

La straordinarietà di quello che dovrebbe essere normale

Il Passante di Mestre è diventato realtà

FABRIZIO BONOMO

Nel febbraio scorso è stata aperta al traffico la bretella autostradale di circa 32 chilometri che collega direttamente i due tronchi orientali della A4, la Milano-Venezia e la Venezia-Trieste, permettendo di evitare l'area urbana del capoluogo veneto e risolvendo uno dei maggiori nodi di traffico del Paese. Un'infrastruttura realizzata a tempo di record, in soli quattro anni, grazie a procedure straordinarie ma anche con un approccio pragmatico e allo stesso tempo innovativo da parte dei decisori politici e dei tecnici chiamati a dare corpo a un'opera di cui si discuteva da oltre trent'anni, riuscendo a ottenere il consenso del territorio e il suo coinvolgimento nella valorizzazione dell'asse autostradale come occasione di ricucitura ambientale attraverso la creazione di un parco lungo 30 chilometri

Fino al mese scorso il nodo di Mestre era uno dei più congestionati della rete autostradale italiana, con punte da 150 a 170 mila veicoli al giorno, di cui il 30 per cento costituito da mezzi

pesanti, provenienti dalle autostrade Milano-Venezia, Venezia-Belluno e Venezia-Trieste, oltre che dall'area urbana e metropolitana del capoluogo. Un traffico ben al di sopra delle previsioni



(nel 1990 si ipotizzava la saturazione della Tangenziale nel 2010, con un traffico medio giornaliero di 110 mila veicoli), che ha avuto una notevole accelerazione negli anni Novanta, dopo la caduta del Muro di Berlino che ha aperto la strada al traffico, soprattutto pesante, da e per i paesi dell'Europa orientale.

Oggi questo tappo storico non c'è più, grazie all'apertura del cosiddetto Passante di Mestre, una bretella di circa 32 chilometri tra il tratto finale della A4 Milano-Venezia e l'inizio della A4 Venezia-Trieste a Quarto d'Altino, che nel suo tracciato interseca la A27 Venezia-Belluno, nei pressi di Mogliano.

Il risultato più evidente è che la vecchia Tangenziale di Mestre, progettata nel 1972 come raccordo autostradale e poi diventata parte del sistema viario urbano ed extra-urbano della città, è oggi decisamente meno trafficata e ritrova la sua corsia d'emergenza, utilizzata in modo dinamico per gestire meglio il flusso di veicoli, mentre in tutto il nodo autostradale

la circolazione è fluida e senza intoppi. Delle criticità rimangono solo agli innesti con la rete viaria locale, non solo perchè rimangono da completare due dei tre caselli intermedi e le opere complementari di raccordo (bisognerà aspettare la fine del 2009) ma soprattutto perchè Mestre non ha di fatto una tangenziale interna, anche se oggi è in fase di definizione, e le strade d'accesso sono ancora le vecchie ed ormai insufficienti strade statali (vedi dossier Venezia, sul numero di ottobre 2007).

Un'opera da record

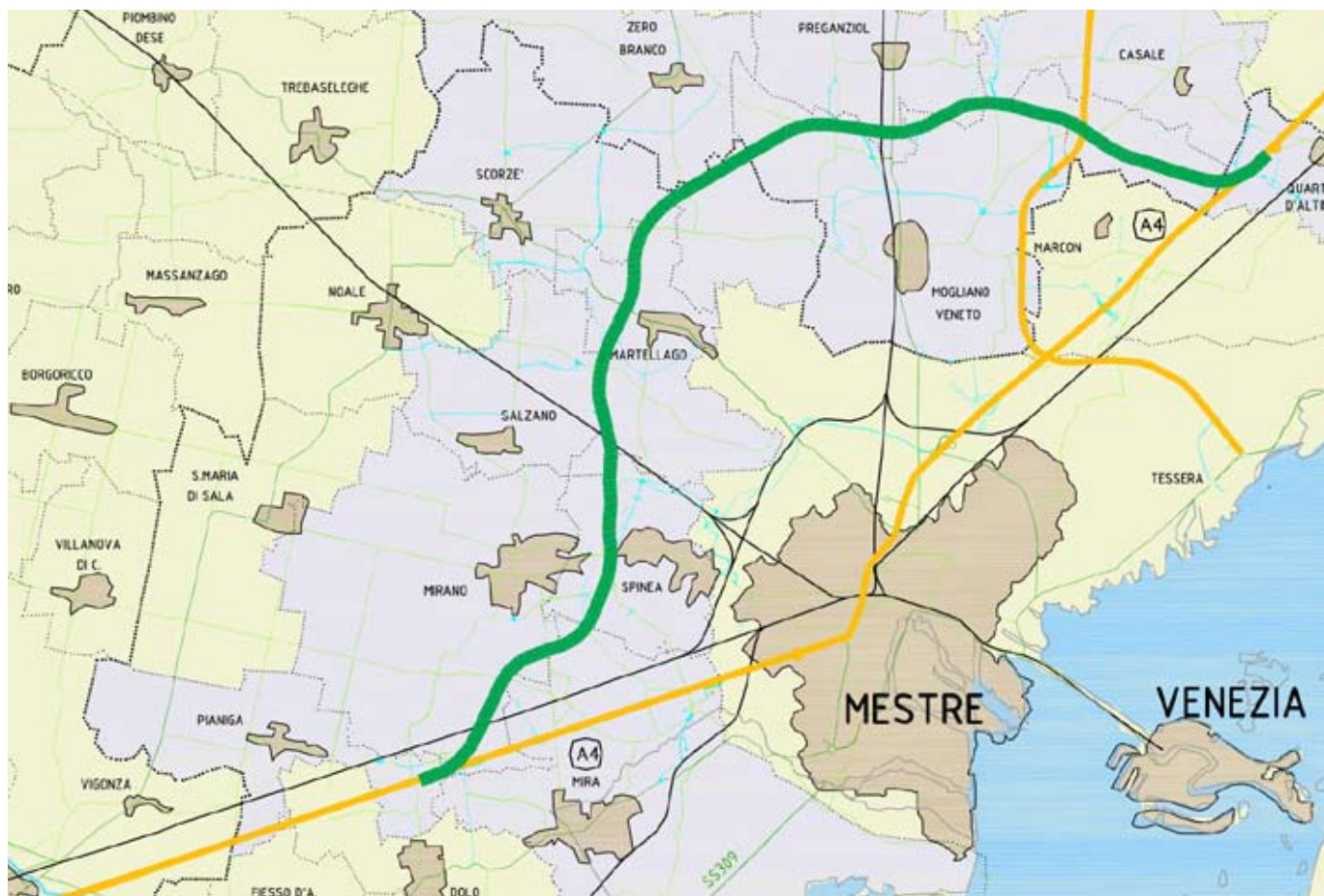
L'eccezionalità dell'evento è tale per non pochi aspetti, non tanto e non solo perchè ci sono voluti più di trent'anni per risolvere una criticità di livello nazionale e internazionale, quanto per come si è arrivati a questa conclusione, oltre al fatto di avere realizzato un'autostrada di 32 chilometri in quattro anni, rispettando

