

Il nuovo Nordest del traffico nasce oggi. Il premier Berlusconi taglierà il nastro dell'autostrada

ECCO IL PASSANTE

Con 32 chilometri superato il problema della Tangenziale di Mestre

LA STORIA

Quando il Cavaliere piantò il primo chiodo

Da allora sono bastati quattro anni per bypassare la famigerata Tangenziale di Mestre, la più intasata d'Italia



Berlusconi

A pagina 3

GALAN

Siamo entrati nel "Terzo Veneto"



Galan

Tutto cambierà: dice il Governatore della Regione che parla di infrastrutture, qualità della vita e rispetto dell'ambiente

GASCO a pagina 6

TOMAT

Grandi opere e credibilità

È sulle grandi opere che si gioca la credibilità del territorio. Il presidente di Confindustria Veneto tra passato e futuro



Tomat

PAGAN a pagina 11

I SINDACI

E ora in cambio dateci strade



Dalle proteste all'asfalto: per anni i Comuni sono stati in prima linea. Adesso lanciano una proposta

FRANCESCONI a pagina 14



LA TECNOLOGIA

In Italia è la più moderna

L'autostrada più all'avanguardia per la tecnologia usata e per il recupero dei materiali di scavo



FAVARO a pagina 5

IL SOGNO DI MESTRE

Interrare la Tangenziale



Col declassamento ad arteria di traffico locale, ora il Comune di Venezia prova a realizzare il vecchio progetto

A pagina 20

IERI E OGGI

Per fortuna c'erano i Romani

Buona parte dell'intero sistema viario dell'Italia Orientale si basa sui tracciati costruiti da Roma



DANIELA DE DONÀ a pagina 19

IL GAZZETTINO

Supplemento redazionale al numero odierno

Direttore responsabile
ROBERTO PAPETTI

A cura di:
Edoardo Pittalis

Articoli di:
Giorgio Gasco, Adriano Favaro,
Alberto Francesconi,
Giancarlo Pagan, Maurizio
Crema, Daniela De Donà

Servizio fotografico di
UNIONPRESS

Stampa:
Centro Stampa Editoriale
Grisignano di Zocco (VI)

Passante di Mestre:

l'Europa è più vicina



CONSORZIO COOPERATIVE COSTRUZIONI



COVECO
CONSORZIO EDIFICI
COOPERATIVO



GRANDI LAVORI FINCOBIT



FIP INDUSTRIALE



C. M. C.
Cooperative
Mutue Centrali
Costruttrici



SERENISSIMA
COSTRUZIONI spa
Società a partecipazione plurima



LA STORIA

"La libertà di partire,
la libertà di andare lontano"

Quando Berlusconi piantò il primo chiodo

Quattro anni di lavori per bypassare la Tangenziale e alleggerire il tratto autostradale più intasato d'Italia

di Giorgio Gasco

Via Grigoletto a Bonisiolo di Mogliano Veneto, primo cantiere del Passante. 11 dicembre 2004, Berlusconi piantava il primo chiodo nel caposaldo (colonna utile per le triangolazioni, e sulla quale è scritto il pensiero di un anonimo del 2004: "La libertà di partire/la libertà di restare/la libertà di andare lontano"). Via Grigoletto, stesso cantiere: 8 febbraio 2009, Berlusconi taglia il nastro. Fino a quattro anni fa, quei trentadue chilometri e trecento metri sembravano un miraggio. Ora, sono lì a tagliare la Pianura Padana E da oggi sono percorribili. Trentadue chilometri e 300 metri, da Dolo a Quarto D'Altino, gli stessi caselli dell'attuale A-4. Ma con un particolare: il Passante alleggerisce il tratto autostradale più intasato d'Italia, e soprattutto bypassa le "forche caudine" della tangenziale di Mestre che tornerà a svolgere le funzioni proprie, ad uso del traffico pendolare.

La necessità di una alternativa alla A-4 si è fatta più impellente nell'ultimo decennio. Solo ora, in piena crisi finanziaria, il transito dei mezzi pesanti è diminuito del 30% con conseguente miglioramento della situazione sulla tangenziale. Ma la stasi

Quei corridoi
"uno" e "cinque"
voluti dall'Europa

mondiale non può durare a lungo, quindi il flusso riprenderà con lo stesso trend degli ultimi anni, pari al 10% annuo, fino a che anche l'Italia non riuscirà a diversificare i mezzi di trasporto merci "educando" all'utilizzo dei treni e delle "autostrade" del mare. Già in passato il sistema industriale del Veneto, la cui consistenza maggiore è nell'area a Nord dell'autostrada Mi-

lano-Trieste, si sentiva stretto. "Le nostre aziende sono rapide a produrre, ma la merce si ferma ai cancelli" è la sacrosanta lamentela degli imprenditori. I quali, proprio per la scarsità di collegamenti, preferiscono intradare la produzione verso il Nord Europa dove trovano porti assai più efficienti dei nostrani.

La necessità di potenziare l'asse Est-Ovest della Pianura Padana, si è fatta impellente dopo l'approvazione da parte della Ue dei "corridoi" europei che mettono in relazione le aree strategiche del continente. All'Italia sono toccati i corridoi "uno" (scende dal Brennero verso la Sicilia) e il "cinque", quello che da Barcellona raggiunge Kiev attraverso la Pianura Padana, da Torino a Trieste. "Arteria" fondamentale per lo sviluppo economico della parte più attiva del Paese. Un "corridoio" intermodale che ha nel Passante la "arteria" principale dalla quale si diparte una nuova viabilità al servizio delle singole realtà comunali.



LE USCITE

Tutti i caselli e da Dolo niente pedaggi

La principale funzione del Passante è quella di decongestionare la tangenziale dal traffico di attraversamento, pari al 50% dei transiti.

Intanto, il Passante è un sistema chiuso. Per ora nessun cscello intermedio: quello di Spinea aprirà a maggio; quello di Martellago agli inizi del 2010. Ciò per permettere di completare le opere complementari.

Dunque, cosa accadrà da domani, con l'apertura del Passante? Per chi proviene da Ovest (Milano - Bologna - Padova), all'altezza del vecchio casello di Dolo, prosegue verso Est lungo il Passante, e rientra sulla A-4 a Quarto d'Altino. Invece, chi, sempre provenendo da Ovest, deve raggiungere Venezia, il porto e l'aeroporto, continua sulla attuale A-4 fino

alla barriera di Villabona, quindi, pagato il pedaggio, percorre l'attuale tangenziale. In senso opposto (Trieste-Udine), all'altezza dell'attuale svincolo di Quarto d'Altino, chi deve proseguire verso Ovest percorre l'intero Passante, rientra sulla A4 a Dolo, senza mai avere caselli o barriere. Invece, per raggiungere Mestre, l'aeroporto o il porto, si prosegue lungo la A-4 fino al nuovo casello di Venezia-Est poi, si procede, gratuitamente, in tangenziale.

Dunque, tutto il traffico di attraversamento Est-Ovest e viceversa, utilizza il Passante per superare l'area di Mestre, senza mai uscire dal sistema autostradale; sulla tangenziale rimarrà il solo traffico da e per l'area di Venezia/Mestre. L'area di Mestre/Venezia vede

accrescere l'estensione della viabilità autostradale liberalizzata con percorrenze interne, senza pedaggi fra i caselli di Venezia-Est, Venezia-Nord e Venezia-Ovest.

