



UNA REGIONE CHE SI PREPARA ALL'AVVIO DI NUMEROSI PROGETTI

# Infrastrutture IN VENETO

FABRIZIO BONOMO

VENETO STRADE



Particolare della Strada regionale 48, ex Statale 48 delle Dolomiti, oggi gestita da Veneto strade spa

Nei prossimi anni in Veneto sono previsti interventi infrastrutturali per almeno 20 miliardi di euro (circa 40 mila miliardi di lire), fra i quali spiccano il Passante di Mestre e il Mose di Venezia, cioè alcune fra le grandi opere più importanti del Paese, attese da decenni e sbloccate fra il 2002 e il 2004 dopo alcune difficoltà iniziali, soprattutto grazie alla legge obiettivo e ad una via veneta alla sua applicazione, che insieme a un approccio unico nel suo genere nella gestione delle strade regionali rappresenta essa stessa una pratica d'eccellenza a livello nazionale

Nel Veneto si concentrano infrastrutture per la mobilità d'importanza strategica per i collegamenti interregionali e internazionali, a partire dal Corridoio 5, con rilevanti ripercussioni sul sistema economico della regione e del Paese; qui si trovano inoltre quasi tutti i più importanti interporti italiani, in particolare quelli di Verona, Padova e Rovigo, ed è il regno indiscusso della navigazione fluviale, sia passeggeri che merci; inoltre ospita alcuni fra i principali punti d'ingresso nel nostro Paese delle infrastrutture per il gas, cioè il metanodotto dalla Russia e, fra alcuni anni, un terminal marittimo che romperà il monopolio Eni nelle importazioni.

Ma il Veneto è anche la regione dei capannoni e delle villette, frutto di un modello economico e urbanistico unico nel suo genere, estremamente parcellizzato e diffuso sul territorio, con pesanti ripercussioni sull'insieme del sistema infrastrutturale.

## I termini di un problema

Nel solo triangolo fra le province di Venezia, Padova e Treviso operano circa 450 mila imprese, il 97 per cento delle quali con meno di quindici dipendenti, che producono il 22 per cento delle esportazioni italiane; qui la quota del Pil per abitante è di 23 mila euro (la media italiana è 19 mila), ci sono 3 mila sportelli bancari con 41 milioni di euro depositati e la disoccupazione è bassissima, fra il 2 e il 2,5 per cento.

Un'altra provincia, quella di Vicenza, è la prima in Italia nel rapporto tra export e Pil - segnala Gian Antonio Stella sul Corriere della Sera del 18 settembre scorso - così come vanta una partita Iva ogni 10 abitanti, un'impresa manifatturiera ogni 31 (la media italiana è una ogni 75), una disoccupazione al 2,6 per cento, un fatturato industriale di 41 miliardi di euro e un reddito pro capite oltre 25 mila euro.

Questa indiscussa forza economica si traduce però nella cosiddetta "città diffusa", più di quanto avvenga nel resto della megalopoli padana: un'enorme periferia con le fabbriche e i capannoni tra le case e i cimiteri, e il rustico che si trasforma in villetta; il tutto realizzato senza grandi lottizzazioni, senza l'intervento della speculazione o di incombenti interessi immobiliari, solo casualmente, per frammenti, sfruttando strumenti urbanistici comunali e regionali permissivi (che a volte si spingono a prevedere più di una zona industriale per comune), realizzando un capannone dove appare più conveniente, su arterie di grande comunicazione o su piccole strade di paese o campagna.

Grandi opere in Veneto



Sistemi del Veneto

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Sistema MO.SE.
	Sistemi urbani
	Allacciamenti grandi hub interportuali

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## L'impatto della città diffusa

Nel '98, stando alle ricerche dell'Osservatorio Veneto di Paolo Cacciari, sono stati progettati nella regione 9 milioni di metri cubi di fabbricati residenziali e 11 non residenziali (sono 13 in Lombardia, ma con più del doppio di popolazione).

Secondo l'istituto di Cacciari, l'attività edificatoria in Veneto è la più elevata d'Italia e avviene secondo lo schema villetta-piccolo capannone, cioè la casetta unifamiliare con giardino e, più arretrato, lo stabilimento, il deposito con il piazzale e il vialetto per i camion. Non a caso nel 2002 in Veneto sono stati costruiti 17,9 metri cubi di cemento

per ogni ettaro, mentre in Italia la media è stata del 7,9 spiega Federico Della Puppa, che sta censendo le aree produttive per conto della Fondazione Benetton (intervistato da Gian Antonio Stella sul Corriere della Sera del 12 febbraio 2003). Dal punto di vista dei trasporti, questa urbanizzazione diffusa privilegia

forzatamente un sistema di trasporto su gomma, l'unico in grado di servire ogni singolo punto del territorio: se nel resto del Paese, da tempo, i magazzini delle industrie corrono sulle autostrade, in Veneto domina il modello economico dei Distretti industriali artigianali - da quello della Riviera del Brenta (calzature), a Montebelluna e Trivignano (articoli sportivi), a Susegana e Conegliano (elettrodomestici) - dove i camion sono l'anello di congiunzione fra un "reparto" e l'altro, costituito da capannoni e piccole fabbriche disperse su un'area più o meno ampia.

