



Sara Ferrarri su Valdastico Nord: «Non è prevista»

# IL PD FRENA

## Chiesta la verifica di maggioranza

**DOMENICO SARTORI**

d.sartori@ladige.it

«Un incontro urgente di maggioranza sulla questione Valdastico Nord: lo ha chiesto, - lo ha fatto trapelare ieri - l'assessore Sara Ferrarri nella seduta di Giunta di lunedì a Cavalese. Alcuni membri del Pd trentino si stanno rendendo conto che sulla realizzazione della Valdastico Nord tra Piovone Rocchette e la valle dell'Adige, il presidente Ugo Rossi, con al fianco l'assessore Mauro Gilmozzi, ha premuto con vigore il piede sull'acceleratore, superando i limiti imposti dal programma della coalizione di centrosinistra autonomista al governo della Provincia. La sveglia al Pd trentino l'ha data ieri Roberto Pinter, ex vicepresidente e assessore all'urbanistica nelle giunte Delai, dicendo, in una intervista all'Adige, nella sostanza due cose: che «sulla Valdastico Nord Rossi non la racconta giusta»; che «il Pd, al di là dei fatticissimi del momento, dovrebbe dire qual è la sua idea di sviluppo di questa terra, come se la immagina tra 15-20 anni».

È nel concludo di Giunta del 29 giugno (precedente il fatidico 30 giugno entro cui il Cipe doveva prendere atto dell'avvio del percorso di intesa per avere la conferma della scadenza della concessione della Autostrada A4 Brescia-Padova al 2026) che se n'è parlato. In realtà, però, la lettera del governatore Rossi al mini-

«Il presidente Rossi racconta un'altra storia, perché in Giunta nessuno ha detto che si va a trattare sul come realizzare l'autostrada»

stro Graziano Delrio è del 17 giugno. È la nota, riporta il verbale del Cipe, con cui «la Provincia autonoma di Trento ha espresso, per la prima volta, la disponibilità a valutare l'individuazione di un corridoio sufficientemente localizzato per lo sviluppo in territorio trentino delle connessioni con il Veneto». Il 29 giugno, dunque, i giochi erano già fatti. E i tre assessori del Pd, consapevoli o meno, hanno dato il loro assenso. Dice oggi l'assessore Sara Ferrarri: «In quella sede si è convenuto l'invio al Cipe di un testo in cui la Provincia segnalava le priorità per lo sviluppo della mobilità che coinvolge il nostro territorio, indicando in primis gli investimenti sul trasporto su rotaia e non investimenti in opere stradali interregionali». Ferrarri spiega

inoltre che «le indicazioni espresse nel documento della Giunta non erano quindi delle precondizioni per trovare un accordo sulle modalità di realizzazione dell'opera, bensì una posizione ferma sugli interventi e investimenti infrastrutturali coerenti con lo sviluppo sostenibile del nostro territorio. Non erano e per me non sono condizioni per dire sì alla Valdastico».

«Nel merito» aggiunge l'assessore «vedremo come lo Stato potrà giustificare la previsione di una nuova arteria autostradale in territorio alpino, come questo si possa conciliare con il Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi (ratificato nel 2012 dal Parlamento), con gli indirizzi europei, gli investimenti ferroviari in essere e lo sviluppo dell'intermodalità, in primis quella del Quadrante Europa di Verona». Sara Ferrarri si chiede inoltre «come il Trentino, nell'Euregio insieme al Tirolo, possa pensare di accettare che Innsbruck vada in una direzione con il divieto del transito ai camion che non trasportino derrate deperibili, e noi in direzione opposta. Un controsenso». Quindi il richiamo al programma di coalizione, che «nulla dice sul completamento Valdastico o altre opere stradali di collegamento extraprovinciale». Per questa ragione, sostiene l'assessore del Pd, «chiunque parteciperà, a nome della Provincia di Trento, al tavolo paritetico, dovrà avere un mandato largo chiaro e condiviso da tutta la nostra