tempi e quasi del tutto le previsioni di costo, nonostante la complessità del territorio attraversato e i molti nemici e i diversi ostacoli trovati lungo il percorso procedurale.

Tempi brevi e spesa nei limiti previsti ne fanno da soli un caso eccezionale, perchè se altrove il rispetto di questi due fattori è frequente, in Italia non lo è, tanto che si scontano abitualmente ritardi, rinvii e aumento dei costi, anche negli esempi migliori, come l'alta velocità Torino-Novara, realizzata a tempo di record ma con costi decisamente superiori alle prime ipotesi.

È eccezionale anche il fatto di essersi concretizzata rapidamente, con un'accelerazione notevole che risalta davanti ai trent'anni di ipotesi e progetti senza sbocchi concreti, dalle complanari alla Tangenziale esistente a un lungo tunnel sotto la città, nonostante fosse considerata unanimemente l'opera infrastrutturale più necessaria per l'intero Nord-ovest.

Inoltre, altro record, si tratta della prima





autostrada a pagamento costruita ex novo dagli anni Settanta, quando nel nostro Paese venne vietata per legge la costruzione di nuove autostrade in Italia (legge 492 del 16 ottobre 1975); per il resto l'Italia ha visto molte terze o quarte corsie, le nuove autostrade sono spesso ancora sulla carta e solo oggi sembrano trovare sbocco (vedi il caso del Piemonte, pubblicato sul numero di febbraio 2009).

Altrettanto significativo è il fatto che si sia riusciti a realizzarlo in un territorio fortemente antropizzato, con la presenza di un edificato diffuso e di molte attività produttive che rende difficile trovare corridoi liberi per un'infrastruttura di questo tipo: non è un caso unico né il più difficile, come dimostrano gli svincoli autostradali e i nuovi assi stradali nel nord di Milano, attorno al nuovo polo fieristico e all'area dell'Expo (vedi i diversi articoli pubblicati dalla rivista fra 2007 e 2008), ma per come ci si è riusciti rappresenta un caso-scuola molto importante per la realtà italiana.

A questo si legano i numerosi espropri resistiti necessari – circa 1.200 casi, per un totale di 4 milioni di metri quadri di terreno, con decine di edifici da abbattere, senza contare le numerose interferenze da superare (quasi 400) – che in genere rappresentano un fattore di rallentamento delle opere ma qui sono stati effettuati senza pregiudicare i tempi di realizzazione.

Norme di Protezione civile per superare lo stallo

La straordinarietà del Passante di Mestre è innanzitutto nelle procedure adottate per renderne possibile la realizzazione: paradossalmente, il passo decisivo è stato il ricorso alle norme della Protezione civile.

Il Governo infatti, vista l'impossibilità di procedere con le procedure ordinarie, come sarebbe logico per un'opera di questo tipo, nel febbraio 2003 (e poi ancora nel febbraio 2004) ha deciso di superare una situazione di stallo dichiarando lo Stato di emergenza socio-economico-ambientale nel settore del traffico e della mobilità a Mestre.

Il passo successivo, nel marzo 2003, è stata la nomina un Commissario straordinario – nella persona di Silvano Vernizzi, ex Segretario regionale alle infrastrutture e alla mobilità, poi divenuto Amministratore delegato di Veneto strade spa (la società creata dalla Regione per gestire la rete acquisita dall'Anas nel 1999) – affidandogli poteri speciali che, fra l'altro, fanno proprie le competenze dell'Anas fino alla fine dello stato d'emergenza e permettono di accelerare ulteriormente le procedure della Legge Obiettivo, a loro volta molto ridotte rispetto a quelle previste in precedenza.

La scelta di ricorrere a procedure speciali

fa seguito al sostanziale fallimento degli approcci precedenti, anche quelli che sembravano avere concrete possibilità di sviluppo e di attuazione in tempi brevi. Quest'ultima risale all'ottobre 2002, quando il Cipe esprime una valutazione positiva del progetto di un Passante esterno, quello oggi attuato, scartando di fatto le altre ipotesi, compresa quella di un tunnel sotto la tangenziale esistente emersa con forza nei mesi precedenti; la soluzione prevedeva il finanziamento dei lavori con capitali privati e si basava sull'assegnazione della costruzione e gestione direttamente, senza gara europea, alle tre concessionarie autostradali coinvolte: Brescia-Padova, Autostrade per l'Italia e Autovie venete.

Questo schema, basato sulla costruzione con capitali privati in cambio di una concessione pluridecennale, viene però contestato dall'Unione europea, così come l'ipotesi successiva di affidare alle tre concessionarie la sola gestione del nuovo tratto autostradale, perchè rappresentava di fatto un abuso a favore di società italiane.

Da qui dunque la scelta di puntare quanto meno alla realizzazione dell'opera, ricorrendo a un Commissario straordinario e a una gara europea per l'affidamento al costruttore.

Il ruolo essenziale del Commissario straordinario

Il ruolo del Commissario si è fatto sentire sin da subito: nella definizione del progetto preliminare, nell'individuazione di un General contractor per la realizzazione; nelle procedure finali di approvazione del progetto; nell'applicazione delle deroghe alla Legge Obiettivo che affidano al Commissario e non più al Cipe l'approvazione del progetto definitivo (purchè sia conforme al preliminare); fino all'efficace gestione dei contenziosi con le imprese, con gli Enti locali e, soprattutto, con i proprietari dei terreni.

