

RISPOSTE DEI CANDIDATI – ANTONELLA VALER



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?

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 mettere la concessione a gara, come prescrive la normativa europea.

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?

E' un esempio di come la logica del rinnovo di gestione contro investimenti sia devastante, perchè 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 esser garantita l'attesa remunerazione, da un lato lo Stato stesso si pone in condizione di ricattabilità -approvazione del progetto 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.

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)?

Il no a questa grande opera sul nostro territorio fa parte del nostro programma di Governo provinciale e questa è la posizione che sarà portata avanti, a beneficio anche della Valle dell'Astico 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.

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?

La definizione di “corridoio” appare chiaramente un espediente 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 c'è davvero la necessità di un nuovo collegamento infrastrutturale fra Trentino e Veneto: noi pensiamo di no. Vanno invece affrontati alcune nodi critici del traffico sulla Valsugana- dal passaggio merci deviato per motivi di basso costo all'insicurezza della ss47 soprattutto nella parte che costeggia il lago di Caldonazzo.

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)?

Il problema non è Società autostrade che cerca di perseguire i propri interesse, il problema sono le istituzioni Statali e locali che si prestano a quegli interessi, venendo meno al dovere di tutela degli interessi collettivi e del territorio

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

Nel caso diventassi presidente o avessi incarichi nella Giunta. mi impegno affinché la posizione della Provincia di Trento sia “ostativamente” contraria alla prosecuzione della progettazione e realizzazione dell’opera.

Mi impegno anche a comunicare ai cittadini/e le ragioni di questa contrarietà e a raccogliere le proposte per un piano provinciale della mobilità che risponda ai bisogni di mobilità senza rovinare il territorio.

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.