

Veneto

8

Il ritardo della Pedemontana

I mesi persi per la Pedemontana veneta, bloccata dal ricorso della Sis contro l'aggiudicazione delle opere. Il Tar si pronuncerà il 23 ottobre

30%

Meno ingorghi

Secondo la Regione è la percentuale di traffico pesante che i 32 km del Passante sottrarranno alla tangenziale di Mestre

Lavori in corso. Il sottopasso di Vetrego del Passante di Mestre



Infrastrutture. Ancora ritardi per la Romea - A Nord Est non è stato definito il tracciato della Tav

Passante di Mestre, tempi stretti

È l'unico intervento vicino al traguardo: apertura prevista entro l'anno

Nicoletta Canazza

Il Nord Est fa il punto sulle grandi opere infrastrutturali. Passante di Mestre, Mose, Pedemontana, terza corsia dell'A4, Nogarà-Mare, Tav, Romea commerciale sono ugualmente strategici per l'area, ma non tutti i cantieri stanno marciando alla stessa velocità. Il Passante di Mestre, l'opera più attesa, è l'unico intervento quasi finito. «Sarà aperto entro la fine dell'anno. Stiamo procedendo nei tempi previsti» conferma l'assessore regionale veneto alla Mobilità, Renato Chisso. L'intervento chiave è il sottopasso di Vetrego: un "blocco" in calcestruzzo lungo 70 metri per far correre il passante sotto il rilevato ferroviario. Tra settembre e ottobre dovrebbe essere completata la fase più delicata, che consiste nella "spinta" sotto la ferrovia. Ultimata questa fase si affronterà il sottopasso di Preganzol. Secondo la Regione, i 32 chilometri del tratto toglieranno dalla tangenziale di Mestre il 30% del traffico pesante.

Se il passante procede spedito, lo stesso non accade alla viabilità complementare. La bretella autostradale aprirà, infatti, senza caselli intermedi, tradendo le aspettative di migliaia di cittadini e imprenditori. Il nuovo tratto potrà essere imboccato all'altezza di Dolo (Venezia Ovest) o a Quarto D'Altino (Venezia Est) obbligando a percorrerne tutti i 32,3 chilometri prima di raggiungere l'altro capo. Con tanti saluti alle aree produttive attraversate dalla bretella. La prospettiva preoccupa gli imprenditori di Venezia e Treviso, già esasperati dai ritardi accumulati dalla Pedemontana. Gli industriali chiedono di attivare subito un casello a Cappella di Scorzè, a metà del passante, per dare sfogo al traffico locale. Prima, a luglio 2009, arriveranno però i caselli di Preganzol e di Spinea. Per quello di Martellago e Scorzè si dovrà aspettare tra la

fine del 2009 e l'inizio del 2010 («perché è stata modificata e migliorata, su richiesta degli enti locali, la viabilità territoriale», precisa l'assessore Chisso).

Dopo aver mandato giù l'amento del pedaggio (da 0,42 a 0,90 centesimi) stabilito dal Cipe (delibera di fine 2007) in due scaglioni (il primo a maggio 2008 e il secondo da gennaio 2009)

L'ULTIMO OSTACOLO

È il sottopasso di Vetrego, un blocco in calcestruzzo lungo 70 metri che fa correre il tratto autostradale sotto il rilevato ferroviario

I PROSSIMI INTERVENTI

Via libera al sistema delle tangenziali da Deschiera del Garda a Vigonza Slittamento per il Brennero

per finanziare i lavori del Passante, gli industriali contestano i tempi lunghi delle opere. I sei mesi persi nella modifica di percorso Salzano-Martellago (una variante di circa 4,5 chilometri) il 15% dell'intero tracciato), si sommano al ritardo di 7/8 mesi patito dalla Pedemontana veneta, bloccata dal ricorso della Sis contro l'aggiudicazione delle opere. Solo il prossimo 23 ottobre il Tar si pronuncerà sul ricorso.

Via libera, intanto, a due interventi dichiarati di pubblico interesse dalla Regione Veneto: il sistema delle tangenziali da Deschiera del Garda a Vigonza e il grande raccordo di Padova. Entro l'anno sono attesi gli studi di impatto ambientale. Infine, mentre sulla Romea commerciale non si registrano novità dopo la pronuncia del Tar del Lazio («La situazione è intollerabile. Il territorio è pronto per la nuova Romea, troppi Governi l'hanno inserita nei loro programmi senza poi realizzarla», accusa il presidente

della Provincia di Venezia Davide Zoggia), per la Nogarà-mare si stanno avviando le procedure per portare il progetto al Cipe. Tempi lunghi anche per il tunnel del Brennero: 55 km da Fortezza a Innsbruck, ma con ricadute sull'intera asta ferroviaria che attraversa la Sud Verona. La fine lavori è prevista non prima del 2020. Entro il 2011 sarà pronto il cunicolo pilota che unirà i centri di Aica e Mules in Val d'Isarco.

