

GRANDI OPERE

Il governatore ha rinunciato allo sbocco a Rovereto per l'impossibilità di modificare il Pup visto il duro ostruzionismo. Segnana (Lega) propone Trento sud

Degasperi (Onda) dopo il dietrofront del presidente della Provincia commenta: «Così ha messo nel sacco il centrosinistra tornando a quella che era la loro idea»

«Valdastico con uscita all'Acquaviva»

La svolta di Fugatti: «Ma non si passa dalla Valsugana. Il progetto dovrà poi definire come collegarsi all'A22»

LUISA MARIA PATRUNO

«Lavoriamo a un progetto per l'uscita della Valdastico all'Acquaviva, quindi a sud del bypass ferroviario, ma senza passare dalla Valsugana». Il presidente della Provincia, **Maurizio Fugatti**, dopo aver annunciato in occasione dell'assemblea di Confindustria Trento, la sua «svolta» sul progetto della nuova autostrada per il collegamento con il Veneto, rinunciando all'uscita a Rovereto, preso atto del muro ostruzionistico alzato dalle minoranze del consiglio provinciale, che impedisce di fatto di modificare il Pup (Piano urbanistico provinciale), spiega ora la soluzione che ha in testa e che riparte sostanzialmente dal lavoro conclusivo del comitato paritetico - Stato, Regione Veneto e Provincia - istituito all'epoca della giunta di Ugo Rossi, con la differenza non irrilevante di escludere però il passaggio dalla Valsugana, nella zona di Caldonazzo, come era nell'idea della Giunta di centrosinistra.

Quell'ipotesi vuole la A31 Valdastico nord concretizzarsi in un corridoio d'interconnessione tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, con uno sviluppo quasi totale in galleria, ad eccezione dei tratti con svincoli ed interconnessioni. Si prevede una galleria autostradale (Galleria Vezzena) dallo svincolo di Pedemonte che in 12 chilometri attraversa gli Altipiani Cimbri ed esce a Caldonazzo, uno svincolo autostradale a Caldonazzo con bretella di connessione con la Ss47 e tre opzioni per l'altro tratto in galleria sotto la Vigolana che raggiunge la Valle dell'Adige in zona Acquaviva (13,6 km), a Trento Sud (14,54 km) oppure a Mattarello (13,29 km). Ora il presidente Fugatti



Il presidente Maurizio Fugatti con la consigliera Stefania Segnana (Lega)



Filippo Degasperi (Onda)



Lo sbocco dell'A31 all'Acquaviva a sud di Villa Bortolazzi era una delle tre soluzioni previste in passato. Nella foto due ipotesi di svincolo, uno in destra Adige porta subito in A22 e l'altro a sinistra in tangenziale

tra le opzioni già valutate esprime la sua preferenza per l'uscita all'Acquaviva, perché non vuole intaccare le aree della Music Arena e destinate allo stadio di S. Vincenzo a Mattarello, ma evitando anche di sbucare prima a Caldonazzo. Quindi

le gallerie dovrebbero portare direttamente all'Acquaviva.

«Il collegamento come da progetto del 2018 è già previsto dal Pup e non è obbligatorio passare dalla Valsugana» sostiene il presidente Fugatti, che aggiunge che il nuovo progetto

dovrà verificare come e dove collegare l'A31 all'A22.

Nel Rapporto ambientale sul progetto elaborato a suo tempo da A4 Brescia-Padova si indicano due diverse ipotesi di svincolo all'Acquaviva (vedi foto), così come per l'eventuale

uscita a Trento sud.

Intanto, i consiglieri provinciali della Lega, **Stefania Segnana** e **Roberto Paccher**, hanno presentato già una mozione in cui mirano a impegnare la giunta «a proseguire con l'impulso di realizzazione del tratto tren-

tino della A31 Valdastico scegliendo l'opzione dell'uscita a Trento Sud». Loro non citano infatti l'Acquaviva. E scrivono: «Tra le varie uscite inizialmente proposte, quella a Trento sud sembra essere l'opzione più idonea, dato che le minoranze con il loro ostruzionismo hanno bloccato ogni possibilità di eventuale altra valutazione, sia per la lunghezza minima dei tratti di viadotto, sia per l'esistenza già delle necessarie infrastrutture di collegamento e immissione del traffico dalla nuova arteria sull'asse dell'A22 (Casello e svincolo Trento Sud)».

Sul dietrofront della Lega interviene il consigliere provinciale **Filippo Degasperi** (Onda) da sempre contrario alla Valdastico che osserva: «Questa mossa della Lega mette nel sacco il centrosinistra perché viene ripreso sostanzialmente il loro progetto. Io ho sempre detto che se la giunta Fugatti voleva andare avanti con la Valdastico doveva ripartire da lì».

A22. Interrogazione di Ferrari e altri deputati del Pd al ministro. Nella lettera dell'Ue nessun riferimento all'«in house» «Salvini dica se vuole annullare la gara o proseguire senza diritto di prelazione»

«Abbiamo presentato una nuova interrogazione al ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, per capire come intenda risolvere il pasticcio che ha combinato con il bando per la concessione autostradale del Brennero». Lo dichiarano i deputati del Pd Sara Ferrari, Paola De Micheli, Rosanna Filippin, Antonella Forattini, Ilenia Malavasi, Nadia Romeo, Andrea Rossi e Stefano Vaccari. I parlamentari dem ricordano l'iter travagliato del bando con la sospensione fino al 30 novembre. «L'8 ottobre la Commissione Europea - ricordano l'onorevole trentina Ferrari e gli altri - ha inviato una lettera di costituzione in mora all'Italia per il non corretto recepimento nella legislazione nazionale di talune disposizioni delle direttive in materia di appalti pubblici dell'Ue, che coinvolgono anche l'affidamento della autostrada del Brennero, negando il diritto di prelazione al concessionario uscen-

te». Ora, chiedono al ministro Salvini se intenda «annullare la procedura in corso oppure proseguire con la gara, tolto il diritto di prelazione». Nelle 19 pagine della lettera di costituzione in mora dell'Italia, in cui si contestano le norme italiane sulla finanza di progetto e il diritto di prelazione contenute nel Codice appalti, non si parla affatto delle norme relative alla possibilità di rinnovare le concessioni per affidamento diretto a società *in house*, ovvero interamente pubbliche e sottoposte a controllo analogo. Questa possibilità era stata esplorata a suo tempo ma poi esclusa dopo le osservazioni della Corte dei conti sulla liquidazione dei soci privati. Ma forse potrebbe restare l'unica strada per tenere il controllo di A22 sul territorio. La lettera dell'8 ottobre è la terza inviata dalla Commissione all'Italia dal 2019 sulla questione delle concessioni.