

## VIABILITÀ

Ma sulle quattro corsie Gilmozzi non si sbilancia: «In Trentino a decidere saranno i trentini. Attendiamo una proposta progettuale dal ministero delle Infrastrutture»

Il governatore veneto conferma l'autostrada per il loro tratto, sul suolo provinciale invece la strada non sarà a pedaggio. Due anni di tempo per la modifica del Pup

# Delrio: «Si è sbloccata la Valdastico»

## Via al primo tronco da 800 milioni. Zaia: «Superstrada in Trentino»

LUISA MARIA PATRUNO

l.patrono@ladige.it

«Vi segnalo che ieri il Cipe ha ratificato l'accordo del Comitato paritetico (tra Stato, Veneto e Trentino, Ndr.) quindi tra gli investimenti della grande giornata di investimenti italiani che è stata ieri c'è il tema Valdastico». Lo ha detto in conferenza stampa il ministro per le Infrastrutture, **Graziano Delrio**, commentando le decisioni del Cipe del giorno precedente. Il ministro ha detto inoltre che l'avvenuta promozione da parte del Cipe dei piani economici finanziari di una decina di concessioni autostradali «determina lo sblocco di alcuni lavori» tra cui ha citato appunto il primo tronco della Valdastico da 800 milioni (quello della parte ve-

Dopo il «parere favorevole» al Cipe della Provincia al «corridoio viario»

neta), che sarà realizzato dalla A4 Serenissima e potrà ora entrare nella fase di progettazione esecutiva, come ha annunciato l'assessore veneta Elisa De Berti.

Nel tratto trentino la Valdastico non sarà invece un'autostrada a pagamento, ma potrebbe comunque avere le dimensioni di una superstrada a quattro corsie (con impatto ambientale perciò non molto differente), per collegare il Veneto, tramite la Valle dell'Astico, alla statale del Brennero all'altezza di Trento sud, intercettando con una bretella il traffico proveniente dalla zona dei laghi di Caldazzo e Levico. Che la direzione sia quella di realizzare una superstrada - e non una più ridotta strada a due corsie - ne è convinto il governatore del Veneto, **Luca Zaia**, che ieri su Facebook, in merito alla presa d'atto del Cipe dei passi avanti verso l'intesa fra Provincia di Trento, Regione Veneto e Stato sulla realizzazione del nuovo collegamento, ha scritto: «Ieri a Roma si è confermato il prolungamento dell'autostrada fino al Trentino, per poi proseguire con una superstrada. Ora ci saranno due anni per il progetto definitivo». E ha aggiunto: «Il Governo ha impegnato la società concessionaria della A4 a progettare un tratto in territorio trentino entro 2 anni, il cui tracciato sarà concordato con gli enti locali».

In effetti nell'«informativa» presentata al Cipe sullo stato dell'arte della questione Valdastico, si specifica che non ci sono più dubbi sul sì - per decenni negato - della Provincia di Trento alla realizzazione di una nuova strada che colleghi Vicenza a Trento, passando dalla Val d'Astico. L'unica cosa da definire ora è come e con quale tracciato.

Si legge infatti nel documento presentato al Cipe che: «La Provincia di Trento ha dato parere favorevole, con nota del 19 luglio 2016, sulle modifiche all'atto aggiuntivo introdotto dal ministero delle Infrastrutture, su sua richiesta, e riferite al secondo lotto funzionale configurato quale Corridoio di connessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico, la Valsugana, la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza come collegamento tra la SS 47 Valsugana e la SS 12 dell'Abetone e del Brennero».

Dunque ora il tratto di completamento verso nord della Valdastico, tra Piovene Rocchette e il territorio trentino, vedrà un primo lotto, nella parte veneta, che resta autostrada e potrà già entrare nella fase di progetto esecutivo, per la parte sul territorio trentino si dovrà invece elaborare un progetto di strada di collegamento che non sia più un'autostrada a pagamento e questo - secondo le intenzioni della Provincia - per poter alleggerire il traffico locale, usando come tangenziale tra la Valsugana e Trento.

«In Trentino - puntualizza però **Mauro Gilmozzi**, assessore provinciale ai lavori pubblici - si farà solo quello che decidono i trentini. Dovrebbe averlo capito anche Zaia». Ma sulle caratteristiche progettuali del nuovo tracciato e sul fatto se la Provincia di Trento stia pensando effettivamente a una superstrada a quattro corsie o piuttosto a una strada più ridotta a due corsie, l'assessore Gilmozzi non si sbilancia: «Noi restiamo alle conclusioni di febbraio del lavoro del Comitato tecnico. Diciamo no all'autostrada Valdastico e a una strada a pagamento. Per quanto riguarda il tracciato e le soluzioni attendiamo che sia il ministero delle Infrastrutture a presentarci una proposta su cui ci confronteremo assieme al Veneto. In ogni caso - conclude - ribadisco che non c'è ancora alcuna intesa e che potrà essere formalizzata solo con una legge approvata dal consiglio provinciale, che modifichi il Pup (Piano urbanistico provinciale), al termine di una procedura pubblica di partecipazione dei cittadini».



