

Infrastrutture | Le prospettive

Valdastico, Bolzano stoppa Trento

L'Svp vota la mozione dei Verdi, la Lega finisce in minoranza

Il sindaco di Rovereto a Fugatti: «Venga a vedere il territorio»

AutoBrennero

Olivieri: «Passo avanti, la sperimentazione può fare da modello»

«Il passo in avanti che è stato fatto è molto importante. Ora si tratta di tradurre in pratica le volontà politiche, soprattutto per quel che riguarda la tariffa ambientale». Il presidente di Autobrennero spa Luigi Olivieri, commenta così l'esito della giornata di mercoledì, al termine della quale il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli ha fatto sapere che per la concessione di A22 «si avvicina il traguardo».

Prima dell'incontro a Roma, i soci avevano fissato quattro punti vincolanti. Il ministro ha detto sì all'intermodalità e ai pedaggi ambientali. A questo proposito Olivieri aggiunge: «Stiamo lavorando per dare seguito al mandato dei soci. La direttiva europea finora non è mai stata tradotta in pratica. Autobrennero e le comunità socio sono disponibili ad avviare una sperimentazione che potrebbe fare da modello».

Il presidente esprime soddisfazione anche per l'intesa raggiunta sul ruolo del comitato di indirizzo: «I componenti dovranno essere dirigenti di prima o seconda fascia. L'intento è che il Cic diventi una camera di compensazione e abbia le competenze per affrontare e risolvere tutte le problematiche». In sostanza dovrebbe diventare una forma anticipata e un elemento integrativo dei poteri del concedente. Inoltre i soci pubblici hanno

Nicolini (5 Stelle)

«Nessuna chiusura da parte di Toninelli. Il Movimento è sempre stato sensibile ai temi che riguardano l'ambiente e la salute»

chiesto di introdurre nell'accordo criteri stringenti per definire l'idoneità delle opere funzionali all'autostrada, eliminando così la discrezionalità del Comitato di indirizzo e coordinamento. Per quel che riguarda il riferimento ai 300 milioni quale vantaggio che A22 avrebbe conseguito gestendo l'arteria in proroga, Olivieri afferma: «È stato accolto un ragionamento che può sembrare un'ovvietà. Ciò che non è supportato da alcun atto amministrativo e non è concordato tra le parti non può essere inserito in un accordo».

Sul via libera ai pedaggi ambientali interviene anche il consigliere provinciale M5S Diego Nicolini, che precisa: «Non c'è mai stata nessuna apertura da parte di Toninelli: semplicemente perché non è mai esistita una chiusura sul tema. Anzi, il Movimento tutto è sempre stato sensibilissimo ai temi che riguardano l'ambiente e la salute dei cittadini. La salvaguardia dell'uno e dell'altro è il nostro impegno quotidiano così come la promozione della mobilità sostenibile». «Il ministero dei trasporti — conclude Nicolini — ha sempre tenuto conto del problema che il traffico sulla A22 rappresenta. Noi stessi siamo stati chiamati a tenere Roma al corrente delle necessità dei cittadini altoatesini, delle problematiche locali. Il Mit aveva già pianificato di agire per evitare l'aumento indiscriminato dei pedaggi per i privati e per introdurre meccanismi per regolare il traffico di mezzi pesanti e incentivare la mobilità sostenibile».

V. Ior.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BOLZANO L'Alto Adige dice no alla Valdastico. Una decisione che ha spaccato la maggioranza Lega-Svp con la Stella Alpina che ha appoggiato la mozione presentata dai verdi in consiglio provinciale.

Mentre a Trento si discute, e si litiga, sul tracciato della nuova tratta autostradale che dovrebbe collegare l'A22 all'A31, da Bolzano arriva un secco no alla nuova arteria. La mozione presentata dai consiglieri verdi Riccardo Dello Sbarba, Brigitte Foppa e Hanspeter Staffler, dopo essere stata leggermente emendata su richiesta della Svp, è stata approvata da una maggioranza larghissima Solo Lega e Fratelli d'Italia hanno votato contro, tutti gli altri — dal Pd fino alle forze secessioniste sudtirolesi — si è espresso a favore.

