

**INFRASTRUTTURE**

Timori a Nordest per lo stop alla Tav

Katy Mandurino ▶ pagina 14

Infrastrutture a Nordest. In dirittura nuovi stralci della Av/Ac

Così Padova ora rischia l'emarginazione Tav «Non è un'opera inutile»

Zoppas: «Attenzione a mettere a rischio la ripresa»

Katy Mandurino

Le nebbie che si stanno addensando attorno alla Torino-Lione inquietano gli animi anche a Nordest. Si teme una presa di posizione che possa bloccare l'iter già avviato di opere che riguardano l'Alta velocità sulla tratta Milano Trieste, ma anche la Valdastico Nord o la Pedemontana; infrastrutture strategiche che stanno attendendo l'attuazione da anni. «La messa in discussione di importanti opere infrastrutturali può avere ricadute dirette non solo a livello di rispetto degli accordi presi (e di eventuali penali), ma soprattutto sulla crescita economica e competitiva del nostro Paese - dice Matteo Zoppas, presidente degli Industriali veneti -. Il mancato completamento in tempi certi e rapidi delle linee di Alta Velocità e Alta Capacità, andrebbe ad incidere in maniera consistente sulla consecutiva congiunzione da Milano fino a Venezia, rischiando di mettere le imprese al margine dei principali corridoi europei di scambio commerciale».

In Veneto l'Alta Velocità lungo il Corridoio 5 Lisbona-Kiev è progettualmente divisa per stralci. Il tratto che si trova allo stato più avanzato è quello tra Brescia e Verona: a marzo è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera 42 del Cipe con l'approvazione

del progetto, atto che rende definitiva la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera, da realizzare in 87 mesi per un costo di 2 miliardi e 499 milioni. I lavori dovrebbero partire entro l'anno; ora comincia la fase degli espropri di case, terreni e capannoni industriali. Sull'opera, che parte a 25 anni dal primo studio di fattibilità, gravano, però, 309 prescrizioni, modifiche che dovranno essere apportate al progetto in recepimento delle osservazioni di enti locali, Comuni, Regioni e ministero dell'Ambiente.

Più indietro è il piano Av/Ac che riguarda il tratto tra Verona e Padova, compreso il nodo di Vicenza. Lo scorso dicembre il Cipe ha approvato il progetto definitivo della tratta Verona-Bivio Vicenza, finanziato con il contratto di programma tra ministero delle Infrastrutture e Rfi per 2 miliardi e 713 milioni, che si sviluppa dalla stazione di Porta Vescovo a Verona fino al Comune di Altavilla Vicentina. Più arretrato il tratto cittadino di Vicenza: il progetto di attraversamento della città vale 800 milioni e porta con sé una nuova viabilità. Attualmente è fermo in Conferenza dei servizi, che dovrà esaminare tutti gli interessi pubblici coinvolti, Conferenza che è in attesa del nuovo governo. E c'è da attendere anche la Valutazione d'impatto ambientale, di competenza del ministero

dell'Ambiente, con riferimento a beni culturali, vincoli paesaggistici e idrogeologici. Ma per il sindaco di Vicenza Achille Variati, che assieme alla Regione si è spesso non poco per trovare unanimità tra tutti gli attori e fare sintesi tra i progetti, i cantieri potrebbero partire «tra il 2019 e il 2020» e dovrebbero durare sei anni.

Man mano che si va verso est la situazione si fa più complicata. Padova, nodo strategico della logistica e dei servizi dell'intera regione, sembra essere tagliata fuori, per il momento, dall'Alta Velocità. La tratta Verona Padova a tutt'oggi attende finanziamenti e progettualità concreti. Qualche anno fa, con uno sforzo tecnico accurato, comprensivo di un'analisi dei costi, la Confindustria cittadina elaborò un progetto per far arrivare la Tav in città, ma lo studio non ebbe poi seguito. Ma su Padova Luigi Di Maio, nella sua campagna elettorale veneta dello scorso dicembre è stato chiaro: «La Tav Verona-Padova è inutile. La soluzione alternativa è il potenziamento della linea esistente. Non vogliamo opere dai costi altissimi e che non servono ai cittadini», ha scritto su Facebook.

Verso il Friuli Venezia Giulia, è attiva la linea Alta velocità/capacità Padova-Venezia (25 km), mentre la Av/Ac Venezia-Trie-

ste conta su un progetto preliminare datato 2010. L'iter è proseguito fino alla Valutazione di Impatto Ambientale la quale però non è mai stata completata; nel frattempo considerazioni politiche ed economiche hanno portato allo sviluppo di soluzioni alternative incentrate sul potenziamento della linea esistente.