Notevole è stata la tempistica imposta nei primi mesi del suo mandato, tanto che nell'arco di un anno il Commissario è ri-



Decisioni difficili sul General contractor

La gara per il General contractor si è conclusa con l'affidamento a un'Ati guidata da Impregilo a cui, nel giugno 2004, è subentrata la società di progetto Passante di Mestre Scpa, dove Impregilo ha una partecipazione del 42 per cento, che comprendente Grandi lavori Fincosit, Fip industriale, Cooperativa muratori e cementisti, Consorzio cooperative costruttori, Consorzio veneto cooperative, Serenisima costruzioni.

L'Ati è risultata vincitrice non tanto per il ribasso sull'importo a base d'asta (all'11,6 per cento, contro offerte migliori) quanto per il maggior punteggio nell'offerta tecnica e per i tempi di consegna più ridotti, oltre al fatto di avere ottenuto la conferma della possibilità di ottenere linee di credito dalle banche per un totale di 100 milioni di euro, cosa non da poco visto che il bando chiede al vincitore della gara di sostenere in anticipo il 30 per cento dei costi, che verranno restituiti solo dopo il collaudo dell'intervento.

Ma proprio con la conclusione della gara si verifica quello che Vernizzi definisce un momento più difficile degli altri, perché l'altra Ati rimasta in gara (delle cinque iniziali), la cordata Pizzarotti-Snamprogetti, annuncia un ricorso al Tar, ritenendo che i criteri di aggiudicazione vadano contro la libera concorrenza tra imprese, considerando di avere avuto, in sede di esame delle candidature, il massimo punteggio per i parametri non discrezionali (grazie a un'offerta economica inferiore), contro zero punti per i parametri cosiddetti discrezionali.

In realtà la situazione è più complessa e si risolve solo grazie a una vera e propria scommessa da parte del Commissario: all'apertura dei plichi con le offerte si scopre che quello dell'Ati Pizzarotti non ha la sigillatura in ceralacca, senza la quale si è automaticamente esclusi dalla gara; però il bando non consente di procedere con l'aggiudicazione in presenza di una sola offerta, e questo rende nulla la gara stessa.

Davanti alla prospettiva di indire una nuova

gara europea, con il conseguente allungamento dei tempi, calcolato in almeno otto mesi, il Commissario sceglie di procedere con una trattativa privata, soluzione più veloce ma molto più rischiosa, sia per la dimensione dell'appalto – oltre 750 milioni di euro a trattativa privata sono un'enormità – sia per il ricorso pendente al Tar.

Il ricorso era verso l'aggiudicazione – precisava nel 2004 su queste pagine Silvano Vernizzi – con una richiesta di sospensione che però non era ancora stata esaminata dal Tar; di conseguenza, non essendoci alcun atto sospensivo, la firma del contratto era perfettamente legittima e consentiva di procedere con le ulteriori fasi di progettazione e approvazione; del resto le procedure della Legge Obiettivo non prevedono più il subentro ma al massimo il risarcimento per equivalente, qualora il Tar dia ragione a chi a fatto ricorso.

La sentenza del Tar arriva nel novembre 2004, e dà ragione al Commissario; in caso contrario l'Ati guidata da Pizzarotti avrebbe avuto diritto, per contratto, a un indennizzo del 10 per cento del valore delle opere, circa 50 milioni di euro, senza

uscito a indire la gara e poi siglare il contratto con chi doveva realizzare l'intervento.

Già nell'aprile 2003, pochi giorni dopo la sua nomina, si attivano le procedure per l'approvazione del progetto preliminare e dello studio d'impatto ambientale, che il Cipe approva poi nel novembre 2003, con prescrizioni, fissando il costo complessivo in 750 milioni di euro (circa 1.450 miliardi di lire), stanziando un contributo pubblico di 113,400 milioni di euro (circa 220 miliardi di lire) e autorizzando Anas a reperire il resto.

Parallelamente, nell'agosto 2003 viene indetta la gara europea per l'individuazione del General contractor, a cui affidare la progettazione definitiva ed esecutiva e delle opere e la loro realizzazione; l'aggiudicazione arriva nel febbraio del 2004, anche se con non pochi problemi, seguita a ruota dalla stipula del contratto, avvenuta nell'aprile 2004, e infine dall'approvazione a settembre, con decreto del Commissario, del progetto definitivo.





– rivela Silvano Vernizzi – per evitare che a causa di un definitivo diverso si dovessero ripetere le procedure (cosa che invece si è verificata in altri progetti inseriti nella Legge Obiettivo, tanto da spingere la Commissione europea ad avviare una procedura d'infrazione contro l'Italia).

Come tracciato non cambia nulla rispetto al preliminare – ribadisce Vernizzi – ma sono presenti solo quelle modifiche richieste dal Cipe, come allungamenti di tratti di galleria artificiale, ad esempio per quella a Cappella di Scorzè, dove inizialmente doveva essere di 80 metri e il Cipe ne ha imposto l'allungamento di 100 metri per lato, così nel definitivo è diventata di 280 metri.

L'unica modifica sostanziale nasce in seguito, con una variante nei comuni di Salzano e Martellago prescritta nel 2005 dal ministero dell'Ambiente a seguito della Valutazione di impatto ambientale al progetto definitivo; un'imprevisto arrivato fuori tempo, che ha rischiato di bloccare i cantieri, risolto solo dall'ennesima scommessa da parte del Commissario straordinario.

Il nodo sono le differenze fra i tempi dei lavori e quelli della burocrazia, perchè se

però fermare i lavori.

