

## AUTOSTRADA

Dai dati sui flussi di traffico emerge la insostenibilità economica dell'investimento da 2 miliardi di euro. Ma in ballo c'è la proroga della concessione della «A4»

Per ottenere altri dieci anni di pedaggi sulla Brescia-Padova basta presentare il progetto definitivo di prolungamento della A31. Anche se resterà su carta

# Valdastico Nord «bocciata» dalle cifre

## Sottrarrebbe alla Valsugana solo 4 mila veicoli. Ma è un «bluff» utile

DOMENICO SARTORI

d.sartori@ladige.it

Non sono giocatori di poker, sono rappresentanti istituzionali. Ma sulla vicenda senza fine della Valdastico Nord stanno mettendo sul tavolo (quello dell'intesa a tre fra Provincia di Trento, Regione Veneto e Governo) un grande, straordinario bluff: perché, con i dati in mano, dire che il prolungamento della A31 in Trentino, con uscita (è l'ultima ipotesi) a Trento sud e raccordo con la zona laghi dell'Alta Valsugana via Caldonazzo, sarà realizzato è come giocare al Superenalotto. Non ci crede nessuno.

## I volumi di traffico.

La seconda fase del tavolo di intesa tra Veneto, Trentino e il Ministro delle infrastrutture, **Graziano Delrio**, non è ancora partita: è quella che entrerà nel merito dei progetti di collegamento. Intanto, però, dalle prime riunioni del tavolo, emerge un quadro assai problematico per chi sollecita la realizzazione della Valdastico. Vengono confermati i dati di traffico lungo la Valsugana: 42 mila veicoli al giorno in transito tra Pergine e Trento, 13 mila in ingresso, a Martincelli di Grigno dove vengono fatti i rilevamenti. Vuol dire che sulla «47» della Valsugana transita ogni giorno un numero di veicoli più o meno pari a quello lungo l'autostrada del Brennero, registrato a Trento. È questo lo scenario, poco più di 80 mila veicoli in movimento ogni giorno sulle due arterie, in cui si colloca il progetto Valdastico Nord. E però emerso un altro dato: dei veicoli in ingresso da Primolano, solo una minima parte (meno di 4 mila) prosegue oltre Trento. Ma l'ipotesi della Valdastico Nord (1,923 miliardi di costo previsto con sbocco a Besenello, di più se prolungata fino a Trento sud e a Caldonazzo) ne contempla almeno 25 mila (27 mila entro il 2070) per stare in piedi. Ma se ne «ruba» solo 4 mila dalla Valsugana, gli altri dove li prenderebbe? Dall'A22, ovviamente. E qui sta il paradosso che il ministro Delrio non ha voluto, o potuto, affrontare nel passaggio a Trento martedì scorso: che senso ha realizzare una nuova autostrada per sottrarre traffico ad una esistente, e di farlo con l'A22 che, per ottenere la proroga trentennale, s'è impegnata di suo a ridurre il traffico di mezzi pesanti sostenendo la ferrovia (il «Fondo ferrovia» vale 550 milioni) e le merci su rotaia? Un elemento è dunque chiaro: la Valdastico Nord (in gran parte in galleria) non sta in piedi, per costi di realizzazione e di gestione sarà economicamente insostenibile.

## Basta il progetto definitivo.

Il fatto è che, per ottenere il via libera alla proroga della concessione della A4-Serenissima fino al 2026, prima a Roma poi a Bruxelles, basta presentare un progetto definitivo, non realizzare l'opera. E con il «dacciamo finta che» - il grande bluff di cui sopra - escono tutti vincitori: la Regione Veneto, che formalmente ne caldeggia la realizzazione e ha chiesto al ministro Delrio di



Il presidente di Autostrada del Brennero spa, Paolo Duiella. A fianco, la protesta a Caldonazzo contro il progetto della Valdastico di Nord



farsi carico, tramite l'Anas, della messa in sicurezza della statale 47 a fronte della rinuncia al *project financing* per la superstrada a pedaggio della Valbrenta; il Governo che potrà dire, come sostiene il ministro Delrio, di avere rispettato gli impegni presi con l'Europa; A4 Holding, che controlla l'autostrada Brescia Padova e il tratto di A31 e ha in ballo la cessione al gruppo spagnolo Abertis del 44,5% detenuto dal consorzio Re Consult Infrastrutture (Intesa San Paolo, Astaldi e Tabacchi): un «pacchetto» azionario valorizzato da ulteriori dieci anni di incassi da pedaggi; e pure la Provincia di Trento: da un lato, con gli altri soci, porta a casa il rinnovo trentennale della concessione dell'Autobrennero; dall'altro si sente garantita dal fatto che l'imposposizione veneto-romana - il completamento della A31 - è destinato a rimanere su carta.