Il Passante è "legato" alla A-27 Mestre-Belluno con un nuovo svincolo autostradale. Chi proviene da Trieste-Udine e da Milano-Bologna-Padova prosegue verso Nord "saltando" la tangenziale. Per questo, occorre spostare l'attuale barriera di Mogliano verso Mestre, così da consentire un collegamento fra autostrade in sistema "chiuso". L'apertura di questo nuovo svincolo avverrà a maggio. Nel frattempo il collegamento Passante-A 27 avviene tramite lo svincolo di Preganziol, che aprirà quattro giorni dopo l'inaugurazione del Passante.

I COSTI E I VANTAGGI

Il nuovo percorso? Stesso prezzo ma più veloce

Il Passante costerà 10 centesimi al chilometro, come la tangenziale che però avrà limiti di velocità più bassi

Quanti automezzi drainerà il Passante? E quanti continueranno a usufruire della tangenziale di Mestre? Va considerato che il numero più elevato di passaggi riguarda il traffico di attraversamento, cioè di quei veicoli hanno come mèta finale Trieste o Milano. La minor parte, invece, riguarda il traffico "metropolitano". A oggi la tangenziale è interessata da un traffico medio giornaliero fissato in 130mila automezzi. Secondo le previsioni, sul Passante dovrebbe restare la metà di quegli autoveicoli.

Del totale dei mezzi che mediamente ogni giorno corrono sulla tangenziale, il 30% sono camion. Fatti due conti, se il Passante attirerà 60-70mila autoveicoli mediamente ogni giorno, di questi il 40-45 per cento dovrebbero essere autoarticolati. Di conseguenza sulla tangenziale saranno molto meno i tir circolanti. Resteranno, secondo le previsioni, esclusivamente quel-

li diretti nell'area industriale di Venezia. A questi si aggiungeranno quelli provenienti dalla Romea.

Un'analisi comparata dei traffici lungo il Passante e lungo la tangenziale di Mestre, condotta alcuni mesi fa dalla Fondazione

Pellicani, fa ipotizzare che a parità di costi quest'ultima potrebbe risultare ancora competitiva, dato che la lunghezza del Passante inciderà sul costo del pedaggio, che è calcolato in base al chilometraggio della tratta. In compenso però il transito lun-

go il Passante dovrebbe essere più veloce, dato che nel tratto urbano della tangenziale il limite di velocità per le auto è abitualmente di 80 chilometri, che da oggi scenderanno a 50 per i mezzi pesanti, mentre in autostrada vige il limite standard di

130 chilometri orari per le auto, e di 90 chilometri per i camion.

Quanto ai pedaggi, si è molto discusso su un eventuale aumento di costo per chi transita sul Passante. Il Commissario Vernizzi chiarisce che, per il principio di "isopedaggio", il biglietto non può costare di più. Quindi, l'automobilista che sceglierà il Passante sa che pagherà 0,10 centesimi per chilometro (3,2 euro per tutto il tracciato da aggiungere al biglietto da pagare in base alla provenienza) mentre i Tir sborseranno fino a 18 centesimi per chilometro. In entrambi i casi, lo stesso pedaggio che si pagherebbe scegliendo di proseguire sul tratto di tangenziale considerato da Dolo fino a Quarto d'Altino, compresi i tratti per il casello della A-27 e l'aeroporto di Venezia. Ma ciò che consiglierà la scelta del Passante sarà, appunto, la diversa velocità consentita per auto e mezzi pesanti e la perdita di tempo

per transitare da due caselli.

In questo scenario si inserisce un ulteriore aumento dei pedaggi (uno c'è già stato nel giugno scorso, per un ammontare di 50 centesimi) di altri 50 centesimi, annunciato a suo tempo per finanziare i lavori del Passante, ma "congelato" fino alla fine di aprile dal decreto anticrisi emanato a fine gennaio dal Governo. C'è poi da considerare la questione della liberalizzazione della tangenziale, annunciata giorni fa dalla Regione. Con l'apertura del Passante non si pagherà il pedaggio nel tratto compreso fra Mirano-Dolo e la barriera di Mestre, e nel tratto fra il casello di Oriago e la barriera di Mestre. Ciò potrebbe indurre qualche automobilista proveniente da Padova a uscire a Mirano-Dolo per poi rientrarvi, risparmiando così un euro e mezzo. Col rischio di ritrovarsi in coda con altri automobilisti che hanno avuto la stessa idea.

In alto:
Berlusconi a
fine 2004
pianta
il primo
chiodo
dell'opera.
Accanto: i
lavori per il
sottopasso
di Vetrego



LA STORIA

Una battaglia politica durata quasi quarant'anni



Così il Muro sconvolse il traffico del Nordest

La caduta del comunismo ha avuto effetti devastanti sulla circolazione veneta e friulana. Di colpo il sistema si rivelò del tutto insufficiente

La tangenziale di Mestre viene aperta al traffico nel 1972. L'idea era di collegare due autostrade (eliminando le barriere), da completare con le cosiddette complanari, dove convogliare il traffico locale che gravita attorno a Mestre. L'arteria era considerata ampiamente sufficiente, ma già si guardava al futuro. La società autostradale Padova-Mestre progetta le complanari (da affiancare alla tangenziale) e nella prima metà degli anni '80 il progetto viene illustrato alla Commissione Tecnica Regionale che approva l'idea all'unanimità. Le complanari possono essere realizzate in 5 anni, con pochi espropri, perché già previste, con una spesa limitata a carico delle società concessionarie.

A due mesi da quel voto, tuttavia, il Comune di Venezia fa sapere che non è più d'accordo e che non si può deturpare Mestre con un'altra infrastruttura a fianco della bruttura già esistente. Le complanari vanno in

soffitta. La società Padova-Venezia progetta una alternativa: il grande passante Grisignano-Meolo. Gli ambientalisti si sollevano perché, a loro dire, l'opera sottrarrebbe territorio, con danni all'ambiente, danneggiando l'intoccabile il Graticolato Romano.

La battaglia sul grande pas-

sante si sposta in Consiglio regionale, dove si discute del Piano Regionale dei Trasporti. La proposta della Giunta contiene il Passante Grisignano-Meolo, l'opposizione non lo vuole e alla

fine in aula (1990) ottiene partita vinta: il segno sulla cartina del Veneto scompare e viene lasciata una sorta di nota a memoria: si studierà la soluzione più idonea.

Intanto è caduto il muro di Berlino e gli effetti sul traffico del Nordest sono devastanti: c'è un aumento vertiginoso e co-

di affidare la soluzione (complanari, passante, Bivi cioè utilizzare una bretella ora occupata dalla ferrovia) ad una commissione tecnica. La risposta è Passante, ma non c'è accordo. Il ministro Di Pietro viene a Venezia, prende atto e intima: mettetevi d'accordo tra di voi. La Regione preme, e il Passante è inserito nel Protocollo Prodi-Galan sulle infrastrutture. La Regione provvederà alla progettazione preliminare da presentare nel giugno 1998. Iniziano le trattative con gli enti locali. La Regione mette sul piatto una serie di opere complementari che risolverebbero i problemi viari dell'area centrale compresa tra Mestre, Treviso e Padova. La sinistra si divide. I consiglieri regionali del Pdc si sentono scavalcati dai Verdi e sposano l'ipotesi del Passante, sul quale viene dato parere favorevole a stragrande maggioranza (esclusi Verdi e Rifondazione). Resta la contrarietà di alcuni comuni (in primis Mogliano Veneto) e della provincia di Treviso.



