

AUTOSTRADE

Dopo le bocciature di Cassazione e Corte dei conti, A4 ha pochissimo tempo per riprogettare tutta l'opera, che costa fino a 4,6 miliardi, prima della fine della concessione

C'è chi pensa che vada sostituita con un finanziamento trasversale per rafforzare la ferrovia della Valsugana, più coerente col Recovery Plan e con la transizione ecologica

La Valdastico viaggia verso lo stop

*Fugatti: se non la facciamo ci toccherà pagare
Ma su variante e progetti spunta l'opzione zero*

FRANCESCO TERRERI

twitter: @fterreri

VALLAGARINA - La probabilità che si faccia l'autostrada A31 Valdastico nord tra il Veneto e il Trentino è ormai prossima allo zero. Dopo la sentenza della Corte di Cassazione che ha dato ragione al Comune di Besenello (*l'Adige* del 5 febbraio) e l'atto di citazione in giudizio degli ex vertici Anas da parte della Corte dei Conti con la richiesta di 178 milioni di euro di danni (*l'Adige* di ieri), la concessionaria **Autostrada A4 Brescia-Padova**, controllata dagli spagnoli di **Abertis** cioè da **Atlantia** dei Benetton, è arrivata agli sgoccioli della concessione, prorogata al 2026. La Suprema Corte ha rimesso in discussione anche il primo lotto della Valdastico nord, quello da 1,3 miliardi di euro tra Piovene Rocchette e Valle dell'Astico-Pedemonte. Il presidente della Provincia **Maurizio Fugatti** si trincea dietro gli impegni presi: se non la facciamo, saremo chiamati a pagare i danni pure noi. Ma a Trento spunta l'opzione zero: sia nella variante al piano urbanistico provinciale (Pup) che nella valutazione dei progetti c'è anche la possibilità di concludere che non se ne fa nulla. La società Brescia-Padova ha ormai pochissimo tempo a disposizione per riprogettare per intero la tratta Piovene Rocchette-Trentino, come chiesto dalla Cassazione, figuriamoci per realizzarla. Il costo complessivo stimato dalla stessa A4 si attesta fra i 3,9 e i 4,6 miliardi di euro. Tanto che qualcuno si domanda se non sarebbe meglio per la società cambiare cavallo e proporre il finanziamento incrociato della nuova ferrovia della Valsugana Trento-Venezia, che rientrerebbe molto più di un'autostrada nell'impostazione complessiva del Recovery Plan e nella transizione ecologica che il governo Draghi intende sostenere (vedi anche pagina 17). Un finanziamento incrociato come



Non decidiamo noi



Siamo favorevoli alla Valdastico ma se non si può fare ce lo dicano

Maurizio Fugatti

quello di A22 per il tunnel ferroviario del Brennero: una parte degli utili di A4 o del concessionario che uscirà dalla probabile gara del 2026 sono da destinare alla mobilità ferroviaria e in particolare al rafforzamento della linea che collega il Trentino a



Padova e Venezia. Ma ostacoli alla Valdastico spuntano anche a Trento. Nell'aggiornamento del piano urbanistico provinciale per estendere la possibilità di far uscire l'arteria a Rovereto, che tante polemiche ha scatenato

nei mesi scorsi, c'è anche l'opzione zero: il consiglio provinciale potrebbe dire di no, che la possibilità urbanistica non c'è. Solo se dicesse sì, si passerebbe alla valutazione di impatto dei quattro progetti, tre con uscita a Trento e uno con uscita a Ro-

vereto sud, quello preferito dalla giunta Fugatti, essendo ormai fuori gioco l'uscita a Besenello. Tutti progetti molto costosi: come ammette la stessa A4, la lunghezza del lotto fra Pedemonte e il Trentino varierebbe tra i 26,7 e i 28,8 chilometri per un importo fra i 2,6 e i 3,3 miliardi di euro. Anche in questo caso, si potrebbe legittimamente concludere che nessun progetto va bene e che è preferibile l'opzione zero. «Non entro nel merito di quello che deve fare il concessionario - afferma il presidente della Provincia Fugatti - I territori però devono essere in regola con le azioni. Non possiamo essere accusati di non aver ottemperato agli impegni. Fermo restando che siamo favorevoli alla Valdastico, non abbiamo deciso noi che l'opera deve essere fatta. Se qualcuno dovesse ostruire rischia di essere chiamato a pagare».

MANICA

I numeri della Valdastico

«È ora di investire in altri progetti»

Il consigliere provinciale del Pd **Alessio Manica** dà i numeri sulla Valdastico. «Uno, come il campo da calcio che, riempito fino all'altezza di 1.500 metri, servirebbe per raccogliere il materiale in esubero risultante dallo scavo delle gallerie, nella versione su Rovereto sud ma poco cambia per le altre». Il secondo numero è «tre, come i promotori dell'opera nella sua prima intitolazione: Pi.Ru.Bi, ma anche come le righe dedicate al tema della Valdastico dal Piano regionale dei trasporti Veneto 2030 approvato l'anno scorso, sulle oltre 194 pagine dello stesso. Una efficace esplicitazione di quanto sia oggi prioritaria per il Veneto l'opera di cui parliamo». Sei sono invece «le possibili diverse uscite in Trentino proposte nel progetto preliminare presentato e depositato nei comuni interessati nel 2012 che spaziavano da Lavis a Rovereto sud: tante purché da qualche parte si sbucasse». E poi nove. «Come gli anni trascorsi dal deposito del progetto preliminare alla sua bocciatura da parte della Cassazione: misura utile a ricordare quali possono essere i tempi di progettazione e procedurali di un'opera così importante». Inevitabile a questo punto, prosegue Manica, il numero 12 «ovvero gli anni di solo cantiere necessari (senza intoppi ovviamente) per l'uscita su Rovereto sud, a cui aggiungere almeno 3 anni per l'apprestamento di cantiere». Ancora: «È del 45 per cento l'aumento medio dei costi delle grandi opere in Italia, giusto per non farsi illusioni». E sono 54 «gli anni trascorsi da quando spuntò la prima proposta di massima dell'allora Pi.Ru.Bi che sbucava in Valsugana all'altezza di Pergine». Infine 72: «L'età che avrei il giorno dell'inaugurazione. Posto che certamente non vi parteciperei, mi pare che forse convenga a tutti noi investire in altri progetti le nostre energie ed io potrò in quella data andare al lago di Garda con il treno».

In effetti la richiesta danni della procura della Corte dei Conti del Lazio agli ex vertici Anas si basa sul fatto che la proroga della concessione A4 era stata data per realizzare la Valdastico nord e invece i lavori non sono mai partiti. Ma i giudici contabili riconoscono che non si può far partire un'opera senza il consenso dei territori. C'è chi ipotizza che invece di un'autostrada sia più coerente con l'impostazione del Recovery Plan puntare sulla ferrovia, ad esempio sul rafforzamento della Valsugana. «Sulla ferrovia quello che dovevamo fare l'abbiamo fatto - sottolinea Fugatti - l'elettrificazione della Valsugana, per ora fino a Borgo ma Rfi ci mette altri 20 milioni di euro per arrivare a Primolano, l'interramento a Trento e a Rovereto, la Rovereto-Riva. Ma la Valdastico per noi si deve fare, con uscita a Rovereto sud. Se poi non si potrà fare, ce lo dicano».