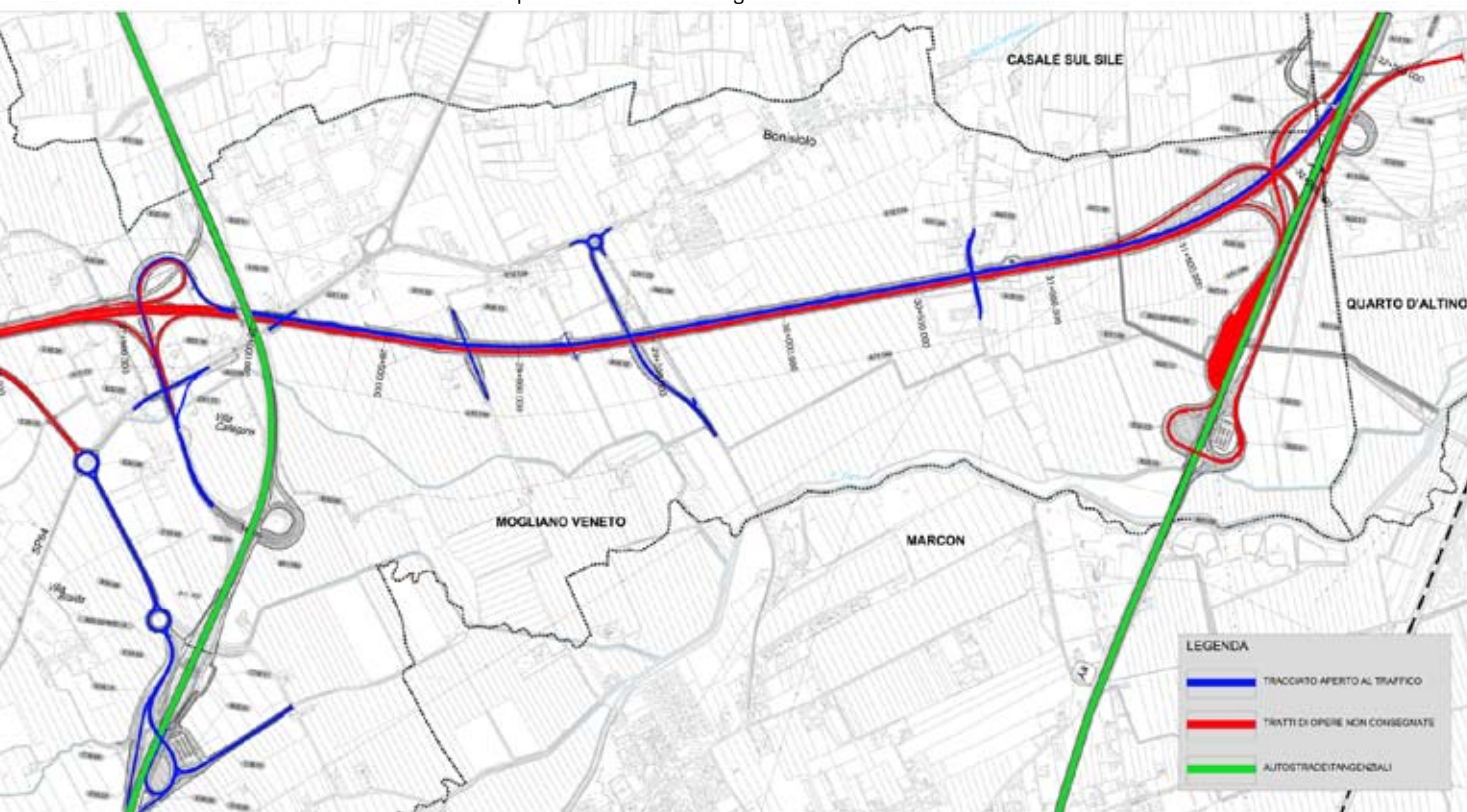
Però non è stato un azzardo, ha dichiarato in seguito Vernizzi, ma solo l'assunzione di una responsabilità richiesta implicitamente nella nomina a Commissario straordinario, chiamato appunto a risolvere i problemi e quindi prendere decisioni – anche quelle più scomode, difficili o pericolose – per raggiungere l'obiettivo del suo mandato, cioè realizzare il Passante.

Scommesse e imprevisti lungo il tracciato

Per quanto riguarda il tracciato, se è vero che il General contractor ha l'incarico di produrre il progetto definitivo ed esecutivo, è altrettanto vero che sin da subito il punto fermo rimane il preliminare approvato dal Cipe nel 2003.

È stata una scelta imposta in sede di gara

Pianta e veduta del tratto di Passante aperto al traffico nel luglio 2007



i cantieri iniziano nel dicembre 2004 (ma solo a Bonisiolo, nell'unico terreno che non richiede espropri perché di proprietà regionale) senza però che sia stato emesso il Parere di conformità del ministero dell'Ambiente, arrivato solo dopo un anno, nel novembre 2005.

Ancora una volta, la necessità di fare presto si scontra con un vincolo procedurale ineludibile, senza il quale non dovrebbero nemmeno essere aperti i cantieri.

Il Commissario straordinario decide invece di rischiare, dando precedenza ai cantieri.

Poi però arriva la decisione del ministero dell'Ambiente, che approva il progetto

ma chiede anche di spostare una parte del tracciato, per tutelare un'area preso Salzano ritenuta di interesse naturalistico.

Di fatto – sottolineerà poi Vernizzi – se si fossero aspettate tutte le carte il Passante sarebbe ancora in alto mare, ma la variante sposta il Passante di 300 metri e impone la ridefinizione di quasi cinque chilometri di tracciato, con tutte le implicazioni in termini progettuali e di espropri. La soluzione? accelerare i lavori (che dopo un anno erano ancora quasi fermi) aprendo più cantieri dove possibile lungo il tracciato, mentre parallelamente si riprogetta la variante di Salzano, che comunque

porta a un ritardo di 279 giorni sul cronoprogramma (più di otto mesi), e un costo aggiuntivo di circa 55 milioni di euro, che sarebbe stato ancora più oneroso se nel frattempo i lavori avessero già interessato l'area, dovendo smantellare quanto costruito.

Inoltre, la variazione di tracciato ha compromesso anche la realizzazione di uno dei tre caselli intermedi, quello di Martelago che, date le caratteristiche del nuovo percorso, non trova più spazio e la cui futura localizzazione verrà decisa in un secondo momento.

Le sfide di un territorio urbanizzato

Il Passante ha una piattaforma stradale larga circa 32,5 metri, con tre corsie per senso di marcia, ciascuna di 3,75 metri, una corsia di emergenza di 3 metri e un margine interno di sinistra variabile ma in genere di quasi un metro.

Dovendosi inserire su un territorio caratterizzato da una edificazione diffusa, il tracciato assume una forma sinuosa, frutto della ricerca del minor impatto possibile, condotta prima sulla carta e sulle aerofotogrammetrie, poi sul campo.

