

Reazioni

Valdastico, dubbi e plausi sull'analisi socioeconomica «Non serve al turismo»

T. D. G.

TRENTO Fa discutere l'analisi socioeconomica della società di consulenza Pwc sul progetto di allacciamento dell'A31 Valdastico Nord con l'A22, con sbocco della galleria a Rovereto sud. Le categorie economiche sono compatte nel continuare a sostenere l'opera, mentre i sindacati sollevano alcuni dubbi sulle ricadute sulle imprese artigiane trentine e sul settore turistico, al pari dei gruppi consiliari di minoranza, Azione e Futura.

In sintesi lo studio (commissionato dalla giunta provinciale) dice che nell'arco di sedici anni l'infrastruttura potrebbe generare 5,2 miliardi di valore aggiunto e in media quasi 5mila posti di lavoro l'anno. Ed analizza anche l'ipotesi di un hub intermodale a Rovereto. «L'analisi del rapporto costi-benefici, seppur parziale, è un primo passo verso un dibattito di merito sugli impatti dell'opera – sostiene Andrea Grosselli (Cgil) – Ragionare sull'assetto del trasporto merci e sull'articolazione degli hub intermodali tra Verona e Monaco è essenziale anche per comprendere quale può essere il senso della realizzazione di una nuova strada di grande comunicazione tra la pianura veneta e le Alpi». Che potrebbe creare anche molti posti di lavoro: 2mila nella fase operativa dell'arteria, se si tiene conto anche dell'impatto sul turismo. «Tutto ciò che porta nuovi posti di lavoro non può che vederci favorevoli – dice Michele Bezzi (Cisl) –, ma dobbiamo interrogarci anche sul modello di turismo che vogliamo: un turismo mordi e fuggi oppure un turismo più soft?». Inoltre «la riduzione dei tempi di percorrenza tra Trento e Vicenza – osserva Walter Alotti (Uil) – potrebbe portare le imprese artigiane, più aggressive e competitive, a mangiare fette di mercato a quelle trentine». «I venti minuti in meno non sono così determinanti – ribatte Marco Segatta (Artigiani) – e poi una sana concorrenza non fa che bene». Anzi, quei venti minuti in meno «potrebbero sì diminuire la permanenza dei turisti, ma potrebbe aumentare anche il turismo escursionistico o museale», considera Davide Cordella (Albergatori). «Il turismo trentino ha bisogno di ben altro – attacca Ugo Rossi (Azione) –: qualità e non quantità da turismo mordi e fuggi che secondo lo studio». In più l'ex governatore sottolinea che «gli effetti economici derivanti dalla pura realizzazione sarebbero stati gli stessi anche con tracciato diverso e strada, come lo avevamo previsto nella passata legislatura». «L'analisi economica – conclude Paolo Zanella (Futura) – riporta mirabolanti ritorni economici e occupazionali per il territorio. Peccato che non li si rapporti mai allo scempio ambientale che quest'opera procurerà a quello stesso territorio».

Reazioni

Valdastico, dubbi e plausi sull'analisi socioeconomica «Non serve al turismo»

TRENTO Fa discutere l'analisi socioeconomica della società di consulenza Pwc sul progetto di allacciamento dell'A31 Valdastico Nord con l'A22, con sbocco della galleria a Rovereto sud. Le categorie economiche sono compatte nel continuare a sostenere l'opera, mentre i sindacati sollevano alcuni dubbi sulle ricadute sulle imprese artigiane trentine e sul settore turistico, al pari dei gruppi consiliari di minoranza, Azione e Futura.

In sintesi lo studio (commissionato dalla giunta provinciale) dice che nell'arco di sedici anni l'infrastruttura potrebbe generare 5,2 miliardi di valore aggiunto e in media quasi 5mila posti di lavoro l'anno. Ed analizza anche l'ipotesi di un hub intermodale a Rovereto. «L'analisi del rapporto costi-benefici, seppur parziale, è un primo passo verso un dibattito di merito sugli impatti dell'opera — sostiene Andrea Grosselli (Cgil) — Ragionare sull'assetto del trasporto merci e sull'articolazione degli hub intermodali tra Verona e Monaco è essenziale anche per comprendere quale può essere il senso della realizzazione di una nuova strada di grande comunicazione tra la pianura veneta e le Alpi». Che potrebbe creare anche molti posti di lavoro: 2mila nella fase operativa dell'arteria, se si tiene conto anche dell'impatto sul turismo. «Tutto ciò che porta nuovi posti di lavoro non può che vederci favorevoli — dice Mi-

chele Bezzi (Cisl) —, ma dobbiamo interrogarci anche sul modello di turismo che vogliamo: un turismo mordi e fuggi oppure un turismo più soft?». Inoltre «la riduzione dei tempi di percorrenza tra Trento e Vicenza — osserva Walter Alotti (Uil) — potrebbe portare le imprese artigiane, più aggressive e competitive, a mangiare fette di mercato a quelle trentine». «I venti minuti in meno non sono così determinanti — ribatte Marco Segatta (Artigiani) — e poi una sana concorrenza non fa che bene». Anzi, quei venti minuti in meno «potrebbero sì diminuire la permanenza dei turisti, ma potrebbe aumentare anche il turismo escursionistico o museale», considera Davide Cordella (Albergatori). «Il turismo trentino ha bisogno di ben altro — attacca Ugo Rossi (Azione) —: qualità e non quantità da turismo mordi e fuggi che secondo lo studio». In più l'ex governatore sottolinea che «gli effetti economici derivanti dalla pura realizzazione sarebbero stati gli stessi anche con tracciato diverso e strada, come lo avevamo previsto nella passata legislatura». «L'analisi economica — conclude Paolo Zanello (Futura) — riporta mirabolanti ritorni economici e occupazionali per il territorio. Peccato che non li si rapporti mai allo scempio ambientale che quest'opera procurerà a quello stesso territorio».

T. D. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA