

AUTOSTRADE

«La Valdastico è solo un affare»

I comitati per il no all'A31 organizzano un incontro a Caldonazzo

▶ TRENTINO

«Da inizio gennaio si è data molta enfasi al tema degli aumenti tariffari legati ai pedaggi e alla loro mancanza di trasparenza, ma non si è data la stessa attenzione ad un'altra notizia: le autostrade date in concessione dal 2009 al 2016 hanno procurato utili per 8 miliardi (fonte: Ministero Infrastrutture). Questo dà il polso al giro di interessi legati al settore, e del circolo vizioso che lega l'aumento delle tariffe ai continui investimenti nelle infrastrutture». Così Luca Martinelli, gior-

nalista e scrittore esperto nelle questioni relative al consumo del suolo e alla difesa dei beni comuni, che sarà domani, giovedì 18 novembre a Caldonazzo (ore 20.30, sala Ex Caseificio) per la serata "A31 e Grandi Opere - A cosa (non) servono, chi le vuole, quali le conseguenze". Organizzato dai comitati locali "No Valdastico Nord", insieme ai cugini veneti della Comunità "Salviamo la Valdastico", l'incontro è la risposta dal basso dei cittadini, che preoccupati in merito alla nota vicenda dell'ampliamento dell'autostrada A31 verso il

Trentino hanno deciso di informarsi in maniera indipendente.

«La dinamica tariffaria dal 2010 al 2013 della A4 Brescia/Padova - spiega Martinelli - racconta come il consumo del suolo e gli investimenti siano necessari per giustificare l'aumento di pedaggi che vanno a beneficiare le holding private, di fatto sottraendo risorse ai cittadini e privandoli di un monopolio - quello della rete autostradale - per sua natura pubblico: si vede come la società abbia ad esempio speso un miliardo di euro per costruire



Una protesta in Consiglio provinciale dei comitati per il no alla Valdastico

la Vicenza - Rovigo; e come debba scavare montagne e allungare la A31 fino al Trentino, perché otterrebbe una proroga della concessione fino al 2026 che genererebbe ricavi quantificabile in 400 milioni di euro l'anno». Luca Martinelli - che per "Altroeconomia", di cui è

stato redattore per dieci anni, ha scritto diversi libri, fra cui "Le conseguenze del cemento", "Salviamo il paesaggio!" e "L'acqua (non) è una merce" - è stato attivo nei comitati "2Si per l'acqua bene comune": gli chiediamo le connessioni fra difesa del suolo e delle risorse

idriche: «Il Servizio Idrico Integrato e la relativa battaglia sulle tariffe portata avanti dal Forum Italiano dei Movimenti dell'Acqua al tempo del referendum ha molto a che vedere con il meccanismo di remunerazione del capitale investito che anche con le autostrade incide sulle tasche del cittadino: è necessario organizzare norme che regolano i sistemi tariffari. Attorno alla partita delle strade mi pare comunque che ci siano sistemi di potere ancora più forti di quelli attorno all'acqua. La pervasività di questi soggetti è notevole. Di fatto, non c'è una reale ragione per cui l'Italia debba continuare a perorare la nascita di queste infrastrutture. Eppure, anche di fronte all'Europa, continua a sostenere questo sistema».

(f.c.)