## Gli scenari alternativi.

Se la Valdastico Nord è un suicidio finanziario e quindi irrealizzabile, quali sono le alternative? Una volta ottenuta la concessione, l'A4, in sede di predisposizione del progetto esecutivo e del piano economico-finanziario potrebbe dirottare altrove gli investimenti: potenziamento del porto di Mestre o di tratte ferroviarie come la Padova-Verona. Con la benedizione di Bruxelles che dà priorità a questo tipo di infrastrutture. La scadenza per la esecuzione dell'opera non coincide con quella, giuridica, della proroga della concessione. E, prima, ci sono il raddoppio della ferrovia del Brennero e la elettrificazione della ferrovia della Valsugana. Semmai, riparlano tra vent'anni. Intanto, però, diciamo pure che la Valdastico Nord «si farà».

A4 Holding | «Senza la Valdastico Nord, non usciamo da A22»

## Schneck minaccia

Dieci dicembre 2015, nemmeno un mese fa. I soci di Autobrennero spa, in assemblea, condividono all'unanimità dei presenti l'obiettivo di trasformarla in una società interamente pubblica (*in-house*), passaggio necessario per ottenere la proroga trentennale della concessione fino al 2045. Tant'è che, come annunciato, giovedì prossimo a Roma gli enti pubblici soci di A22 e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti firmeranno la relativa intesa. Tutto bene, dunque? Sì, se non fosse che un socio privato sta alzando la posta. Si tratta di **Serenissima Partecipazioni**, controllata da **A4 Holding**, che di A22 possiede il 4,23%. Azioni, si badi, in pegno (un terzo ciascuna) a tre banche: **Banca del Mezzogiorno-Mediocredito Centrale spa** (controllata da **Poste Italiane spa**), **Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo spa** (controllata da **Intesa San Paolo**) e **Unicredit spa**. In effetti, tra i soci privati che possiedono poco più del 15% di A22, Serenissima Partecipazioni non ha dato il via libera all'*in-house* perché il 10 dicembre non era presente all'assemblea. Il presidente di A4 Holding, **Attilio Schneck**, ne ha dato ragione ieri, sul quotidiano L'Arena: «Usciremo da Autobrennero se avremo il via libera sulla Valdastico Nord. È naturale che sia così e nessuno può obbligarci a



Attilio Schneck, presidente di A4 Holding

vendere». Solo un modo per alzare la posta, cioè il valore del 4,23% in pegno alle banche? **Paolo Duiella**, presidente di Autobrennero, non si scompone: «Nessun problema. Vuol dire che rimarranno soci. Quella di diventare *in-house* è una indicazione fissata nel testo dell'accordo che sarà firmato a Roma la prossima settimana. Ma la direttiva Ue non prescrive, per il rinnovo, che ci sia la totalità pubblica: dice che la partecipazione dei soci privati non deve essere «determinante». Noi aspettiamo la firma dell'accordo, poi contatteremo i soci privati facendo loro un'offerta. Faremo ciò che dobbiamo fare, sulla base di una *due diligence*».

Do. S.

Fita Autotrasporto

## Tariffe A22 «Prudenza»

«Di fronte alla ennesima previsione di utili così elevati, chiediamo al Ministero e agli enti pubblici azionisti di A22 di verificare con attenzione, nella nuova concessione *in-house*, quali saranno i piani tariffari a fronte degli investimenti previsti». La richiesta è di **Piero Cavallaro**, coordinatore regionale della Fita (categoria dell'autotrasporto di Cna). Cavallaro critica il fatto che A22 abbia chiesto (senza ottenerlo dal Ministero) un aumento dello 0,99% delle tariffe. I costi di costruzione dell'infrastruttura sono stati ripagati da anni, ricorda Cavallaro, e i rincari potrebbero essere accettati solo «se i soldi incassati servissero a migliorare il tracciato autostradale, la sicurezza e le aree di servizio». Invece i conducenti dei Tir «sono obbligati alle pause senza nemmeno poter fruire di servizi adeguati».