Il braccio di ferro tra Regione e sindaci e le proteste degli Ambientalisti

stante, si intuisce che la tangenziale, fino ad allora sufficiente, non lo sarebbe stata ancora per molto. Nel 1995 si insedia la prima giunta Galan e l'allora assessore regionale Fontana decide

una conferenza di servizi dove si mettono sul piatto Passante e tunnel. La conclusione è che sul primo progetto non c'è unanimità e dunque non si può passare alla conferenza dei servizi. Nell'occasione l'allora sindaco Cacciari fa sapere che per lui tunnel e Passante pari sono, purché si sollevi Mestre dal problema. Altri sindaci domandano: ma Cacciari vuole il Passante o il tunnel?

È in questo clima che si inizia a pronunciare la parola "Tunnel": un tubo sotto Mestre a costi ridotti e di rapida realizzazione. La tesi trova l'assenso degli ambientalisti e di chi è contrario al Passante. Ma da dove nasce il tunnel? Che non è stato formalmente proposto da nessuno? Sponsorizzata politicamente, si fa avanti una società norvegese specializzata in fori. Così, nel febbraio 1999, inaspettatamente l'Anas promuove

G. G.

LA CRONACA

Nel 2003 il Governo dichiarò lo stato d'emergenza per il traffico di Mestre e nominò un commissario

E qualcuno disse: "Tunnel"

Già, il fatidico tunnel sotto Mestre in alternativa al Passante. Il "tubo" piaceva ai Verdi e all'allora ministro Nesi, che finanzia uno studio di fattibilità. C'è una prima riunione a Venezia (con Lunardi, allora consulente ministeriale), dove i tecnici ministeriali cercano di dimostrare che il tunnel a tre corsie è la soluzione migliore. Un tecnico sostiene che 8 Km di galleria creano molto meno inquinamento di un Passante di 32 Km. Inoltre, viene spiegato, che il tunnel servirebbe da collegamento tra i due tronchi della A-4 mantenendo, però, le barriere e la tangenziale.

Si arriva all'aprile 2001. In piena campagna elettorale. Nesi (Rifondazione) sbarca a Venezia dove, con Lunardi e il rettore di Architettura Folini, presenta lo studio di fattibilità del tunnel. La Regione non è invitata. Interviene Paolo Costa: «Abbiamo tutti gli elementi per esprimere come Comune un parere motivato sul tunnel, ma non ora in piena campagna elettorale. In ogni caso bisogna pensare in grande, anche eliminando la tangenziale che è una bruttura, perciò non buttiamo via il Passante, teniamolo in caldo». Il tunnel è stoppato.

Le elezioni le vince Berlusconi, sconfitto il centrosinistra pro-tunnel. L'assessore veneto Chisso commenta: «Il tubo ha perso le elezioni». Il Passante prende sempre più forma, si costituisce la società, viene presentato e approvato il piano fi-

nanziario, rimangono perplessità a livello europeo sul fatto che si tratti di un'opera che richiede una nuova concessione o se sia un progetto in carico alle concessionarie autostradali.

L'opposizione al Passante non cede. Intanto vengono ap-

provati i progetti per un intervento (temporaneo) di utilizzo della corsia d'emergenza della tangenziale come terza pista (presentato dagli industriali di Venezia). Resta al palo l'ipotesi di sopraelevata Blue Road. Passante e tunnel, vengono in-

dicati, con pari dignità, come la soluzione del nodo di Mestre nell'accordo del 2002 tra Berlusconi e Galan. Lunardi, diventato ministro, non molla il tunnel e ribadisce la contestualità delle due opere. A ottobre, in Parlamento, Lunardi agita di più

le acque: Passante e tunnel prenderanno il via nel 2003.

Contro il "suo" ministro, scende in campo il presidente del Veneto Giancarlo Galan: il Passante diventa il principale impegno politico del suo mandato. Il primo vero segno di svolta si ha nel febbraio 2003, quando i Berlusconi dichiara lo stato di emergenza per il traffico di Mestre, nominando commissario Silvano Vernizzi. Vengono attivate le procedure della Legge Obiettivo. Il bando di gara compare sulla Gazzetta Ufficiale Ue; il 7 novembre il Cipe approva il progetto preliminare. La strada è in discesa, nonostante ricorsi, opposizioni europee e di parlamentari nostrani.

Finalmente, nel febbraio 2004 progettazione e realizzazione del Passante vanno all'Associazione Temporanea di Imprese costituita da Impregilo (capofila), dal Consorzio Cooperativo Costruzioni e da Grandi Lavori Fincosit. Il 30 aprile Vernizzi affida i lavori. Galan dichiara concluso il compito della politica: «Ora la parola passa ai tecnici». L'Ati predispone il progetto definitivo, approvato da Vernizzi il 20 settembre: scattano i 1.320 giorni previsti per ultimare i lavori.



Nelle foto: code in Tangenziale nelle direzioni dell'aeroporto (in alto) e di Marcon (sopra). Da domani le cose dovrebbero cambiare



LA TECNOLOGIA

Recuperati i materiali di scavo, gallerie super

È l'autostrada più moderna d'Italia

Superate 400 interferenze tra telefoni, gas, acqua. Sottopassate anche due ferrovie

di Adriano Favaro

«Anche in Italia si può fare. E fare bene. Con la conduzione precisa, la collaborazione di tutti e il perseguimento di un giusto obiettivo per il servizio della comunità. Usando il massimo delle tecnologie e della scienza». Giorgio Desideri, ingegnere, responsabile della "Società per il Passante di Mestre", romano, vive da anni a Padova e parla così del Passante di Mestre. Desideri, è uno dei manager Impregilo, l'azienda a capo del sistema delle imprese che hanno realizzato il lavoro in "general contract". «Vuol dire che - spiega - una volta vinto l'appalto le imprese che si sono fuse in una società specifica hanno fornito al committente tutto quello che serviva per la realizzazione dell'opera: dagli espropri al rispetto della massima sicurezza in ogni tratto di percorso». Anche per questo il massimo delle tecnologia e della scienza usata per realizzare il

Passante è "quella che non si vede". «Abbiamo superato 400 interferenze con sistemi telefonici, gas, acquedotti - spiega Desideri - interconnesso tre diversi sistemi autostradali, sottopassato due ferrovie e una quarantina di strade, alcune di grande traffico». I primi sei chi-

Il Passante di Mestre nel tratto tra Dolo e Mirano



«Per i fondi di substrato utilizzate le sabbie di lavorazione dell'acciaio. Continua collaborazione con l'Arpav veneta»

lometri sono stati realizzati in due anni, però si trattava del tratto più facile. Per i restanti chilometri abbiamo messo in atto tutte le competenze e le tecnologie possibili: costruendo l'autostrada più moderna

d'Italia». Per questo si è organizzato un efficiente sistema di raccolta delle acque, dovendo fare i conti anche (nei sottopassi che hanno raggiunto quota meno 8 o meno 9 metri) con una falda acquifera che si in-

contrava a meno un metro, mezzo metro, a volte». Senza contare le bonifiche belliche, le ispezioni archeologiche e i monitoraggi ambientali.

In più il progetto permette che, ad un centinaio di metri di distanza, il Passante quasi non si "percepisca" più. «E tutto il materiale scavato - spiega ancora Desideri - è stato riutilizzato nei percorsi in rilievo, insomma nessun problema di discarica. Mentre per i fondi substrato degli asfalti sono state utilizzate sabbie di lavorazione degli acciai. «Tutto sotto il controllo delle Usl e dell'Arpav del Veneto che hanno collaborato per poter garantire il recupero più alto dei materiali lavorati».

