

INFRASTRUTTURE » LA VENEZIA - MONACO

«A27 fino in Austria, via Cavallino»

Bruxelles ci crede ma non potrà essere un'autostrada, un europarlamentare trevigiano ci sta lavorando

di Irene Aliprandi

INVIATO A BRUXELLES

«Il prolungamento della A27 si farà, di sicuro». Antonio Cancian, parlamentare europeo del Pdl-Ppe ne è convinto e in qualche modo conferma le dichiarazioni del governatore veneto Luca Zaia, che più volte e anche di recente è tornato su un progetto abbandonato da tempo per svariati problemi.

«Non si tratta di collegare la A27 alla A23», spiega Cancian che a Bruxelles è membro della commissione trasporti, «quel progetto non ha più senso e non verrà portato avanti». A sei anni dalla presentazione dello «sbocco bellunese a nord» attraverso il Friuli, dunque, è già tempo per abbandonare il tracciato elaborato da Bortolo Mainardi allo scopo di scavalcare Bolzano. Ma tutto è pronto per disegnare una nuova strada, quasi certamente non un'autostrada, ma comunque una viabilità a pagamento. Cancian ne ha parlato anche con l'assessore regionale alla mobilità Renato Chisso, che martedì ha raggiunto l'Europarlamento, caso raro nella sua lunga esperienza a Palazzo Balbi.

«Si passa per Auronzo e si evita il territorio della provincia autonoma di Bolzano, lasciandolo a est. Il prolungamento che stiamo immaginando arriva fino al confine con l'Austria: ci basta impostare il progetto in direzione Lienz e poi è fatta», dice Cancian. La A27 del futuro, quindi, porterà i bellunesi in Europa attraverso il monte Cavallino con un tunnel. Dribblata Bolzano, restano "solo": il protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi (che dice no a nuovi valichi autostradali) e la mancanza di risorse.

Cancian risolve in fretta il primo punto: «Non tutti i Paesi hanno ratificato la Convenzione». E' vero, hanno firmato sia Roma che Vienna, ma in Italia manca ancora la ratifica, da parte della Camera, del protocollo trasporti, così come da disegno di legge del governo (Zaia era ministro), anno 2009.

Ma è sulla questione soldi che Cancian sfodera uno strumento di finanza dal nome molto attuale: i project bond, una rielaborazione utile degli

euro bond. L'eurodeputato trevigiano è tra i promotori più convinti di questa forma di finanziamento delle grandi infrastrutture del vecchio continente: in pratica, una volta stabilite le priorità, l'Europa partecipa insieme ai privati alla realizzazione delle grandi opere, indebitandosi sì, ma lasciando alle future generazioni cose concrete. «Così si salvano l'Europa e l'euro», dice Cancian, «non con l'immobilismo alla Merkel».

Ma torniamo alla A27. Il sistema per realizzare il prolungamento è sempre lo stesso pensato da Chisso ai tempi del collegamento con la A23: un project financing, completato per la somma eventualmente mancante per convincere i privati, con i project bond. Serve, però, un privato: «C'è», assicura Cancian, «qualcuno si sta già muovendo. C'è un gruppo (al momento va tenuto segreto) che sta preparando una proposta progettuale da presentare alla Regione Veneto, che a sua volta, dopo averla adottata, la può condividere con l'Unione Europea. Poi si fa una gara, ovviamente, ma il gruppo promotore può esercitare il diritto di prelazione». Insomma le idee ci sono, i privati e i soldi si possono trovare, anzi sono già quasi disponibili.

Sui tempi di realizzazione di quella che per ora è solo un'idea, si può dire ben poco. Quel che è certo è che Venezia non rinuncia a un valico di frontiera tutto suo e sta chiedendo appoggio a Bruxelles.

IL TECNICO

Il tratto fino a Macchietto in gara entro pochi mesi

BELLUNO

L'idea è quella giusta, ma parliamone. Bortolo Mainardi, autore del progetto di collegamento tra A27 e A23, approva l'idea del traforo del monte Cavallino, anzi lui stesso ne aveva parlato la primavera scorsa, caldeggiandolo e mettendo in discussione, lui per primo, il futuro del Mauria. Ma Mainardi, oltre ad architetto, è anche commissario straordinario, consigliere nazionale Anas e membro della commissione Via del ministero dell'Ambiente, quindi parte da una massima di Milton Friedman: «E' un errore giudicare le politiche dalle intenzioni e non dai risultati, e le intenzioni di fare la Venezia-Monaco superano il mezzo secolo».

Detto questo il Cavallino: «E' l'unica scelta possibile che vedo di sbocco viario su confine di Stato, considerata la situazione». Mainardi si riferisce in particolare al protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi, articolo 11, che recita: «le parti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino». «L'unica chance per Belluno», dice il commissario, «è quella di tentare un accordo in Interreg con l'Austria, in passato avevo avuto contatti con Lienz e ora andrebbero ripresi».

Ma è anche su altro che occorre riflettere. Il progetto di

prolungamento autostradale da Pian di Vedoia a Macchietto in project financing, infatti, è sulla soglia dell'approvazione. In questo momento si trova al ministero dell'Ambiente in commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale, che entro gennaio darà il suo parere di compatibilità. Visto che il progetto è regionale, forse non servirà il passaggio al Cipe, ma in ogni caso sarà rapido. In primavera quindi, la Regione potrebbe indire la gara per i due tronchi: il primo fino a Longarone e il secondo fino a Mac-

chietto. «Fino a Longarone il project conviene (meno di 300 milioni), dopo no perché è tutto in galleria, costa 45 milioni al chilometro e il traffico non è sufficiente», spiega Mainardi,

» Bortolo Mainardi appoggia da tempo lo sbocco verso Lienz ma chiede di pensare subito a come proseguire «Oltre Longarone costa troppo, meglio ridimensionare»

«quindi è necessario, sarebbe opportuno, valutare se esistono le condizioni per proseguire con il progetto autostradale o se non sarebbe meglio andare oltre Longarone con quello che c'è, a una sola canna».

Mainardi quindi pensa a portare l'autostrada fino a Longarone, ma da lì in poi trasformarla in una strada a pagamento, con caratteristiche di superstrada, che sarebbe compatibile anche col valico intervallivo concesso dalla Convenzione delle Alpi. «Sediamoci a un tavolo per capire in fretta cosa possiamo fare, perché quest'opera, comunque la si faccia, sarà anche una grande opportunità di lavoro».

(i.a.)