Il problema, oltre alla distruzione del territorio, è che tutto avviene su una rete stradale datata, risalente quasi tutta al secolo scorso, non concepita per sopportare grandi volumi di traffico, tanto meno quello pesante, e con enormi difficoltà di ampliamento e ammodernamento proprio a causa della polverizza-



zione delle proprietà e dall'urbanizzazione diffusa.

Oggi però emerge una sofferenza da sovraccarico, lo spazio si è saturato, la circolazione è sempre più difficile.

## I programmi regionali

Per affrontare questa situazione la Regione punta alla separazione fra il traffico merci e quello delle persone, oltre ad accelerare il recupero di efficienza del sistema, puntando in particolare su alcune grandi opere, indicate nell'accordo sottoscritto il 9 agosto 2001 tra Regione Veneto e Governo: le autostrade Passante di Mestre; Pedemontana veneta e Nuova Romea; l'Alta capacità ferroviaria Milano-Verona-Venezia-Trieste e il Servizio ferroviario metropolitano regionale, definito anche "metropolitana di superficie", che collegherà i vari centri del Veneto.

Parallelamente, l'adeguamento della viabilità ordinaria è stato avviato grazie al decentramento della rete Anas e la creazione di Veneto strade, una società per azioni della quale fanno parte la Regione, le sette province venete e quattro concessionarie autostradali che operano in Veneto.

In generale esiste comunque un forte ritardo nello sviluppo delle infrastrutture, perchè Passante, Pedemontana,

Romea sono opere che avrebbero dovuto essere già fatte da dieci anni - sostiene Silvano Vernizzi, Amministratore delegato di Veneto strade e uno dei massimi esperti del settore - però negli ultimi due/tre anni si è verificata un'importante accelerazione, specie nelle procedure, soprattutto grazie alla Legge Obiettivo, che in Veneto è stata in parte forzata, con dichiarazioni di stato d'emergenza (passante di Mestre), e in parte interpretata, facendo proprie ad esempio le osservazioni dell'Unione europea, dalle procedure di project financing (specie per la scelta del promotore), alla coerenza fra progetto preliminare e progetto definitivo.

## Strade

Per la viabilità è stato avviato un piano per circa 700 milioni di euro per lo sviluppo della rete regionale ex Anas, con lavori affidati a Veneto strade, mentre è già aperto l'80 per cento dei cantieri Anas dell'ex piano decennale, per un investimento di circa 300 milioni di euro.

In prospettiva si sta lavorando per la terza corsia della A4 (è in corso la procedura di valutazione dell'impatto ambientale) per un costo complessivo di circa 1 miliardo di euro.

Altri progetti importanti sono: il raccordo di circa 80 chilometri fra la A15

Parma-La Spezia e la A22 Brennero-Modena (il cosiddetto corridoio Tibre, fra l'area tedesca e i porti toso-liguri), oggi in fase di definizione; il proseguimento verso nord dell'autostrada di Alemagna e il suo raccordo alla Udine-Tarvisio nella zona di Tolmezzo (nell'aprile scorso è stato firmato il protocollo d'intesa - tra Veneto, Friuli Venezia Giulia, Ministero delle Infrastrutture e Anas - per uno studio di fattibilità dei circa 80 chilometri previsti).

Inoltre si lavora anche per Nuova Romea e sono stati superati gli ostacoli burocratici per il tronco meridionale della A31 Valdastico, 53,9 chilometri da Vicenza a Badia Polesine, atteso da anni, inserito nel piano finanziario dell'autostrada Brescia-Padova, con una ipotesi di spesa di 671 milioni di euro, che dopo alterne vicende sembra oggi in dirittura d'arrivo.

Per quanto riguarda Anas, pur essendo drasticamente ridimensionata, visto che gestisce circa 600 chilometri di rete sui circa 2.400 originari (sostanzialmente le Statali Romea, Triestina, Pontebbana, Alemagna, Transpolesana e Veronese), oggi ha in corso o in appalto lavori per 470 milioni di euro, che uniti a quelli conclusi recentemente portano a oltre 522 milioni di euro gli investimenti dell'Anas in Veneto dal 1 gennaio 2004; un risultato possibile grazie a diverse progettazioni già pronte e al recupero di circa 121 milioni di euro di finanziamenti non spendibili altrove.

