



**AUTOSTRADE** Il Ministero: «Via le cifre dell'A31». La concessionaria: «L'ultimo studio ha già un ok di Trento e Veneto»

## Roma “toglie” la Valdastico dal piano della Brescia-Padova

La società della A4 holding esegue la direttiva ma preme sul Trentino perché avvii la Valutazione ambientale sul tracciato per Rovereto: «Appena si fa, l'opera va reinserita»

Piero Erle

●● Chissà se alla fine resterà solo sulla carta, come lo è da 50 anni, l'autostrada Valdastico Nord a cui il Vicentino aspira e che per ora è indicata come “opera di interesse nazionale” dall'Italia ed è inserita nella rete Ten-t dell'Ue per il corridoio dal Nord Europa al Mediterraneo. Paradossalmente, proprio mentre per la prima volta la Provincia di Trento pare davvero interessata a dare l'ok al tratto di infrastruttura in arrivo dal Veneto centrale, a patto che sbocchi a sud di Rovereto, la Regione Veneto ha dato chiari segni di raffreddamento proprio per quel tracciato “piegato” a ovest. E una nuova mazzata arriva dal Ministero delle infrastrutture, dove in 8 anni si sono succeduti Graziano Del Rio, Danilo Toninelli, Paola Micheli e ora Enrico Giovannini. Il Ministero ha infatti imposto alla società autostrada Brescia-Padova, che detiene la concessione anche per la A31 Valdastico, di togliere dall'ultima sua proposta di revisione del Piano economico finanziario (Pef) ogni cifra relative alla realizzazione della Valdastico Nord, che solo per il tratto vicentino da Piovene a Pedemonte varrebbe circa 1,3 miliardi di investimento e per il completamento supera i 3 miliardi. A riportarlo è il bilancio 2020 della Brescia-Pado-

**Per la prima volta lo Stato separa il progetto dalla concessione in mano ai privati, ma sarà battaglia**

va, che fa parte della A4 Holding (come noto è controllata da Abertis, proprietà dei Benetton e del colosso spagnolo Acs di Florentino Perez presidente del Real Madrid).

**Una storia infinita.** Nel bilancio 2020 (l'utile è di 20 milioni contro i 75 dell'anno prima, grazie a 337 milioni di ricavi contro i 431 del 2019) gli stessi revisori dei conti della Brescia-Padova certificano che è tutto ok, ma mettono di nuovo nero su bianco la loro preoccupazione per «il perdurante mancato perfezionamento dell'iter approvativo del Progetto relativo al completamento della Valdastico Nord, che rappresenta come noto la condizione essenziale per la prosecuzione della concessione fino al 2026». La concessione fino al 2026, in realtà, è ormai un dato di fatto pur in un intricatissimo giro di carte tra Verona (sede di A4 holding) e Roma. Il via libera al nuovo Piano finanziario Pef era del 2007, ma da allora la Brescia-Padova ha presentato via via «una serie di piani economici-finanzia-

ri» per aggiornare quello iniziale. C'è stato un primo sì del Cipe ma senza l'ok della Corte dei Conti (è poi arrivato solo un anno fa), poi sono arrivate le pronunce dei giudici secondo cui l'A31 Nord è a zero se non c'è l'ok di Trento a tutto il progetto. E sono giunte nuove norme sul calcolo dei pedaggi su cui si è aperto un contenzioso tra società e Stato. La società ha quindi presentato altre due proposte di piano Pef, entrambe accompagnate da “disclaimers letters” piene di riserve su tutta la vicenda, e ha indicato anche la richiesta di compensazione dei danni da Covid, come chiesto dallo Stato.

**La botta.** La sorpresa è arrivata sei mesi fa. Il Ministero ha indicato di presentare un nuovo Piano che «non recepisca alcun importo connesso alla realizzazione dell'opera» Valdastico Nord. La Brescia-Padova obbedisce, ma lo fa «impregiudicato qualsiasi diritto o interesse» e «senza intendere prestare acquiescenza alcuna». Non solo: ha comunque indicato per la Valdastico Nord «tutti gli importi temporaneamente traslati al periodo post-concessione, alla condizione che gli stessi siano automaticamente reinseriti nel periodo concessorio nel momento in cui sia concluso il procedimento di Vas Valutazione ambientale strategica»

e che in ogni caso siano riconosciute tutte le spese sostenute finora (il bilancio cita 1,4 milioni spesi nel 2019-20 per il progetto). La svolta però è chiara: per la prima volta un atto dello Stato separa la vicenda della Valdastico Nord da quella della concessione della Brescia-Padova. E questo apre un sentiero a quel progetto della Regione che

vuole creare un polo pubblico della autostrade venete, anche con la Brescia-Padova dal 2027, gestito dalla società Cav (Regione e Anas). Anche se finora da Roma non è giunto il via libera al nuovo ruolo di concessionaria autostradale per Cav (servirebbe probabilmente anche in ottica Pedemontana Veneta: è in mano ai privati di Sis ma il rischio pedaggi grava sulla Regione). Intanto però Brescia-Padova darà battaglia: rivendica che nel dicembre 2019 Trento, Veneto e Ministero hanno «valutato positivamente» lo studio di fattibilità del tracciato dell'A31 verso Rovereto Sud (l'ha scelto il governatore trentino Maurizio Fugatti). E che già da 5 mesi tutti e tre hanno in mano la documentazione necessaria per poter effettuare la Vas, cambiare il Piano urbanistico trentino e siglare l'intesa. La Brescia-Padova ha quindi già sollecitato Trento a dare «tempestivo avvio alle procedure». La battaglia continua. ●

●● **Il “no” del forzista**

**Malan contro la concessione dell'A4 C'è un senatore forzista, Lucio Malan, che da anni conduce una sua battaglia contro l'attuale sistema autostradale e in particolare anche contro il continuo allungarsi della concessione della Brescia-Padova. «Da marzo - scrive - segnala che un alto dirigente del Ministero il 6 aprile 2020 aveva autorizzato a nome del Ministero stesso la durata della concessione fino al 2026 nonostante nel 2007 tale concessione fosse stata prorogata in funzione della realizzazione della tratta Valdastico Nord e a condizione che entro la primavera del 2013 fosse presentato l'intero progetto definitivo. Nessuna delle due condizioni si è verificata».**