

Infrastrutture Il prolungamento della A27 torna al centro del dibattito in vista delle Olimpiadi: «Urge uno sbocco a Nord»

Patto per la Venezia-Monaco

Asse tra Veneto, Austria e imprese. Intanto si sblocca il bando della Tav Veneta: c'è un'offerta

VENEZIA Risputa la Venezia-Monaco, quel prolungamento dell'A27 verso Nord, attraverso il Bellunese, l'Austria e poi la Baviera, vagheggiato da decenni e mai giunto a una vera e propria definizione. A riproporre il tema Cisl e Unioncamere. Con il sostegno di Veneto e Austria. Intanto si sblocca (almeno un po') la Tav veneta: il secondo bando per la galleria di Lonato non è andato deserto come il primo ma ha una sola offerta. alle pagine 2 e 3 **Zambon**

Asse tra Veneto e Austria riparte la Venezia Monaco «Urge lo sbocco a Nord»

Cisl e Unioncamere rilanciano il progetto. Costerebbe 8 miliardi

Pozza

Si tratterebbe di un'autostrada a basso impatto ambientale, niente viadotti, pensiamo a un tracciato in trincea e galleria

Musolino

Un'opera va valutata nell'ottica della congruità con la programmazione regionale, nazionale ed europea

VENEZIA «Non possiamo lasciare le infrastrutture europee in mano ai cinesi come sta succedendo in Africa. All'Austria servono tre sbocchi; Tarvisio, Brennero e Belluno». A tuonare dal palco del congresso organizzato da Cisl e **Unioncamere Veneto** a Mestre sulla Venezia-Monaco (ma anche sul porto di Venezia) è Christian Ragger, esponente di spicco del partito di destra austriaco Fpö di cui è stato leader in Carinzia ed ora è parlamentare. Un appello appassionato che ha scosso l'uditorio preso, sin lì, da un ritmo più italico di distinguo e ipotesi. Il tema posto dall'inedita accoppiata sindacal-camerale è il prolungamento dell'A27 verso nord. Una delle grandi incompiute degli ultimi trent'anni. «La Regione Veneto - spiega Elisa De Berti, assessore regionale alle Infrastrutture - sulla Venezia-Monaco c'è sempre stata, c'è e ci sarà. Chi latita è il governo centrale». La questione è complessa,

il tracciato di circa 280 chilometri fra la laguna e la Baviera, non è definito. A bloccare l'idea ancora allo stato preliminare è l'opposizione dell'Alto Adige che dall'opera sarebbe tecnicamente solo sfiorato (dividendo la Val Pusteria con l'Austria) ma anche di una galassia di associazioni ambientaliste fra cui Italia Nostra che ieri volantinava all'ingresso del convegno veneziano. **Mario Pozza**, presidente di Unioncamere specifica che si tratterebbe di un'autostrada (ma c'è anche chi parla di una superstrada o di una «connessione intervalliva») sostenibile: «Niente viadotti, sarebbe un'opera in trincea che darebbe ossigeno all'export delle nostre 500 mila aziende e che combatterebbe anche lo spopolamento della nostra montagna».

Fra i relatori, però, c'è anche chi non sottovaluta il rischio di «giustificare» ex post un'opera

infrastrutturale. A dare una sterzata anglosassone al dibattito ci ha pensato Pino Musolino, alla guida dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia: «Chiediamoci se un'opera è "buona" o no per evitare alle nuove generazioni di pagare il fio di scelte sbagliate nella programmazione. Il Passante, ad esempio, è un'opera che serviva ma ci si è messo talmente tanto a realizzarlo che all'inaugurazione aveva già raggiunto la sua capienza massima». In generale, e quindi anche sul prolungamento dell'A27, Musolino sottolinea come:



«Un'opera va valutata in congruenza con la programmazione regionale, nazionale ed europea». E, al momento, quest'opera non compare nella programmazione complessiva. Sulla stessa linea anche il direttore di Confartigianato Sergio Maset: «Il perno è la programmazione strategica di livello europeo. Da valutare attentamente in termini di congruenza con la programmazione comunitaria e di sostenibilità economica». Prudente anche Matteo Ribon, Cna: «Ben vengano gli interventi per uno sbocco a nord, ma tutto ciò va preso considerando i corridoi europei».

Se la politica va in pressing, insomma, gli addetti ai lavori tendono a restare nel campo dell'«analisi costi benefici». «Anche se ormai questa espressione non si può più usare. - sorride Roberto Padrin, presidente della Provincia di Belluno facendo riferimento al marchio di fabbrica dell'ex ministro Danilo Toninelli - Per il Bellunese questo argomento è tabù, sinonimo di divisione con la contrarietà dei sindaci. Serve poi una sostenibilità economica, parliamo di 7-8 miliardi». Convinto della necessità di una discussione è Gianfranco Refosco, segretario della Cisl: «Dobbiamo immaginare il Veneto dei prossimi 10-15 anni e anche a come togliere Belluno dalla sua orbita periferica».

M.Za.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il punto

● Il prolungamento dell'autostrada A27 conosciuto anche come «la Venezia-Monaco» è l'asse verso Nord (attraverso le Dolomiti bellunesi) con sbocco prima in Austria e poi in Baviera ipotizzato negli ultimi 30 anni ma mai concretizzato

