

“ La vera opera utile sarebbe la Pedemontana Veneta. Con quei volumi di traffico il Passante rischia di non farcela.

Oggi l'opera, 32 chilometri da Dolo a Quarto è in fase di completamento. Il 19 si festeggerà con Silvio Berlusconi

punte massime di 170mila. Quei dodici chilometri di asfalto a tre corsie finte - quella di emergenza ha cambiato destinazione d'uso - sono il *rendez vous* di tre direttrici. Da est, e quindi da Milano, Bergamo, Brescia, Verona, arriva la A4, la Serenissima, che poi prosegue per Trieste. Da sud sfocia il traffico della Romea che raccoglie la Romagna, le Marche, l'Umbria. Da Nord scende la A27 che porta con sé gli scarichi di Treviso, di Belluno e della statale Alemagna. Non solo, la Tangenziale è anche il punto di incontro delle arterie secondarie di tre province: Venezia, Treviso e Padova. Da sole producono il 6% del Pil nazionale (90 miliardi di euro) e gran parte lo riversano con camion, furgoni, telati, rimorchi. Proprio sulla Tangenziale. È come se il Belgio ogni mattina decidesse di concentrare il trasportato di metà delle proprie industrie in soli dodici chilometri di strada. Una follia. Senza dimenticare che la Milano-Trieste è anche l'unica porta verso l'est dell'Europa: Romania, Bulgaria, Georgia, Moldavia, Ucraina, la lista è lunga. Una porta che ti costringe a passare dalla serratura, però. Per questo è nato il progetto del Passante di Mestre. Per allargare la serratura.

**Passante** L'idea di un'alternativa alla Tangenziale nacque alla fine degli anni '70. Si pensò di creare delle complanari, sul modello di Bologna, capaci di selezionarle le auto in transito da quelle locali. Idea accantonata perché invasiva. La prima e vera proposta di Passante arrivò, invece, nel 1990. «L'idea di una struttura che alleggerisse il traffico a Mestre - spiega Alessandro Badini, Confindustria Veneto - aveva una vasta adesione». Sindacati, industriali, artigiani, tutte le categorie economiche lo reclamavano a gran voce. Inascoltati. Tra idee di sottopassaggi e svolte politiche, solo nel '97 arrivò il primo accordo ma si dovette aspettare il 2003 per la creazione e la nomina (Silvano Vernizzi) di un commissario straordinario per "l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre", perché vi si mettesse mano.

Oggi l'opera, 32 chilometri da Dolo a Quarto, è in fase di completamento. L'Anas assicura l'inaugurazione, per il primo tratto, entro dicembre. «Il 19 - promette il presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan - e per l'occasione festeggeremo con Silvio Berlusconi». Per l'apertura al traffico si dovrà aspettare, invece, il 3 febbraio. A costruirlo un pool di imprese che va dall'Impregilo alla Cooperativa muratori e cementisti, che lo ha portato a termine in quattro anni. Il costo totale è di 864 milioni di euro: ventisette milioni per km. Che forse non risolveranno nulla. «Così come lo hanno fatto il Passante nasce vecchio» avverte Claudio. Che nel frattempo ha mosso il "Man" e si è infilato tra un camion romeno e uno italiano. Si inizia a camminare, a non più di trenta orari, sull'unica corsia riservata ai camion.

**Passante o Tangenziale?** Claudio Mancin fa il camionista da circa trent'anni. La sua azienda si chiama Aletra Mancin, l'ha ereditata dal padre, oggi pensionato. Possiede 8 mezzi, tutti di marca "Man", dà lavoro a 5 autisti e fattura 1,2 milioni di euro. Trasporta kerosene in due aeroporti, quello di Trieste e il Tesserà di Venezia. «Tempo fa riuscivamo anche fare due o tre viaggi al giorno. Oggi c'è la crisi, la gente si sposta meno», gli aerei bruciano meno carburante e lui sarà costretto a rivendere due automezzi (trattore e rimorchio) pagati 155mila euro l'uno. Contrarre costi è una regola di vita. E a lui, come al resto dei camionisti che lavorano in proprio, il Passante li aumenta: tra carburante e pedaggi, secondo i calcoli della Cgia di Mestre, 1,60 euro a ogni passaggio. Per Mancin i passaggi sono almeno due al giorno, e fanno 3,2 euro. Se gli otto mezzi sono tutti impiegati diventano 24 euro. All'anno, se gli aerei partono, fanno 9.200. Si perde in denaro ma si guadagna in tempo: 6 minuti, secondo più secondo meno.

