

MOBILITÀ

È l'inserimento nella rete europea Ten-T, previsto dal Cipe, che rende «strategico» il completamento della «vecchia» PiRuBi. Due miliardi di euro per l'autostrada, 40 milioni per potenziare i binari tra Trento e Bassano e garantire una linea diretta tra Monaco e Venezia



Lo schema progettuale della Valdastico Nord cui stanno lavorando i tecnici della Autostrada A4-Serenissima con la doppia ipotesi di sbocco Trento sud e la bretella di collegamento con la zona laghi in Alta Valsugana. A destra, i campi coltivati tra Mattarello e Acquaviva



Valdastico Nord: ferrovia «residua»

Intesa anche per elettrificare la Valsugana. Ma Roma preme per

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

È oggi ritenuto così «strategico», il completamento della Valdastico Nord, che il dispositivo approvato dal Cipe (il Comitato interministeriale per la programmazione economica) lo prevede come opera di valenza europea, inserito nella rete globale Ten-T, «quale funzionale crocevia tra il corridoio est-ovest mediterraneo e quello nord-sud scandinavo». La politica della «riduzione del danno» che ha portato il Trentino a «vedere le carte», cioè a «trattare» per un'intesa sui collegamenti infrastrutturali, deve fare i conti non solo con il Veneto che da oltre quarant'anni spinge (inutilmente) per la «vecchia» PiRuBi, ma anche, e forse



La stazione di Borgo Est della Ferrovia della Valsugana



Striscione contro la Valdastico Nord all'incrocio per la valle del Centa a Caldonazzo

E per il rinnovo della concessione dell'A22, Bruxelles vuole il blocco del «pedaggio compensativo» e del rincaro tariffe per i Tir

soprattutto, con un doppio fronte, ambiguo ma concreto, nazionale ed europeo. Il fronte di Roma e Bruxelles. A Roma, è un governo targato Pd (con il premier Renzi) e il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano Delrio che per «sbloccare» l'Italia considera strategica una nuova autostrada nel cuore delle Alpi; a Bruxelles, idem. Ma, allora, sul potenziamento della ferrovia e la riduzione dei trasporti su gomma, si bleffa? Il dubbio è forte. E

subito emerge la prima contraddizione: Land Tirolo, Trentino e Alto Adige, nei giorni scorsi, si sono riuniti a Bolzano per collaborare nella gestione dei traffici autostradali e ridurre l'inquinamento provocato dai mezzi pesanti. Tra le idee, oltre a quelle del divieto selettivo per alcune merci (che il Tirolo vuole far ripartire dal luglio 2016) e del limite dei 100 km orari (anche per le vetture), c'è anche quella di introdurre in futuro il cosiddetto «pedaggio compensativo». Cioè tariffe più alte per i Tir, come fa la Svizzera, includendo nel ticket non solo i costi di ammortamento e gestione dell'autostrada, ma anche i costi ambientali. Con un doppio obiettivo: avere più risorse per «compensare» i territori attraversati dei disagi subiti; rendere più competitivo, rilanciandolo, il «viaggio» dei

Tir su ferrovia e rilanciare la RoLa, oggi in affanno, di Interbrennero. Europa: tariffe A22 «intoccabili». Invece, che succede? Che per concedere la proroga trentennale (fino al 2045) all'Autobrennero, l'Europa chiede ai soci pubblici (Regione Province e Comuni attraversati dall'arteria) «il contenimento degli aumenti tariffari in linea con il tasso di inflazione». Cioè niente «pedaggio compensativo». La contraddizione è evidente. L'assessore alle infrastrutture della Provincia di Trento, Mauro Gilmozzi, ne è consapevole: «Su questo, presenteremo una specifica osservazione. Sarà l'unica che faremo. La faremo perché i pedaggi compensativi sono funzionali ad una politica ambientale. Si deve tenere conto che già oggi l'A22 è un'autostrada che mette soldi per la ferrovia».