coalizione: non può bastare un mandato della sola Giunta per confrontarsi politicamente con Governo e Veneto». Ferrarri ha chiesto al presidente Rossi di «convocare urgentemente un incontro di maggioranza» e, parallelamente, al segretario del partito Sergio Barbacovi, «un incontro urgente del Pd del Trentino per approfondire il tema e, partendo da questa contingenza, sviluppare un ragionamento complessivo

sullo sviluppo del nostro territorio e del suo ruolo nel panorama alpino». A chi le fa notare che il Pd, sulla Valdastico Nord, s'è svegliato tardi, Ferrarri risponde: «È che Rossi racconta un'altra storia. In Giunta nessuno ha detto che si va a trattare sul come realizzare la Valdastico. La contrarietà di fondo non può essere un'operazione di facciata per poi trattare per ridurre i danni e ottenere qualcosa in cambio».

**Il sindacato** | Simonaggio (Filt Cgil veneta): «Costi alti, non si ripagherà»

## Valdastico Nord: sarebbe un salasso

«Serve che le possibili nuove opere siano opportunamente vagliate con parametri internazionali costi - benefici. Temiamo che l'alto costo della Valdastico Nord, già dal progetto preliminare, sia un salasso rilevante per la società e per le casse pubbliche (Bre.Be.Mi. insegna) senza una garanzia di transiti tale da ripagare almeno parzialmente l'opera nei tempi della concessione». A temere che il completamento della Valdastico Nord sia un'opera non sostenibile economicamente, un «buco» finanziario di dimensioni pari alle gallerie previste tra Piovone Rocchette e la Valle dell'Adige, è Mario Simonaggio, segretario generale della Filt (trasporti) Cgil del Veneto. L'ultimo aggiornamento della previsione di costi del secondo lotto della Valdastico Nord fa riferimento allo sbocco a Besenello, indicando 1,923 miliardi di euro (891,7 milioni per il tratto Piovone Rocchette-Valle dell'Adige e 1,032 miliardi per il tratto Valle dell'Adige-Besenello). È evidente che il prolungamento del tracciato in galleria per farla uscire a Trento sud e da qui raccordarla al-

l'A22 e la bretella in tunnel per la zona laghi e la statale 47 della Valsugana, farebbe schizzare ulteriormente verso l'alto i costi di realizzazione. «Non è pensabile» aggiunge Simonaggio «fare leva su ipotetici aumenti tariffari. Riteniamo che questa via sia logora, consunta e non più agibile visti gli alti picchi raggiunti rispetto ai competitori europei, anche per responsabilità di politici subalterni agli interessi dei «signori delle autostrade» in questi decenni». Il riferimento esplicito del segretario della Filt Cgil del Veneto è alla possibilità concreta che il colosso spagnolo Abertis entri nel ricco mercato delle autostrade italiane acquistando il pacchetto di maggioranza di A4 Holding spa che controlla la Brescia Padova e la A31 Valdastico. Una possibilità concreta «perché chi vende (Banca Intesa, Astaldi e Tabacchi)» dice Simonaggio «pensa unicamente alla migliore offerta economica. Gli enti territoriali che oggi gridano «Intervenga il Governo, non passi lo straniero» sono vittime e responsabili delle loro azioni».

PROPOSTA

Il senatore pensa alla fusione A22-A4 per dirottare i fondi sulla rotaia

# «Opera insensata»

## Tonini: contraddittoria con la ferrovia

LUIA MARIA PATRUNO

l.patruno@ladige.it

«Vedremo a settembre di capirci con il ministro Delrio, ma io sono convinto che la Valdastico non abbia senso e sia in contraddizione stridente con la volontà dichiarata da tutti di investire sulla ferrovia. Il Trentino, dunque, al tavolo con Veneto e Stato invece di sedersi per discutere se è meglio l'uscita a Mattarello o una bretellina su Caldonazzo, dovrebbe parlare del disegno complessivo, dimostrando che questa è un'opera di modernariato, che risponde a una logica di sviluppo da anni '70 del secolo scorso, che pensavamo superata». Il senatore trentino Giorgio Tonini, vicepresidente del gruppo del Pd al Senato e membro della segreteria nazionale del partito, interviene sulla questione Valdastico per bocciare la linea al ribasso scelta dal governatore Ugo Rossi e dalla sua giunta, per avviare la procedura di intesa sul progetto di nuova autostrada.

