

IL PROGETTO

Analisi di Wwf Trentino, «Italia nostra», Comitato per lo sviluppo sostenibile e «Amici della terra»

463

LA SPESA
IN 30 ANNI

È il costo in milioni a carico della comunità trentina per costruzione e gestione

117

IL MARGINE
LORDO

Sono i milioni di margine lordo a beneficio del concessionario (costruttore e gestore)

129

COSTO DI
COSTRUZIONE

Questo è l'investimento previsto per la costruzione del nuovo tracciato stradale

11

IL CANONE
DA PAGARE

La Provincia paga al costruttore 8 milioni di canone per 5 anni e 11,2 per gli altri 25

«Il tunnel Loppio Busa ci costerà 463 milioni»

Gli ambientalisti: «Ecco la verità sui costi»

«Supertunnel Loppio-Busa, costerà ai cittadini trentini 463 milioni di euro tra costruzione e 30 anni di gestione, con un margine lordo per il concessionario di 117 milioni». I conti sono stati elaborati dagli ambientalisti, da Wwf Trentino, «Italia nostra», comitato per lo sviluppo sostenibile e Amici della terra Alto Garda e Ledro. «Ecco la verità sui costi» dicono.

Dopo annunci e smentite sulla realizzazione del nuovo collegamento stradale tra l'Alto Garda e l'asse dell'Adige, le associazioni ambientaliste dell'Alto Garda «ritengono doveroso informare i cittadini sui veri costi economici che devono essere sostenuti dalla comunità trentina per la realizzazione di questa ulteriore mega opera in cemento armato che, come già detto, non risolverà gli endemici problemi di congestione presenti nel territorio».

Il bando di gara, pubblicato sulla Gazzetta della Comunità europea relativo alla «progettazione definitiva, esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione del collegamento Loppio-Alto Garda sulla strada statale 240 nonché la gestio-

ne dell'intera tratta stradale compresa tra il casello autostradale A22 di Rovereto sud al confine con la provincia di Brescia» prevede «il project financing, cioè un finanziamento pubblico/privato che consentirebbe di realizzare l'opera già sottoposta a procedura di Valutazione d'impatto ambientale».

La tratta interessata parte dal casello di Rovereto sud fino al confine della provincia di Brescia della Gardesana occidentale «per un totale di 27,7 km (di cui il 40 % in galleria). Si tratta della costruzione e gestione di una tratta di 8,7 km circa (comprendente il tunnel) e della gestione di una tratta di 19,7 km esistenti».

La Provincia di Trento «riconosce alla società che si aggiudicherà la gara - fanno sapere gli ambientalisti - un contributo di 72.300.000 euro lordi. Inoltre alla stessa società per la gestione della tratta verrà corrisposto un canone annuo 11.216.836 euro (Iva esclusa) suddiviso in: quota servizi (3.001.236 euro) e quota integrativa per la disponibilità (8.215.600). La durata della concessione è di 30 anni a decorrere dalla data di

Calcoli nel dettaglio

Secondo gli ambientalisti, per i primi 5 anni «il concessionario godrebbe di un cash-flow netto dovuto al mark-up tra canone riconosciuto dalla Provincia per l'esercizio della tratta esistente e costi relativi alla gestione della tratta: 23.443.000 euro. L'esborso finanziario effettivo a carico del concessionario nei 5 anni della costruzione della nuova tratta: 70,5 mln -23,4 mln = 47,0 mln che corrisponde all'investimento effettivo da ammortizzare.

consegna delle aree per la tratta esistenti e 25 anni a decorrere dalla data del collaudo per la tratta nuova. Fatti i conti il canone annuo corrisponderebbe a 405.000 euro al km. Secondo il calcolo degli ecologisti per quanto riguarda l'investimento, «il costo complessivo (Iva compresa) dell'opera, nell'arco dei 30 anni previsti, ammonterebbe a 463.080.890 euro con un margine lordo per il concessionario di 117.383.500».

«Ma per avere una visione chiara e definitiva della mobilità - proseguono - occorrono considerare anche i costi ambientali



derivanti dallo squilibrio esistente tra il trasporto privato e il trasporto pubblico e mobilità dolce e collettiva».

Le associazioni ambientaliste hanno già presentato alla Provincia le osservazioni al progetto preliminare di Via e hanno proposto, in alternativa, un sistema di mobilità sostenibile nell'Alto Garda e Ledro che ha caratteristiche di accessibilità, capillarità, multimodalità e intermodalità, necessarie per trasferire una parte dei viaggi privati al trasporto pubblico locale e mobilità dolce (bici, pedoni) e alternativa (car e bike sharing...).