

L'INTERVISTA

L'ex vicepresidente della Provincia: «Sull'autostrada, una accelerazione preoccupante. Manca la consapevolezza del limite a questo modello di sviluppo»

«Quelle del Cipe sulla priorità della ferrovia sono balle». E al Pd trentino: «Al di là dei tatticismi, dica come si immagina questa terra tra 15-20 anni»

ROSSI VA AVANTI

Il «come» si fa assorbe ormai il «se» si fa

«Direi che il "se" sta nel "come" si fa la Valdastico». Il governatore Ugo Rossi ripete la posizione della Provincia di Trento sul tavolo per l'intesa sul progetto Valdastico Nord e le richieste formulate al Governo per trasformare la richiesta del Veneto in un vantaggio per il Trentino. Per ottenere il rinnovo della concessione autostradale della A4 Brescia-Padova basta l'approvazione del progetto esecutivo da parte del Cipe per il quale serve un via libera politico che consiste appunto nell'«intesa» tra Provincia, Stato e Veneto. Ormai è evidente che la Provincia non potrà più giustificare un «no» all'intesa, visto che è lei stessa ad aver offerto le motivazioni per il sì, elencando le sue richieste. Se verranno accolte, come già sta accadendo, l'accordo è nelle cose. Già la Regione Veneto ha rinunciato, come aveva chiesto Trento, alla superstrada a pedaggio che avrebbe portato nuovo traffico in Valsugana, mentre si stanno ridisegnando i progetti per lo sbocco della Valdastico a Trento sud, come chiesto da Trento, e la bretella verso la Valsugana.

Pinter: «Sulla Valdastico nord Rossi non la racconta giusta»

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Da vicepresidente della Provincia e assessore all'urbanistica, fu un grande oppositore alla PiRuBi. Oggi osserva preoccupato gli sviluppi della Valdastico Nord. «Più che un'apertura da parte della Provincia, mi sembra una vera e propria accelerazione» dice Roberto Pinter (Solidarietà, poi Pd) «e ho l'impressione che Rossi non la racconti giusta».

Pinter, che effetto le fa vedere che sulla Valdastico Nord si tratta e si fissano tempi per la decisione di realizzarla?

«La sua realizzazione è sempre stata lì, come una minaccia per il nostro territorio. Ricordo la mia opposizione in sede di variate al Pup del 2000: all'epoca, Dellai (presidente della Provincia, ndr) la voleva. Poi, prevalse la contrarietà. Ma ancora oggi mi chiedo perché».

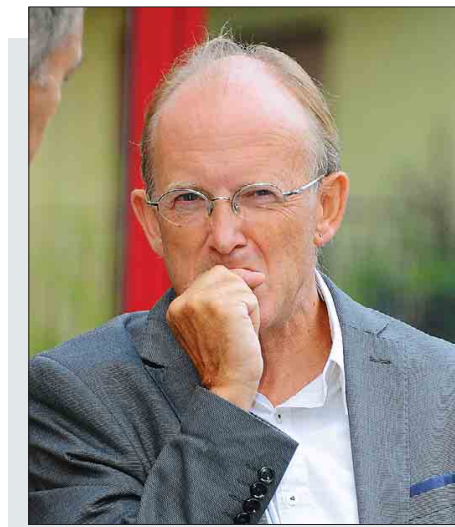
In che senso?

«Anche Gilmozzi (oggi assessore alla infrastrutture, ndr) a suo tempo era un sostenitore della A31. Poi, sia lui che Dellai dissero "no". E quel no c'è pure nel programma di governo di Rossi. Ma ho la sensazione che non sia mai stato un no consapevole, piuttosto frutto di convenienze legate al consenso elettorale. Adesso si parla di sbocco Trento sud. Ma nemmeno la città di Trento si è veramente spesa contro. Anzi, quando posi il mio no in Giunta provinciale, l'allora sindaco Pacher era possibilista. C'è sempre stato una dialettica, anche all'interno del Pd, con l'Olivieri di turno che ti fava per il sì».

Un «no» poco convinto, quindi?

