

INFRASTRUTTURE

Venezia Monaco
Confindustria
in pressingdi **Martina Zambon**

Torna d'attualità il prolungamento a Nord dell'A27. E sulla Venezia-Monaco Lorraine Berton, presidente di Confindustria Belluno, dice: «L'aspettiamo da almeno 30 anni». E l'ipotesi del project financing vive una seconda giovinezza. I rumors parlano di un interesse del gruppo Rothschild.

a pagina 5

INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

Venezia-Monaco, «sprint industriale»

Sul prolungamento dell'A27 in Austria e Germania alzano la voce Berton e Marinese: «Opera fondamentale per il Nordest». Primi spiragli anche da Bolzano. E spuntano investitori internazionali

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. Il project che prevede un tracciato fino a Perarolo, in pieno Comelico, ai piedi del monte Cavallino, portava la firma di Finco-sit, Adria Infrastrutture e Mantovani. Ma il parere del ministero dell'Ambiente, nel 2012, non fu positivo. Il resto è storia nota, il project rimase in un cassetto ma negli ultimi mesi il tema è tornato alla ribalta con una molla, quella delle categorie economiche. Di due giorni fa un incontro organizzato da Unioncamere e Cisl ma è anche Confindustria a premere sull'acceleratore.

Vincenzo Marinese, alla guida degli industriali veneziani non ha dubbi: «Un'opera che colleghi Venezia e il suo porto direttamente alla Germania è fondamentale». Risposta pronta anche all'opposizione di stampo ambientalista (di ieri la presa di posizione della galassia di associazioni ambientaliste che include Italia Nostra e WWF a Belluno): «Tracciati più brevi sono automaticamente meno inquinanti» prosegue Marinese, che aggiunge anche la ricetta per non lasciar affondare anche 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, se possibile, Lorraine Berton, presidente degli industriali bellunesi: «Abbiamo lavorato con associazioni di categoria e sindacati per arrivare a un documento già presentato al governatore Luca Zaia. Lo sbocco a nord è nell'interesse non solo bel-

lunese 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. Confidiamo nell'azione di Zaia a cui dobbiamo un risultato importante come le Olimpiadi».

Fra gli scogli da superare, in passato, c'è stata la forte opposizione dell'Alto Adige impegnato a difendere l'asse del Brennero. Le cose, però, stanno cambiando. Daniel Alfreider, assessore provinciale alle Infrastrutture, spinge in primis sul progetto ferroviario Venezia-Cortina ma apre uno spiraglio sul prolungamento dell'A27: «Ci sono varie ipotesi e vari tracciati - spiega - varianti che toccherebbero la Pusteria, altre invece che arriverebbero direttamente in Austria passando sottoterra. I primi, quelli che passano attraverso le valli, sono impensabili. Ma su quelli sotterranei siamo disposti a discutere». Il cambio di rotta è facilmente motivato dall'intasamento che sta affliggendo proprio 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 governo nazionale 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, in Baviera. Il costo ipotizzato dell'opera arriverebbe complessivamente (al netto che un tracciato definito ancora manca all'appello) fra i sette e gli otto miliardi di euro. Una cifra monstre che, con gli infelici precedenti veneti, rischia di far paura. Anche a fronte di un tempo di realizzazione, visto che si parla di tracciato in trincea e in galleria in un'area delicata come quella delle Dolomiti, di circa quindici anni. 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 di Salini Impregilo e Cdp.

Martina Zambon

© RIPRODUZIONE RISERVATA

8

I costi

L'ipotesi finanziaria per la realizzazione del prolungamento dell'A27 in Austria oscilla fra i sette e gli otto milioni di euro

Berton (Belluno)

Attendiamo lo sbocco a Nord da trent'anni, qui imprenditori e sindacati sono tutti d'accordo, confidiamo nel governatore Zaia

● Di un'autostrada «dolomitica» fra Venezia e Monaco si inizia a parlare nel 1960 ma l'A27 arriva solo fino a Belluno

Marinese (Venezia)
Un'autostrada che colleghi Venezia e il suo porto direttamente alla Germania è assolutamente fondamentale

● L'ultimo tentativo risale al periodo 2.000-2012 con un project financing che è rimasto lettera morta

● Ora Unioncamere, Cisl e Confindustria, appoggiati dalla Regione, ne chiedono la realizzazione