Però il Passante non si nasconde, anzi, per due terzi è in rilevato (14 tratti, per un totale di circa 22 chilometri), mentre il resto presenta otto tratti in trincea, per un totale di circa dieci chilometri, di cui sette parzialmente coperti, con gallerie artificiali di lunghezze comprese tra 100 e 445 metri, fra le quali se ne segnalano quattro, realizzate con monoliti prefabbricati in calcestruzzo, necessarie per sottopassare altrettante linee ferroviarie.

Il tutto in un quadro complessivo di decine di ponti, viadotti, sovrappassi e sottopassi per l'attraversamento dalla rete stradale, ferroviaria e dei canali che segnano il territorio.

Di fatto, da un punto di vista ingegneristico l'opera non è particolarmente complessa; qualche problema l'ha dato l'acqua, presente in volumi consistenti nel territorio attraversato, e impegnativi sono



stati i sottopassi della ferrovie, realizzati senza interrompere il servizio ferroviario.

Più lungo e complesso è stato risolvere il nodo delle interferenze e e quello degli espropri.

La rete di interferenze è particolarmente fitta – ne sono state censite 357, di proprietà di 20 enti diversi – con fognature, acquedotti, gasdotti, oleodotti, elettrodotti, linee telefoniche che si diramano a raggera da Mestre verso l'entroterra; superare questo groviglio di reti ha avuto un costo di circa 70 milioni di euro, l'8,5 per cento del totale, ma soprattutto ha rallentato la realizzazione dei tratti interessati, più che altro per questioni di competenze, visto che l'eliminazione non è di competenza del General contractor quanto dei singoli gestori.

Poteri speciali per avviare un nuovo approccio al nodo agli espropri

Il nodo degli espropri presenta aspetti ancora più complessi e potenzialmente pericolosi per la realizzazione del Passante, quanto meno dal punto di vista dei tempi.

Ma anche in questo caso si è rivelato vincente il tipo di approccio adottato dal Commissario straordinario, fatto di un uso calibrato (e anticipatore) dei propri poteri speciali, utilizzati per superare problemi burocratici e limiti normativi ma in una logica di attenzione agli interlocutori e non di imposizione, così da ottenere consenso e rispetto dei tempi, per quanto possibile.

Così, nell'ottobre 2003, insieme alla Regione, il Commissario firma un ac-

Il ponte sul fiume Taglio

Una delle opere d'arte più significative lungo il tracciato del Passante è il ponte sul fiume Taglio, nel comune di Mirano, progettato da Enzo Siviero fra 2006 e 2007: un ponte autostradale in acciaio, del tipo a via di corsa inferiore, con impalcato largo 40 metri e lungo complessivamente 80 metri, articolato su tre campate, due laterali di riva di circa 20 metri e una centrale di circa 40 metri sopra il fiume.

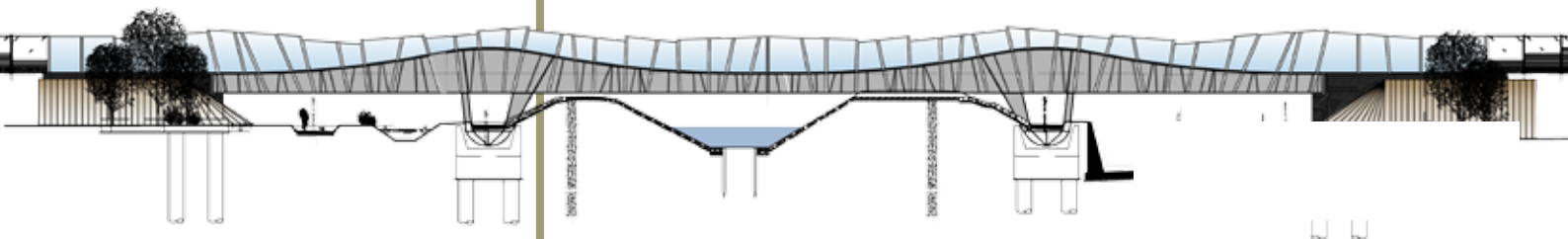
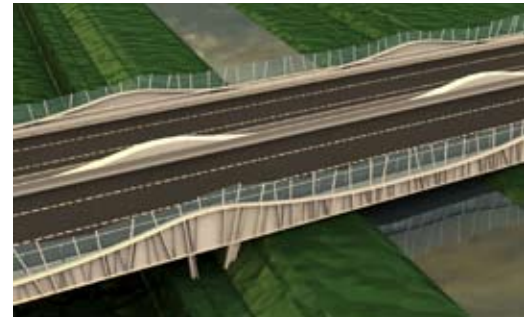
Il canale Taglio (o Canale di Mirano), è un' antica infrastruttura di trasporto delle merci via acqua, vincolata oggi della Soprintendenza ai Beni Ambientali e Architettonici insieme a un piccolo insediamento rurale e un'ampia area a sud del centro di Mirano, dove si trovano diversi canali di epoca romana, benedettina e veneziana, risultati da sempre fondamentali per la sopravvivenza di questo territorio.

Il ponte, che rappresenta il punto di incontro tra il canale e il rilevato autostradale, doveva essere un elemento del paesaggio – sottolinea Enzo Siviero – con un proprio ruolo e una propria identità e nel contempo integrato in esso: l'obiettivo principale è stata la volontà di realizzare un'opera la cui conformazione non intaccasse l'equilibrio tra il corpo marginale del fiume di importanza storica e la ricchezza naturale della campagna limitrofa.

Anche per questo assume un ruolo importante nell'ambito del progetto Passante verde, che qui valorizza ampie aree attrezzate a parco con percorsi ludici e sportivi: il progetto del ponte esprime non solo il rispetto per il valore storico del canale, ma permette la continuità dei percorsi ad esso collegati, valorizzandoli anche di notte, con numerose sorgenti di luce inserite nella struttura, in corrispondenza degli irrigidimenti esterni alle travi di bordo, per evidenziare l'irregolarità delle sagome geometriche e creare una elevata suggestione luminosa.

L'idea progettuale scaturisce dall'osservazione delle aree palustri, con i loro canneti che segnano la vista da una serie di fitti allineamenti più o meno verticali; da qui un disegno che vuole ispirarsi appunto a un canneto, per richiamare l'ambiente naturale in cui è inserito; anche chi percorre l'autostrada percepisce l'attraversamento del canale, con una visione in velocità delle curve dell'estradosso delle travi.