«Il consiglio esprime la propria ferma contrarietà al progetto di prolungamento verso nord della A31 fino ad allacciarla all'A22 qualsiasi sia il punto di innesto» recita la mozione che motiva il no sostenendo che «tale opera creerebbe un nuovo corridoio per il traffico leggero e pesante dal nord est italiano attraverso il Brennero lungo un asse già congestionato con un pesante aggravamento dell'inquinamento e della minaccia alla salute delle popolazioni residenti, soprattutto in Provincia di Bolzano».

Proprio per questo la giunta si è impegnata «a intensificare il confronto con la Provincia di Trento» al fine di convincere la giunta Fugatti «a desistere dal progetto di prolungare la A31». «Non abbiamo diritto di veto su un'infrastruttura che dovrebbe collegare il Trentino al Veneto: ma prenderemo contatti con il Trentino perché dobbiamo decidere insieme quali opere sono funzionali allo spostamento del traffico sulla rotaria» ha detto in aula l'assessore alla mobilità Daniel Alfreider annunciando il voto favorevole della Volkspartei.

La decisione apre una crepa nella maggioranza Lega-Svp. Il Carroccio altoatesino ha votato contro la mozione dei verdi per lealtà verso la Lega trentina che ha rispolverato il progetto della Valdastico. Ma, come chiariscono gli assessori Massimo Bessone e Giuliano Vettorato, «non è su questo che si aprirà una crisi di giunta». Sulla linea trentina si schiera anche Alessandro Urzi secondo cui «in Alto Adige ha vinto ancora una volta il no ideologico ai cantieri».

Intanto sul fronte trentino interviene il sindaco di Rovereto Francesco Valduga, che l'altra mattina ha incontrato Fugatti. Un rendez-vous, a ben vedere, per nulla risolutore. Perché Valduga rimane scettico: «Prendiamo atto —

Le voci



La mozione di Dello Sbarba
Il Consiglio esprime la propria ferma contrarietà al prolungamento verso nord della A31 fino ad allacciarla alla A22 qualsiasi sia il punto di innesto perché tale opera comporta un pesante aggravamento dell'inquinamento



La replica di Alfreider
Non possiamo mettere veti su un'infrastruttura tra Veneto e Trentino. Ma serve un confronto sulle opere funzionali alla riduzione del traffico



La critica di Valduga
Prima di modificare in maniera definitiva una zona sarebbe il caso di effettuare dei sopralluoghi, per rendersi veramente conto di cosa significhi costruire quell'arteria su quel tipo di percorso

dice — del fatto che la Provincia sta tentando di individuare percorsi che dimostrino di essere sostenibili dal punto di vista ambientale, tuttavia per quello che ci è stato presentato possiamo dire che non c'è riuscita e che dal nostro punto di vista rimangono le perplessità e le contrarietà. Il presidente non può dire che è tutto risolto e andare avanti». Valduga poi pone anche una questione di metodo: «Il territorio va seguito tutto e non solo in parte. Prendo atto che Fugatti ha ascoltato i sindaci dei Comuni più vicini, ma la Vallagarina è grande e non si sviluppa a macchia di leopardo. Abbiamo chiesto a Fugatti di venirci a confrontare con tutto il territorio e con dati più precisi in fatto di sostenibilità

ambientale. Non basta un disegno».

Un confronto magari da programmare in loco: «Il territorio — è la frecciatina di Valduga — bisogna venire a vederlo, non basta incontrarlo. In Vallagarina sentiamo la necessità che la Provincia e in particolare il suo presidente vengano qui a fare dei sopralluoghi per rendersi bene conto di cosa significhi costruire quel tipo di arteria su quel tipo di percorso. Prima di modificare in maniera definitiva un paesaggio sarebbe il caso di venire a vederlo». Valduga insomma frena Fugatti: «Lui ci ha detto che l'arteria è utile per lo sviluppo economico, ma io dico che non c'è ragionamento economico che possa essere messo in primo pia-



Interporto Alcuni mezzi in sosta nell'area di interscambio di Trento

TRENTO «Le nostre autostrade scontano già costi di pedaggio elevati. Con questo tipo di scelte ci stiamo soffocando da soli», dice il presidente di Confindustria Trento Fausto Manzana. L'idea di recuperare i 350 milioni di euro per gli investimenti collegati al corridoio del Brennero attraverso l'introduzione di un pedaggio ambientale non convince il mondo dell'impresa, che esprime preoccupazione per le ricadute che una misura del genere potrebbe avere sul settore della logistica, già messo alla prova dalla concorrenza dell'Est Europa.