Anche in questo caso un successo, visto che durante il percorso sono state trovate (ed eliminate regolarmente) alcune discariche abusive.

«Questa strada - conclude Desideri - non ha punti "morti", cioè si vedrà perfettamente, sempre, quello che c'è di fronte. Le gallerie, per esempio, se percorse di giorno offriranno la stessa luce del sole. Altrettanta sicurezza è stata realizzata per il viaggio notturno. «Su tutto segnaliamo anche una cosa - è la conclusione - La volontà e la capacità di fare della trentina di giovani assunti: una carica e una passione per il loro lavoro che sono stati esemplari, per tutti».

CHI C'È



Tutte le imprese e tutte le società

La "Società di Progetto Passante di Mestre S.C.p.A." è formata da Impregilo S.p.A. (capofila), Grandi Lavori Fincosit S.p.A., Fip Industriale, Cooperativa Muratori e Cementisti, Consorzio Cooperative Costruttori, Consorzio Veneto Cooperative, Serenissima Costruzioni S.p.A.

La Società di Progetto è subentrata alla Associazione Temporanea di imprese il 30 giugno del 2004.

Le società di progettazione che hanno contribuito al lavoro sono state: Technital Spa, Gemmo Spa, Iconia Ingegneria Civile srl, PROGEEST srl, Zollet Ingegneria srl, Metroplan Architettura Ingegneria srl.

Queste le imprese affidatarie: Alissa Costruzioni, Anese Gino, Brussi Costruzioni, Cordioli & C, Cosmo Scavi, ATI-CTE, Grandi Lavori Fincosit, ATI Gemmo-Aristera Service, Ing. E. Mantovani, Mestri-naro, Fracasso, SGF-INC, ATI-SE.RIF-Aristera Service-G.B. Nord.



BORTOLETTO METAL CONSTRUCTION



ISO 9001 Cert. Num. 4567/0

TREVISO Tel. + 39 0422.488079 - info@bmcsrl.it - www.bmcsrl.it



mib

MANUTENZIONI INDUSTRIALI TECNOLOGICHE

VENEZIA Tel. + 39 041.5841118 - info@mibsrl.com - www.mibsrl.com



GIANCARLO GALAN

Botta e risposta col Governatore della Regione

È incominciata l'epoca del "Terzo Veneto"

Dovrà essere quella della qualità della vita e del rispetto dell'ambiente. Tutto cambierà

di Giorgio Gasco

Agosto 2001. «Se fra un anno esatto non saranno aperti i cantieri del Passante, prenderò Giancarlo a calci nel sedere». Così l'allora presidente del Consiglio, anche ora lo è, Berlusconi durante una visita in Veneto.

Presidente Galan, un anno dopo i cantieri non c'erano (si sono aperti nel 2004, presente Berlusconi) ma è comunque riuscito a schivare la punizione corporale del premier.

«Ero sicuro che quei calci non li avrei ricevuti. Ora il Passante è lì ad uso di tutto il Paese. E dopo solo quattro anni. Quando mai in Italia un'infrastruttura del genere è compiuta in così poco tempo?».

Forse c'è stato un mix di condizioni favorevoli, non ultima un'unica volontà politica mai dimostrata in modo così consistente.

«È vero, c'è stato un concorso positivo di professionalità, esperienze e soprattutto di volontà politica a tutti i livelli».

Però, 30 anni per trovare un'unica volontà politica...

«Trent'anni di tempo perso; la realizzazione in quattro anni, poco se si pensa che opere come il Passante vengono inserite in situazioni territoriali estremamente delicate, di fortissima urbanizzazione. Tra espropri, rispetto dell'ambiente e del territorio rimasto libero dall'urbanizzazione, cosa che abbiamo fatto col contributo dei sindaci... quattro anni non sono poi così tanti».

Anche la politica, tutta, ha trovato la sintesi favorevole. Forse grazie anche al governo Prodi che ha detto sì al Passante.

«Si è ripetuta la vicenda del

Mose: una parte del centrosinistra è sempre stata favorevole al sistema di difesa dalle acque alte; un'altra parte sempre fieramente contraria. A complicare le cose, c'è stato anche l'amico Pietro Lunardi...».

L'allora ministro, sponsor del tunnel sotto Mestre come alternativa al Passante. Ciò gli è

facevano scrivere sui giornali che il Veneto contava a Roma, all'analisi delle cose quella classe politica ci hanno lasciato in "braghe di tela" sul piano infrastrutturale. Ma ora...».

Ora governa il centrodestra, Berlusconi è il riferimento per lei. Ma è innegabile che il Veneto abbia ottenuto molto, in ter-

LA SCOMMESSA DEL 2008

Mantenuto l'impegno

«L'emergenza infrastrutturale di cui soffriamo non è stata interamente superata». Per questo il governatore Galan ritiene che «uno dei nostri fondamentali obiettivi per i prossimi anni sarà quello di risolvere ciò che resta da risolvere, allo scopo di portare a compimento l'efficienza stradale, ferroviaria, portuale e aeroportuale del Veneto e del Nordest, considerando che il Passante esige che altre opere siano avviate e completate». Come la terza corsia sulla A4 Venezia-Trieste, la Pedemontana, l'Alta Velocità, il superamento «dell'insensato blocco che ci impedisce di muoverci verso il Nord Europa», la Nuova Romea. Per ora, «conta che abbiamo mantenuto l'impegno-scommessa di finire l'opera entro il 2008 ed è per questa ragione che ringrazio imprese e maestranze che hanno lavorato nei cantieri».

valso il soprannome di "uomo del buco".

«Esatto. Un'ipotesi che, visto quanto sta succedendo a Mestre con il crollo della volta del tunnel per il tram sotto la stazione ferroviaria a causa della fragilità del sottosuolo, la dice lunga della bontà della scelta per il Passante. Altroché "buco"».

Trent'anni. Vuol dire che la tanto illuminata classe politica degli anni Settanta-Ottanta (predominio Dc) non lo era poi così tanto?

«È un vanto del Veneto aver chiesto e ottenuto il Passante. Più volte ho detto che la classe politica dei "grandi", quelli che

mini di progetti, ad esempio dagli esecutivi guidati da Prodi.

«La sinistra ha avuto grandi contraddizioni. Fortunatamente Prodi e Paolo Costa...».

Ci hanno messo una pezza.

«Per fortuna. Molto più tardi si sono accorti altri della sinistra, altri ancora sono stati contrari fino in fondo agendo anche sull'Europarlamento. Il centrodestra ha avuto una sola esitazione sull'ipotesi di progetto...».

Causa Lunardi. In fondo era molto ascoltato da Berlusconi. Ma quando avete puntato i piedi, il Cavaliere ha deciso.

«Ha deciso dopo che ho minacciato le dimissioni da presi-

dente della giunta regionale».

A c - qua passa t a . Ora con

l'Anas avete costituito la Cav che gestirà il Passante e le autostrade le cui concessioni andranno progressivamente in scadenza. È un bel paletto contro "la scalata" dei privati alle società autostradali?

«Premetto: sono sempre favorevole ai privati, alla loro presenza in società con l'ente pubblico. Ma diciamo che la costituzione della Cav è il modello giusto. È il vero inizio di un altro federalismo, quello stradale. Nel senso che il 50% dei ricavi dai pedaggi sarà a disposizione del Veneto per realizzare opere per il Veneto. Grandissima conquista, siamo l'unica Regione in Italia ad avere costituito l'equivalenza Regione-Stato-Regione».