Fondamentale per il Corridoio 5 adriatico sarà l'adeguamento del tracciato dell'autostrada A4 tra Veneto e Friuli-Venezia Giulia: 94 km in tutto che dovranno reggere il traffico portato dall'apertura del nuovo passante di Mestre. I governatori delle due Regioni hanno appena formalizzato l'assenso alla bozza che assegna al presidente della Regione Friuli-Venezia Giulia, Renzo Tondo, pieni poteri per la realizzazione dell'intervento. «Sono determinato - afferma - a realizzare nel più breve tempo possibile un'opera strategica per la viabilità nazionale». Tondo si avvarrà di due sub commissari con funzioni operative: l'assessore ai Trasporti della Regione Friuli-Venezia Giulia, Riccardo Riccardi e il segretario regionale delle Infrastrutture della Regione Veneto, Silvano Vernizzi. «Ognuno degli interventi previsti è fondamentale per il sistema dei trasporti a Nord Est - precisa Vernizzi - e serve ad affrontare le emergenze».

Luci e ombre anche sulla rete ferroviaria. A Nord Est la Tav è ancora in alto mare. Non solo mancano certezze in ordine ai finanziamenti, ma non si sa dove correrà il tracciato. Meglio sta andando il Smfr, il sistema ferroviario metropolitano del Veneto. I cantieri sono conclusi per il 90% ed entro il 2008 la Regione dovrebbe bandire la gara d'appalto per affidare sia il servizio Smfr sia il trasporto urbano ed extraurbano.

ANALISI

«Dall'Expo 2015 vantaggi anche per il Veneto»

di Cesare De Michelis *

Neppure 2.500 giorni restano prima che arrivi l'Expo di Milano ed è disperante e al tempo stesso divertente vagliare le reazioni del Nordest, che intanto per ben due volte, in anni non remoti, ha perso l'occasione, prima a Venezia e poi a Trieste.

C'è chi tende la mano sperando nel buon cuore dei vincitori e chi invece, come la volpe di Fedro, dice che l'uva non è matura, o, è lo stesso, che sarà un insuccesso. Di fronte al turismo ora si sbuffa perché è eccessivo e ora ci si lamenta perché non è abbastanza. È un brontolio ininterrotto.

Finalmente l'Expo, anche se insediata più a ovest, punta i fari sul sistema delle infrastrutture nel territorio e sulle sue storiche magagne, sulle indecisioni che resistono nei decenni, e sull'urgenza di uscirne e di venire a capo.

Il Nordest fu oggetto di una molteplicità di interventi durante gli anni Sessanta (e Settanta), una molteplicità persino scriteriata nelle zone industriali e nelle autostrade, nelle periferie urbane e nelle zone turistiche, che, se sono alla base del successivo "miracolo", sono anche responsabili di un vero e proprio stravolgimento del nostro paesaggio. Poi il tempo si è fermato, è subentrata la rassegnazione, e di piani, progetti, scadenze si è parlato sempre meno.

Il Mose avanza in silenzio mentre attorno strillano i nipotini dei giovanastri di un tempo; il Passante finalmente sta per essere aperto, ma già esplosione la Trieste-Venezia e qualcuno sogna di urbanizzare la tan-

genziale; il treno metropolitana verrà, ma intanto dal Lido a Padova ci vogliono tre o quattro biglietti diversi; l'alta velocità non si sa più dove si è fermata; il porto veneziano secondo alcuni dovrebbe rinunciare al petrolio prima e poi magari anche alle grandi navi di crociera; Marghera è lì, inquinata come vent'anni fa; di Tesserà finalmente si è disegnato il futuro, ma della metropolitana subacquea si chiacchiera senza costrutto.

L'EFFETTO TRAINO

Le opere collegate al grande evento potrebbero consolidare le reti di trasporto della Regione

Ciò che preoccupa è l'indecisione generale: rinunciare all'elemosina e allo scetticismo, i prossimi sei o sette anni saranno decisivi per il futuro della regione (delle regioni), perché o costruiranno la bilancia a riequilibrare Est e Ovest, o il futuro taglierà fuori corridoio 5 e nuova centralità mitteleuropea per disegnare una ben diversa geografia, e da soli in questo mondo globalizzato non c'è davvero speranza di farcela. Magari impolverati, negli uffici ci sono molti progetti che si possono mettere in moto con risorse pubbliche e private, le quali ogni volta sono comparse quando si è percepita la volontà di fare - si pensi all'aeroporto veneziano o all'ospedale mezzogiorno - di questa volontà, dunque, che c'è soprattutto bisogno.

