

di Maddalena
Di Tolla Deflorian

► CALDONAZZO

Segui il denaro, altro che chiacchiere. Si riassume così il messaggio uscito dall'incontro pubblico organizzato l'altra sera all'ex caseificio dalla Comunità No Valdastico Nord - Gruppo Valsugana. Il giornalista di AltrEconomia Luca Martinelli ha illustrato alcuni dati eloquenti. «L'autostrada è una garanzia - ha spiegato - non certo per le comunità che la subirebbero ma per i concessionari delle autostrade». Il giornalista ha spiegato che il giro d'affari della tratta Brescia-Padova dell'A31 ammonta a 400 milioni di euro annui. Il valore complessivo della concessione che la società che la gestisce si è vista allungare dalla sua naturale scadenza (il 2013) fino al 2026 - secondo una logica perversa, a parere degli intervenuti - sarebbe di ben cinque miliardi di euro.

Secondo Martinelli la ragione per la quale si insiste a voler costruire la tratta veneta e quella trentina, sarebbe solo la volontà di prolungare la concessione, addirittura oltre quel fatidico 2026. I numeri estrapolati dal Piano economico finanziario della società dell'A31, mostrati dal relatore, parlano di un aumento delle tariffe fra Brescia e Padova fra il 2008 e il 2017 pari al 32%. Parte consistente dell'aumento deriva dagli investimenti fatti, che finora sono quelli per la tratta Sud, circa un miliardo di euro. Il Pef prevede per la tratta Nord una spesa 1,3 miliardi di euro. In pratica, si

Valdastico, il fronte del no sprona sindaci e assessori

Caldonazzo, dura relazione di Martinelli di "AltrEconomia". Curzel: falsi i numeri sui flussi in Valsugana. L'idea: tavolo di comunità per fare pressing sulla politica



Sala gremita all'ex caseificio di Caldonazzo per l'incontro della Comunità Non Valdastico Nord - Gruppo Valsugana

spende per giustificare l'aumento delle tariffe: questa la teoria esposta.

Come ha anticipato in apertura della serata Emanuele Curzel, storico da anni prestato ai calcoli sul traffico in Valsugana, «tutti i numeri diffusi negli anni sui flussi in Valsugana per giustificare l'opera so-

no balle. Questa sera abbiamo parlato solo di soldi, perché fosse chiaro cosa c'è dietro le balle». Martinelli ha riportato un altro dato fondamentale: anche nei piani più rosei dell'A31, l'ammortamento dell'investimento rientrerebbe nel 2046. Dunque: quale impresa spenderebbe miliar-

di se non avesse la garanzia di una concessione di almeno tale periodo? Solo chi sia certo di vedersi rinnovata anche dopo il 2026 la concessione, oppure chi inserisca una clausola che preveda che chi vincerà la prossima gara debba restituire i soldi spesi dal concessionario uscente. Questo mec-

canismo era stato identificato come "costo di subentro" dallo stesso Bruno Chiari, direttore generale dell'Autostrada Brescia-Padova spa - ha ricordato Martinelli - in un'intervista rilasciata ad AltrEconomia.

In chiusura di serata Jacopo Borga della veneta "Comunità salviamo la Valdastico", Francesca Caprini, giornalista, attivista residente nel comune, e Alex Faggioni, pure caldonazese e storico esponente del no all'opera, hanno posto la domanda centrale: per quale motivo si proroga la concessione derogando alle regole? La risposta sembrava l'altra sera retorica, lontana dai discorsi sui flussi di traffico. A termine della serata è stata lanciata l'idea di costruire un lavoro di comunità per fermare la tratta trentina, come sta accadendo in Veneto, dove si è già agli espropri e ai ricorsi. Sono stati spronati gli amministratori comunali, molti dei quali, fra sindaci, assessori, consiglieri, erano presenti in sala, a fare pressione sulla politica.