

L'AUTOSTRADA

Il presidente della Provincia: provvedimento importante, non prevede l'opera, tocca al ministero e alla concessionaria decidere. Il vice Tonina: non diciamo sì o no ma come

Ma alle Infrastrutture ora c'è Salvini che ha sempre detto «prima si fa, meglio è». E la Brescia-Padova aspettava questa decisione di Trento: «Riparte la progettazione»

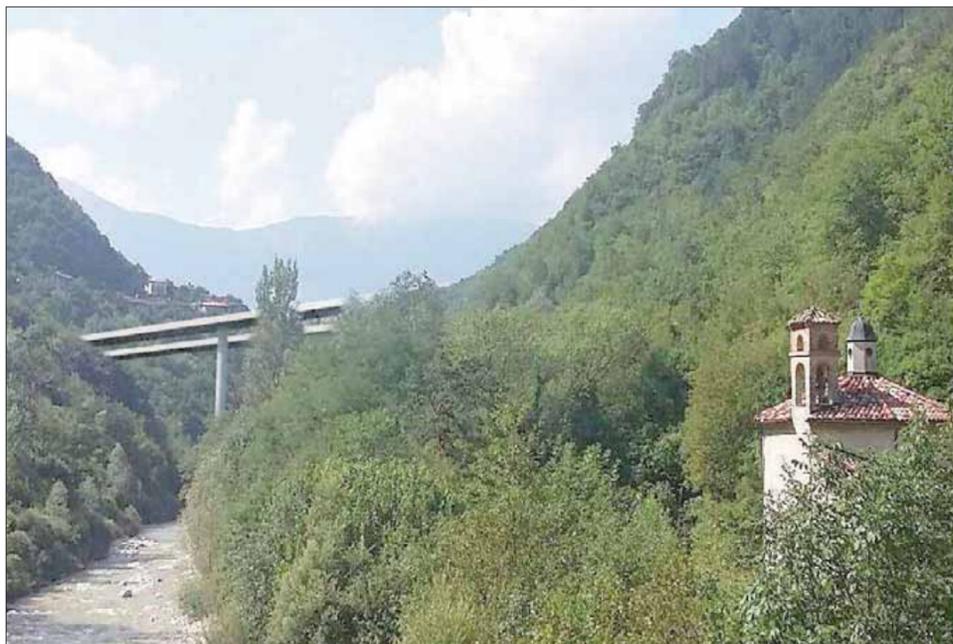
Fugatti dà il via libera alla Valdastico

Approvata la variante con l'uscita a Rovereto sud A4-Benetton: passaggio necessario, ora si procede

FRANCESCO TERRERI
twitter: @ftereri

La giunta provinciale ha approvato ieri in prima adozione la variante al Piano urbanistico provinciale sul corridoio est, cioè sul collegamento infrastrutturale col Veneto, che introduce l'uscita a Rovereto sud per il completamento della Valdastico. «È un passaggio formale importante, conferma la volontà di procedere - afferma in conferenza stampa il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** - Ad oggi non prevede l'opera. Tocca al ministero delle Infrastrutture e alla concessionaria decidere come vorranno procedere». Solo che ora al ministero delle Infrastrutture c'è il leader della Lega **Matteo Salvini**, che sulla Valdastico ha sempre sostenuto «prima si fa, meglio è». E la concessionaria, cioè A4 Holding che fa capo ad Atlantia dei **Benetton**, non aspettava altro: l'inserimento dell'opera nel Piano urbanistico provinciale, si legge nell'ultimo bilancio, è «propedeutico al riavvio della progettazione». E ancora: «Fugatti ci ha comunicato che entro la fine del suo mandato la valutazione strategica potrà essere realizzata».

Del resto il presidente della Provincia non fa mistero di essere favorevole all'opera, come da tempo annunciato. «Questa giunta è favorevole alla Valdastico, ma non dipende solo da noi». A margine della conferenza stampa, alla cronista dell'Adige che gli ricorda la diffusa opposizione del territorio e dei Comuni della Vallagarina, Fugatti risponde: «Per gli accordi fatti col ministero, con le Regioni e con la concessionaria, non basta dire un no ideologico alla Valdastico. Il no deve essere basato su un tema concreto, le tematiche ambientali e geologiche le valuteremo strada facendo. Il Trentino non può dire di no perché non gli piace, altrimenti rischierebbe di avere la



Impegni presi



“
I territori non possono dire un no ideologico
Ci sono accordi stipulati

Maurizio Fugatti

responsabilità di un'opera non fatta rispetto ad accordi precedenti, conclusi anche con governi e amministrazioni di centro sinistra». La delibera approvata dalla giunta è stata proposta dal vicepresidente **Mario Tonina**, che ha