«Incrementare i costi senza avere un quadro completo degli investimenti nell'arco della nostra area e non immaginare di aiutare le imprese a svecchiare il parco mezzi mi sem-

350

Milioni

È il valore dei progetti che saranno finanziati con il pedaggio ambientale: l'interporto di Isola della Scala, il porto fluviale di Valdaro e la Cispadana

no rispetto alla sostenibilità ambientale. E oggi corriamo troppo se immaginiamo che Fugatti abbia già dimostrato che questa arteria è sostenibile». Infine Valduga si chiede se davvero la Valdastico abbia carattere d'urgenza e lascia intendere che forse Fugatti la sta utilizzando come arma di distrazione: «Credo che ci siano altre priorità: gli investimenti da sbloccare, altri collegamenti viabilistici questi sì necessari. Mi piacerebbe che Fugatti, mentre fa le valutazioni che ritiene opportune sulla Valdastico, concentrasse il dibattito politico-mediatico sulle vere necessità del Trentino».

**Marco Angelucci
Francesco Barana**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA ARNO KOMPATSCHER

«Pedaggi più alti per chi inquina L'ecotariffa vale oltre 600 milioni»

BOLZANO «Ci siamo». Arno Kompatscher ha l'aria soddisfatta di chi ha appena centrato un terno al lotto. L'accordo raggiunto con il Ministero dei trasporti sul rinnovo della concessione A22 è frutto soprattutto della sua caparbia. È stato lui a voler tenere aperta la trattativa con il Mit quando i soci del sud volevano rompere. «Abbiamo ottenuto tutto quello che abbiamo chiesto» sorride il governatore altoatesino che annuncia anche una norma transitoria per prorogare l'attuale cda di Autobrennero fino alla nascita della società in house che gestirà l'autostrada per i prossimi trent'anni.

Presidente, il ministro dei trasporti Danilo Toninelli sostiene che ormai l'accordo è ad un passo. Lei come valuta la riunione di mercoledì al ministero? Siete veramente soddisfatti del compromesso raggiunto?

«La riunione è stata molto positiva. Insieme ai soci pubblici avevamo fissato una serie di punti: alcuni irrinuncia-

bili altri trattabili. Posso dire con grande soddisfazione che abbiamo ottenuto tutto. Sono riuscito a convincere il ministro e anche i suoi funzionari ad inserire nel nuovo contratto di concessione tutte le integrazioni che avevamo richiesto».

Avete ottenuto sufficienti garanzie sulla sostenibilità finanziaria dell'operazione? Questa pareva fino a ieri l'in-

cognita maggiore...

«Sì. Nell'accordo c'è tutto. Gli 800 milioni di opere accessorie, i 3 miliardi di investimenti e anche i 350 milioni di opere che saranno finanziate tramite il pedaggio ambientale».

Il pedaggio ambientale è la vera novità. Come funzionerà?

«Si tratta di una vera e propria svolta, è una innovazione

assoluta nel sistema italiano. Oltre ad avere un pedaggio base che si calcola sulla base delle spese di manutenzione e degli investimenti sull'autostrada, ci sarà un pedaggio ambientale che invece tiene conto dei costi esterni. Un pedaggio aggiuntivo che funzionerà sulla base del principio chi inquina paga. Questo incentiva la sostituzione dei mezzi più inquinanti e anche lo spostamento delle merci sulla rotaia».

Avete già un'idea di quanto potrebbe valere il pedaggio ambientale? E quali progetti saranno finanziati?

«I progetti hanno un determinato costo, a cui si aggiunge il costo del finanziamento visto che le entrate sono distribuite nell'arco di 30 anni ma gli investimenti vanno fatti subito. Diciamo che si possono stimare circa 600 milioni. Per quanto riguarda i progetti finanziabili sono l'interporto di Isola della Scala, la Cispadana e il porto intermodale di Valdaro».

Ci sarà qualcosa anche per il tunnel del Brennero e le tratte di accesso?

«Se avvanzeranno fondi, in accordo con i Mit, saranno destinati a investimenti sul corridoio».

Di quanto potrebbero aumentare i pedaggi per i tir? Si parlava di arrivare fino a 0,8 cents a km contro gli attuali 0,27. Sono cifre atten-



Partita

strategica

Il presidente della Provincia di Bolzano, Arno Kompatscher. Nella foto grande: colonne dei veicoli lungo l'autostrada del Brennero all'altezza di Trento

dibili?