Fra questi lavori si segnala la definitiva messa in sicurezza della Statale Transpolesana, che da Verona va verso Rovigo e il basso Polesine, nota per essere una delle strade più pericolose della regione: nel luglio 2003 sono stati appaltati i lavori dell'ultimo tratto non ancora sistemato, con l'allargamento della strada, l'eliminazione degli attraversamenti a raso e la realizzazione dello spartitraffico centrale, per un costo totale di circa 40 milioni di euro.



## Project financing

Il Veneto è una delle regioni dove si stanno sviluppando più proposte di project financing, in particolare per alcune tratte autostradali: delle otto presentate all'Anas entro l'aprile scorso, almeno due riguardano il suo territorio, e cioè la Orte-Venezia e la Ravenna-Venezia, mentre un altro progetto in fase di sviluppo è la Pedemontana veneta (illustrata più avanti), che dopo un inizio difficoltoso sembra avere oggi molte più possibilità di realizzazione.

La Pedemontana va segnalata anche perchè, dopo numerose difficoltà, errori e veti incrociati che hanno l'hanno bloccata, la Regione Veneto ha messo a punto nuove procedure di applicazione della Legge Obiettivo, in particolare per quanto riguarda la scelta del promotore: dopo la presentazione del progetto da parte della società Pedemontana veneta spa (Brescia-Padova, Autostrade per l'Italia, Autostrade per l'Italia, Autovie venete e alcune banche), all'inizio del 2004 è stato deciso di pubblicare un avviso pubblico con l'invito a presentare entro tre mesi eventuali altri progetti competitori, facendo di necessità virtù le contestazioni della Commissione europea, che ha avviato una procedura d'infrazione proprio contro il diritto di prelazione previsto dalla 166 e la mancanza di alternative nella scelta del promotore.

Un altro caso emblematico riguarda la decisione dell'Anas di respingere, nel luglio scorso, la proposta di realizzazione in project financing di una nuova



Particolari di lavori sulla Padova-Venezia

autostrada da Venezia a Ravenna, alternativa alla Romea, avanzata nel dicembre 2003 da Newco Nuova Romea Spa (Autostrade per l'Italia, autostrada Brescia-Padova, Impregilo International).

La decisione di Anas non deve essere stata semplice, considerando i soggetti coinvolti (che non hanno mancato di polemizzare) ma sembra aprire definitivamente la strada al progetto alternativo presentato precedentemente da Gefip Holding, dichiarato di Pubblico interesse nel dicembre 2003: un progetto che prevede, accanto alla costruzione della Nuova Romea nel tratto Mestre-Cesena, anche la riqualificazione della E45 Orte-Cesena, per un costo complessivo di circa 10 miliardi di euro, di cui il 45 per cento dovrebbe essere a carico dello Stato.

## Ferrovie

Per quanto riguarda il sistema ferroviario, attualmente sono in corso lavori sul tratto Padova-Venezia dell'Alta velocità, per 350 milioni di euro, mentre proseguono le procedure per la realizzazione della Milano-Verona, che ha fatto un altro passo avanti con l'approvazione, nel dicembre scorso, del progetto preliminare (sarà Infrastrutture Spa a finanziare i lavori preliminari, con un mutuo di 576 milioni di euro); per la tratta Verona-Vicenza sono invece in corso le procedure di Valutazione dell'impatto ambientale.

Quanto alla rete ordinaria, Rfi sta lavorando al potenziamento della Venezia-Bologna e al by-pass di Padova, oltre all'adeguamento della rete esistente e, soprattutto



to, alla realizzazione del Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr). La "tangenziale" ferroviaria di Mestre, operativa con la Treviso-Portogruaro a regime, la Castelfranco-Padova interamente raddoppiata e il potenziamento della Vicenza-Treviso, sarà in grado di alleggerire il traffico merci sulla Padova-Mestre e consentire l'aumento dell'offerta per il servizio metropolitano, in attesa del quadruplicamento della linea Padova-Mestre e del riassetto del nodo di Venezia; il potenziamento prevede la razionalizzazione degli scali merci terminali di Cittadella, Castelfranco Veneto, Treviso e Rovigo, per complessivi 35 milioni di euro, con completamento previsto il 2006.