Poco. Questo con il Passante sgombro. Ma lo sarà sempre? «Quella strada - dice Mancin - andava bene per un volume di traffico di cinque anni fa. Manca di una quarta corsia e in caso di incidente sei bloccato». Tanto vale, allora, servirsi della Tangenziale. Inoltre, ci dice Giuseppe Bortolussi della Cgia di Mestre, «il Passante intercetterà circa il 35-40% di traffico che attualmente attraversa la Tangenziale. Nel frattempo però i flussi aumenteranno del 5% l'anno. Se va avanti così nel giro di 6-7 anni l'effetto assorbitivo si esaurirà». E Mestre continuerà a essere intasata, nonostante il Passante.

Claudio, intanto, accelera. Inaspettatamente c'è strada e si corre. A quaranta km/h.

**Sogni** «La vera opera utile - sostiene Bortolussi - sarebbe la Pedemontana Veneta». L'Anas ha in progetto anche quella. Sulla carta. «Entro il 2016 - promette il presidente Pietro Ciucci - la viabilità del Veneto sarà rivoluzionata». 160 chilometri di nuove autostrade, 3 miliardi promessi. E cioè 18 milioni a chilometro. Dieci in meno di quelli spesi per il Passante. «Io non credo che i camionisti eviteranno il Passante» spiega ancora Codato. «Le imprese hanno comunque un risparmio, calcolato in 50 minuti uomo-lavoro per ogni viaggio». A livello locale, comunque, si dibatte se aumentare o meno il pedaggio per i mezzi pesanti in transito sulla Tangenziale: quando la viabilità complementare sarà terminata si calcola che saranno 240mila le auto presenti tra Tangenziale e Passante. «Con quei volumi di traffico - ammette Codato - il Passante rischia di non farcela. In futuro il traffico potrebbe rimodellarsi». Potrebbe tornare di moda il treno. Un sogno. «Un sogno» fa Claudio «guardate là, sulla destra, Venezia e l'acqua, abbiamo impiegato solo trenta minuti». La Tangenziale e il suo traffico sono alle spalle. ♦

## Il valico

Dai 120 ai 140mila  
veicoli. L'equivalente  
di tutto il traffico  
del Belgio  
ma in 12 chilometri

## L'alternativa

Sindacati, artigiani,  
industriali hanno  
reclamato una  
strada che  
velocizzasse le merci

## Il tracciato

Ci saranno 6 caselli, si viaggerà a 130  
Opera con molte gallerie e viadotti

**IL PASSANTE DI MESTRE** È un tratto autostradale che collega l'autostrada A4, presso Dolo, con l'autostrada A27, in località Mogliano e l'A4 all'altezza di Quarto d'Altino, bypassando completamente l'area urbana ed industriale di Mestre. Sarà lungo complessivamente 32,4 km, composto da tre corsie per ogni senso di marcia e corsia di emergenza per una larghezza complessiva di 32,5 metri. La velocità di progetto è compresa tra i 90km/h e i 130 km/h. È un'opera breve ma complicata: vi saranno otto mini-tratti in galleria, per uno sviluppo complessivo di 646 m., poi quattro viadotti (per un totale di 1.515 m, in corrispondenza dei caselli di Spinea e Preganziol, sulla ferrovia Mestre-Castelfranco e presso Salzano) e 14 ponti permetteranno i numerosi attraversamenti fluviali. Tutti a "campata singola". Quindici i sovrappassi, 22 i sottopassi collegati.

Ci saranno 6 caselli in uscita/entrata, 3 dei quali esattamente all'incrocio con i tre tratti autostradali: Dolo, Mogliano, Quarto d'Altino, più altrettanti intermedi, a Spinea, Martellago, Casale/Preganziol. L'opera si "trascina" dietro circa 30 chilometri di viabilità complementare nelle zone interessate.

## LE INCHIESTE PRECEDENTI

Si chiude con questa quarta puntata l'inchiesta sulle «Grandi opere» incompiute. Abbiamo parlato della Pedemontana pubblicata mercoledì 12 novembre, il Corridoio tirrenico martedì 18 e della Salerno-Reggio Calabria sabato 22 novembre.

## La spesa

Paga l'Anas, che in cambio gestirà  
la «vecchia» Tangenziale

La spesa prevista complessiva - stimata in 750 milioni - è poi cresciuta a 864 milioni. L'Anas ha finanziato direttamente la realizzazione dell'opera accollandosi un mutuo sottoscritto con Infrastrutture Spa del valore di circa 650 milioni di euro. La quota rimanente, è stata stanziata dal Cipe. In cambio l'Anas avrà in gestione le tratte autostradali relative alla tangenziale di Mestre. Gli atti aggiuntivi prevedono, infatti, l'obbligo di retrocessione da parte delle tre società concessionarie (Autostrade Spa, Autovie Venete e Autostrada Venezia-Padova) delle rispettive tratte alla data di entrata in servizio del Passante. Alle tre società verrà affidata la concessione della sola gestione dell'opera a partire dall'entrata in funzione.