Strutturalmente il ponte presenta due travi a doppio T, di altezza variabile e riconducibile alla forma del diagramma dei momenti flettenti principali. Al centro, separa le carreggiate una trave dello stesso tempo.





sario straordinario decide di pagare a prezzo di mercato, almeno le abitazioni, contrariamente a quanto avviene di norma.

La lungimiranza di questo approccio viene confermata dalla Corte costituzionale nel 2007, con una sentenza che stabilisce il principio dell'equo indennizzo sulla base del valore di mercato e dichiara illegittima la prassi di pagare una indennità che oscilla nella pratica, tra il 50 ed il 30 per cento del valore di mercato del bene, perchè inferiore alla soglia minima accettabile di riparazione dovuta ai proprietari espropriati, considerando oltretutto che questa somma viene ulteriormente ridotta da un'imposizione fiscale di circa il 20 per cento.

Certo l'approccio non è stato indolore nè facile, perchè ha richiesto trattative a volte estenuanti, e una spesa complessiva di circa 200 milioni di euro; l'ultimo esproprio – terreni di un'azienda vinicola e una pizzeria a Martellago, interessati dalla variante di Salzano – si è risolto solo nell'estate del 2008.

cordo con le associazioni di categoria del mondo agricolo che, in deroga alla legge e per la prima volta in Italia, garantisce un indennizzo equo a tutti i soggetti coinvolti, dal coltivatore diretto all'imprenditore agricolo al proprietario coltivatore. Questi soggetti, in caso di accordo bonario ricevono come indennità il valore agricolo medio del proprio terreno moltiplicato per tre volte; è previsto anche il rimborso degli oneri per il trasloco in caso di espropri di un edificio, o il pagamento degli eventuali danni alle abitazioni non soggette a esproprio.

Inoltre, per quanto riguarda i tempi di pagamento, l'accordo prevede il versamento dell'80 per cento delle somme concordate entro 30 giorni dal perfezionamento dell'accordo bonario ed il restante 20 per cento a frazionamento del terreno; in cambio, chi viene espropriato rinuncia ad eventuali ricorsi giudiziari e mette immediatamente a disposizione l'area.

Parallelamente viene creato un punto di riferimento a cui rivolgersi per dirimere dubbi e avere consigli: una Commissione tecnica, composta da cinque tra tecnici e giuristi di caratura nazionale, con un ruolo da collegio arbitrale di mediazione e di garanzia per le procedure e i valori di indennizzo.

Il risultato è che solo il 5 per cento degli espropri si sono risolti in sede giudiziaria.

Per quanto riguarda gli edifici il Commis-

Opere complementari fascia A

COMUNE	OPERA	COSTO
Quarto d'Altino	Collegamento S.P. 67 con casello Casale sul Sile	2 mln
Quarto d'Altino	Circonvallazione Sud	1,8 mln
Quarto d'Altino	Circonvallazione Est	4,6 mln
Quarto d'Altino	Circonvallazione Nord - collegamento S.P. 63 - S.P. 67	5 mln
Marcon	Collegamento S.P. 40	400 mila
Marcon	Svincolo Marcon Nord	5 mln
Marcon	Svincolo Marcon Sud	3,6 mln
Mogliano Veneto	By-pass Marocco	2 mln
Mogliano Veneto	Variante Nord Ovest	6 mln
Mogliano Veneto	Variante Nord Ovest	7,5 mln
Mogliano Veneto	Variante Est di Campocroce	2 mln
Preganziol	Variante di Sambughè	4,5 mln
Preganziol	Complanare di Preganziol - confluenza S.P. 107	18 mln
Preganziol	Terraglio Est - Casello di Casale - Circonvallazione TV	18 mln
Zero Branco	Tangenziale Sud di attraversamento centro	7,5 mln
Scorzè	Collegamento di S.S. 515 verso Treviso	5 mln
Martellago	Circonvallazione Sud Est	3,6 mln
Spinea	Nuova S.P. 36 Fossa - Rossignano	7,6 mln
Spinea	Bretella di collegamento Rossignano - Asseggiano	4,95 mln
Salzano	Variante di Salzano	3,6 mln
Salzano	Circonvallazione di Robegano	4,7 mln
Mira	Variante di Roncoduro	5,9 mln

Opere complementari fascia B

COMUNE	OPERA	COSTO
Mirano	Tangenziale Sud Ovest	6,8 mln
Mirano	Tangenziale Nord di Mirano(variante via Luneo)	3 mln
Mirano	Tangenziale Ovest via Bollati	5 mln
Marcon	Collegamento A27	10,5 mln
Marcon	Dorsale Nord Sud di Gaggio/Bonisiolo	4,55 mln
Mogliano Veneto	Tangenziale Sud Est	3,5 mln
Mogliano Veneto	Variante di Mazzocco	7,5 mln
Casale sul Sile	Collegamento S.P. 63 - S.P. 67	4 mln
Preganziol	Collegamento tangenziale di Treviso	14 mln
Spinea	Circonvallazione Sud	5 mln
Mira	Messa in sicurezza S.P. 81 da svincolo di Borbiago alla S.S.309	8 mln
Martellago	Circonvallazione tra Salzanese e Castellana	10 mln
Scorzè	Variante alla S.S. 245 Nuova Castellana	10 mln
Scorzè	Variante alla S.P. di Cappella-Scorzè	1,2 mln
Zero Branco	Tangenziale Ovest	

Il nodo del consenso affrontato con pragmatismo e interventi utili

Anche per quanto riguarda il rapporto con il territorio il Passante rappresenta un esempio significativo a livello nazionale, perchè se da un lato si è ricorsi a procedure eccezionali, dall'altro la ricerca del consenso non si è tradotta in un continuo rifacimento dei progetti e nel progressivo lievitare dei costi, come è avvenuto in particolare per l'Alta velocità pre-Legge Obiettivo (miliardi di lire in più per opere che spesso non hanno nessun legame con l'intervento, se non la necessità di ottenere l'unanimità richiesta, precedentemente, nella Conferenza dei servizi).

In questo caso le opere del consenso sono altre, definite nell'agosto 2004 in un accordo firmato da Regione, Commissario e sindaci dei 13 comuni attraversati dal Passante: una serie di interventi puntuali sulla rete secondaria, dalle varianti ai centri abitati a nuovi svincoli, per un totale di circa 114 milioni di euro finanziati dalla Regione e realizzati da Veneto strade.