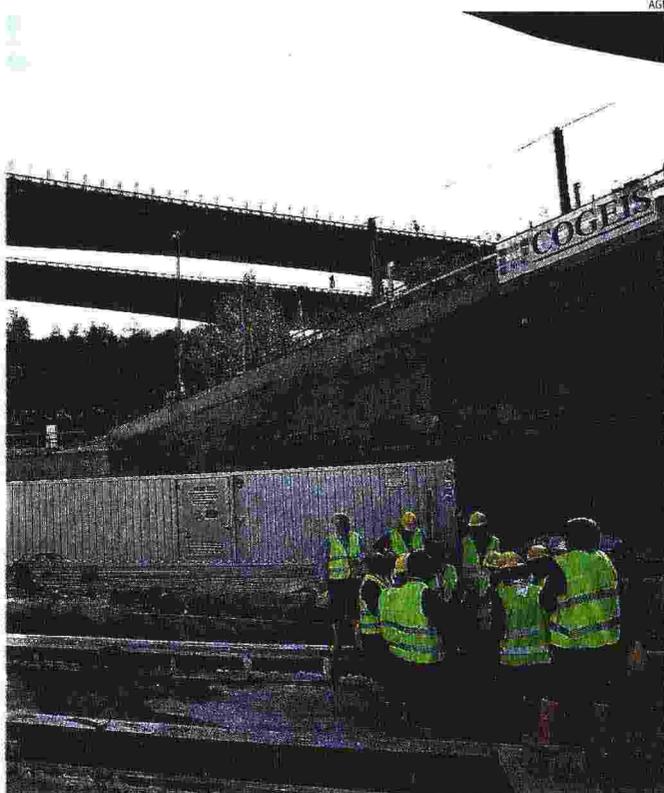
«Difenderemo le nostre infrastrutture - ribadisce Luca Zaia, presidente della Regione - mantenendo l'alveo della legalità e del controllo spasmodico». Riferendosi anche alla Pedemontana e alla Valdastico Nord, opere sbloccate dai recenti governi e grazie al lavoro della Regione. «E - aggiunge - tenendo conto che abbiamo l'autonomia, su cui presenteremo il conto».

«La direttrice Milano-Venezia - ribadisce il presidente di Confindustria Veneto Zoppas -, fa parte di un "pacchetto" di infrastrutture che riguarda soprattutto il completamento della Pedemontana, la Valdastico Nord e il superamento di alcuni nodi nevralgici per il trasporto eccezionale. Si tratta di opere strategiche che non vanno fermate, perché farlo vorrebbe dire mettere a repentaglio la ripresa appena iniziata e questo graverebbe tanto sulle imprese quanto sui cittadini».

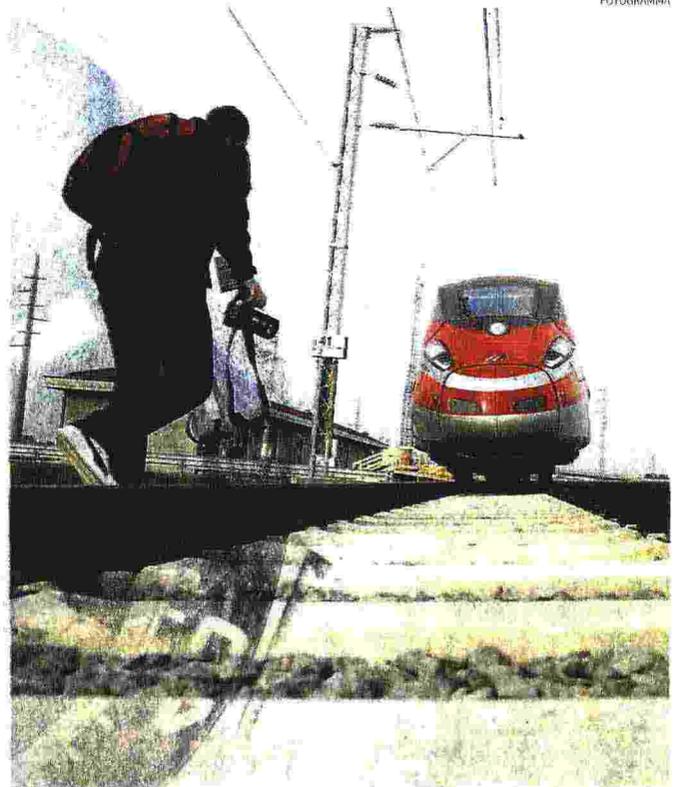
F. RUFFINO/AGENZIA RISERVA

L'Alta velocità

L'Alta velocità a Nordest è divisa in stralci. Il tratto Brescia-Verona è già stato finanziato dal Cipe e a breve dovrebbero partire gli espropri. Se non ci sono intoppi, i lavori dovrebbero prendere avvio entro l'anno. Il tratto Verona-Vicenza è finanziato ma non ha una tempistica. Il nodo di Vicenza dovrà superare la "prova" della Conferenza dei Servizi. Il tratto Vicenza-Padova non ha ancora coperture finanziarie.



Verso Ovest Nel cantiere di Chiomonte in Val di Susa è stato scavato un tunnel geognostico: 7 km per saggiare la roccia, in vista dello scavo per farci passare i treni ad alta velocità della Torino-Lione



Verso Est. È il 17 ottobre 2016 quando la nuova linea dell'Alta velocità fa il viaggio prova Treviglio-Brescia. Si tratta dell'ultima tappa nella realizzazione della linea AV/AC Milano - Verona (complessivamente 140 km).

FOTOGRAMMA

LA REGIONE

Il Governatore Zaia:
 «Difenderemo le nostre
 infrastrutture, tenendo conto
 che abbiamo l'autonomia,
 su cui presenteremo il conto»

