

Infrastrutture | I nodi

Valdastico: Fugatti e Zaia disertano Il ministero: «Indicateci il percorso»

Al vertice l'assenza (voluta) dei governatori. Spinelli: «L'accordo c'è, andiamo avanti»

TRENTO Nessuna accelerazione sulla Valdastico. Il vertice convocato a Roma sull'anno-so progetto, che avrebbe dovuto vedere al tavolo da un lato il ministro Danilo Toninelli e dall'altro i governatori di Trentino e Veneto Maurizio Fugatti e Luca Zaia, si è risolto con una sottile partita a scacchi. E con i due presidenti che hanno deciso di disertare il vertice per marcare la necessità di chiudere prima la delicata partita di A22. «Per quanto ci riguarda, si procede: con il Veneto c'è pieno accordo» ha spiegato a metà pomeriggio l'assessore allo sviluppo economico Achille Spinelli, inviato nella capitale da Fugatti per seguire l'ultimo atto di una questione che, in Trentino, ha alle spalle una storia decennale.

Il completamento dell'A31, la Valdastico, è infatti un'idea che affonda le sue radici a metà degli anni '70 quando ancora la si chiamava Pirubi ironizzando sul nome dei tre politici democristiani Flaminio Piccoli, Mariano Rumor e Antonio Bisaglia (originari, rispettivamente, delle tre città di Trento, Vicenza e Rovigo, che sarebbero state unite dall'autostrada): una strada che a Trento non è ancora arrivata. Anzi è recente l'ultima mazzata amministrativa: il Consiglio di Stato ha «azzerato» il primo lotto funzionale, cioè la parte veneta del completamento, approvata dal Cipe nel 2013. Si trattava, in buona sostanza, di una prova di forza da parte veneta che non aveva smosso, però, i cugini trentini. E, infatti, il no della giustizia amministrativa è a un'autostrada monca che sarebbe approdata nel piccolo comune di Besenello, al confine col Veneto (l'ultima ipotesi, invece, prevede l'innesto a Rovereto sud).

Il lungo preambolo serve a spiegare cos'è successo ieri a Roma. Il piano originario, come si è detto, prevedeva un tavolo a tre: il titolare delle



Assenti
I governatori del Trentino e del Veneto Maurizio Fugatti e Luca Zaia

Infrastrutture Danilo Toninelli, il presidente della Provincia di Trento, Maurizio Fugatti e il governatore del Veneto Luca Zaia. Ma non è andata così. I due governatori avrebbero rifiutato l'im-

scata, per così dire. Stupiva, infatti, l'atteggiamento possibilista dell'inflexibile Toninelli sulla Valdastico nei giorni scorsi dato lo storico no del M5s sull'opera e c'è chi ha pensato che il ministro potesse utilizzare la Valdastico come «merce di scambio» per chiudere la spinosa faccenda della concessione in house alla A22. Fin qui le speculazioni a microfoni spenti. I fatti parlano del forfait dato da Fugatti e Zaia, che hanno preferito inviare al Mit l'assessore Achille Spinelli da un lato e quello alle infrastrutture venete, Elisa De Berti. A quel punto al mi-



Dicastero

Il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli: anche lui ieri, alla fine, ha deciso di disertare il vertice romano sul tormentato destino della Valdastico

Catullo, nuovi scenari: asse Fugatti-Sboarina

Intanto Bolzano valuta la sua partecipazione



Nessuna chiusura verso Save, i territori vanno però ascoltati

TRENTO «Sul futuro dell'aeroporto Catullo gli enti pubblici devono remare dalla stessa parte, quindi ci deve essere una proposta unitaria». Il governatore Maurizio Fugatti chiarisce quale sarà la posizione della Provincia all'interno della partita che riguarda il futuro dello scalo scaligero, di cui il Trentino esprime il vicepresidente.

Tradotto, Trento è pronta a sposare la linea del sindaco di Verona, Federico Sboarina di non voler rinnovare i patti parasociali di Save? «Sì, ci siamo sentiti con Sboarina in vista dell'incontro della prossima settimana. Io non ci potrò essere, ma al tavolo saremo presenti».

Fugatti, quindi, ribadisce la sua linea di pensiero che è quella di non voler partecipare a un aumento di capitale al buio: «Mi pare doveroso fermarsi e fare degli approfondimenti su quanto incide l'aero-

porto Catullo all'interno della nostra politica turistica. L'assessore Failoni ha spiegato che l'affluenza verso il Trentino arriva in particolare dall'aeroporto di Bergamo. Tale affermazione a oggi non è stata smentita, pertanto dobbiamo valutare tutte le ipotesi con la necessaria attenzione». Il governatore trentino però mette in chiaro che non c'è alcun muro contro muro con Save: «Giusto che i privati pensino agli utili, ma è altrettanto giusto che vengano prese in considerazione anche le aspettative dei territori. Rimango fiducioso che ciò possa avvenire». Nel frattempo pure la Provincia di Bolzano, che detiene una quota minoritaria, avvierà nell'ambito del piano di razionalizzazione delle società partecipate un ragionamento sulla presenza all'interno della struttura veronese. Il futuro del Catullo per il Trentino Alto Adige non