L'accordo segna una svolta rispetto alla situazione iniziale, che nel maggio del 2003 vede il ricorso di sette comuni contro la dichiarazione dello Stato di emergenza e la conseguente nomina del Commissario.

Poi questo ricorso è stato ritirato nel gennaio 2005 – ricordava su queste pagine Silvano Vernizzi – perchè si sono create le condizioni per un accordo: i Comuni, rinunciano al ricorso al Tar, perchè hanno ottenuto la realizzazione di tutte le opere di mitigazione ambientale e di tutte le opere complementari che hanno richiesto, riassumibili in 22 interventi di viabilità complementare per uno sviluppo com-

pletivo di circa 42 chilometri.

Del resto – continuava Vernizzi – il Passante è un'intervento notevole, con un forte impatto sul territorio, quindi la contropartita doveva essere come minimo la realizzazione di opere viarie in grado di alleggerire il traffico, almeno nei centri urbani.

Ci sono state anche richieste di aumenti di tratti in trincea o in galleria artificiale, ma tutto è rimasto nell'ambito di quanto previsto dal Cipe in sede di approvazione del progetto preliminare.

Anche in questo caso, un approccio fatto di determinazione e pragmatismo – senza ricorrere alla forza dei poteri speciali ma attuando un percorso condiviso – ha portato a risolvere uno dei nodi critici che sempre più spesso impediscono la realizzazione delle infrastrutture in Italia, ribaltando anzi una situazione potenzialmente negativa: se nel 2003 il Commissario straordinario ha contro una parte dei Comuni, oltre a comitati e gruppi ambientalisti, nel 2008 si schierano tutti in sua difesa, contro l'allora Ministro Antonio Di Pietro che annunciava di non volerlo riconfermare, mentre per il territorio rappresentava la figura di garanzia rispetto agli accordi presi.



L'opera si trasforma da vincolo a opportunità

Un'altra particolarità del Passante di Mestre, che vede ancora protagonista il territorio e in particolare una delle maggiori associazioni del mondo agricolo, la Coldiretti, è il cosiddetto Passante verde, il progetto (illustrato da Sebastiano Stefanlongo sul numero di novembre 2007) per la creazione di un parco lineare attorno al Passante, lungo 30 chilometri, dal fiume Brenta al fiume Dese, che trasforma l'infrastruttura da vincolo a opportunità per tutta l'area.

In particolare si propone di dare forma a un parco di 6,5 milioni di metri quadrati, in parte già disponibili e il resto da acquisire con espropri e indennizzi, per metà da destinare ad attività ricreative.

In questo senso il Passante verde si affianca e non si sostituisce alle tradizionali opere di mitigazione ambientale

(per le quali si sono spesi comunque circa 200 milioni di euro), supera una concezione strettamente funzionale dell'autostrada e affronta il tema dell'inserimento paesaggistico e ambientale rovesciandone la prospettiva.

Il progetto, presentato da Coldiretti Venezia nell'ottobre 2006, viene elaborato a partire dal 2003 da Metroplan in collaborazione con l'università di Padova e l'agenzia regionale Veneto agricoltura, con il contributo della Regione Veneto e della camera di Commercio di Venezia.

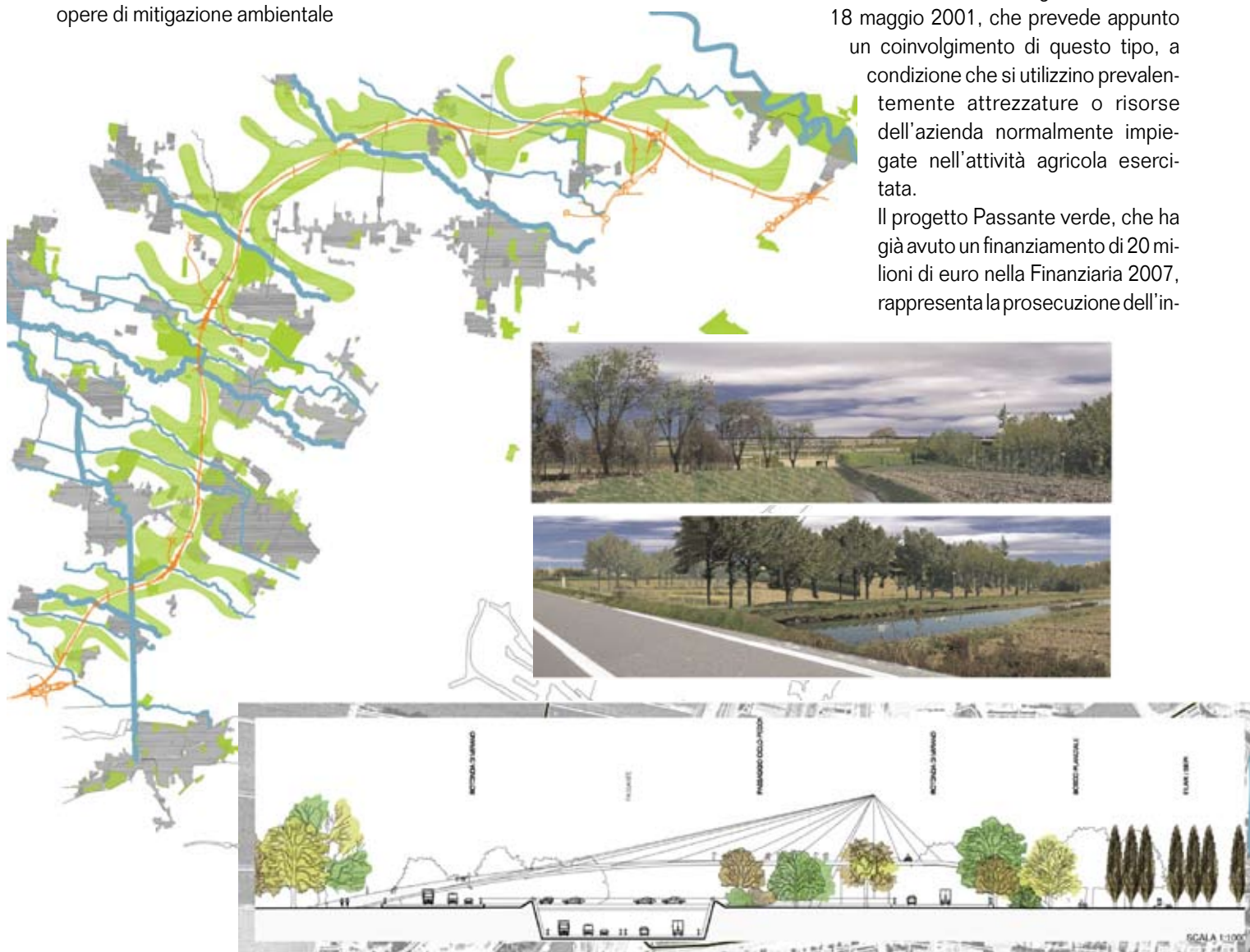
L'obiettivo è duplice: da un lato formare e costruire un nuovo paesaggio di qualità, valorizzando le potenzialità paesistiche ed ambientali locali e creando occasioni di riqualificazione e di sviluppo, dall'altro coinvolgere direttamente i residenti e gli operatori agricoli, a cui il decreto legislativo 228/2001 riconosce un ruolo fon-

