

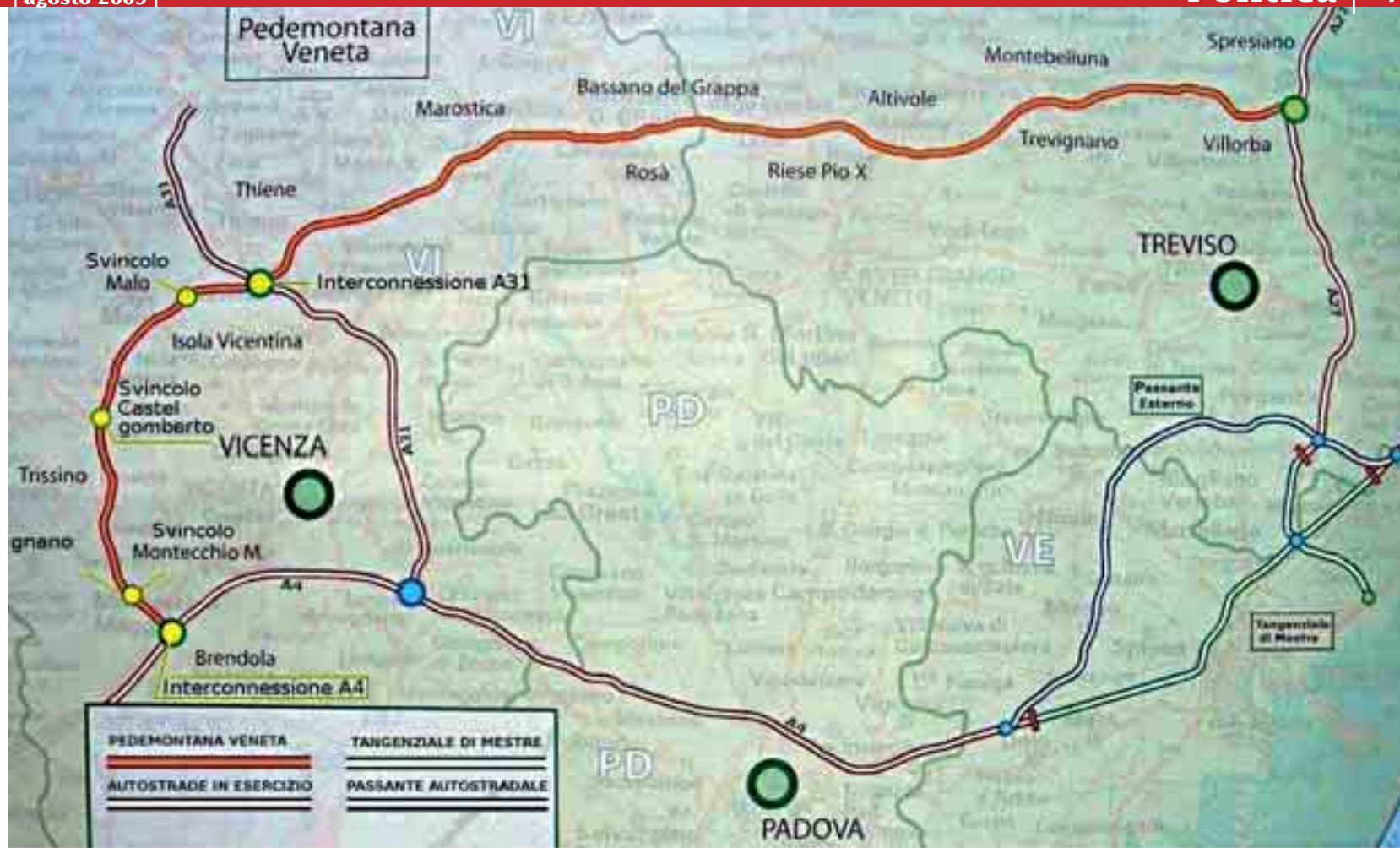
Daniele Nalbone

Trecento minuti per fare trenta chilometri. Dieci minuti per compiere mille metri. Ecco il grande risultato del Passante di Mestre dello scorso fine settimana al primo test dalla sua costruzione. Il merito del flop sta tutto nella realizzazione di una Grande Opera senza alcuno studio di "fattibilità stradale". In pratica, nessuno ha calcolato statisticamente come questa nuova lingua d'asfalto avrebbe modificato la viabilità. «E' peggio di prima» è stato il commento che si sentiva provenire da ogni automobile bloccata in quell'inferno di lamiera.

