

L'Alto Adige apre sull'Alemagna

«Ma solo col tracciato sotterraneo»

Alfreider accoglie il rilancio di Veneto e Confindustria. E spuntano i possibili partner

L'assessore

«No alle ipotesi che toccano la Pusteria. Va rispolverata la ferrovia Venezia-Cortina»

Il progetto

● Dal congresso di venerdì, a Mestre, organizzato da Cisl e Unioncamere Veneto, è arrivato il rilancio del

progetto di prolungamento dell'A27 d'Alemagna verso nord, per creare un collegamento autostradale da Venezia a Monaco

● Ieri l'endorsement di Confindustria Venezia e l'apertura della Provincia di Bolzano all'ipotesi di tracciato sotterraneo

VENEZIA Cento chilometri o poco più di cui si iniziò a vagheggiare nel 1960 con il primo progetto di un'autostrada che collegasse Venezia a Monaco. A rivitalizzare il sogno ci pensò la controversa stagione dei project financing in epoca Galan (presidente della Regione Veneto dal 1995 al 2010). Il progetto, che prevede un tracciato fino a Perarolo, in pieno Comelico ai piedi del monte Cavallino, portava la firma di Fincosit, Adria Infrastrutture e Mantovani. Ma il parere del ministero dell'Ambiente, nel 2012, non fu positivo, tanto da farlo finire nel cassetto. Almeno fino a due giorni fa, con il rilancio dal congresso, a Mestre, delle categorie economiche. Ma è anche Confindustria Venezia a premere sull'acceleratore. E l'Alto Adige, da sempre contrario (arroccato in difesa dell'asse del Brennero), allenta il freno. Con l'assessore alla mobilità Daniel Alfreider che apre, cautamente, «all'ipotesi di tracciato interrato».

Al vaglio, ricorda, ce ne sono diverse. «Impensabili quelle che attraverserebbero le valli, toccando i paesi della Pusteria — sottolineo —. Ma sull'ipotesi di un collegamento sotterraneo con l'Austria siamo disposti a parlare. Anche se la priorità, per il futuro, è quella della mobilità sostenibile anche in montagna. E quindi mobilità pubblica». E su rotaia. Non solo per quel che riguarda il trasporto merci. Un tema sul quale Alfreider pone l'accento anche in vista dei Giochi olimpici invernali del 2026 che sembrano aver rispolverato un altro vecchio progetto, «quello del collegamento ferroviario Venezia-Cortina. Se n'era già parlato,

con il governatore veneto Luca Zaia e l'ex ministro dei trasporti Graziano Delrio, nel 2014. ma poi i lavori non erano partiti con la velocità che speravamo». L'assessore spiega che si tratterebbe in parte di riattivare un collegamento ferroviario già esistente, ma in disuso da anni. «Qualcosa si è mosso, di recente, sulla tratta fra Venezia e Calalzo di Cadore — precisa —. Una parte è diventata una pista ciclabile, ma un'altra sarebbe riattivabile. Oltre però, e cioè nel tratto fino a Cortina, ci sono difficoltà maggiori».

Tornando all'A27 d'Alemagna, gli industriali veneti sembrano spazzare via ogni dubbio circa la sua utilità: «Un'opera che colleghi Venezia e il suo porto direttamente alla Germania è fondamentale» sostiene Vincenzo Marinese, presidente di Confindustria Venezia. Risposta pronta anche all'opposizione di stampo ambientalista: «Tracciati più brevi sono automaticamente meno inquinanti». E Marinese aggiunge anche la ricetta per non lasciar affondare il sogno della Venezia-Monaco nelle sabbie mobili in cui si è arenata ad esempio l'alta velocità: «La gestione commissariale ha dimostrato sul ponte Morandi, a Genova, che fare e fare bene è possibile». Ancor più battagliera Lorraine Berton, presidente degli industriali bellunesi: «Abbiamo lavorato con associazioni di categoria e sindacati per arrivare a un documento già presentato al governatore Zaia. Lo sbocco a nord è nell'interesse non solo bellunese ma di tutto il Nordest. E sono 30 anni che se ne parla. Attendiamo proposte nel rispetto dell'ambiente ma con un po'