Il rendering di uno degli ultimi progetti della Valdastico: il viadotto ipotizzato all'altezza di Ca' Bianca fra Rovereto, Terragnolo e Trambileno. A sinistra, l'attuale tratto finale dell'autostrada A31 a Piovène Rocchette in provincia di Vicenza

la competenza sull'urbanistica. Secondo Tonina, la variante, analogamente al documento preliminare del 2021, non contiene previsioni infrastrutturali ma introduce l'ambito di connessione, cioè una griglia metodologica per valutare qualsiasi

ipotesi di infrastruttura. «Si capovolge l'ottica di valutazione: è il territorio ad essere al centro dell'esame di qualsiasi progetto infrastrutturale. Spetta alla soluzione proposta dimostrare in che modo contribuisce a migliorare l'esigenza di connes-

Atlantia ne ha incassati 8 dalla cessione di Aspi

Completamento dell'A31 Il costo supera i 2,2 miliardi

Il completamento a nord dell'autostrada Valdastico A31, ora ferma a Piovène Rocchette in provincia di Vicenza, costerà più dei 2,2 miliardi di euro previsti nell'ultimo piano di investimenti di Abertis, la società spagnola che controlla il 90% di A4 Holding, concessionaria della Brescia-Padova. Il primo tratto da Piovène Rocchette a Valle dell'Astico costa 1,3 miliardi. Consiglio di Stato e Cassazione, su ricorso del Comune di Besenello, hanno però bocciato la possibilità di procedere col primo tratto in assenza del progetto del secondo. Che, come riconosce la stessa Abertis, costerà più dei 900 milioni previsti e andrà oltre il miliardo. La Brescia-Padova, peraltro, macina utili: oltre 51 milioni nel 2021 e un risultato analogo previsto quest'anno. Abertis, la controllante di A4, è a sua volta controllata da Atlantia, la holding di partecipazioni infrastrutturali della famiglia Benetton. Atlantia ha appena incassato 8 miliardi dalla vendita di Autostrade per l'Italia, Aspi, la concessionaria della maggior parte della rete nazionale. Doveva essere penalizzata perché responsabile, per carenze di manutenzione, del crollo del ponte Morandi a Genova il 14 agosto 2018, dove morirono 43 persone. Invece l'ipotizzata revoca della concessione è diventata una cessione del controllo di Aspi a prezzi di mercato alla cordata guidata da Cassa Depositi e Prestiti e composta dai fondi internazionali Blackstone Infrastructure Partners e Macquarie Asset Management. Macquarie è un fondo australiano partner di Dolomiti Energia nell'idroelettrico. Blackstone è il fondo Usa che insieme agli stessi Benetton si sta comprando tutta Atlantia, rilevando le quote dei soci minori, con un'offerta pubblica di acquisto che terminerà l'11 novembre.

F. Ter.

sione dell'intero ambito considerato». Sulla Valdastico, quindi, «noi non diciamo né sì né no né dove, ma come».

A costruire la griglia di analisi, sostiene Tonina, contribuiscono tutte le osservazioni presentate nella fase di consultazione del documento preliminare dalle comunità e dagli enti interessati, che sono divenute parte integrante degli elementi di base della valutazione. «Tutti quei pareri, ad esempio da parte dei Comuni laddove davano indicazioni tecniche sugli aspetti di cui tenere conto per valutare un'infrastruttura, saranno adeguatamente considerati».

Il progetto di modifica al Piano urbanistico provinciale affronterà ora la fase di consultazione tra gli amministratori e i cittadini in vista dell'approvazione finale. I documenti saranno disponibili a breve sul sito della Provincia.

Ma sul versante di chi realizze-

rà l'opera le idee sono già chiare. «Stiamo continuando le procedure per la realizzazione della Valdastico nord - dice il direttore generale dell'Autostrada Brescia-Padova **Bruno Chiari** a Nordest Economia - È vero che ci è stato chiesto (dal ministero ndr) di fare una simulazione togliendo il progetto dal nostro piano finanziario, ma siamo convinti invece che riusciremo a concludere la progettazione dell'opera entro il 2026». Nel 2026 scade la concessione della Brescia-Padova, che era legata anche alla realizzazione della Valdastico nord, e A4 dei Benetton si dichiara «pronta a partecipare» in caso di gara. «Stiamo nel frattempo aspettando che la Provincia di Trento concluda la sua procedura di valutazione strategica e recentemente il presidente Fugatti ci ha comunicato che entro la fine del suo mandato nel 2023 questa potrà essere realizzata».