Una linea in progetto è invece il collegamento fra l'alta velocità e l'aeroporto di Venezia, messo a punto da Rfi e Regione Veneto, oggi a livello di preliminare (già presentato al Cipe), per un costo stimato di 220 milioni di euro e un completamento previsto per il 2009.

Per quanto riguarda i nodi, si prevede soprattutto di specializzare le linee per il traffico merci, in genere tangenziali ai grandi centri, con i terminali merci localizzati su aree più periferiche.

Su tutti spicca il potenziamento del nodo di Venezia, che prevede investimenti per circa 650 milioni di euro nei prossimi 5 anni (compresi 45 milioni di euro di lavori per l'Sfmr).

Un altro programma significativo riguarda l'eliminazione dei passaggi a livello: negli ultimi otto anni - fra il 1996 e il 2003 - ne sono stati eliminati 93, per circa 95 milioni di euro d'investimenti (51 dei quali di Rfi); oggi se ne prevede l'eliminazione di altri 130, nell'arco dei prossimi 5 anni, per un investimento complessivo di circa 210 milioni di euro interamente finanziati, di cui 67 a carico di Rfi.

Il tutto nel più ampio quadro della separazione dei flussi merci e passeggeri e dell'attuazione del Sistema ferroviario metropolitano regionale, messo a punto dalla Regione, che prevede investimenti

per 340 milioni di euro solo per la prima fase funzionale, attualmente in corso di realizzazione (il costo complessivo è di circa 400 milioni di euro, finanziati per il 40 per cento dallo Stato e per il 60 per cento dalla Regione): sono previsti interventi sulle infrastrutture ferroviarie esistenti, sia in linea (raddoppio e/o ripristino di tratte di linee, soppressione di passaggi a livello) che nelle stazioni,



e la realizzazione di alcune nuove fermate. Gli interventi dovrebbero essere completati entro il 2006.

### Infrastrutture urbane

In Veneto le infrastrutture urbane più rilevanti riguardano tre linee tranviarie, a Padova, Verona e Venezia, tutte finanziate da tempo dallo Stato, ma nessuna ancora effettivamente in funzione.

A Padova il "metrobus" (tram su gomma, sistema Translohr) è stato realizzato su buona parte del percorso, attraversamento del Centro, e inaugurato poco prima delle elezioni dello scorso giugno, dopo anni di polemiche e di lavori che hanno messo in ginocchio il traffico; è stato anche realizzato un deposito provvisorio nell'area dell'ex-Scalo Mercanti e sono state effettuate prove in linea con le prime vetture consegnate.

Per quello di Venezia è stata fatta la gara e ha vinto ancora la società Translohr, con un sistema simile a quello di Padova; oggi è stata realizzata una tratta sperimentale di 100 metri, con previsione di avere i primi 900 metri entro fine anno e iniziare i lavori veri e propri nel

2005, con completamento previsto in tre anni; il tram costerà 163 milioni di euro, con intervento statale per 60 milioni; le linee saranno due, la prima tra Favaro-Mestre-Venezia, con 23 fermate, e la seconda da Mestre a Marghera, con 17 fermate.

A Verona la situazione è molto più complessa e contrastata e si è risolta solo da pochi mesi, e non completamente: qui le tratte previste sono due, e circa tre anni fa Siemens aveva vinto la gara per la realizzazione e fornitura dei tram (modello Combino); ma subito dopo la nuova Giunta comunale (Ulivo subentrata al Polo) ha bloccato tutto per motivi finanziari e per la Valutazione d'impatto ambientale negativa, specie per l'attraversamento del centro.

La prima tratta però era già stata approvata dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e dal Cipe e appaltata due anni e mezzo fa, per un costo di 377 miliardi di lire, 120 dei quali a carico dello Stato e il resto di Comune e Azienda di trasporto (Amt); più rilevante era il contributo Statale previsto per la seconda linea, pari al 60 per cento (91,7 milioni) dell'importo complessivo.

Per questo il Comune ha avanzato varie ipotesi alternative di rete ridotta, in particolare un progetto accorpato, cioè l'unione di due linee previste originariamente. La posizione del Ministero però è stata ferma ed esplicita: sono stati approvati e finanziati da tempo quei tracciati e quelli vanno costruiti, altrimenti si ricomincia da capo con le procedure (come del resto è avvenuto anche altrove, a Monza per esempio, che in questo modo ha perso i finanziamenti per una metropolitana già approvata e la tranvia che doveva sostituirla è ancora in alto mare).

Così, nell'aprile scorso, per non perdere i finanziamenti statali è stato deciso di procedere con la tratta già approvata e appaltata - San Michele-stazione-stadio - facendo qualche passo indietro per ripartire da uno dei pochi punti certi di questa vicenda tormentata.