* presidente della casa editrice Marsilio

Logistica. Il terzo stralcio costerà circa 25 milioni di euro, l'obiettivo è quello di snellire i flussi di traffico

Padova investe sul nuovo terminal

Una volta operativo, raggiungerà i 220 mila metri quadrati di superficie

Nicoletta Canazza

È l'intermodalità la vera scommessa del Veneto. Per chi ha a che fare con logistica, stoccaggio, trasporti e distribuzione la parola d'ordine è "spazio". E risorse, naturalmente, perché i numeri degli investimenti sono pesanti.

Tanto per dire, a Padova il terzo stralcio del terminal ferroviario costerà circa 25 milioni

LE SCELTE DI ROVIGO

Da una parte l'aumento dell'area dell'interporto, dall'altra il potenziamento della via navigabile lungo il Canal Bianco

IL PROGETTO DI VENEZIA

La priorità per la città lagunare è la riqualificazione della zona industriale di Marghera

punta sui binari, Rovigo predilige l'acqua, Venezia mira a potenziare il suo porto e cerca sinergie con quello di Trieste mentre Verona investe in un terminal intermodale. Nod urbano di primo piano per il Nord Est è snodo decisivo del potenziamento delle direttrici nazionali e internazionali Est-Ovest e Nord-Sud, Verona è al centro di un impegnativo programma di razionalizzazione e sviluppo che coinvolge anche l'intero sistema ferroviario metropolitano. Anche il completamento del Quadrante Europa, con l'accentramento in un unico centro polifunzionale di tutte le funzioni merci, favorirà lo sviluppo di un sistema di trasporto urbano di più alta qualità.

Da parte sua Venezia, che ha da sempre una straordinaria vocazione per la logistica e che con Marghera inaugurerà agli inizi del secolo scorso un'industria strettamente integrata con i trasporti, vuole essere un nodo di eccellenza di caratura internazionale. Non a caso sta studiando con Treviso (insieme fanno 80 milioni di tonnellate di merci movimentate di cui 33 con la portualità veneziana) una razionalizzazione dei servizi e delle iniziative di promozione. Secondo il presidente di Confindustria Venezia, Antonio Favrin, «nei prossimi dieci anni è prevedibile un ridimensionamento del ruolo degli Usa, una focalizzazione dei Paesi asiatici sui problemi interni, ma soprattutto un'ascesa dell'Europa allargata alla Russia e ai Paesi che si affacciano sul Caspio e sul Mediterraneo. Venezia può riconquistare la sua storica posizione baricentrica ma dobbiamo agire per primi». La città lagunare ha una importante dotazione logistica e portuale ancora sottoutilizzata, un'esperienza industriale, che spazia dalla cantieristica alla meccanica, dalle calzature al vetro, fino all'idroge-



A rischio. Una nave da crociera naviga nel bacino di San Marco a Venezia. Ma è proprio necessario che queste grandi imbarcazioni, quasi delle città galleggianti, sfiorino il patrimonio artistico della città lagunare?

no e nanotecnologie, e anche un'università che offre l'insegnamento di 40 lingue straniere tra cui nove dell'Est europeo e vanta accordi con 14 atenei dell'Est. Con questi numeri Venezia reclama una "posizione speciale" nell'area in una logica di servizio all'economia dell'intero Paese e mette sul piatto la riqualificazione della zona industriale di Marghera.

Verona risponde con il progetto "Interporto Quadrante Europa". L'ampliamento del nodo strategico della città è essenziale al ruolo che l'area assumerà nei prossimi anni come snodo tra diverse modalità di trasporto in una rete che comprende collegamenti con i porti di Genova, La Spezia, Livorno, l'aeroporto Catullo, Tav e A4.

Gli aeroporti non stanno a guardare. Save, la società che gestisce lo scalo veneziano, lavora alla realizzazione del cosiddetto "Quadrante di Tesserà", una vasta area accanto allo scalo veneziano destinata a diventare uno dei poli logistici e di servizi più importanti d'Europa, concentrando nei progetti un'area dedicata all'intrattenimento con casinò, alberghi, stadio multifunzione e una dedicata alla convengistica e alle grandi esposizioni, dotata di servizi adeguati. Ma soprattutto un'area che sarà servita sia dalla Tav sia dal sistema ferroviario metropolitano di superficie. Nella strategia Save non entra da sola ma partecipa con l'esperienza, tra l'altro, delle sue business unit o partecipa come Centostazioni e Airport Elite, che gestisce la ristorazio-

ne in aeroporti e stazioni. Il tutto con uno sguardo rivolto a Est dove non a caso si stanno sviluppando gli affari delle società di Save e dove Save stessa non ha mai fatto mistero di voler partecipare alle gare per la gestione di importanti scali aeroportuali. Il secondo polo aeroportuale del Nord Est che fa capo al Valerio Catullo di Verona (oltre 3,5 milioni di passeggeri all'anno) punta invece sull'alleanza con il D'Annunzio di Brescia Montichiari. Un'alleanza che sta permettendo a entrambi gli scali di sfruttare al meglio le rispettive eccellenze e di specializzarsi su tipologie di traffico distinte ma integrate in un ampio ventaglio di offerte.

Gli spazi di crescita ci sono. Nel 2007, negli scali di Venezia, Verona e Treviso i passeggeri so-

no aumentati del 13,5 per cento.

Infine, i porti: i problemi sul tappeto sono decisamente tanti e tutti di vecchia data ma c'è un certo fermento per arrivare a una loro soluzione. L'obiettivo cui tutti sembrano guardare è un'integrazione degli scali dell'intero Nord Adriatico, con specializzazioni che evitano le sovrapposizioni. Integrazione i cui benefici sono evidenti ma che finora è sempre saltata per questioni di campanile. Venezia sta accelerando su questo fronte, così come si sta muovendo con successo nell'ambito delle crociere e quindi del traffico passeggeri, anche se è ancora aperto in città il dibattito sul transito, attraverso lo stupendo scenario del bacino di San Marco, di navi che sono sempre più enormi città galleggianti.

ANALISI

«Al territorio serve un assetto più razionale»

di Flavio Albanese *

Il territorio dell'uomo diventerà lo spazio del tempo e il luogo del tempo e dell'impermanenza. Così dice Jacques Attali nel suo lessico per il futuro. Come si combina nel territorio spazio e tempo? Non è difficile immaginarlo: grazie alle reti sinaptiche delle infrastrutture.

Pensiamo a quell'enorme rappresentazione collettiva che è il territorio del Triveneto. Una metropoli inconsapevole fatta più di fabbriche che di piazze. Una fitta trama di reti infrastrutturali composta da

TIMORI INFONDATAI
Puntare su efficienza e sostenibilità non significa sminuire cultura e tradizioni del Triveneto

delle mostruosità architettoniche innalzate nel paesaggio in trent'anni di sviluppo.

Se la costruzione di strutture adatte alle nuove situazioni dell'economia contemporanea è una scelta obbligata e fondata, allora vale zero la somma delle obiezioni sul se farla, e le uniche osservazioni valide saranno concentrate sul come farla. E d'altra parte, sostenibilità, funzionalità ed efficienza, altri lemmi di questo lessico contemporaneo, non mi risultano né sinonimi di aberrazioni e stupri del territorio, né contrari di termini come paesaggio, cultura e progresso. Possiamo quindi considerare la necessità, insieme all'interconnessione, l'altra parola chiave di un progetto possibile per il territorio veneto. Elogio dell'interconnessione. Elogio della necessità.

Sotto questo aspetto, c'è ancora da fare: se l'economia veneta in passato ha saputo dotarsi di un robusto sistema indu-

striale, seppure mostruoso nel suo sviluppo disordinato, non è mai riuscita a progettare una riorganizzazione razionale del territorio.

Progetto, dal greco pro-balein, significa proiettarsi più in là nel futuro. La parola è simile nel calco a un altro sostantivo che ci interessa: problema. Una delle grandi questioni che rallentano e mettono in dubbio il progetto stesso di un sistema interconnesso del Veneto sta nella paura, legittima, di aumentare con nuove infrastrutture il catalogo

delle mostruosità architettoniche innalzate nel paesaggio in trent'anni di sviluppo.

Se la costruzione di strutture adatte alle nuove situazioni dell'economia contemporanea è una scelta obbligata e fondata, allora vale zero la somma delle obiezioni sul se farla, e le uniche osservazioni valide saranno concentrate sul come farla. E d'altra parte, sostenibilità, funzionalità ed efficienza, altri lemmi di questo lessico contemporaneo, non mi risultano né sinonimi di aberrazioni e stupri del territorio, né contrari di termini come paesaggio, cultura e progresso. Possiamo quindi considerare la necessità, insieme all'interconnessione, l'altra parola chiave di un progetto possibile per il territorio veneto. Elogio dell'interconnessione. Elogio della necessità.

* Direttore di Domus