Il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio (a destra), con il presidente trentino Ugo Rossi



Il veneto Luca Zaia



L'assessore Mauro Gilmozzi

### AUTOSTRADA

La Serenissima ora è tranquilla sul fatto di ottenere la proroga

## Concessione, l'A4 è soddisfatta

Alla società Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova spa, altrimenti conosciuta come Serenissima, bastava quel «parere favorevole» della Provincia di Trento alla realizzazione di una strada di collegamento dal Veneto al Trentino, di cui il Cipe ha preso atto ufficialmente mercoledì sera, per sentirsi tranquilli sulla proroga della concessione autostradale fino al 2026, che è legata all'approvazione del progetto definitivo da parte dello stesso Cipe.

L'importante, per il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio, che sostiene in Europa la proroga della concessione alla società veneta, era infatti poter dimostrare che in sostanza si è raggiunta una pre-intesa tra Veneto e Trentino e che ora si tratta solo di accordarsi sul tracciato ed elaborare il progetto definitivo, mentre per il tratto veneto si potrà già procedere con il progetto esecutivo. E infatti nella stessa riunione del Cipe è stato dato parere favorevole all'aggiornamento del piano economico finanziario della concessione autostradale della Serenissima. Tutti sono consapevoli che se non c'è la Valdastico non c'è concessione e rischierebbe di saltare

l'operazione di cessione del 51% della A4 Holding agli spagnoli di Abertis. Il Cipe l'anno scorso, quando era stato definito l'iter per arrivare all'intesa tra Stato, Provincia e Regione, aveva previsto la costituzione di un Comitato paritetico con lo scopo di presentare una proposta di soluzione entro 45 giorni. Si stabiliva che poi «entro 30 giorni» sarebbe dovuta essere sottoposta al Cipe il progetto definitivo per l'approvazione «previa delibera degli organi provinciali, regionali e statali competenti». Nella riunione del Cipe dell'altro giorno (assente la Provincia di Trento) si è precisato che: «Ai fini della futura sottoposizione formale al Cipe dello scenario individuato sarà necessario che vengano preventivamente adottati i previsti convergenti atti decisionali a carattere amministrativo degli organi provinciali, regionali e statali competenti, e venga svolta la fase partecipativa a livello territoriale». Per questo iter Delrio parla di due anni di tempo. «È questo un obiettivo - sottolinea l'assessore trentino Mauro Gilmozzi - che Delrio avrà definito con Bruxelles, noi prenderemo tutto il tempo necessario».



L.P. La Valdastico ora proseguirà verso Nord

### STRADE

Civettini propone che sia la società a finanziarla

## «A22 per la Loppio-Busa»

Finanziare la strada di collegamento Loppio-Busa con i soldi dell'A22. È l'idea che il consigliere provinciale Claudio Civettini (Civica Trentina) invita a considerare. Con una interrogazione il consigliere chiede: «Quale sia lo stato della trattativa per la gestione in house dell'autostrada del Brennero A22 e quali i patti ad oggi sottoscritti per la definizione delle opere collaterali nel piano di finanziamento trentennale».

Il consigliere chiede inoltre che fine abbia fatto l'atto di indirizzo approvato dal consiglio provinciale nel 2014 con cui si impegnava la giunta a «definire le condizioni per una trasformazione dell'A22 in «bretella naturale per residenti» tra Rovereto nord e sud e Trento nord e sud per sgravare il traffico locale urbano di attraversamento», ovvero a prevedere un utilizzo gratuito da parte dei pendolari.

Secondo il consigliere provinciale l'occasione della società in house è ghiotta per le finanze trentine «se ci sarà l'occasione di essere puntualmente propositivi con progetti reali».

Propone dunque di ricomprendere il collegamento Loppio-Alto Garda tra le opere collaterali finanziabili e realizzabili dall'assetto gestionale di A22, il che libererebbe «risorse utili ai servizi della Provincia avendo anche la garanzia che un'opera così congegnata ha serie possibilità che sia realizzata a breve».

Infine, Civettini chiede se si sia considerato di far pagare pedaggi differenziati per i mezzi pesanti circolanti «lasciando vantaggi alle ultime generazioni di modelli e aggravati di spesa per le emissioni delle «carrette della strada», quale tasso sull'inquinamento che i procurano all'ambiente che tocca tutta la A22 da Modena al Brennero».