«Sì. La questione di fondo, sull'autostrada della Valdastico, è l'idea di sviluppo: c'è chi ritiene che, tutto sommato, con prudenza e mille accorgimenti, è possibile farla; e chi ritiene che un limite esista. Manca la consapevolezza che il pianeta, con questo sviluppo, è arrivato al dunque».

Questa volta, però, primo sostenitore della PiRuBi è il Governo Renzi, targato Pd,



Roberto Pinter, ex vicepresidente e assessore all'urbanistica della Provincia di Trento. Sopra, la manifestazione davanti al palazzo della Regione del comitato «No Valdastico Nord» il 15 luglio scorso

che la considera strategica.

«Far ripartire i cantieri è l'leitmotiv di sempre: il Governo Renzi, sul piano delle opere, si comporta come tutti gli altri governi. È un'idea di sviluppo tradizionale, vecchia, in cui distinguere tra destra e sinistra non è facile. Non è un problema di impatto o di sbocco da una parte o dall'altra. Al come una risposta tecnologica la si trova. La questione è perché farla, cosa rappresenta come idea di futuro».

Nel documento del Cipe che prende atto dell'avvio dell'intesa tra Provincia di Trento, Regione Veneto e Stato, si cita la ferrovia come opzione prioritaria.

«Balle! Non ci crede nessuno. Interes-

sa solo il tunnel del Brennero, per gli interessi che vi gravitano attorno. Come si fa a dire che la ferrovia è la priorità se intanto si progetta la Valdastico Nord?».

Come contropartita, la Giunta Rossi chiede anche il raccordo con l'Alta Valsugana.

«Registro il paradosso: la Valsugana che ha sempre sponsorizzato la Valdastico, ora dice no, perché tocca il loro giardino...».

La logica di Rossi è quella della «riduzione del danno» perché non c'è diritto di veto. Ci crede?

«Non prendiamoci in giro! Fino a ieri Dellai diceva che senza il sì di Trento la Valdastico non si farà mai. Una co-

sa è dire: non la voglio, farò di tutto perché non si faccia, e tuttavia discuto ad un tavolo sulle connessioni infrastrutturali; altra cosa è dire: ne discuto per portare a casa qualcosa. Per questo dico che Rossi non la racconta giusta. Il suo operare è la fotografia di chi non è mai stato strategicamente contrario. Rossi e la Giunta dovrebbero dirci se "trattano" perché possono e vogliono farla, o perché in questo modo tirano avanti per risolvere il problema delle concessioni autostradali, perché, poi, tanto, non si farà».

È quindi?

«Quindi non si può confidare sul fatto che è economicamente insostenibile,

che la si vuole per "fare cassa", cioè ottenere le concessioni, e che alla fine le risorse non ci saranno, le opposizioni e la valutazione di impatto ambientale negativa prevarranno. No, la politica avrebbe dovuto fare un ragionamento prima e dire, una volta per tutte, che la Valdastico Nord, per il Trentino, sarebbe una svolta strategica che stravolge il suo modello di sviluppo. Che senso ha richiamarsi all'Unesco, alla mobilità sostenibile, alla ferrovia? Metroland era una schiocchezza dal punto di vista progettuale, irrealizzabile, ma aveva dietro un'idea di sviluppo».

Pinter, anche il Pd trentino tratta sulla Valdastico.

«Il Pd, al di là dei tatticismi del momento, dica qual è la sua idea di sviluppo di questa terra, come se la immagina tra 15-20 anni. C'è una certezza che mi ricorda Griseni: intanto, finisco, completo, sottovalutando le scelte. E così ci sarà sempre una circonvallezza da completare, come la Mori-Riva. No. Intanto, mi fermo. L'accelerazione sulla Valdastico è davvero preoccupante».

