

Due paesi in guerra contro il fracasso dell'autostrada

Grumo e S.Michele: la dura vertenza con l'A22 per la mancata costruzione delle barriere antirumore.

di Roberto Devigili

San Michele all'Adige ai più è noto per due presenze: il famoso Istituto Agrario e l'uscita autostradale con l'omonimo casello. Queste due realtà, nel bene e nel male, hanno condizionato lo sviluppo e la storia del paese, a sua volta diviso in due, il capoluogo e la frazione di Grumo, dal fiume Adige. Con l'Istituto e l'autostrada il paese ha spesso avuto un rapporto conflittuale, con l'autostrada in particolare. S. Michele si sente ancora in credito per le barriere anti-rumore che dovrebbero, almeno in parte, attenuare il fastidio provocato dallo scorrere sempre più veloce e intenso del traffico su quel tratto di autostrada che, proprio nei pressi dell'abitato, si alza sul piano campagna con un lungo ed impattante cavalcavia.

I lavori di costruzione delle barriere antirumore sono cominciati nel corso del 1997, ma quanto finora realizzato non soddisfa del tutto l'amministrazione comunale che, con la direzione e la presidenza della società Autobrennero, ha ingaggiato da tempo un lungo braccio di ferro.

Ne parliamo con Francesco Chietini, consigliere comunale della maggioranza ulivista che governa il paese.

Chietini si occupa da tempo della vicenda con una sorta di mandato officioso da parte del sindaco Chilovi. Il consigliere, nel ricostruire i fatti, parte da lontano, dagli anni '60, quando iniziarono gli espropri per la costruzione dell'autostrada e i contadini protestarono, debolmente a suo dire, e a malincuore cedettero il loro prezioso terreno. E quasi subito si toccarono con mano gli svantaggi per la popolazione di Grumo e di S. Michele. Venne eliminato il collegamento pedonale con la stazione del treno attraverso la strada delle Fratte ed anche l'accesso alla zona agricola a sud di Grumo, per non parlare del crescente rumore da traffico. In cambio il Comune incassò 28 milioni di indennizzo per la costruzione del ponte sulla fossa di Caldaro, qualche "locale" venne assunto dall'autostrada come casellante e infine si promise solennemente che entro breve tempo sarebbero state costruite le faticose barriere antirumore. Per dare un'idea dei tempi storici con i quali ci si è mossi nel passato, basterebbe il fatto che il ponte sulla fossa di Caldaro è stato ricostruito e fra tante polemiche solo da un anno, cioè dopo più di trent'anni dalla distruzione di quello vecchio. Solo che, nel frattempo, l'opera è venuta a costare ben di più (qualche centinaio) dei 28 milioni, frutto dell'antico risarcimento.

E' anche per questo che il consigliere comunale è particolarmente polemico: *"Le passate amministrazioni comunali, sempre attente a risolvere gli interessi di partito a scapito di quelli della popolazione, lasciarono il tutto nel cassetto. Da poco è iniziato invece un duro scontro con l'Autobrennero."*

Ma torniamo alla vicenda delle barriere. Più di due anni fa, dopo numerosi inviti telefonici, il sindaco aveva chiesto formalmente adeguate risposte alle legittime richieste della popolazione a proposito dell'installazione delle barriere anti-rumore. Dopo un sollecito ed una nebulosa risposta da parte dell'A22, si è venuti a sapere che i lavori erano stati aggiudicati alla ditta Strada edile di Rovereto, ma che, per non creare disagi al traffico, l'inizio sarebbe stato spostato all'autunno successivo. Dopo un nuovo sollecito, la risposta dell'Autobrennero: *"I lavori sono stati consegnati in data 24 settembre 1996 e dovranno essere terminati entro il 16 maggio 1998"*

Tutto bene quindi? No, almeno in parte, per l'amministrazione comunale. No, peggio di prima, per le minoranze consiliari. Il problema è che, nella parte centrale del viadotto, la più elevata, le barriere non sono state installate e alcuni sostengono che questa specie di "finestra" amplifica anziché attutire l'inquinamento acustico. I gruppi di opposizione hanno raccolto il malumore ed hanno presentato un'interrogazione alla quale il sindaco ha risposto condividendo nella sostanza le lamentele ed impegnandosi per continuare l'azione di pressione nei confronti dell'A22.

In questi giorni c'è stato un incontro con il presidente della società autostradale Willeit, al quale è stato fatto notare che, oltre al "buco" nelle barriere, là dove queste sono state posizionate appaiono del tutto inefficaci, anche perché di altezza minore rispetto a quelle installate alla Vela di Trento o a Vadena, vicino a Bolzano.

Di fronte a queste lungaggini, che non sempre trovano giustificazioni di natura tecnica, diventano perfino irridenti le parole pronunciate, proprio nella sala consiliare di S. Michele, da un presidente della società autostradale il quale, all'inizio degli anni Novanta, affermò con apparente solennità che *"dopo essersi servita del territorio, d'ora in poi, l'autostrada si metterà al servizio del territorio."*