damentale nella difesa del territorio e incentiva l'Amministrazione pubblica a coinvolgerlo, attraverso opportune convenzioni.

Dal punto di vista paesaggistico il parco non solo compensa la cesura creata dal Passante ma si propone di diventare l'elemento caratterizzante di una vasta area e di ricucire fra loro i frammenti di verde urbano esistenti con una estesa piantumazione di alberi e arbusti per creare barriere barriera boscate, boschi pertinenziali, boschi urbani, siepi e colture arboree, zone umide.

Per quanto riguarda gli agricoltori, il progetto prevede che siano coinvolti direttamente in una serie di servizi di manutenzione territoriale e di salvaguardia del paesaggio, svolti su affidamento di Enti o soggetti aggiudicatori di opere o servizi pubblici, come previsto da una serie di norme fra cui il decreto legislativo 228 del 18 maggio 2001, che prevede appunto un coinvolgimento di questo tipo, a condizione che si utilizzino prevalentemente attrezzature o risorse dell'azienda normalmente impiegate nell'attività agricola esercitata.

Il progetto Passante verde, che ha già avuto un finanziamento di 20 milioni di euro nella Finanziaria 2007, rappresenta la prosecuzione dell'in-



tervento, riguarda il futuro del Passante autostradale e dell'assetto ambientale dell'area.

Essendo un progetto innovativo e sperimentale (in Italia non esiste un esempio di dimensioni paragonabili e con una valenza funzionale simile) è concepito per essere realizzato per parti, in funzione delle risorse disponibili e della capacità di raccogliere interesse nel territorio.

Di fatto, può diventare realtà solo dopo la soluzione di una serie di nodi amministrativi ed economici, primo fra tutti le modalità di acquisire i terreni, che pur avendo una destinazione d'uso agricola risentono dell'elevata urbanizzazione del territorio, con un aumento potenziale di valore e quindi un costo elevato degli espropri, che può essere sostenibile per la realizzazione del tracciato autostradale, ma molto meno per un parco territoriale; dipenderà tutto dalla capacità di mediazione e dalla fantasia degli amministratori (e degli stessi agricoltori) nell'applicare/accettare formule di vario tipo, dallo scambio alla perequazione, all'esproprio in quanto tale.

Soluzione speciale per finanziamento e gestione

L'ennesima novità del Passante di Mestre riguarda la sua gestione, affidata alla Concessioni autostradali venete (Cav), una società mista paritetica Anas-Regione costituita ad hoc nel marzo 2008 e prevista appositamente dalla Finanziaria 2008 all'articolo 2, comma 290.

Si tratta di una soluzione emersa solo nel 2007, dopo il fallimento sia dell'ipotesi di project financing interamente a carico delle tre concessionarie autostradali, bocciata dall'Unione europea, sia di quella successiva ratificata dal Cipe nel febbraio 2004, anch'essa contestata dall'UE, dove si prevedeva che Anas si facesse carico dei costi (ad esclusione del contributo del Cipe), finanziando direttamente la realizzazione dell'opera grazie a un mutuo – pagato attraverso i proventi della gestione delle tratte autostradali della Tangenziale di Mestre, restituite all'Anas alla

data di entrata in esercizio del Passante – e con l'affidamento alle tre concessionarie della sola gestione del Passante, con una quota del 55 per cento alla Venezia-Padova, del 30 per cento ad Autovie Venete e del 15 per cento all'ex Società Autostrade.

Nel dicembre 2006 il Cipe ha avviato la revisione di questo accordo, garantendo nel frattempo la continuità dei lavori, e solo nel 2007, ha individuato la soluzione Cav (anch'essa potenzialmente esposta a contestazioni in sede UE, perchè non prevede gara), che rappresenta un caso unico e speciale, oggetto di un articolo ad hoc, rispetto alle società di questo tipo realizzate in Lombardia prima e in altre regioni italiane poi e previste nel comma 289 della stessa Finanziaria 2007 (vedi il caso piemontese di Cap Spa, pubblicato nel numero di febbraio 2009).

Cav si fa carico dei costi di realizzazione del Passante, che ad oggi sono di 986 milioni di euro (Iva esclusa), coperti fin'ora con fondi pubblici, compresi i circa 284 milioni di euro stanziati da Cipe e Regione, ma sostenuti in corso d'opera dal General contractor, che in base agli accordi deve anticipare il 33 per cento del totale



L'inaugurazione del febbraio 2009

(e lo ha fatto – segnala Giorgio Desideri, Amministratore delegato della Passante di Mestre Scpa – esponendosi fino a 120 milioni di euro, in un periodo in cui l'intera opera non era ancora finanziata).

La soluzione Cav prevede che i costi verranno recuperati nell'arco di 30 anni grazie ai pedaggi sulla rete.

In particolare le fonti di finanziamento previste sono: l'aumento dei pedaggi alle barriere di Venezia Mestre, Mestre nord e Venezia est, già applicato a partire dal maggio 2008 (un nuovo aumento è previsto da gennaio 2009); i pedaggi sul Passante vero e proprio, dal giorno dell'apertura; i pedaggi sulle tratte ora gestite dalla società Venezia-Padova, alla quale Cav subentra il 30 novembre 2009, quando scade la concessione. ■