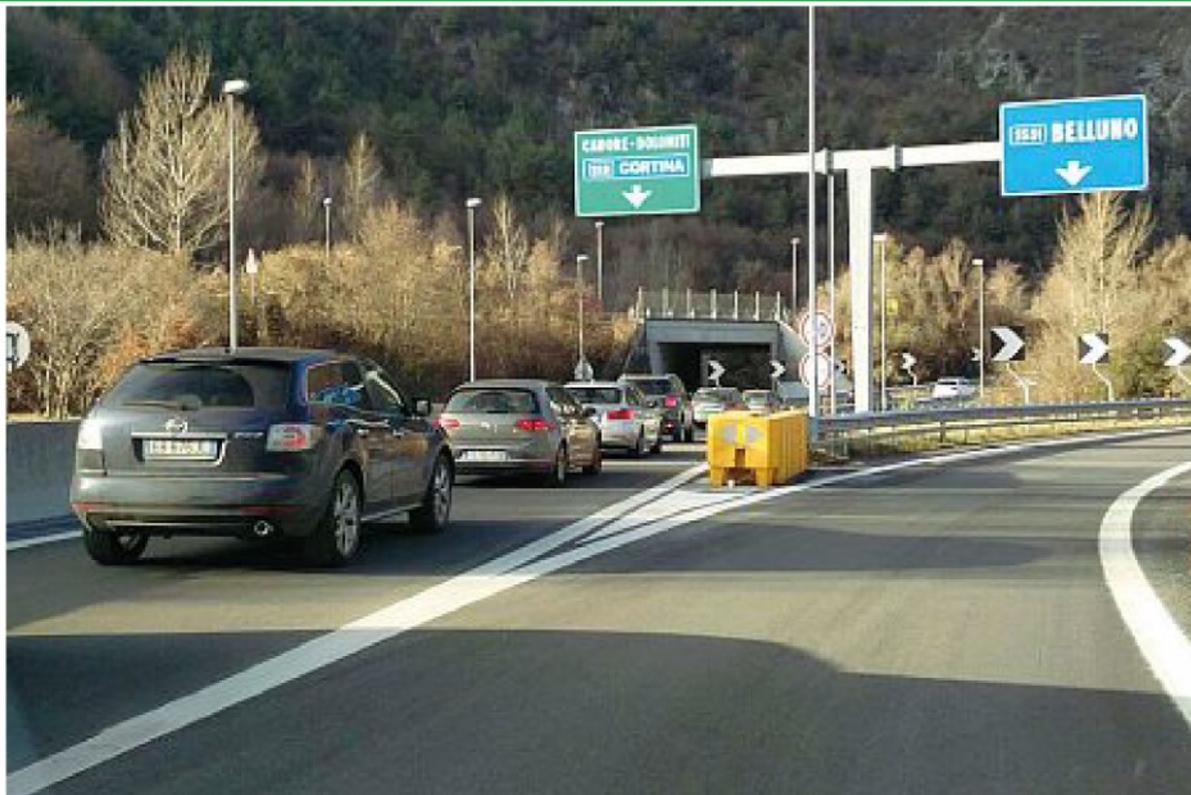
di modernità».

Il cambio di rotta altoatesina è facilmente motivato dall'intasamento che sta affliggendo il Brennero ancora in attesa del tunnel di base. Qualcosa, sotto traccia, si sta muovendo. Ma è chiaro che la premessa fondamentale perché il project lungamente abbandonato riprenda vita è un dialogo ufficiale fra Italia e Austria. La Carinzia si è dichiarata ben disponibile a intervenire per accogliere il nuovo asse autostradale a Sillian, poco dopo San Candido e il confine e collegarlo, in direzione Lienz con l'autostrada che porta a Monaco. Il costo ipotizzato dell'opera (al netto che un tracciato definito ancora manca all'appello) arriverebbe ai 7-8 miliardi di euro, a fronte di un tempo di realizzazione stimato di 15 anni (visto che si parla di un tracciato in trincea e in galleria in un'area delicata come quella delle Dolomiti). Infine, il capitolo finanziamenti. Se il parlamentare austriaco intervenuto all'incontro veneziano, Christian Ragger ha invocato apertamente l'utilizzo di fondi europei, c'è anche chi non scarta a priori l'idea di un'opera da realizzare con lo strumento del project financing. Con un distinguo fondamentale: il coinvolgimento di grandi gruppi internazionali. E c'è chi giura che un valico transfrontaliero sia ritenuto da alcuni gruppi inglesi e tedeschi un buon affare. E spunta il nome del gruppo Rothschild già coinvolto, ad esempio, in Progetto Italia, il nuovo polo delle costruzioni di Salini Impregilo e Cassa depositi e prestiti.

**Chiara Currò Dossi
Martina Zambon**

© RIPRODUZIONE RISERVATA





L'allaccio
Ad oggi
l'autostrada,
per chi viene da
sud, si ferma a
Belluno