**Senatore Tonini, perché dice che la Valdastico non ha senso? Neanche se risolve qualche problema al Trentino come dice Rossi?** lo parto da due presupposti. Primo, se si lavora per la grande linea ferroviaria del Brennero, per spostare il traffico merci da gomma su rotaia, questo deve avvenire al massimo a Verona. Ed è una contraddizione stridente e logica aggirare Verona da Vicenza per andare a Nord con la Valdastico. Secondo, la Valdastico non potrà essere solo una linea di collegamento interregionale, perché costa talmente tanto (2 miliardi) che si ripaga solo con tanto traffico, altrimenti è un lavoro in perdita, sia per l'investimento che per la costosa gestione. Se questa autostrada deve attirare tanto traffico, anche internaziona-



Giorgio Tonini: non si discuta di uscite e bretelle ma del disegno complessivo

le, vuol dire che serve il traffico merci, che noi vorremmo invece mettere sul treno a Verona. Nessuno mi ha spiegato come si scioglie il nodo di questa contraddizione.

**O la Valdastico o le merci su rotaia?**

Certo. Costasse niente, si potrebbe dire facciamo tutte e due, ma dato che ancora tutti i soldi per le tratte d'accesso a sud del tunnel del Brennero fino a Verona non ci sono, io trovo assurdo che si usino 2 miliardi per un'autostrada invece che per metterli sulla ferrovia allora mi verrebbe da dire: non facciamo la ferrovia e restiamo agli anni '70.

**La proroga della concessione dell'A4 Brescia-Padova è legata però all'approvazione del progetto esecutivo della Valdastico. Lei in un tweet al ministro Delrio ha scritto: "Brescia-Padova agli spagnoli? Perché non una fusione con Autobrennero e utilizzo dei profitti per finanziare la ferrovia?". Pensa che A4 possa ottenere la proroga dirottando i fondi per la Valdastico sulla ferrovia?** lo mi domando se non si possa fare questo. Come Trentino invece di inflarci nella discussione su dove fare lo sbocco della Valdastico e metterci dentro magari un giretto in Valsugana con un'ulteriore costosa galleria, che mi sembrano idee fan-

tasiose, perché non pensiamo di fondere l'A22 con la A4, dando forza alle regioni ed enti locali del Nord Est e tutti insieme lavoriamo con il governo per destinare tutti gli utili alla ferrovia Nord-Sud, ma anche Est-Ovest (Milano Venezia). Rispetto all'Europa si dice: noi destiniamo come avviene per l'A22 tutto l'extra-profitto alla ferrovia.

**Però c'è il problema che proprio la settimana scorsa il governo ha detto ad A22, che per avere il rinnovo della concessione la società deve essere al 100% pubblica. La A4 è una società con un'ampia presenza di privati, come si combinano le due cose?**

Certo, però c'è l'idea di coinvolgere l'Anas. Io dico che è un tema da affrontare con serietà. Se c'è un disegno, un progetto e una volontà politica lo strumento giuridico si trova. Io lavorerei su questo, invece di inventarci autostrade inutili per evitare una gara per la concessione.

**Il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio, però è parso spingere sulla linea del Veneto che vuole il sì alla Valdastico. Pensa che il Governo possa condividere un disegno come quello che lei prospetta?**

Va approfondita la posizione del Governo, può anche ritenerla praticabile se dovesse vedere una soluzione in sede locale, però se c'è un'alternativa più rispettosa della gerarchia delle priorità, che vede la ferrovia al primo posto, penso che vada perseguita e non per amore di decrescita felice, come mi sembrava dicesse Pinter sull'Adige, ma per sostenere investimenti che aumentano la produttività del sistema e la competitività del territorio, come la ferrovia, invece di quelli che creano solo debiti - la Valdastico - che il Paese si porterà dietro in futuro, come sta accadendo con l'autostrada Brebemi.



Casotto Valdastico, dove sono previsti casello e area servizio