Modello che mette in crisi il vecchio sistema delle concessioni autostradali.

«Le pare poco? Oggi c'è un altro Veneto, che ha saputo fare squadra, si è ribaltata l'equazione: nano politico-gigante economico. In dieci anni si sono fatte cose mai viste, grazie all'accresciuta coscienza dell'opinione pubblica che ha sempre più chiesto di essere ascoltata, di essere protagonista. Sa una cosa?».

Dica.

«Per la rete stradale della regione, dal 2002 a oggi abbiamo

speso o impegnato un miliardo di euro...».

Un miliardo in sei anni...

«Cifra spaventosa, vero! Il che vuol dire: capacità di progetto. I soldi bisogna saperli spendere».

Ma se a Roma non c'è chi ascolta...

«Si ricorda la famosa lavagna sulla quale, a "Porta a porta" disegnava le infrastrutture necessarie per l'Italia? Si è scherzato molto su quella lavagna. Ma è

stato un passaggio fondamentale...».

Traduca.

«Il berlusconismo, nella sua forma migliore, ha sconfitto la cultura ostile alle grandi opere nel nostro Paese. Anni fa la sinistra non aveva i Bresso, i Chiamparino, i Bersani, i Letta che vogliono l'alta velocità. Ora siamo assieme su questo fronte».

Con il Passante inizia l'epoca del "terzo Veneto" quello che a lei piace ipotizzare ordinatamente urbanisticamente, architettonicamente piacevole. Insomma, non più sviluppo selvaggio. Dunque, si dovrà vigilare sugli appetiti che già si sono manifestati per occupare le aree lungo il tracciato.

«Eccome. Da anni mi impegno a favore dell'ambiente. Basta ricordare le mie perplessità sulla trasformazione a carbone della centrale di Porto Tolle, e l'opposizione alla chimica cattiva di Porto Marghera. Se le infrastrutture non diventano un arricchimento del paesaggio sono un disastro. Non mi interessa il Veneto che vede il caos urbanistico lungo l'autostrada Verona-Padova; deve essere il Veneto della qualità della vita e del rispetto dell'ambiente. Dico no a un Veneto che con la pioggia assomigli al paesaggio del film "Blade Runner", ipertrofico».



Il Governatore della Regione Veneto Giancarlo Galan è stato tra i più attivi nel ricercare la soluzione del Passante



C'è la "Cav" e funziona così: società mista che reinveste qui i proventi dei pedaggi

Concessionaria Autostradale Veneta. Ovvero Cav, la nuova società mista (fraternamente al 50% ciascuno tra Anas e Regione Veneto) che da oggi incasserà i pedaggi degli automezzi che transiteranno sul Passante. Non solo. L'atto costitutivo, con tanto di timbro governativo, prevede che la Cav diventerà titolare delle autostrade che operano in Veneto dal momento della sca-

denza della concessione. La prima, dal primo dicembre prossimo, sarà la Venezia-Padova; poi toccherà nel 2013 (salvo proroghe) alla Brescia-Padova.

C'è voluto molto tempo e un lungo braccio di ferro, per arrivare a costituire la Cav. L'Anas non aveva alcuna intenzione di cedere ad alcuno "beni" così preziosi. La Regione, con il suo presidente Galan in testa, non vole-

va più subire lo strapotere dell'Anas e perdere un patrimonio così corposo. Semplificando con le parole di Galan: «Adesso l'Anas si impossessa di Passante e delle altre autostrade, incassa soldi che poi investe altrove». Giammai. Tira e molla anche con l'allora ministro Di Pietro. Poi l'accordo: società mista e gli introiti dei pedaggi devono essere re-investiti in Veneto.



Nasce così la Concessionaria. Ma chi avrà i posti chiave? Altre discussioni e alla fine si concordò: presidente Alfredo Biagini, di nomina della Regione, affian-

cato dagli due altri "regionali" Giuseppe Fasiol (della segreteria alla mobilità) e Adriano Rasi Caldognò il più alto funzionario della Regione. All'Anas va la

Nella foto al centro: Galan e l'assessore Chisso al conto alla rovescia per il Passante, quando mancavano ancora 1309 giorni per completare i lavori.

poltrona dell'amministratore delegato con Eutimio Mucilli affiancato da Carlo Bartoli.

La Cav dovrà rimborsare all'Anas i 752 milioni anticipati dall'azienda strade per realizzare il Passante (gli altri 228 sono stati pagati dallo Stato): per questo ha acceso un mutuo che restituirà alle banche attraverso i pedaggi.

NEW

CON IL PASSANTE DI MESTRE L'AEROPORTO MARCO POLO È PIÙ VICINO

FINALMENTE LIBERI!

Inizia una nuova vita per voi che viaggiate in aereo:

- sarete finalmente liberi di raggiungere l'Aeroporto di Venezia, terzo polo aeroportuale italiano, senza code e senza ansie
- liberi di scegliere tra oltre 200 voli giornalieri di linea per 66 destinazioni diverse
- liberi di scegliere un volo diretto per New York, Atlanta, Philadelphia, Dubai, Riga, Istanbul, Mosca e molte altre rotte di primaria importanza

Grazie al Passante, da oggi viaggiatori e imprese del Nord Est arriveranno più facilmente a destinazione, da Venezia verso il mondo. Il Passante ci apre al Futuro.



SAVE
AEROPORTO MARCOPOLO SpA



RENATO CHISSO

L'assessore regionale alle Infrastrutture

Ma questo non è tutto, ci sono anche le ferrovie

di Giorgio Gasco

Il Passante di Mestre, punto incassato. L'assessore veneto alle infrastrutture Renato Chisso non aveva dubbi: «Partite le procedure della Legge Obiettivo, ma quanta fatica per arrivarci, tutto è diventato in discesa». Restano ancora da completare alcune opere complementari richieste dai comuni. L'assessore dimentica per un momento il Passante per dare una buona notizia ai pendolari delle ferrovie: «È stata avviata la gara per l'acquisto di 23 treni...».

Assessore Chisso, i pendolari ringraziano. Quindi il Passante non è tutto: il Veneto attende altro per svecchiare il proprio sistema di collegamenti.

«Però è l'esempio di un cambio di stagione: dall'immobilismo a quella del fare».

Elenchi le attese.

«La Valdastico Sud, 78 Km. Il costo totale è di un milione di euro. Mancano due anni per completamento poi Vicenza sarà facilmente collegata con Rovigo».

A Nord-Est, c'è la famosa A-28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano, eterna incompiuta.

«Eterna incompiuta come la Sa-



«Dobbiamo affrontare il problema delle incompiute»

lerno-Reggio Calabria, dal costo di 80 milioni. Tutti si sono cimentati a dire la loro. Ora però è rimasto solo il lotto 29, Sacile-Conegliano, che finalmente aprirà a fine di quest'anno».

C'è un problema collegato alla via libera del Passante: la terza corsia della A-4 da Mestre a Trieste. Senza, si rischia l'imbuto all'innesto col Passante.

«In effetti. Comunque i cantieri verranno aperti nel secondo semestre di quest'anno da Quarto D'Altino a San Donà, e nei primi mesi del 2010 da San Donà a Gorizia. Il costo previsto è di poco più di un miliardo».

A Nord, si attende la Pedemontana, quei 90 Km da Vicenza a Treviso utile a raccogliere soprattutto il traffico commerciale nell'area economicamente più attiva del Veneto.