«Non credo si arriverà a tanto. Il concetto di pedaggio ambientale va comunque ancora sviluppato e questo saranno i tecnici a farlo in modo che sia anche gestibile dal punto di vista partico. L'idea era quella di fare diverse classi di pedaggio in base delle emissioni dei veicoli. Una prima idea è di far scattare un rincaro del 30% per ogni step. Ma questo saranno i tecnici a stabilirlo».

Parliamo di governance. I soci del sud sono contrari ad un cda a 5 e chiedono di mantenerlo a 14. Si può cambiare la legge che impone il taglio del cda?

«Non cambieremo la legge ma nel prossimo consiglio regionale faremo una norma transitoria per fare in modo che, almeno in questa fase, il cda rimanga a 14. Ma quando Autobrennero sarà trasformata in società in house bisognerà passare ad un cda a cinque. Da qui non si scappa».

Il suo candidato per la guida di A22 è l'ingegner Konrad Bergmeister: ma per il ruolo di presidente o di amministratore delegato con ruoli operativi?

«Credo che le competenze di Bergmeister in questo campo siano riconosciute da tutti. Per il momento non voglio aggiungere altro».

Valentina Iorio
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Angelucci
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Autotrasportatori e imprese

«Nuova vignetta insostenibile La logistica è già in difficoltà»

bra contraddittorio. — continua Manzana — In questo modo ci poniamo sempre più fuori mercato. Se introduciamo l'ennesima vignetta, poi nuovi vincoli di orario e altre restrizioni mettiamo sempre più in crisi il settore. Su interventi del genere bisogna andare adagio e valutarne bene l'entità e la misura».

Secondo le categorie a pagare il prezzo di questa scelta non sarebbero solo le piattaforme logistiche del territorio, ma anche i consumatori. «Non siamo contrari al pe-

dagogio in sé, diciamo solo che al momento non ci sono le condizioni per andare in quella direzione. — spiega Claudio Comini, già presidente degli autotrasportatori dell'Associazione artigiani Trentino — Penalizzare chi inquina è giusto, ma prima di introdurre la vignetta dobbiamo essere tutti pronti a salire sui treni. Per ora non è così. Finiamo il Tunnel del Brennero e poi ne parliamo». In sostanza: niente pedaggio prima non viene completata la ferrovia. Ben venga l'in-

termodalità, ma non si può pensare di realizzarla a spese degli autotrasportatori, lascia intendere Comini.

Più cauti gli imprenditori bolzanini. «Le restrizioni non ci entusiasmano — ammette Federico Giudiceandrea, presidente di Assoimprenditori Alto Adige — ma ci rendiamo conto che l'autostrada del Brennero sta arrivando a una saturazione che deve essere necessariamente regolata. Da questo punto di vista il principio in base al quale si sceglie di premiare chi inquina di

meno è condivisibile. Così come l'idea di investire sull'intermodale. Quello che non accettiamo sono i divieti assoluti come in Austria». Via libera quindi a maggiori controlli, a patto che il settore sia nelle condizioni di continuare a lavorare, senza eccessivi contraccolpi economici. «A22 è ormai un corridoio europeo fondamentale. — aggiunge Giudiceandrea — Se le merci potranno viaggiare più velocemente e con un minor impatto ambientale, per noi è solo un bene».

A far discutere nel mondo dell'impresa è anche il futuro della Valdastico. L'ipotesi di un'uscita a Serravalle, che secondo il presidente della Provincia di Trento Maurizio Fugatti sarebbe la soluzione migliore, non suscita grande en-

tusiasmo.

«L'imbocco — osserva il presidente di Confindustria Trento — deve essere posizionato adeguatamente rispetto al Tunnel del Brennero. Non dimentichiamo che per il nostro export il mercato di elezione è la Germania, andare troppo a sud con lo scambio intermodale non ha senso». Per Comini il progetto deve andare avanti di pari passo con quello della ferrovia: «Per la nostra categoria la scelta migliore è quella dell'uscita a Trento, collegandola all'interporto. Serravalle non ha senso. Se mi dicono che costa meno, li invito a fare una valutazione nel lungo periodo, tenendo conto anche dei costi ambientali».