Da questa mattina, per tutto il fine settimana, sulle autostrade è nuovamente "bollino nero" e Anas, che già domenica scorsa ha aperto un'inchiesta sulle responsabilità del flop che ha fatto infuriare tutta la giunta regionale del Veneto, ha già predisposto un piano d'emergenza in collaborazione con la Protezione Civile.

La causa del fallimento della nuova arteria? Immediatamente sia il presidente Galan che il "commissario per il Passante", Silvano Vernizzi, hanno spiegato che la colpa non è da ricercarsi nell'opera in sé ma nell'imbuto che si crea a Quarto d'Altino quando, dalle tre corsie della nuova opera, si passa alle due dell'A4.

Incredibilmente, quindi, la colpa non è della nuova arteria ma della vecchia che non si è adeguata al Passante di Mestre. E allora come rimediare? «Anziché eliminare il "tappo", riducendo a due corsie il Passante, si peggiora la situazione con nuovi cantieri e nuove, inutili autostrade» spiegano dal Comitato Difesa Salute Territorio che da anni si batte contro le Grandi Opere venete. Peccato che



Il tracciato della Pedemontana che attraverserà le province di Vicenza e Treviso

95 chilometri di asfalto pronti per distruggere interi ecosistemi. Costo di 2 miliardi e 391 milioni

La soluzione al Passante? Ovvio, la Pedemontana veneta



foto1: originale

Trissino - Veduta nord da S. Rocco.

Quella che si vede in alto a destra è l'Azienda Agricola Vencato.



foto2: fotomontaggio

aumentando il tratto a tre corsie da Quarto d'Altino a San Donà di Piave l'unico risultato che si otterrà sarà quello di spostare il tappo. E così via, all'infinito, perché non si può trasformare tutta la viabilità italiana a tre corsie».

Ma non per Galan, né per il governo Berlusconi.

Evidentemente pieno di rabbia verso Anas, infatti, il presidente del Veneto ha deciso di rivolgersi non alla Protezione Civile per cercare di mettere una toppa al disastro in vista del prossimo esodo agostano, ma direttamente a Guido Bertolaso e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. E non, come sarebbe lecito aspettarsi, per ridurre il Passante a due corsie, rallentando sì il traffico ma, di fatto, eliminando il rischio imbuto, ma per accelerare le pratiche per la costruzione della nuova Grande Opera: la Pedemontana Veneta.

Evidentemente prevedendo il dramma che si sarebbe creato di lì a poche

ore, già il 31 mattina Galan comunicava alla stampa che «su mia richiesta il Consiglio dei Ministri ha deliberato la dichiarazione dello stato di emergenza per la realizzazione della Pedemontana al fine di risolvere la situazione di blocco del traffico nelle zone trevigiane e vicentine». Via libera, quindi, all'ennesimo Commissario Delegato che, con pieni poteri, «potrà così giungere a una rapida realizzazione di questa infrastruttura fondamentale per il Veneto, da tempo attesa». E, dopo i ringraziamenti a sua maestà Berlusconi, il vero capolavoro: «Finalmente potremo recuperare il tempo perduto. Il modello veneto ha già dimostrato con il Passante di Mestre di realizzare infrastrutture importanti in tempi record a livello nazionale».