«Siamo in attesa dell'ultima sentenza del Consiglio di Stato, prevista per il 30 marzo».

Infatti, qui pende un ricorso dell'impresa spagnola Sis che ha contestato l'aggiudicazione della progettazione a Pedemontana Spa, società costituita ad hoc tra Impregilo e le concessionarie autostradali locali.

«Speriamo siano rispettati i tempi per la sentenza. Immediatamente dopo sarà sottoscritto il contratto, approvazione del progetto definitivo e per fine 2009 l'avvio dei lavori per un'opera dal costo di oltre due miliardi».

Prevede un accordo Sis-Pedemontana Spa?

«È un problema loro».

Conferma che entro giugno ci



sarà l'approvazione del progetto preliminare della Nogara Mare, fino a Adria?

«Sì, occorre "sbottigliare" basso veronese e Polesine. I cantieri si vedranno entro il 2010. Costo: un miliardo 200 mila euro».

Quando si vedrà qualcosa del sistema tangenziali, il progetto per collegare tutte le tangenziali da Verona a Padova?

«Per giugno invieremo al Cipe la richiesta per approvare il progetto preliminare. Costo 2 miliardi di 200mila. Poi il grande raccordo anulare di Padova con la linea veloce per Venezia...».

Cos'è la linea veloce? La camionabile sugli argini dell'Idrovia?

«Esatto, una serie di imprese, comprese le concessionarie Venezia-Padova e Brescia-Padova, hanno già ricevuto il titolo di "sogget-

to proponente". L'opera costerà 723 milioni».

Poi c'è il collegamento con le spiagge.

«L'autostrada del mare Meolo-Jesolo (l'aggiudicazione sarà a giorni) per un costo di 210 milioni, poi entro il primo semestre ci sarà il casello di Alvisopoli verso Bibione sulla A-4».

C'è da risolvere la sofferenza per la mancanza di uno sbocco verso Nord? Si prolungherà la A-27 Venezia-Belluno oltre Pian di Vedoia?

«Entro questo mese ci sarà la dichiarazione di pubblico interesse per il prolungamento fino a Tai di Cadore. Il costo è di poco più di un miliardo. Resta, però, il grande punto interrogativo sull'innesto con l'Austria».

E il tormentone della nuova Ro-

«Restano da risolvere il collegamento con le spiagge, l'Alta Velocità e il vecchio problema Romea»

mea Commerciale Mestre-Ravenna-Orte-Civitavecchia?

«Anche qui siamo in attesa del consiglio di Stato, entro i primi di marzo, per capire definitivamente chi è il soggetto proponente. Il ricorso è stato fatto dal gruppo Bonsignore contro la Newco Romea Spa composta da soggetti nostrati che si era aggiudicata la dizione di pubblico interesse. Crediamo che rimanga la priorità di realizzazione del tratto veneto-emiliano, da Venezia a Ravenna. A questo progetto è legato l'arretamento a Dolo dell'attuale casello di Villabona della A-4, così da comprendere la nuova Romea in un sistema autostradale chiuso».

E l'alta velocità? Mancano progetti e fondi. Il presidente di Confindustria chiede di realizzare il tratto Milano-Padova.

«Il progetto preliminare del tratto Verona-Padova è stato approvato dal Cipe...».

Ma non ci sono soldi.

«Per questo ritengo che il progetto sarà al centro del lavoro della Regione per quest'anno».

E dopo Mestre dove correrà il tracciato?

«Non sarà affiancata alla linea storica. In area veneziana, passerà ai bordi della laguna in galleria superficiale fino all'aeroporto. Poi attendiamo le elezioni provinciali per affrontare con la nuova amministrazione il restante tratto. La mia idea è che la linea debba correre nelle vicinanze delle spiagge».

Il commissario straordinario Silvano Vernizzi in una foto estiva per l'inaugurazione di un tratto del Passante



Quattro anni trascorsi a "sorvegliare" che l'opera più attesa dal Veneto riuscisse a tagliare il traguardo. Il commissario per il Passante, Silvano Vernizzi che è anche segretario regionale alle Infrastrutture (il braccio destro dell'assessore Chisso), tira un sospiro di sollievo ricordando «le difficoltà superate». Ora, incassato il risultato non intende tirare i remi in barca.

Vernizzi, apre il Passante. Ci sono voluti quattro anni per realizzare 33 Km in un territorio fortemente urbanizzato...

«È stata una grande esperienza, professionale e umana: il rapporto con gli amministratori locali, coi comitati, coi singoli cittadini espropriati o comunque interessati all'opera. Il lavoro costante per affrontare problemi inediti. Aspetti che mi hanno arricchito. Una grande e bella avventura finita bene».

Era necessario un commissario straordinario?

«La decisione del Governo di dichiarare lo stato di emergenza e utilizzare il commissario è nata sia per un'emergenza rea-

le, sia per risolvere il problema con l'Ue. Anche senza commissario forse il Passante si sarebbe fatto, ma non in tempi così rapidi. Credo che i rapporti col territorio sarebbero stati diversi. Concentrare i poteri in un'unica figura ha portato il vantaggio di avere un referente unico in grado di assumersi in pieno le responsabilità e nel contempo di semplificare i passaggi burocratici che un'opera come questa comportava. Nel bene e nel male».

Un rischio calcolato?

«Quando si assume un ruolo di responsabilità, il rischio non è mai calcolato. Ci sono margini di errore, imprevedibili. L'elemento fortuna ha la sua importanza, ma...».

Quando le hanno proposto di diventare commissario...

«Sarò sempre grato al presi-

dente Galan per la fiducia che ha avuto in me. Quando mi ha chiamato ho accettato subito. Col tempo mi sono reso conto di cosa voleva dire e quali problemi dovevo affrontare. Però, al presidente non si poteva certo dire di no».

Il ricordo più bello e quello più brutto?

«Il più bello il 30 aprile 2004, quando ho firmato il contratto che ha dato via libera all'opera. Il più brutto? La tensione».

Ha pensato di mollare tutto?

«Sì, ma sono stati solo momenti... Mi ha aiutato il sostegno dell'assessore Chisso».

Il Passante risolverà i problemi del traffico?

«Spero, la tangenziale di Mestre sarà meno intasata. Ma senza la terza corsia verso Trieste sarà un problema: è reale il rischio di creare un'altra tangenziale un po' più in là».

SILVANO VERNIZZI

Il commissario straordinario per il Passante

Non è ancora il momento di fermarsi: va completato

All'inizio, l'accusavano di essere un distruttore del territorio. Alla presentazione pubblica del progetto al Palasport di Mestre un migliaio di persone contestavano innalzando lo striscione "Non cercate Saddam in Iraq, è qui". Poi, è cresciuto il consenso...

«All'inizio c'era muro contro muro, con alcuni Comuni. Poi ragionando assieme, incontrandoci, confrontandoci, anche con i comitati che erano contrari al Passante, siamo riusciti a migliorare il progetto».

Per le altre opere progettate, come la Pedemontana e la Nogara Mare, servirà un Commissario?

«Per il Passante ha funzionato».

Cosa dice a chi è stato espropriato?

«Un esproprio, soprattutto se



«Un territorio urbano lungo trentatré chilometri»

di un'abitazione è sempre un trauma. La soddisfazione è di avere risolto la cosa con accordi bonari. Qualcuno dice che sul Passante abbiamo pagato troppo gli espropri, non è così. Abbiamo applicato la normativa sugli espropri e abbiamo trovato l'accordo con tutte le organizzazioni di agricoltori prima dei lavori. Se non fossimo riusciti ad espropriare alcuna abitazione, il Passante non sarebbe ultimato. Dunque quali costi ulteriori avremmo dovuto sostenere per i ritardi? Di certo maggiori rispetto alle indennità riconosciute».

Dal 9 febbraio si riposerà?

«Non credo. Il Passante va completato quanto ai caselli, alle opere complementari, quelle di mitigazione ambientale, il Passante verde. Non è ancora giunta l'ora del riposo».

Gi. Ga.



DAVIDE ZOGGIA
Il Presidente
della Provincia di Venezia

Trieste: terza corsia, indietro di trent'anni

È il momento di guardare verso il Veneto Orientale e di intervenire

di Alberto Francesconi

Quattro anni fa aveva arginato la protesta di sindaci e comitati civici aprendo una mediazione con la Regione sulla definizione del tracciato del Passante. A pochi giorni dall'inaugurazione Davide Zoggia, presidente della Provincia di Venezia, ha riaperto il fronte per sollecitare la realizzazione delle opere complementari.

Presidente Zoggia, non si può dire che per quest'opera non si sia dato da fare...

«Tuttora credo che il Passante possa consentire la realizzazione di opere fondamentali per lo sviluppo del nostro territorio. L'apertura del Passante richiede però il rispetto degli accordi presi a suo tempo. Per essere chiari, sono favorevole a fare le opere, ma a farle bene».

Cosa contesta al commissario straordinario e alla Regione?

«Non si può promettere, prima dell'avvio dell'opera, l'arretramento della barriera autostradale a Dolo e poi dire che bisogna verificare l'opportunità di questo intervento: non basta liberalizzare il transito lungo la tangenziale, bisogna com-

Il Presidente della Provincia di Venezia Davide Zoggia



«Il Passante di Mestre è comunque destinato a modificare lo scenario economico e sociale dell'area veneziana»

pletare l'opera arretrando il casello. Lo stesso vale per la viabilità complementare al Passante di Mestre. A suo tempo, per convincere i sindaci a dare il proprio assenso, era stato

detto che le vie di collegamento sarebbero state fatte addirittura prima dell'autostrada. Invece i lavori non sono ancora partiti: la variante alla regionale 515 Noalese è bloccata a cau-

sa dei contrasti fra alcuni sindaci del centrodestra, ma l'elenco delle opere da realizzare sarebbe lungo. In sintesi, continuo a credere che il territorio vada difeso: lo dicevo prima e lo farò anche dopo. Di certo non voglio rovinare la festa per l'apertura al traffico, anche se mi sembra che si tratti della quarta inaugurazione».

Lei è convinto che il Passante serva al territorio che lei difende a spada tratta?

«Così com'è non credo. Senza i caselli e senza le opere di adduzione è un'opera che ha devastato il territorio, e che per ora rimane "impermeabi-

le". Non sono io a dirlo ma i sindaci che hanno approvato il progetto in cambio delle opere complementari. È comunque un'opera che disegna una nuova cintura urbana per Mestre, e che modifica lo scenario economico e sociale dell'area».

La stessa liberalizzazione della tangenziale dà corpo a una città vasta, nella quale sono previsti insediamenti direzionali imponenti come Veneto City o il Quadrante di Tessera. Come giudica questi progetti?

«Vorrei sapere cosa ne pensa la Regione, ma il dibattito tra favorevoli e contrari ri-

Il confronto sulle infrastrutture ora si trasferisce su quella che sarà la Nuova Romea

schia di non produrre molto. Penso piuttosto che la riflessione si debba sviluppare sul tipo di sviluppo che vogliamo: personalmente sono convinto che ci si debba concentrare sulla riconversione di Porto Marghera, ma vorrei sapere cosa ne pensano le altre istituzioni. Per tornare alla domanda, non credo che ci sia spazio per tutti questi insediamenti: a Jesolo di recente hanno aperto tre centri commerciali, uno vicino all'altro. Una cosa che non ha senso. Per questo è prioritario chiarire che tipo di sviluppo vogliamo».

Con le altre istituzioni ci sarà presto da discutere anche di altre infrastrutture come la Nuova Romea e l'Alta velocità, oltre alla terza corsia sulla Venezia-Trieste il cui iter è stato avviato in queste settimane.

«La terza corsia è in ritardo di trent'anni. Per semplificare le cose mi appresto a portare alla conferenza dei servizi una delibera che raccoglie tutte le richieste dei Comuni interessati. Quanto alla Nuova Romea, sono contrario all'innesto a Roncoduro-Dolo: ho suggerito di deviare i mezzi pesanti sul sistema delle tangenziali di Padova o, in alternativa, di allargare l'attuale tracciato della statale Romea. Quanto all'Alta velocità, il Piano territoriale regionale di coordinamento non ha previsto il tracciato. Apriremo un confronto con i sindaci del Veneto orientale perché questo progetto va affrontato in modo complessivo, non a spizzichi».

**GRUPPO
COSMO**

**COSMO
SCAVI S.R.L.**

**COSMO
AMBIENTE S.R.L.**

demolizioni civili ed industriali
formazione discariche
trasporto smaltimento/recupero
rifiuti speciali e urbani pericolosi e non pericolosi
servizio containers

rimozione e bonifica amianto
impianto tecnologico di recupero rifiuti speciali
impianto mobili di frantumazione
vendita materie prime secondarie
stabilizzazione terreni

CERTIQUALITY
SISTEMI DI GESTIONE CERTIFICATI

CERTIQUALITY È MEMBRO DELLA FEDERAZIONE CISO
IONET

NOALE (VE) - Via Feltrin, 123/125 - Telefoni 041/440829 - 041/5801616 - 041/5828735

Fax 041/5800471 - e-mail: csc@cosmogruppo.it - www.csc@cosmogruppo.it



Crediamo nell'imprenditore.

15 MILIONI di euro

per ricapitalizzare l'Azienda. Subito.

FriulAdria mette a disposizione delle Aziende che hanno bisogno di liquidità per rilanciarsi, un prestito partecipativo a medio termine, vincolato all'aumento di capitale dei Soci. Una soluzione che permette di mantenere l'indipendenza gestionale, di rafforzare il capitale aziendale e di avere nuove risorse da investire.

Il prestito partecipativo di FriulAdria è la nuova risorsa vincente per le imprese.



FRIULADRIA
CRÉDIT AGRICOLE

www.friuladria.it - Numero Verde 800.565.800



ANDREA TOMAT
Il presidente
Confindustria del Veneto

**Sono le grandi opere
la credibilità del Nordest**

«Ma siamo in ritardo sul resto: il più grande errore è stato non avere una visione prospettica»

di Giancarlo Pagan

«Siamo arrivati in ritardo ma grazie a Dio ci siamo arrivati. Il passante di Mestre era una delle emergenze. Siamo finalmente giunti a compimento, però il dossier infrastrutture è ancora aperto». Andrea Tomat, fresco di nomina al vertice della Confindustria Veneta, come i suoi predecessori è convinto che sulle grandi opere si giochi una buona fetta della competitività delle aziende del Nordest. Sono stati gli industriali veneti dieci anni fa a lanciare lo slogan della competitività tra territori. Tomat insiste sul concetto e alza il tiro.

«Con l'apertura del Passante di Mestre raccogliamo il primo frutto della nuova stagione inaugurata con l'introduzione della "legge obiettivo" del 2001 che ha fissato un quadro delle infrastrutture strategiche ampiamente condiviso. Bisogna andare avanti con maggiore celerità».

Con quali opere?

«In cima alla lista ci sono la terza corsia dell'autostrada Venezia Trieste e la Pedemontana veneta tra Spresiano e Montebelluna Maggiore. Poi ci sono l'Alta Velocità e l'Alta Capacità ferroviaria. Siamo in grande ritardo. Ci auguriamo che il metodo seguito per il Passante, possa fare da trascinamento. Sia una sorta di monito per non ripetere gli errori del passato».

I ritardi della realizzazione?

«Non solo questo. Il più grosso errore che il Veneto ha pagato e purtroppo sconterà ancora negli anni a venire, è stata la mancanza di una visione prospettica a medio e lungo termine. L'incapacità di riuscire ad immaginare cosa fare per po-

tenziare la competitività del territorio. Non si è capito che l'Est assumeva una nuova centralità nell'Europa e che noi saremmo diventati un territorio di cerniera. Per questo insisto sulla necessità di accelerare sulle due direttrici che ci inseriscono nell'Europa: il Corridoio Uno che va da Berlino a Verona e giù sino a Reggio Calabria e il Corridoio Cinque lungo l'asse Barcellona, Trieste, Kiev, in Ucraina. Sono infrastrutture che si collegano con i porti. E danno alla nostra regione l'opportunità di giocare un ruolo importante nella logistica e nella intermodalità. Con la crisi, adesso, per forza di cose c'è una contrazione nei traffici. Ma appena l'economia ricomincerà a girare, i porti del Nord Europa entreranno in fase di saturazione. Già oggi sono al massimo della loro capacità. Parte del carico di lavoro dell'Europa verso l'Estremo Oriente, ossia i traffici da e per Cina e India, le nuove economie che traineranno il mondo, dovrebbe passare da qui. Potremmo diventare un terminal di servizio dell'Europa continentale. Come è già stato nella storia per Venezia e per Trieste. Questo è un esempio di come si debba guardare alla competitività del territorio in chiave prospettica».

Ma perché siamo arrivati così tardi con un'opera tutto sommato dal costo non proibitivo, 986 milioni di euro e pa-

Andrea Tomat
presidente
di Confindustria
del Veneto:
sollecita
un confronto
sulle
infrastrutture



lesamente necessaria?

«Il commissario Bortolo Mainardi ha scritto un bel libro che si intitola "Semaforo rosso". Mainardi spiega che negli anni 60 eravamo l'eccellenza nelle infrastrutture, poi l'Italia non ha più investito. Lo Stato si è concentrato sui trasferimenti. E così abbiamo perso il treno

dello sviluppo. Una miopia politica. Si pensava che il vantaggio accumulato sarebbe stato sufficiente. Ma non si è colta la dinamica evolutiva dell'economia mondiale».

E' un'accusa alla classe politica degli anni '80 e '90?

«Diciamo che gli industriali si sono accorti prima degli altri

del tipo di sviluppo che si stava prospettando per l'Europa, delle opportunità e dei problemi che la globalizzazione avrebbe comportato. Ma forse anche noi abbiamo sbagliato qualche cosa. Non abbiamo saputo toccare i tasti giusti per superare logiche provinciali e riduttive. Nelle infrastrutture i tempi e la

programmazione sono importanti quanto e forse più del reperire le risorse. Costi e ritardi sono in parte ascrivibili ad una opposizione radicale che ha frenato. Ma il punto è un altro. Si trattava di rispondere alla domanda da 100 mila dollari: come sarà il Veneto tra 10 anni, che territorio, che servizi, che connettività? Una domanda che la politica del tempo non ha saputo affrontare, ma forse neppure la cosiddetta società civile ha posto con chiarezza».

A proposito di finanziamenti, data

l'attuale difficoltà del bilancio pubblico, per giunta aggravata dalla crisi internazionale, ci sono le risorse per realizzare le opere che indicate?

«Non possiamo nasconderci che il problema c'è. Il progetto financing (la creazione di società che fanno l'investimento e poi lo ripagano con la gestione ndr) può arrivare solo fino a certi livelli. Non è sufficiente per finanziare interventi così impegnativi. Ma se riusciamo ad avere una regia unificata delle infrastrutture, le disponibilità si trovano. Alcune società hanno mezzi come le autostrade del Brennero. Bisogna saper scegliere, decidere le priorità. Mi sembra evidente che dotare il Veneto di infrastrutture di eccellenza, per il peso economico che ha la regione e per il ritorno, in termini di prodotto interno lordo e bilancia commerciale, che garantisce al Paese, è prioritario rispetto al ponte sullo stretto di Messina».

Si tratta anche di investimenti dal forte contenuto anticiclico. Le grandi opere sono un volano

per la ripresa economica. Che ne pensa dell'idea lanciata dal ministro Tremonti di emettere titoli europei per finanziare infrastrutture di dimensione e portata comunitaria?

«Mi sembra una buona idea, il coinvolgimento europeo non va assolutamente escluso anche perché si tratta di opere che hanno un evidente impatto su più territori».

Cosa sorgerà attorno al Passante. Può essere un elemento che ridisegna il Veneto dei cento campanili?

«Anche qui bisogna fare uno sforzo prospettico. Io immagino una grande area metropolitana al centro del Veneto che si snoda proprio sul tracciato del Passante, tra Padova, Venezia e Treviso. Un'area di cultura e di risorse economiche e imprenditoriali con una buona dotazione infrastrutturale, con un porto e un aeroporto internazionale. Un volano per la crescita del Paese nel rispetto dell'ambiente e dell'obiettivo di ridurre l'inquinamento».

Qual'è la cabina di regia di questa riconversione del territorio?

«Spetta alla Regione Veneto, il motore primo è lì».

COME PER I GIOCHI DI TORINO

"Adesso espandiamo all'Est gli effetti dell'Expo di Milano"

Milano - Venezia - Trieste ad Alta Velocità per i passeggeri e ad Alta Capacità per le merci. Un hub portuale che abbia dimensioni interessanti per i grandi attori mondiali dei traffici via nave, ossia capace di movimentare 3-4 milioni di container all'anno.

Gli industriali veneti mettono in cima alla lista delle opere strategiche queste infrastrutture perché lungo la direttrice transpadana transita parte consistente del prodotto interno lordo nazionale. Poi si avvicina l'appuntamento dell'Expo di Milano del 2015. Un evento dal quale Confindustria Veneta non intende essere tagliata fuori.

«L'Expo di Milano - dice il direttore degli industriali regionali Francesco Borgia - come è stato per le Olimpiadi invernali di Torino - offre l'occasione irripetibile di legare le realizzazioni dell'opera ad un evento mediatico fortissimo». L'idea è di espandere l'Expo ad Est, allargandone gli influssi sino al Veneto in modo da entrare nella partita infrastrutturale e nella distribuzione delle risorse destinate ai cantieri.

«I tempi tecnici ci sono, se ci muoviamo subito» - dice Borgia. «Per i finanziamenti bisogna trovare soluzioni alternative all'intervento pubblico tradizionale».



Teatro di Mirano
Centro congressi e spettacoli
Stagione teatrale 2008/2009

Mercoledì 11 febbraio ore 20.45
MARCO BALIANI
La notte delle lucciole
da L. Sciascia e P.P. Pasolini

Teatro di Mirano - Via della Vittoria, 75 - Mirano-Venezia
Tel. 041 431028 - cultura@comune.mirano.ve.it