

L'ANALISI ECONOMICA. L'architetto Priante ha studiato i progetti: «I costi enormi di realizzazione imporrebbero tariffe fuori mercato»

«Con la Valdastico pedaggi folli: più di 100 euro da Piovene a Trento»

LUCA MARSILLI

ROVERETO. «Se si parla di paesaggio ci si può scontrare con sensibilità e gusti diversi; se si parla di ingegneria si possono trovare ipotesi diverse sulla realizzabilità o meno di un'opera. Anche se si cerca di prevedere l'impatto ambientale di un'opera si possono trovare professionisti diversi che arrivano a conclusioni diverse. Ma sui soldi, invece, ci si capisce sempre. Ragionando sulla Valdastico la domanda è una sola: c'è qualche automobilista disposto a spendere più di 100 euro per fare 40 chilometri di autostrada e risparmiare forse una ventina di minuti? E c'è qualche impresa che è disposta per la stessa tratta a spendere 1.000 euro di pedaggio per un Tir? Io penso che la risposta possa essere solo negativa. E allora tutto il resto passa in secondo piano: il completamento della Valdastico non si farà mai semplicemente perché quell'opera è assolutamente insostenibile economicamente. Lo sanno tutti. Solo la politica si ostina a non voler fare i conti con la realtà. E allora si discute di sbocchi, tracciati, impatto ambientale, reazione delle comunità. Tutta fuffa. La verità è nelle carte, nei progetti e nei conti. E nei soldi,

che non mentono mai». **Renzo Priante** è un architetto, è stato un insegnante, è stato consigliere comunale. Vive a Piovene Rocchette. E alla Valdastico si è appassionato ormai 10 anni fa, quando fu approvato il primo (e ancora ultimo, a oggi) progetto preliminare. Quello con arrivo a Besenello, cassato poi dal Consiglio di Stato perché in materia di Via non si poteva procedere "a rate" ma serviva un progetto complessivo, da valutare nella sua integralità.

«Già quel preliminare, se qualcuno si fosse preso la briga di leggerlo attentamente, conteneva tutti gli elementi per capire la verità dirimente: non c'era alcun modo per cui il completamento fosse economicamente sostenibile. Il problema è semplice: una opera come quella, che attraversa una valle angusta come quella dell'Astico, non può che essere realizzata in gran parte in galleria: 30 chilometri su 40 totali. E a causa dei dislivelli richiede una galleria di valico, ovunque la si faccia sboccare, lunghissima. Questo significa costi enormi di realizzazione, e quindi di ammortamento da scaricare sulle tariffe, ma anche poi di gestione: anche questi, da mettere sulle spalle di chi la userà. Costi che si potrebbero forse giustificare se si potesse ipotizzare una utenza paragonabile a quella di una grande autostrada, ma anche su questo le analisi compiute avevano dati risultati impietosi».

Perché di fatto, dicevano i tecnici in quello studio, non c'è una vera richiesta. «La Valsugama ricostruisce il ragionamento dei tecnici Priante - è gravata oggi di un traffico tra i 40 e i 50 mila veicoli al giorno. Ma sono solo 6.000 i veicoli che la percorrono nel primo tratto in arrivo dal Ve-



Il cartello di "Fine autostrada" a Piovene Rocchette: secondo Priante, più una sentenza definitiva che una indicazione stradale

neto, fino a Borgo. Significa che il resto, la stragrande maggioranza, è traffico autoprodotta. Del tutto indifferente alla nuova autostrada. Il costo di realizzazione si stimava allora in 50 milioni a chilometro per arrivare fino a Trento, ma già il primo definitivo, tra Piovene e Pedemonte, li ha visti salire a 74 milioni. E saliranno ancora. Per giustificare un costo simile servirebbero 150 mila utenti al giorno. Dieci volte quanti ne possa immagina-

re il più ottimista dei sostenitori della Valdastico completata».

Ma sui numeri degli utenti, torniamo daccapo, pure si possono fare previsioni diverse. Torniamo ai soldi.

«Il riferimento è semplice: prendiamo un'opera utilissima, il traforo del Bianco. Sono 11 chilometri di tunnel a una sola canna. Le tariffe sono di 47,5 euro per le auto e 350 per i Tir. Mettiamo anche che avendo in mano una via di comunicazione in-

dispensabile e non aggirabile, i gestori ci marcino e raddoppino le richieste rispetto ai costi: è una esagerazione palese, ma facciamo. E poi pensiamo che la Valdastico di tunnel ne avrà il triplo e a doppia canna, più terzo tunnel di sicurezza per i pedoni. Quelle cifre vanno divise per due (volendo esagerare) ma poi moltiplicate almeno per cinque. Ben più di 100 euro a auto e quasi 1.000 a Tir. Impensabile. Lo sa anche la Serenissima, che in ef-

fetti ipotizzava di spalmare i costi su tutta la sua tratta da Brescia a Padova, aumentando i pedaggi per tutti. Altra ipotesi irrealistica, perché ci sarebbe, e giustamente, una rivolta. Quindi torniamo al discorso di partenza: non si farà mai perché economicamente è una follia. Meglio imporre la realtà alla politica subito, perché il rischio è che partano e si fermino dopo avere sventrato una valle o una montagna, e non si può».

IL NUMERO

75

milioni a chilometro

Già l'ammortamento sarà fatale ma va sommato a costi di gestione altrettanto importanti: 650 mila euro al mese solo per la bolletta elettrica