L'ingegner De Col: «Investire oggi in autostrade è un controsenso, la mobilità privata su gomma non cresce»

Ferrovia: Valsugana rafforzata. Ma quanto vale l'impegno del documento del Cipe che sblocca l'avvio dell'intesa sulla Valdastico Nord e riconosce che l'opzione ferroviaria è la «principale priorità»? Che spazio reale c'è per il potenziamento della ferrovia della Valsugana? Risponde l'ingegner Raffaele De Col, dirigente del Dipartimento Infrastrutture e mobilità della Provincia di Trento. Risponde con una premessa: «Investire oggi su

un'ulteriore autostrada ricorda i tempi in cui la Fiat continuava a produrre automobili, che restavano invendute nei piazzali. Come ha spiegato l'assessore Gilmozzi, oggi investire in autostrade è un controsenso, perché la mobilità privata su gomma non sarà più in crescita. E senza Valdastico si è sopravvissuti per 50 anni... Investire 2 miliardi di euro per un modello di sviluppo in via d'esaurimento non ha senso. Con la stessa cifra, si portano le rotaie in tutte le valli. Detto questo, sul tavolo con il Veneto c'è anche la ferrovia della Valsugana». E su questo, qual è l'investimento previsto? E qual è la posizione della Regione Veneto? «Si tratta» risponde l'ingegner De Col «di prevedere, per elettrificare il tratto mancante tra Trento e Bassano, circa un'ottantina di km, di 40 milioni di euro:

25 per le sottostazioni elettriche (ne va realizzata una ogni 20 km di linea) e 10-15 per la linea. Poi c'è il problema del pantografo (montato sul tetto delle carrozze, nde), quindi delle altezze insufficienti delle gallerie. Sul fatto di elettrificare la ferrovia della Valsugana, la Regione Veneto è d'accordo». Potenziamento anche per il trasporto merci? «Per ora, realisticamente no: non c'è mercato delle merci su questa linea, né una logistica adeguata in Veneto. E sarebbe inconcepibile far passare treni merci da Villazano, Gocciadoro, S.Pio X... Per le merci, servirebbe una galleria ferroviaria dall'alta Valsugana. Ma con la elettrificazione, sulla linea viaggeranno i treni oggi in servizio sulle altre linee, ad esempio un Monaco-Venezia. Con ricadute turistiche evidenti».

REAZIONI

Dalla Provincia attesa chiarezza sulla Valdastico Nord: «Serve o no?». Il vicepresidente Daniele Postal: «Da bocciare non è lo svincolo più a nord o più a sud, ma l'opera nella sua totalità»
Oreste Tamanini (Coldiretti): «Un'opera i cui costi non compensano i potenziali benefici»



Sconcerto a Mattarello

«Ci mostrino i progetti»

Il presidente Ravagni: «Non siamo coinvolti»

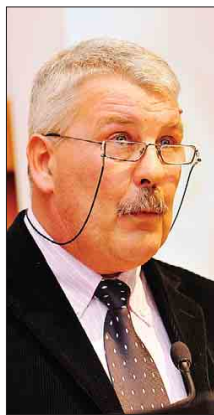
Sulla sostenibilità economica degli oltre 40 km di asfalto, in gran parte in galleria, tra Piovene Rocchette e la valle dell'Adige, pochi sono disposti a scommettere. Di certo il completamento della Valdastico Nord è funzionale all'ottenimento della proroga della concessione, da parte della Autostrada «Serenissima» Brescia-Padova fino al 2026. E i tecnici della «Serenissima», in attesa che si formi il Comitato paritetico tra Provincia di Trento, Regione Veneto e Stato, sono al lavoro per individuare le soluzioni più accettabili per il Trentino.

Come spiegato ieri da l'Adige, per lo sbocco dei 18 km in galleria (interrotta solo dalla finestra tecnica-viadotto nella valle del Centa) da Lastebasse a Trento sud, sono due le ipotesi considerate: uscita ai piedi del Casteller, tra Mattarello e Trento; uscita a sud di Mattarello, in direzione Acquaviva. Le reazioni, nel sobborgo, restano assai critiche. Michele Ravagni (ingegnere, della Civica Torre Franca) è il presidente della Circostrazione di Mattarello, e si dice sconcertato dallo stillicidio di informazioni e di annunci che escono e dal modo con cui è gestita la questione. «Chi ci governa in Provincia» osserva «deve dirci chiaramente qual è la posizione che ha sull'infrastruttura. Se essa serve, ci siano mostrati progetti concreti, chiediamo di essere coinvolti (intendo come Comune e di conseguenza noi delle Circostrazioni) e diremo la nostra. In Consiglio circostrazionale, come rappresentanti della Civica Torre Franca, ci siamo astenuti sul documento contrario al Valdastico presentato dal Pd non perché siamo favorevoli ma perché ci mancano tutti gli elementi di giudizio».

