autostrada non hanno smesso di tacciare di chiusure ideologiche coloro che assumono posizioni critiche.

Eppure anche i pochi dati che un semplice cittadino può raccogliere sembrano raccontare una storia piuttosto diversa. Già lo studio Idroesse del 1995 (commissionato dalla stessa A4) stimava una diminuzione di soli 2.000/3.000 veicoli al giorno su 13.000/50.000 (a seconda del punto di rilevazione). Lo studio ATA del 2000, sospetto per le sue palesi contraddizioni interne (la sua stessa esistenza è stata poi negata dall'assessore Grisenti), promette riduzioni significative solo nel caso in cui si pongano in Valsugana rilevanti ostacoli al traffico, e parla altrimenti di una riduzione di 2.600/5.000 veicoli su 16.000/18.500 (a Primolano) e di 4.600/10.500 su 42.500/48.500 (a San Donà/Trento: una riduzione che, incomprensibilmente, appare proporzionale e non in valore assoluto). Lo studio TPS ha proposto due scenari diversi, a seconda del pedaggio che verrà imposto a chi percorrerà l'A31 (“autostradale”, per cui = 1 km di A31 come 1 km di A22, o “equivalente”, in modo da far costare Vicenza-Trento come Vicenza-Verona-Trento). Le diminuzioni stimate appaiono comunque un poco più alte rispetto a quelle stimate in precedenza, ma appaiono significative (35-50%) soprattutto sul tratto orientale; molto meno nel tratto più trafficato (10-20%).

Le diminuzioni di traffico si tradurranno sempre e comunque in analoghi, se non superiori, aumenti di traffico nella valle dell'Adige. Non è certo una preoccupazione di carattere ambientale, dunque, quella che chiede di spendere due miliardi di euro per spostare poche migliaia di veicoli da una valle all'altra. Da ormai 18 anni si lavora però per convincere in questo senso l'opinione pubblica della Valsugana (anche manipolando grossolanamente i dati), e ciò fa sospettare che i veri motivi per costruire l'A31 non si possano rendere pubblici.