

<i>Domande</i>	<i>Coalizione Sinistra per il Trentino (candidata presidente Antonella Valer)</i>	<i>Alleanza democratica e popolare per l'Autonomia (candidato presidente Giorgio Tonini)</i>	<i>Autonomia Dinamica (coordinatore provinciale Paolo Toniolli)</i>	<i>Movimento 5 Stelle (candidato presidente Filippo Degasperì)</i>
<p><b>1) Che cosa pensa del fatto che, a cinque anni dalla scadenza della concessione autostradale sull'A4 Brescia-Padova, la Società A4 stia ancora gestendo tale tratto, che garantisce agli azionisti (in grande maggioranza privati) un guadagno di centinaia di milioni di euro all'anno?</b></p>	<p>Se la concessione è scaduta, e quella dell'A31 lo è ai sensi della Convenzione fra Anas e Società Autostrade del 2007 e della delibera del Cipe del 2013 che finalizzava la proroga alla presentazione entro giugno 2013 di un progetto definitivo dell'intera tratta della Valdastico Nord che a tutt'oggi non è stato presentato, lo Stato ha il dover di prenderne atto e di <b>mettere la concessione a gara</b>, come prescrive la normativa europea.</p>	<p>Ne penso quello che penso di quasi tutte le concessioni autostradali: una rendita concessa a soggetti privati, <b>tanto generosa quanto in buona parte ingiustificata. Fa eccezione la nostra A22</b>, data in concessione a soggetti pubblici, col vincolo di destinare una quota significativa dei proventi al finanziamento della nuova linea ferroviaria del Brennero.</p>	<p>E' la stessa situazione della A22 (Modena-Brennero), concessione scaduta nel 2014. <b>E' uno scandalo pubblico.</b> Si succedono i governi di centrosinistra e centrodestra ma non si modificano le lobby.</p>	<p>La concessione è scaduta il 30 Giugno 2013 e rinnovata senza gara fino al 2026 con il vincolo della realizzazione della "A31 – Valdastico Nord", il contratto di cessione ad Abertis prevede che, in mancanza di rinnovo della concessione, vi sia la risoluzione del contratto stesso, quindi sono evidenti gli interessi finanziari connessi alla realizzazione di quest'opera. La realizzazione ed approvazione della stessa comporterebbe automaticamente un ulteriore rinnovo oltre il 2026 in quanto <b>la realizzazione dell'infrastruttura avrebbe bisogno di un tempo superiore</b> alla data di scadenza concordata con Anas e quindi un automatico rinnovo per rientrare nell'investimento. Gli introiti della Padova / Brescia sono altissimi in quanto l'autostrada è praticamente nella quasi sua totalità solo pianeggiante.</p>
<p><b>2) Quale giudizio dà del fatto che la Società A4 sia stata autorizzata a gestire tale tratto autostradale – e possa continuare a farlo almeno fino al 2026 – in cambio della costruzione di una nuova autostrada tra Piovene Rocchette e Trento?</b></p>	<p>È un esempio di come <b>la logica del rinnovo di gestione contro investimenti sia devastante</b>, perché porta ad un progetto che non ha alcun senso viabilistico reale e viene portato avanti a dispetto di ogni fragilità ambientale e difficoltà tecnica. Inoltre, poiché all'investimento deve essere garantita l'attesa remunerazione, da un lato <b>lo Stato stesso si pone in condizione di ricattabilità</b> - approvazione del pro-</p>	<p>Come ho detto tante volte, <b>è stato un accordo sbagliato.</b> Sarebbe stato molto meglio vincolare la società concessionaria a <b>finanziare la ferrovia</b>, attorno al quadrante strategico di Verona. Purtroppo la regola è stata a lungo (e rischia di tornare ad essere) non quella di utilizzare le concessioni</p>	<p><b>Un autentico errore!</b> Sono le <b>promesse fatte alle regioni confinanti</b>, ignorando il fatto, gravissimo, che la correttezza politica ed il rispetto delle regole europee, avrebbero voluto che si andasse subito a gara europea per il rinnovo concessorio senza inserire in modo subdolo, l'obbligo di opere accessorie come la Valdastico.</p>	<p><b>Giudizio negativo</b> in quanto il 9 luglio 2007 fu prorogata fino al 30 giugno del 2013 a condizione che il progetto definitivo della Valdastico Nord dovesse essere approvato entro il 30 giugno 2013; così non è stato, ma la concessione è rimasta in essere fino al 31/12/2026 e <b>nulla si sa in merito alle motivazioni di questa eccezione</b> (interrogazione Senatori Malan-Gasparri ai Ministri delle infrastrutture, dei trasporti dell'economia e delle finanze del 2015, cui chiedono lumi a riguardo al</p>

	getto e quindi rinnovo di gestione o penale - dall'altra si rischia di creare il meccanismo perverso per cui le stesse difficoltà tecniche e di conseguenza i costi altissimi sono la premessa per la proroga infinita della concessione.	per fare le opere che servono, ma <b>utilizzare le opere, spesso inutili o sbagliate, per giustificare le concessioni.</b>		rinnovo tacito in assenza di progetto. Alla stessa fu risposto in modo sommario senza specificare i dettagli e soprattutto rispondere alla chiara domanda.
<b>3) Di fronte agli impegni che i passati governi hanno già preso, come si pone rispetto all'avvio di un'opera – la A31 Valdastico Nord – che comporta rischi e difficoltà tecniche, danni ambientali e sociali irreversibili ed enormi costi di costruzione e di gestione (questi ultimi chiaramente dimostrati dal recente dossier della Serenissima)?</b>	Il <b>no a questa grande opera</b> sul nostro territorio fa parte del nostro programma di Governo provinciale e questa è la posizione che sarà portata avanti, <b>a beneficio anche della Valle dell'Astico</b> su cui grava un progetto definitivo che è stato rigettato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici proprio perché manca lo sbocco in Trentino, per cui al momento non risultano essere approvati atti definitivi. Sappiamo che la Valle dell'Astico per la sua conformazione non ha la possibilità di reggere un'opera di questo tipo senza esserne devastata, e intendiamo fare il possibile per fermare il progetto anche tutela anche di quel territorio.	Personalmente sono <b>perplesso</b> rispetto alla decisione veneta di prolungare la A31 fino a Lastebasse, al confine col Trentino. Una <b>buona arteria di viabilità ordinaria</b> penso sarebbe una soluzione più razionale. In ogni caso, <b>non è competenza dei trentini</b> decidere in merito. È invece competenza nostra discutere con il Veneto e col Governo come proseguire oltre Lastebasse. <b>Lo abbiamo fatto e siamo riusciti a togliere dal tavolo</b> l'ipotesi di un prolungamento di tipo autostradale.	Siamo <b>assolutamente contrari</b> alla costruzione della A31, perché abbiamo dettagliatamente analizzato, con il conforto di esperti nelle singole materie, i dati di carattere ambientale, idrogeologico, progettuale ed il deleterio impatto sulla salute della popolazione. Si realizzerebbe <b>una seconda inutile Brebemi</b> (Brescia-Bergamo-Milano) che dopo essere stata realizzata da privati, su stime di traffico fuorvianti ed obsolete, con attese di rilevanti guadagni, si cerca ora, visto il fallimento, di cederla allo Stato. In previsione dell'elettrificazione della ferrovia, la Valdastico è ormai un'opera fuori del tempo.	I grossi problemi della <b>frana Marogna</b> nel Vicentino sono noti anche dai più noti geologi, i costi preventivati della stessa di 70 milioni a Km ed i tempi di costruzione e lo smaltimento delle rocce dei tunnel rendono l'opera <b>inutile</b> . Inoltre è dimostrato che i <b>tunnel</b> di certe lunghezze hanno dei costi di gestione molto alti per le severe norme europee sulla sicurezza. (circa 2 miliardi per il tratto veneto)
<b>4) Il Comitato paritetico tra Trentino e Regione Veneto del febbraio 2016 ha previsto la progettazione di “un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige”. Quale dovrebbe essere,</b>	La definizione di “corridoio” appare chiaramente un <b>espediente</b> per tenere aperto il progetto per i motivi visti sopra, le difficoltà tecniche e la fragilità del territorio sono evidenti e va fatto il possibile per evitare che si metta mano al territorio con questo progetto. Va anzitutto chiarito se	Il <b>tracciato</b> e la <b>classificazione</b> dovranno essere <b>coerenti con il quadro strategico generale</b> , che pone al centro l'obiettivo del trasferimento del grande traffico di attraversamento della nostra Regione e	Siamo per una completa <b>messa in sicurezza della viabilità</b> della SS 47. Sappiamo che i flussi di traffico, oltretutto, non giustificano assolutamente <b>nessuna autostradalizzazione</b> . Le ipotesi di percorrenze giornaliere potenziali sono asso-	L'atto sottoscritto dalla provincia di Trento, la Regione Veneto ed il ministro Delrio prevede un <b>collegamento viario NON autostradale</b> (superstrada), viste le conformità carsiche e sorge del territorio è <b>da escludere</b> sicuramente la prosecuzione del <b>tracciato sotto la Vigolana con uscita a Trento Sud</b> . Sicuramente il <b>più logico</b> è sicu-

<p><b>secondo Lei, il tracciato di tale “corridoio”, visti i condizionamenti idrogeologici e geografici ed i sacrifici richiesti ai territori che tale tracciato taglierà? Quale sarebbe secondo lei il senso di tale opera, e su quali dati si baserebbe l’ipotesi di corridoio?</b></p>	<p>c’è davvero la necessità di un <b>nuovo collegamento infrastrutturale</b> fra Trentino e Veneto: <b>noi pensiamo di no</b>. Vanno invece affrontati alcune nodi critici del traffico sulla Valsugana – dal passaggio merci deviato per motivi di basso costo all’insicurezza della SS 47 soprattutto nella parte che costeggia il lago di Caldorazzo.</p>	<p>del Land Tirol dalla gomma al ferro, dall’autostrada alla ferrovia. Il prolungamento in territorio trentino, <b>in viabilità ordinaria e non autostradale</b>, dell’A31, dovrà quindi essere dedicato al traffico interregionale e non al grande traffico internazionale, che deve prendere la ferrovia al massimo a Verona. Sul tracciato <b>la discussione è aperta</b>, a partire dai molti vincoli, tecnici e politici, che sono sul tavolo.</p>	<p>lutamente fuori da ogni realtà, e l’introduzione di pedaggi (per forza elevatissimi), non sarebbe mai sufficiente a ripagare decine di chilometri di gallerie (pericolosissimi dal punto di vista della sicurezza) e costi per chilometro di costruzione di svariate decine di milioni di euro.</p>	<p>ramente lo <b>sbocco della superstrada tra Barco di Levico e le Lochere di Caldorazzo</b>, per costi e lunghezza del tracciato. <b>Il senso quest’opera non lo ha</b> se non finanziaria e speculativa ai danni della collettività.</p>
<p><b>5) Come valuta il fatto che la società autostrade sia andata avanti con il progetto senza l’assenso della Provincia di Trento, fermo restando il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 24 maggio 2018 negativo alla prosecuzione dell’iter progettuale del primo stralcio veneto (in quanto NON funzionale alla prosecuzione in Trentino)?</b></p>	<p>Il problema non è Società autostrade che cerca di perseguire i propri interesse, <b>il problema sono le istituzioni statali e locali</b> che si prestano a quegli interessi, <b>venendo meno al dovere di tutela</b> degli interessi collettivi e del territorio.</p>	<p>Come ho già detto, sono <b>perplesso</b>. Ma nel ricercare un’intesa col Veneto e il Governo, <b>il Trentino non può pretendere di imporre per intero il proprio punto di vista</b>.</p>	<p>Diciamo quello che pensiamo. <b>Siamo assolutamente convinti che la Valdastico non si farà mai</b>. La certezza è data dal continuo lievitare dei costi attesi, che sono la migliore garanzia che questa infrastruttura non vedrà mai la luce.</p>	<p>La società è andata avanti per i <b>motivi riguardanti il rinnovo della concessione</b>. Il consiglio dei lavori pubblici si ha espresso il suo parere negativo al via libera sul tratto del Veneto in assenza di uno sbocco a Nord o in Trentino della stessa, ma lo stesso parere non è vincolante, purtroppo.</p>
<p><b>6) Nel caso in cui venga eletta/o, quali azioni concrete metterà in atto riguardo l’opera?</b></p>	<p>Nel caso diventassi presidente o avessi incarichi nella Giunta mi impegno <b>affinché la posizione della Provincia di Trento sia “ostativamente” contraria</b> alla prosecuzione della progettazione e realizzazione dell’opera. Mi</p>	<p><b>Discuteremo</b> in modo ampio, documentato e partecipato <b>sul tracciato</b>. L’ultima parola, per quanto ci riguarda, spetterà comunque al Consiglio provinciale.</p>	<p>Si ribadisce l’<b>impegno a potenziare la ferrovia</b>, azione che dovrà essere realizzata per tutte le valli principali del Trentino, con conseguenti limiti alla circolazione di mezzi inquinanti.</p>	<p>Sarà mia premura far presente la <b>netta contrarietà ai ministri competenti e quanto in mio potere per fermare la stessa</b>.</p>

	<p>impegno anche a comunicare ai cittadini/e le ragioni di questa contrarietà e a raccogliere le proposte per <b>un piano provinciale della mobilità che risponda ai bisogni di mobilità senza rovinare il territorio</b>. Nel caso fossi eletta nel consiglio, mi impegno a mantenere i contatti con i comitati per portare mozioni, interrogazioni e altre azioni politiche per fermare la costruzione dell'opera, supportate anche dai dati raccolti e dalle analisi prodotte dalle associazioni. Mi impegno anche a promuovere forme di mobilità sostenibile e un modello di sviluppo del territorio non centrato sulle grandi opere, a partire dalla considerazione che l'ambiente è la nostra grande risorsa e va tutelata. Del resto questo è uno dei principali punti del nostro programma per il Trentino che vogliamo.</p>		<p>Siamo per una capillare <b>metanizzazione</b> quale combustibile per vetture e mezzi pesanti (GNL) in attesa della diffusione dell'<b>elettrico</b> e dell'<b>idrogeno</b>, per incentivare la mobilità di persone e merci. La Valsugana sarà oggetto di interventi mirati per il solo miglioramento della sicurezza di un traffico che calerà fisiologicamente alla luce delle premesse di cui sopra. <b>Evitiamo un'invasione</b> dalle province vicine che avrebbe il solo scopo di distruggere un'ambiente che sempre più mostra la sua fragilità.</p>	
--	--	--	---	--