

In evidenza

Tutti d'accordo sullo sbocco a nord. Anche l'Austria

Marco D'Incà - 14 febbraio 2020



«Bisogna fare un'impresa di tre "ditte": Tarvisio, Brennero e anche Belluno». Parola di Christian Ragger, politico della Carinzia e membro del parlamento austriaco. E se lo dice l'Austria che serve il terzo valico Alpino del Nordest...

A dire il vero, lo hanno detto praticamente tutti gli interventi del convegno Unioncamere Veneto e Cisl Regionale sulle infrastrutture tra porto di Venezia e autostrada A27 (andato in scena questo pomeriggio a Mestre). Tutti d'accordo, tranne uno sparuto gruppo ambientalista all'ingresso della sala del convegno. Tutti della stessa idea: per far girare il territorio, i servizi e le imprese servono infrastrutture. A maggior ragione alla luce dello sviluppo della "Nuova via della seta" più ancora che per le Olimpiadi 2026.

Belluno oggi è periferia dell'impero, con alcune zone che sono periferia della periferia. Ma se si traccia sulla mappa una linea retta che collega il nord Europa e il Mediterraneo, la provincia dolomitica viene a trovarsi al centro. Il collegamento nord Europa-Mediterraneo esiste già e si trova nelle strategie comunitarie; solo che è un compito espletato dal Brennero (con intasamento del traffico) e da Tarvisio (con una deviazione verso est ben poco funzionale ai viaggi di merci e persone). La strategia quindi diventa quella delle "tre ditte" lanciata da Ragger, con l'ingresso di Belluno. Come? Con il prolungamento della A27. I primi approfondimenti progettuali (elaborati nel 2011) dicono che da Pian di Vedoia a Pian dell'Abate (zona Caralte) ci sono 21 chilometri, a cui basterebbe aggiungere altri 83 chilometri, quasi tutti in galleria, per raggiungere Lienz in Austria. Totale, 104 chilometri: questa la distanza che separa il Bellunese dalla mittel Europa. Aggiungendone un centinaio, si arriva a 200 chilometri, quelli che servono a collegare il porto di Venezia (in fase di crescita sia per le merci che per i passeggeri delle crociere) e l'aeroporto Marco Polo (il quarto scalo italiano per movimento passeggeri) con l'Austria.

Una grande opera? «No, un'opera utile» ha detto Pino Musolino, direttore del porto di Venezia. «Bisogna passare da discorsi su grandi o piccole opere, a ragionamenti sulle opere utili. E credo che lo sbocco a nord del Veneto sarebbe più che utile». Stessa idea di Christian Ragger, che vede già la linea di finanziamento nella Bei, la Banca europea degli investimenti. Idea identica per la presidente di Confartigianato Belluno Claudia Scarzanella, che invita il presidente della Provincia di Belluno a fare sintesi. Già, perché al momento non c'è. Padrin lo ha detto alla platea del convegno, «i sindaci della parte nord della provincia sono assolutamente contrari all'autostrada».

E la Regione? C'è, vuole lo sbocco a nord. Parola di Elisa De Berti. Resta solo da contare i contrari e capirne le motivazioni. Perché è ovvio che il prolungamento della A27 dovrà essere fatto con tutti i crismi della sostenibilità ambientale. Le nuove tecnologie lo consentono. Anzi, consentirebbero all'autostrada bellunese di essere il primo corridoio tecnologico del mondo, con