Grazie al flop del Passante, quindi, sta per aprirsi il capitolo Pedemontana. Un'opera, inserita nel Piano regionale dei Trasporti già nel lontano 1990, che, come spiega la Regione

veneto, «è destinata a servire l'area a maggiore concentrazione industriale del NordEst». Altro che turismo estivo. Novantacinque chilometri di asfalto sono pronti per distruggere interi ecosistemi tra Montecchio Maggiore (Vicenza) e Spresiano (Treviso) per un costo totale, comprensivo di oneri finanziari e gestionali, di 2 miliardi e 391 milioni di euro. Ovviamente gli abitanti dei 32 comuni che saranno attraversati - devastati dall'ennesima Grande Opera saranno adeguatamente retribuiti: per loro, infatti, è prevista addirittura l'esenzione per 12 anni del pedaggio dell'autostrada. Per i duemila sfortunati che subiranno espropri, invece, la Giunta Galan ha già stanziato 180 milioni di euro. E tanti saluti.

L'intera opera sarà finanziata con lo strumento del project financing: in pratica, il costruttore si assume l'onere dell'intera realizzazione in cambio degli utili derivanti dalla riscossione dei pedaggi per 39 anni. Qualora i

volumi di traffico risultassero inferiori alle attese, allora la Regione Veneto verserebbe nelle casse del costruttore oltre sette milioni di euro ogni sei mesi per 30 anni. In pratica, un investimento a "rischio zero" o quasi per i privati.

Ma proprio quando tutto il Veneto era pronto a festeggiare e, per tutto il Veneto, intendiamo ovviamente la famiglia Benetton, ecco che gli spagnoli di Sacis Itinera Infrastructures si sono messi di traverso. Era infatti tutto pronto perché Impregilo & Co. si aggiudicassero la gara di appalto quando la concorrenza iberica ha soffiato l'affare sotto al naso al colosso italo-veneto. Fu quella di SIS, nel maggio 2007, l'offerta migliore. Nonostante questo, la Giunta Regionale del Veneto, nel dicembre dello stesso anno, affidò comunque la costruzione della Pedemontana all'Associazione Temporanea d'Imprese costituita da Impregilo Spa (società mandataria dell'opera), Pedemontana Veneta Spa

(società proponente) e Autostrada Bs-Vr-Vi-Pd Spa (di cui Pedemontana Veneta Spa è una controllata), e da tante altre società amiche. Tutto in famiglia, quindi. Peccato che l'offerta presentata, pari a quella spagnola e quindi vincente in virtù di un diritto di prelazione esercitato dall'Ati italiana in quanto soggetto proponente, sia stata giudicata irregolare dal Tar del Veneto in quanto pervenuta ben oltre il termine consentito.

Ma ora è tutto pronto. Presto, già all'inizio del 2010, migliaia di cittadini perderanno le loro terre, case, attività per far posto alla nuova Grande Opera di casa Galan, Berlusconi e Bertolaso. Certo, ufficialmente manca Benetton e l'onnipotente gruppo Impregilo, ma gli spagnoli della SIS hanno già fatto sapere di «essere pronti a subappaltare i cantieri alle imprese locali che conoscono benissimo il territorio» aggiungendo che «quest'opera porterà ricchezza al Veneto già dalla sua costruzione».

E allora tanti saluti agli ambientalisti, peraltro colpevoli, secondo Galan, di aver impedito, a suo tempo, la costruzione delle corsie di emergenza sul Passante con le loro battaglie.

«Ovvio» sottolineano dal Comitato difesa salute territorio «manca sempre una corsia o un'altra autostrada per fluidificare questo maledetto traffico. La colpa, però, non è mai della straordinaria quantità di veicoli in circolazione e del modello di mobilità che questi signori hanno imposto alla nazione».

Ma ora siamo in tempi di "stato di emergenza", in realtà «lo stato normale di governo che si sta affermando in Italia: incentivare, ad ogni costo, la costruzione di altre grandi opere che faranno solo aumentare i veicoli su gomma». Per il "ferro", invece, è tempo di Alta Velocità tra Verona e Trieste. Ma questa è un'altra partita. Con gli stessi giocatori in campo. Spagnoli permettendo.

Di fronte a tanta arroganza e sfrontatezza si apriranno occhi e menti e allo stato di emergenza la valle saprà rispondere con una mobilitazione altrettanto eccezionale.