

RISPOSTE DEI CANDIDATI – MAURO OTTOBRE



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?

È la stessa situazione della A22 (Modena-Brennero), concessione scaduta nel 2014. E' uno scandalo pubblico. Si succedono i governi di centrosinistra e centrodestra ma non si modificano le lobby.

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?

Un autentico errore! Sono le promesse fatte alle regioni confinanti, 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.

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)?

Siamo assolutamente contrari 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 una seconda inutile Brebemi (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.

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?

Siamo per una completa messa in sicurezza della viabilità della s.s.47. Sappiamo che i flussi di traffico, oltretutto, non giustificano assolutamente nessuna autostradalizzazione.

Le ipotesi di percorrenze giornaliere potenziali sono assolutamente 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.

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)?

Diciamo quello che pensiamo. Siamo assolutamente convinti che la Valdastico non si farà mai. La certezza è data dal continuo lievitare dei costi attesi, che sono la migliore garanzia che questa infrastruttura non vedrà mai la luce.

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

Si ribadisce l'impegno a potenziare la ferrovia, azione che dovrà essere realizzata per tutte le valli principali del Trentino, con conseguenti limiti alla circolazione di mezzi inquinanti. Siamo per una capillare metanizzazione quale combustibile per vetture e mezzi pesanti (GNL) in attesa della diffusione dell'elettrico e dell'idrogeno, 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.

Evitiamo un'invasione dalle province vicine che avrebbe il solo scopo di distruggere un'ambiente che sempre più mostra la sua fragilità.