AUTOSTRADA

Lo aveva spiegato ai soci, in aprile, il presidente di A4 Holding spa

A31, trattativa che viene da lontano

Ma quando è partita la trattativa, quella vera, tra la Provincia di Trento, la Regione Veneto e l'Autostrada Brescia-Padova per il completamento della Valdastico Nord? Ufficialmente, non è ancora avviata. Il Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha preso atto dell'avvio dell'intesa tra Provincia di Trento, Regione Veneto e Stato solo la scorsa settimana, giovedì 6 agosto, fissando - com'è noto - procedure e tempi: la costituzione di un Comitato paritetico che entro 45 giorni verificherà le condizioni dell'intesa e le ipotesi progettuali dei collegamenti dell'arco alpino orientale. Sulla soluzione progettuale si esprimerà quindi il Cipe entro 130 giorni successivi. In realtà, sottotraccia, contatti tra le parti erano in corso da mesi. Si prenda il verbale dell'assemblea ordinaria dei soci di A4 Holding spa, che possiede il 100% di Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova spa. L'assemblea è quella di bilancio (2014) del 2 aprile scorso presso la sede di via Flavio Gioia a Verona. Il presidente di A4 Holding, Attilio Schneck, illustra lo

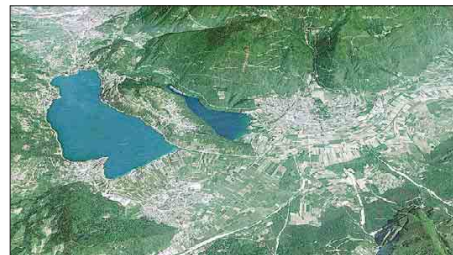
scenario in cui opera la società: il Nord-Est dove A4 ha il suo «core business autostradale che consente l'attivazione della filiera produttiva delle costruzioni civili». Il passaggio che più rileva è quello che in cui Schneck spiega che «l'investimento sul territorio è destinato a consolidarsi nel corso dei prossimi anni, anche in ragione dei fatti avvenuti nel corso dell'esercizio 2014 che hanno rappresentato un fattore stabilità per la concessione autostradale. A tal proposito si segnala in particolare» aggiunge il presidente di A4 Holding «il pronunciamento del Cipe del novembre 2014 relativo al 2° lotto di completamento del progetto della Valdastico Nord in merito al superamento del dissenso della Provincia

autonoma di Trento circa la localizzazione dell'infrastruttura». È noto che il premier Renzi e l'ex ministro alle infrastrutture Lupi «spingevano» da tempo per il completamento della A31. Schneck fa capire qualcosa di più: che l'intesa oggi «in costruzione» ha radici più lontane della lettera del 17 giugno scorso al nuovo ministro della infrastrutture, Graziano Delrio, con cui il presidente della Provincia di Trento, Ugo Rossi, ha dato la propria disponibilità a valutare con il Veneto e lo Stato la realizzazione di un «corridoio funzionale» (la Valdastico Nord, ndr). Il «superamento del dissenso» della Provincia di Trento, come lo chiama il presidente di A4 Holding stava maturando da tempo. La «Serenissima» ottiene così la proroga della concessione fino al 2016 (e l'A22 il rinnovo trentennale fino al 2045), la A4 Holding di controllo vede «valorizzati» i propri asset, e lo sblocco del pacchetto di maggioranza che potrà ora essere ceduto al gruppo iberico Abertis, per quanto il conquistador spagnolo piaccia poco ai soci pubblici (Province, Comuni, Camere di commercio, da Milano a Venezia) della holding. Do. S.

PARTECIPAZIONI

A4 Holding «socia» di Autobrennero

Il bilancio esercizio 2014 di A4 Holding spa, che controlla la Autostrada Brescia-Padova, chiude con un attivo di 732.037.435 euro, un patrimonio netto pari 677.680.136 euro e un utile netto risultato d'esercizio pari ad euro 19.593.599. A4 Holding, tra l'altro, è socia, attraverso Senissima Partecipazioni spa di Autostrada del Brennero spa (con il 4,2327% delle azioni). Tra partecipazioni dirette e indirette, il dominus della Holding con sede a Verona è Banca Intesa Sanpaolo. La scatola di controllo si chiama Re.Consult Infrastrutture spa. I soci pubblici (Province, Comuni e Camere di commercio) sono in minoranza. Il costo previsto del completamento della A31 fino a Besenello è di 1,93 miliardi. Ne serviranno di più per uscire a Trento sud e in Alta Valsugana.



La zona dell'Alta Valsugana per la quale è previsto il raccordo con la A31

PRESIDENTE

Superamento del dissenso della Provincia di Trento circa la localizzazione dell'infrastruttura

Attilio Schneck (2 aprile 2015)