

IL NODO DELLE INFRASTRUTTURE

La Regione ha già avviato le procedure speciali. I comitati preparano i ricorsi

Nella Legge Obiettivo la camionabile non c'è

Lo confermano il ministero delle Infrastrutture e il Cipe. «C'è solo una richiesta di inserimento»

di Francesco Furlan

MESTRE. Nonostante la Regione si comporti come se lo fossero già, il Grande raccordo anulare (Gra) di Padova e la camionabile Venezia-Padova lungo l'idrovia della Riviera del Brenta non sono ad oggi state inserite in Legge Obiettivo e non possono quindi godere delle procedure agevolate previste dalla legge. Questa volta non lo dice un agguerrito comitato contrario agli interventi, ma il comitato interministeriale per la programmazione economica (Il Cipe), il ministero delle Infrastrutture, e tutti i documenti che riguardano la programmazione infrastrutturale dei prossimi anni del governo Silvio Berlusconi.

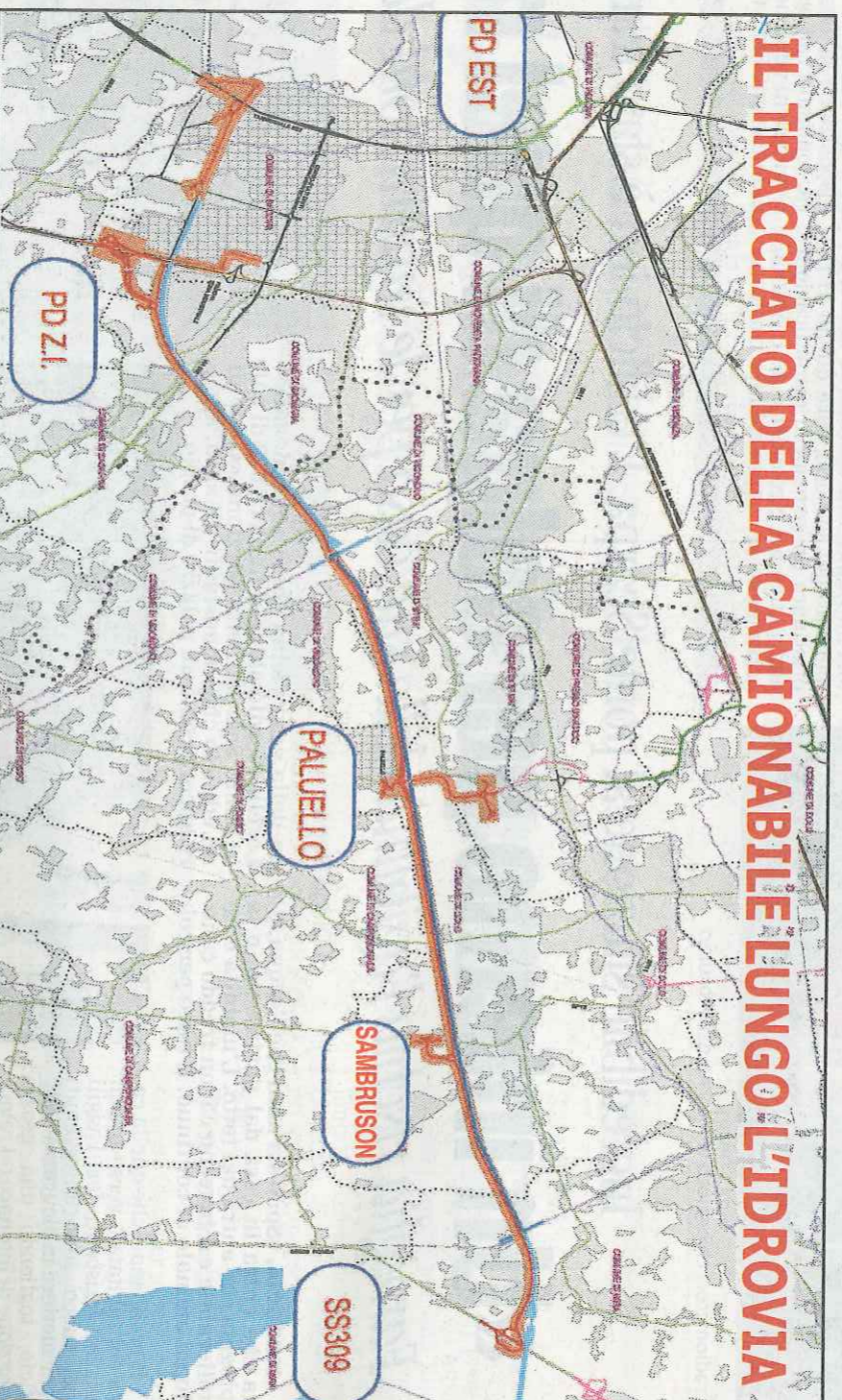
Lo scorso venerdì sera - nella riunione convocata dalla Regione nella sede della Provincia proprio nel solco delle procedure previste dalla Legge Obiettivo - era stato il dirigente della Regione, Stefano Angelini, rispondendo ad una domanda, a spiegare che era tutto in regola. E il giorno dopo l'assessore regionale alla Mobilità, Renato Chisso, con una nota rivolta ai comitati, era spottato: «Per noi non ci sono dubbi, e quindi andiamo avanti, non ci facciamo intimidire da un gruppetto di persone che ha impedito la presentazione pubblica del progetto». Siamo andati a vedere come stanno le cose, a leggere i documenti di programmazione delle infrastrutture del governo. E quel



BIANCHI

che viene fuori è che la Regione ha fatto richiesta di inserimento, ma Gra e camionabile non sono ancora in Legge Obiettivo. Lo spiega molto bene Isabella Imperato, dirigente del Cipe, che scrive: «L'allegato infrastrutturale al Documento di programmazione economica e finanziaria (Dpef) 2009-2011 non contiene le opere in questione». Tuttavia il ministero delle Infrastrutture, nel verbale della seduta del 10 luglio 2008 della Conferenza unificata (Stato-Regioni) «rende atto della richiesta (da parte della Regione Veneto, ndr) ai fini della programmazione». Il passaggio però non è ancora avvenuto, come conferma sempre il Cipe. «Il ministero avrebbe potuto a quel punto - spiega la dirigente Imperato - modificare l'allegato Infrastrutturale, cosa che non è poi avvenuta». Per questo, aggiunge, «le opere non sono in Legge Obiettivo».

E se il Cipe si sbaglia? E se il Cipe non fosse aggiornato? Lo abbiamo chiesto al ministero delle Infrastrutture, e in particolare all'architetto Giuseppe Mele, dirigente della Struttura tecnica di missione (Stm), che è come dire il braccio operativo del ministero di Alberto Matteoli. «Gra e camionabile non sono in Legge Obiettivo - spiega l'archi-



IL TRACCIATO DELLA CAMIONABILE LUNGO L'IDROVIA

Gli interventi saranno inseriti solo nella prossima programmazione delle grandi opere

L'assessore Chisso fino ad ora ha sempre sostenuto la legittimità dell'iter seguito



LIGHTIMAGE

Una fase conclusa della riunione convocata dalla Regione venerdì scorso per presentare il progetto e nella fucina l'assessore alla Mobilità Renato Chisso

tetto - , anche se la Regione ce li ha segnalati come interventi importanti, chiedendo di inserirli tra le opere che possono godere delle facilitazioni della Legge Obiettivo». Il ministero prenderà una decisione in fase di stesura del nuovo Dpef, che inizierà a giugno, e al quale dovrà seguire una delibera del Cipe che dia l'ok definitivo. Ed è molto probabile, visto che l'intervento verrà realizzato in finanza di progetto (da società private che poi incasseranno un pedaggio) e quindi non sarà solo un solo euro pubblico, che

la richiesta della Regione venga accolta senza troppe difficoltà. Ma il punto della questione è: perché la Regione ha già avviato la procedura come se l'opera fosse già in Legge Obiettivo? Perché non ha aspettato la decisione di inserimento da parte del ministero? La cosa certa è che, come spiega l'architetto Mele, «non è possibile avviare le procedure di Legge Obiettivo prima che l'opera sia effettivamente compresa tra quelle che possono godere della Legge Obiettivo». Fino ad oggi la Regione ha sostenuto che il progetto fosse

in Legge Obiettivo in virtù dell'intesa generata tra Governo e Regione siglata il 24 ottobre 2003 (quella sul Passante di Mestre). Va ricordato però un aspetto fondamentale della vicenda. Ovvero che quando il Cipe approvò la delibera sul Passante di Mestre (la 80 del 2003) indicò come comuni interessati «dalla viabilità complementare del Passante di Mestre solo Comuni delle Province di Venezia e Treviso». Uno scenario che ora lascia spazio a contestazioni e ricorsi da parte dei comitati che osteg-

La modifiche. Tutti i numeri del progetto

Tre gallerie a Vigonovo e due uscite in più

Il progetto. La camionabile Padova-Venezia fa parte di un unico e più grande pacchetto di interventi che comprende anche il Grande raccordo anulare (Gra) di Padova (quasi 50 chilometri di nuove strade), per un costo complessivo di 520 milioni di euro, dei quali secondo alcune stime un 20%-25%, circa (tra 104 e 130 milioni di euro) sarà necessario per la camionabile che correrà lungo l'asse della vecchia Idrovia.

Le società. L'intervento è proposto da Grap Spa (Autostrada Venezia-Padova, consorzio Cdp e Camera di Commercio di Padova) e che la scorsa estate ha ottenuto dalla Regione la dichiarazione di pubblico interesse.

Il progetto verrà realizzato in project financing. Verrà cioè realizzato con i soldi dei privati, che poi avranno la concessione delle strade (a

pedaggio) per 40 anni.

Le modifiche. Partendo dalla zona industriale di Padova la superstrada taglierà tutta la parte Sud della Riviera per agganciarci dopo 17 km alla chiusa di Mira. Le modifiche apportate dopo le richieste dei sindacati riguardano soprattutto Vigonovo. Per rendere meno impattante il tracciato la camionabile correrà all'interno dell'argine, con la previsione di tre tratti in galleria artificiale, per una lunghezza di 800 metri. Garantita anche la continuità della pista ciclabile. Oltre alle uscite già previste (Paluello e Sambruson) ne sono previste altre due, come chiesto dai comuni, in corrispondenza con le zone artigianali di Gare di Mira e Camponogara. Tra Paluello e Sambruson è previsto un grande parco ambientale e a tutela delle case.