IL PROGETTO

Concessioni del nord il governo semplifica

Nuovo rischio in vista per le concessioni autostradali. Secondo i bene informati, infatti, il governo Renzi starebbe pensando a ridurre il numero di concessioni oggi in vigore per consentire di arrivare a una razionalizzazione sia delle società autostradali sia delle tariffe sul territorio nazionale. Oggi, infatti, per la storia delle diverse concessioni, le tariffe autostradali sono completamente differenti. L'altro obiettivo del governo, poi, è quello di aprire le società a capitali italiani e stranieri per arrivare, alla fine, anche alla quotazione in Borsa delle future poche concessionarie. Per quanto riguarda la A22, secondo le indiscrezioni, potrebbe configurarsi un suo ingresso in un grande polo del nord est con la stessa Serenissima e la Brebemi oltre al Passante di Mestre e alle Autovie venete.



Oreste Tamanini (Coldiretti)



Il presidente Michele Ravagni



Daniele Postal, vicepresidente

stica ambiente e mobilità, commenta: «Credo che quanto uscito sul giornale in merito ad ulteriori proposte o "indiscrezioni" sul completamento nord della Valdastico sia un'ulteriore conferma di come abbia più valore, e quindi maggior rilevanza mediatica, il giudizio tecnico di fattibilità piuttosto che il fermo giudizio politico coeso di

chi governa e dovrebbe rappresentare il nostro territorio. Per quanto già espresso nel documento presentato dal gruppo Pd di Mattarello, non cambia nulla se l'ipotesi è una piuttosto che un'altra in merito al prolungamento della Valdastico: il risultato è sempre lo stesso, e da bocciare non è lo svincolo più a nord o più a sud, ma l'ope-

ra nella sua totalità». Postal aggiunge: «Come amministratori politici circostrazionali siamo comunque in obbligo nel difendere il nostro territorio, già sfregiato con numerosi progetti faraonici oltre che di ipotesi azardate, a scapito dell'attività agricola, importante fonte di sostentamento delle comunità trentine».

Ma. Bri.

Cronistoria | Le tappe dell'accelerazione sulla «PiRuBi»

Dalla lettera di Rossi ad Abertis

Valdastico Nord: oltre quarant'anni di discussioni, poi l'accelerazione (e che accelerazione!), sponsor il Governo Renzi e il ministro alle Infrastrutture Delrio. Se tale accelerazione sia solo tattica, finalizzata all'ottenimento della proroga delle concessioni autostradali (il completamento della Valdastico Nord è necessario alla A4-Serenissima per ottenere la proroga fino al 2016, ndr), lo dirà il futuro. Ecco le tappe di questa accelerazione della «vecchia» PiRuBi.

17 giugno 2015. Il presidente della Provincia di Trento, Ugo Rossi, scrive al ministro rendendosi disponibile «a valutare l'individuazione di un corridoio sufficientemente localizzato per lo sviluppo in territorio trentino delle connessioni con il Veneto, con riferimento al quale verificare se sussistono le condizioni per l'eventuale formazione di un'intesa da parte della stessa Provincia sulla realizzazione dell'opera, corridoio funzionale, tra l'altro, per l'alleggerimento del traffico nella zona laghi dell'Alta Valsugana e di Trento e corredato delle infrastrutture atte a convogliare sulla nuova arteria il traffico

pesante favorendo la salvaguardia ambientale della Valsugana orientale trentina». Pronti a trattare sulla Valdastico Nord.

4 agosto 2015. Il Consiglio regionale del Veneto, su proposta del governatore Luca Zaia, approva la legge che autorizza la revoca dei procedimenti di finanza di progetto, tra cui la superstrada a pedaggio della Valbrenta, come chiesto dal Trentino.

6 agosto 2015. Il Cipe prende atto dell'avvio dell'intesa tra Stato, Provincia di Trento e Regione Veneto e della inclusione della Valdastico Nord nella rete Ten-T (rete trans-europea, ndr).

7 agosto 2015. Il gruppo spagnolo Abertis si aggiudica l'esclusiva di tre mesi per trattare l'acquisto di A4 Holding spa, proprietaria della spa Autostrada Brescia-Padova. Una super offerta di circa 1,2 miliardi euro, per tutte le tratte, compresa la Valdastico Nord da completare. I venditori (Intesa San Paolo, Astaldi e Tabacchi) avevano messo sul mercato la quota di maggioranza. Senza successo, prima della lettera di Rossi e del documento del Cipe.

Do. S.

uiale»
l'asfalto



(foto L. Ciola)