MOBILITÀ

Il sindaco Valduga parla di opere. Sulla ferrovia: «Due ipotesi a fine anno»

«Sì alla bretella, ma solo se serve»

NICOLA GUARNIERI

Che fine ha fatto il protocollo d'intesa sottoscritto con la Provincia per migliorare la viabilità a Rovereto, magari con la tangenziale? E lo snodo di Sant'Ilario è solo una boutade o si farà? E ancora: perché non si parla più dell'interramento della ferrovia mentre a Trento sono avanti anni luce? Sono alcuni interrogativi che il consigliere di Unione Popolari **Roberto Chemotti** ha portato all'attenzione del consiglio comunale. E ai quali ha risposto direttamente il sindaco **Francesco Valduga**, colui di fatto che partecipa ai tavoli in piazza Dante. Partendo, e ovviamente difendendo, dal metodo ma comunque rivendicando i risultati ottenuti fino ad ora. «Il protocollo d'intesa è un'analisi multicriteriale per occuparci di mobilità, non solo di viabilità. Contano le opere ma anche il concetto che sta alla base: non solo spostare traffico ma ridurlo. L'alternativa alla Ss12 come

tangenziale leggera era un'opera prevista nel lungo periodo ed eventuale se gli altri interventi non si fossero rilevati efficaci». In altre parole, si studierà la nuova arteria «solo se necessaria dopo la conclusione degli altri progetti». Fin qui la premessa. Sui tempi di realizzazione delle opere, poi, il primo cittadino ha detto chiaro e tondo che «non si possono dare i tempi certi ma indicare la direzione verso cui andare e le opere che, passo passo, dobbiamo fare». Su quelle avviate, ovviamente, spicca il sottopasso ciclopeditonale di piazzale Orsi. «Il primo lotto è già partito, ora è in fase di progettazione il secondo lotto che porta in via Zeni. Nel frattempo abbiamo predisposto il parcheggio di attestamento in via Zeni-via Pedroni e intanto la stazione ferroviaria bifronte c'è già grazie al passaggio pedonale su via Zeni. Per quella delle corriere è in corso la progettazione con relativo parcheggio». Tra le incompiute c'è invece

il megagarage al Follone. «Abbiamo fatto richiesta di un progetto ministeriale per ricevere i finanziamenti e iniziare a scavare. Ricordo però che è stato potenziato il trasporto pubblico locale che ora è diventato strutturale, con più corse sia in città che nell'ambito d'area. E il progetto di ristrutturazione della stazione di Calliano è in fase avanzata». Il «tappo» viabilistico di Sant'Ilario, poi, incombe. Perché annunci ne sono stati fatti ma ancora non si vede niente. «È una necessità che ora finalmente è avvertita con forza anche dal Comune di Volano che a suo tempo si era opposto alle soluzioni indicate. La Provincia si è incontrata con i Comuni ed è stato detto che deve esserci una visione di insieme. Purtroppo allo stato non ci sono i soldi per bypassare Volano con una galleria ma per evitare il tappo a S. Ilario si deve comunque intervenire». Allo stato attuale, però, siamo ancora alle intenzioni nonostante piazza Dante

abbia assicurato di aver stanziato i fondi. «Ma non c'è un progetto chiaro, solo la possibilità della Provincia di mettere soldi a bilancio per il 2024, parliamo di 30 milioni di euro. È quanto previsto anni fa ma mi chiedo: la galleria è ancora realizzabile con quelle cifre?». Sull'interramento della ferrovia, Valduga ha ricordato che «il progetto è passare ad Est ma restando in fascia di rispetto che cambia se decidono di interrare solo il raddoppio per le merci o anche la linea passeggeri. E poi si deve pensare come si può collegare con la rotatoria alla Busa dei Cavai e con il serpentone se sarà mantenuto o abbattuto. Su tutto questo bisogna accordarsi con Rfi». Sulla contestazione che a Trento si parla di binari sottoterra e ci si muove e a Rovereto no il sindaco ha tagliato corto: «Rovereto si è mossa decisa. Un tempo si parlava di galleria sotto lo Zugna e abbiamo chiesto e ottenuto di stralciare l'ipotesi



Il «tappo» di Sant'Ilario è uno dei nodi da sciogliere per il traffico in città

per le criticità ambientali e salvaguardare le sorgenti. Noi siamo stati protagonisti. Certo è che il passaggio si inserisce nel corridoio europeo e le Fs si sono impegnate, per la fine del 2022, a presentare due ipotesi su cui il territorio lagarino potesse esprimersi.

Non sono ancora arrivate. Su Trento, poi, mi par di capire che le obiezioni stiano emergendo con una certa forza. Il lavoro di preparazione ad un'opera non è male che sia fatto prima come stiamo cercando di fare noi, non come Trento».

N.G.