

La strategia

di **Tristano Scarpetta**

TRENTO Le soluzioni sono due. E nessuna delle due prevede, alla fine, la costruzione dell'autostrada Valdastico. Con il trascorrere dei giorni, le carte del governo nel dossier dei collegamenti tra il Trentino e il Veneto sono sempre meno coperte. Il teorema della Pirubi non è ancora risolto, ma l'impostazione del problema è radicalmente cambiata.

Palazzo Chigi

Il governo Renzi e il ministro Graziano Delrio non hanno nessun particolare interesse alla realizzazione della Valdastico Nord. La strategia di spostamento del traffico dalla gomma alla rotaia rilanciata con enfasi dal ministro in occasione della sua recente visita a Trento male si accorda con il progetto di una nuova autostrada che attraversi in galleria l'arco alpino. Non solo. Se è vero, almeno sulla carta, che l'autostrada Brescia-Padova sarebbe in grado di pagarne la realizzazione (circa 2 miliardi di euro), nessuno ha ancora mai spiegato come si sosterrrebbe economicamente un'infrastruttura che avrà costi di

Trentino-Veneto, i due piani del governo

No alla Valdastico, al massimo una bretella

gestione enormi. Se il pedaggio sarà parametrato ai costi, il rischio è che su quell'autostrada non vada nessuno. Se il biglietto costerà come sui normali tracciati autostradali, qualcuno dovrebbe ripianare ogni anno il «buco». «Per me — avrebbe detto Delrio a Trento — quell'opera si può anche non fare». Il problema per il governo è l'impegno preso dagli esecutivi precedenti. Se Roma dovesse fare retromarcia, Bruxelles toglierebbe la concessione alla Brescia-Padova e questa potrebbe rivalersi sullo Stato per il danno subito.

Due a uno

Il governo, quindi, nel Comitato paritetico che sta valutando l'opera, voterà sì. Dando per scontato il sì di Venezia e il no di Trento, il risultato sarebbe di due a uno. Roma, a questo punto, potrebbe decidere di non considerare le obiezioni di Trento e procedere. Tuttavia, avrebbe garantito Delrio, non lo farà. Tenterà, è proprio il caso di dirlo, una terza via: avocherà a sé il progetto di collegamento tra il Ve-

**Tra Bruxelles e Venezia**

L'obiettivo imprescindibile di Delrio è la concessione della Serenissima. Se l'Europa si opporrà, il governo spingerà sull'assetto in house coinvolgendo Autobrennero: addio A31

Tempi più lunghi

Roma dirà sì alla Pirubi ma avocherà a sé il progetto chiedendo la proroga per la A4

neto e il Trentino e si impegnerà con Bruxelles a trovare una soluzione alternativa all'attraversamento autostradale. In cambio, spera di ottenere dall'Europa una nuova proroga per la concessione della Brescia Padova.

E a quel punto? A quel punto le mosse sulla scacchiera sarebbero già molte e le variabili in proporzione. Se, però, fosse chiaro che «comunque qualcosa bisogna fare», dal cilindro del governo spunterebbe un nuovo tracciato che, partendo dalla Valdastico sud, colleghi il Veneto al Trentino con una viabilità ordinaria, probabilmente lungo la Valsugana.

«In house» rivalutato

Un disegno piuttosto tortuoso che potrebbe scontrarsi con il nict di Bruxelles. Anche