è insomma questione da relegare all'ultimo posto. L'annuncio del sindaco Sboarina di non voler rinnovare i patti ha aperto scenari nuovi che inizieranno a chiarirsi la prossima settimana, quando è convocato un vertice di Aero-gest, primo socio del Catullo con il 47% che riunisce le partecipazioni di Comune, Provincia, Camera di Commercio di Verona e Provincia di Trento. Al vertice con i soci territoriali dell'aeroporto è stata invitata anche Fondazione Cariverona, socia dell'aeroporto al 2,9% e presieduta da Alessandro Mazzucco — negli ultimi due anni apertamente critico della gestione di Save — con cui Sboarina ha raggiunto un'intesa per rimettere in discussione sia la governance sia i termini degli accordi che regolano i rapporti tra il partner industriale e i soci pubblici e privati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il vertice

di Carmelo Salvo

A22: al Cipe non avanza la mediazione Questione utili, parti ancora distanti

Via libera ai 4 miliardi di investimenti per ammodernamento

BOLZANO Un ulteriore passo avanti per il futuro dell'Autostrada del Brennero, anche se il nodo più importante, quello degli extra profitti, rimane sul tavolo. E' questo il risultato del confronto che si è svolto, ieri, a Roma, nella sede del Comitato interministeriale per la programmazione economica.

Nel vertice, successivo all'incontro tra i presidenti delle Province di Trento e Bolzano, Maurizio Fugatti e Arno Kompatscher, e il ministro per i Trasporti, Danilo Toninelli, non si è trovata l'intesa



Caotica

Sia la viabilità sull'Autostrada che la prospettiva della nuova società che la gestirà

sull'ammontare e sulla destinazione degli extra profitti. Questi sono gli utili che l'A22 ha prodotto dal 2014 fino ad oggi. Per quanto riguarda l'ammontare lo Stato ha fatto un calcolo di 120 milioni, che, per la Provincia di Bolzano sarebbe una cifra cospicua. Sulla destinazione, si vuole scongiurare che questi tornino allo Stato per l'abbattimento delle tariffe, che andrebbe ad aumentare il traffico. La soluzione preferita è che vadano «in pancia» alla nuova società per nuovi investimenti. Il prossimo passo sarà un nuovo in-

Il quadro

● È in atto un serrato confronto tra lo Stato, le Province di Trento e Bolzano e gli altri Enti locali che fanno parte della nuova società. Sul tavolo l'accordo per il rinnovo della concessione

nistro, «smascherato», non è rimasto che lasciare l'incontro in mano ai tecnici e a qualche funzionario.

L'unico commento ufficiale è una nota del Mit che recita: «Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha preso atto e sta approfondendo le conseguenze della decisione del Consiglio di Stato che ha annullato la delibera Cipe del 2013 e sostanzialmente azzerato il progetto della autostrada Valdastico Nord. L'incontro di natura tecnica tenuto oggi al dicastero tra rappresentanti del Mit e degli enti locali interessati è servito ad approfondire l'ipotesi di un progetto rispondente al dettato della sentenza, nonché a valutare una concessione che è già da tempo in regime di proroga». Ecco, l'accenno, pare di capire, è proprio sull'A22 che, per evitare una gara europea, dovrebbe passare in mano pubblica con un affidamento in house (la stessa soluzione adottata per Autovie Venete sull'A4). Sul tavolo, però, restano, 120 milioni, quattro anni di extraprofitti incassati dalla vecchia Autobrennero a concessione scaduta. Soldi che il Mit reclama per lo Stato ma su cui la società non vuole mollare.

Tornando alla Valdastico, però, risulta interessante la chiusa della nota ministeriale: «In particolare, il ministero ha chiesto alla Regione Veneto e alla Provincia di Trento di formalizzare e di trasmettere la nuova ipotesi progettuale su cui gli enti territoriali hanno dichiarato di aver trovato un sostanziale accordo». Pare probabile che Veneto e Trentino presentino a stretto giro al Mit un progetto unico per il completamento della Valdastico superando, così, i rilievi del Consiglio di Stato. E a confermarlo è lo stesso Spinelli: «Tra Veneto e Trentino l'intesa c'è. Per quanto riguarda il tracciato, quello veneto non subirà modifiche, mentre nel nostro caso l'uscita preferibile è quella a Rovereto Sud. Difficile indicare tempi, ma si procede».

**Martina Zambon
Marika Giovannini**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

contro, non prima, però, che a Roma venga inviata un nuovo piano economico-finanziario.

Nodo risolto, invece, per la governance della nuova società. Viene confermato che la scelta del presidente, che sarà indicato dalla terna di nomina ministeriale, sarà garantita una interlocuzione con i territori per individuare la figura più rappresentativa. Inoltre, le decisioni strategiche saranno prese dal Comitato a maggioranza, senza quindi nessun diritto di veto da parte del presidente, che non avrà pertanto la possibilità di un doppio voto, come ipotizzato in precedenza.

Semaforo verde anche in tema di investimenti. Sono stati, infatti, riconosciuti i 4,1 miliardi più gli 800 milioni per il miglioramento della viabilità ordinaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA