

RISPOSTE DEI CANDIDATI – FILIPPO DEGASPERI



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?

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 la realizzazione dell'infrastruttura avrebbe bisogno di un tempo superiore 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.

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?

Giudizio Negativo 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 nulla si sa in merito alle motivazioni di questa, eccezione (interrogazione Senatori Malan-Gasparri ai Ministri delle infrastrutture, dei trasporti dell'economia e delle finanze del 2015, cui chiedono lumi a riguardo al rinnovo tacito in assenza di progetto. Alla stessa fu risposto in modo sommario senza specificare i dettagli e soprattutto rispondere alla chiara domanda.

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)?

I grossi problemi della frana Marogna 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 inutile. Inoltre è dimostrato che i tunnel di certe lunghezze hanno dei costi di gestione molto alti per le severe norme europee sulla sicurezza. (Circa 2 Miliardi per il tratto Veneto)

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, 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?

L'atto sottoscritto dalla provincia di Trento, la Regione Veneto ed il Ministro Del Rio prevede un collegamento viario NON autostradale (superstrada), viste le conformità carsiche e sorgive del territorio è da escludere sicuramente la prosecuzione del tracciato sotto la vigolana con uscita a Trento Sud. Sicuramente il più logico è sicuramente lo sbocco della superstrada tra Barco di Levico e le Lochere di Caldonazzo, per costi e lunghezza del tracciato. Il senso quest'opera non lo ha se non finanziaria e speculativa ai danni della collettività.

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)?

La società è andata avanti per i motivi riguardanti il rinnovo della concessione. 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.

6) Nel caso in cui venga eletta/o, quali azioni concrete metterà in atto riguardo l'opera?

Sarà mia premura far presente la netta contrarietà ai ministri competenti e quanto in mio potere per fermare la stessa.