

RISPOSTE DEI CANDIDATI – GIORGIO TONINI



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?

Ne penso quello che penso di quasi tutte le concessioni autostradali: una rendita concessa a soggetti privati, tanto generosa quanto in buona parte ingiustificata. Fa eccezione la nostra A22, data in concessione a soggetti pubblici, col vincolo di destinare una quota significativa dei proventi al finanziamento della nuova linea ferroviaria del Brennero.

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?

Come ho detto tante volte, è stato un accordo sbagliato. Sarebbe stato molto meglio vincolare la società concessionaria a finanziare la ferrovia, 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 per fare le opere che servono, ma utilizzare le opere, spesso inutili o sbagliate, per giustificare le concessioni.

3) Di fronte agli impegni che i passati governi hanno già preso, come si pone rispetto all'avvio di un'opera – la A31 Valdistico 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)?

Personalmente sono perplesso rispetto alla decisione veneta di prolungare la A31 fino a Lastebasse, al confine col Trentino. Una buona arteria di viabilità ordinaria penso sarebbe una soluzione più razionale. In ogni caso, non è competenza dei trentini decidere in merito. È invece competenza nostra discutere con il Veneto e col Governo come proseguire oltre Lastebasse. Lo abbiamo fatto e siamo riusciti a togliere dal tavolo l'ipotesi di un prolungamento di tipo autostradale.

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?

Il tracciato e la classificazione dovranno essere coerenti con il quadro strategico generale, che pone al centro l'obiettivo del trasferimento del grande traffico di attraversamento della nostra Regione e del Land Tirol dalla gomma al ferro, dall'autostrada alla ferrovia. Il prolungamento in territorio trentino, in viabilità ordinaria e non autostradale, 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 la discussione è aperta, a partire dai molti vincoli, tecnici e politici, che sono sul tavolo.

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)?

Come ho già detto, sono perplesso. Ma nel ricercare un'intesa col Veneto e il Governo, il Trentino non può pretendere di imporre per intero il proprio punto di vista.

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

Discuteremo in modo ampio, documentato e partecipato sul tracciato. L'ultima parola, per quanto ci riguarda, spetterà comunque al Consiglio provinciale.