per questo motivo, tra Roma, Trento e Padova si sta facendo avanti un'altra ipotesi, che taglierebbe la testa al toro: Autobrennero, divenuta una società «in house», acquisterebbe le quote dei soci privati della Brescia Padova che — a questo punto — sarebbe anch'essa una «in house» e pertanto potrebbe vedere la propria concessione rinnovata senza il bisogno di realizzare la Valdastico, vincolo finora considerato imprescindibile da Bruxelles nell'attuale assetto del rinnovo della concessione. Anzi, la Serenissima potrebbe a sua volta collaborare al grande progetto di intermodalità promossa anche finanziariamente, ormai da tempo, da Autobrennero. Ogni casella verrebbe riempita. L'unico «piccolo» problema è trovare i 600 milioni necessari ad acquisire le quote dei soci privati della Brescia Padova. L'Autobrennero è sì un pozzo di ricavi, ma un pozzo cui nei prossimi 30 anni si abbevereranno lo Stato, le Province autonome, i territori attraversati e, non ultimo, il Tunnel del Brennero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tosi: Nordest, sì alla maxi-concessionaria

Il sindaco di Verona: «Ma molti enti veneti hanno venduto». Fabris: i trentini compreranno l'A4

Sicento milioni di euro. È la cifra per rilevare le quote private di Serenissima oggi in mano a Re Consult Infrastrutture che ha tra i soci Intesa Sanpaolo, Tabacchi-Safilo e gruppo Astaldi, e a cui fa capo circa il 45% del capitale di A4Holding che controlla il 100% della Brescia-Padova. La trattativa in esclusiva per la cessione attualmente spetta al colosso spagnolo Abertis. Ma senza fare la Valdastico (ne riferiamo in pagina) è difficile che il player iberico concluda l'operazione. E a quel punto il governo potrebbe giocare la carta dell'in house appoggiandosi sulle casse dell'A22. «Se il governo ci chiamerà, non ci tireremo indietro» ha chiarito il

governatore trentino Ugo Rossi sul *Corriere del Trentino* di domenica. Nell'ambiente, la domanda più ricorrente è: A22 ha i soldi per un'operazione del genere dopo aver firmato impegni per 3,5 miliardi di investimenti nell'arco di trent'anni in cambio del rinnovo della propria concessione?

I numeri

Nel 2014 la Brescia-Padova ha messo a bilancio ricavi per 342 milioni di euro. A queste cifre, è reddito un eventuale investimento per rilevare le quote private di Serenissima in un'ipotetica gestione in house? Mauro Fabris, ex commissario per il corridoio del Brennero, vicentino e storico sostenitore della Valdastico, ha fatto

due conti su *Il giornale di Vicenza*: dopo il rinnovo della propria concessione «i trentini si ritrovano con un'autostrada che incassa 350 milioni l'anno, cioè 11-12 miliardi in 30 anni, e in più le tasse restano per nove decimi a Trento e Bolzano. Se Abertis rinunciasse alla trattativa, i trentini potrebbero investire i 600 milioni» che servono per prendersi le quote dei privati che controllano Serenissima, creando una «maxi-concessionaria da 700 milioni l'anno». Fabris rimarca anche la bravura dei trentini, capaci di ottenere la proroga per A22 «dicendo di aver impegnato in contropartita i soldi per il tunnel ferroviario del Brennero, anche se era già stabilito».



Sindaco di Verona Flavio Tosi è anche presidente della Brescia-Padova

Dal Pd a Tosi

Si concretizzerebbe così il polo autostradale tutto pubblico del Nordest rilanciato dal deputato e segretario regionale del Pd del Veneto, Roger De Menech, a cui ieri ha risposto Flavio Tosi, sindaco di Verona e presidente della Brescia-Padova: «Occorre considerare, anche se non è il caso del Comune di Verona, che moltissimi enti locali, anche guidati dal centrosinistra, hanno ceduto quote della società, e quindi il pubblico è in minoranza in A4. Ora c'è una trattativa esclusiva con Abertis, la più grande azienda esistente, spagnola: fare un polo autostradale del Nordest è un'idea condivisibile al massimo. Il fatto che si possa fare tutta pubblica, passa dall'aver soldi per comprare quote private, che sono la maggioranza. Altrimenti il polo del Nordest si punti a farlo in parte pubblico e in parte privato».

Alessandro Papayannidis

© RIPRODUZIONE RISERVATA