



Auto in coda sul nuovo passante di Mestre, che collega A4 e A27 verso la costa adriatica. Sabato si sono registrati trenta chilometri di coda

→ **Il passante veneto** alla prima giornata da bollino «rosso» diventa una fila di 32 chilometri

→ **Tutte le infrastrutture** «mediatiche», dal Ponte sullo Stretto alla Sa-Rc, sono ferme al palo

# Grandi opere a Mestre cade il primo «imbroglio»

**Slogan e libro dei sogni, realpolitik e affari. Il faraonico «Piano Marshall» di Berlusconi per 130 opere pubbliche. I soldi? C'è tempo per preoccuparsene: «Interverranno sponsor privati».**

**FEDERICA FANTOZZI**

ROMA  
ffantozzi@unita.it

Le Grandi Opere in Italia: un circo che riparte a ogni manovra economica, colmo di promesse di cantieri aperti e ricco di speranze di copertura finanziaria.

Da quel fatidico dicembre del 2000, quando Berlusconi tracciò sulla lavagna di Bruno Vespa la mappa di strade, autostrade, pon-

ti, ferrovie, trafori, metropolitane - al grido di «Guardi qui, il Ponte per esempio, si può fare. Servono 9mila miliardi, i privati ne mettono 4500, l'Europa mille, bisogna solo trovare il resto» - il libro dei sogni del Cavaliere non si è mai chiuso.

Del resto il premier-costruttore l'ha sempre detto: «Quando l'edilizia va, tutto il resto va». Così, dalla Legge Obiettivo del 2002 all'ultimo convegno dei giovani industriali a Santa Margherita, gli annunci si ripetono. La prima pietra del Ponte sullo Stretto di Messina. La prima diga del Mose per salvare Venezia dall'annegamento. La Tav che unirà Torino a Lione. La Salerno-Reggio Calabria nel 2013 infine sgombra da transenne e tute arancioni. Fino al Passante di Mestre, inaugurato in

pompa magna l'inverno scorso e finito in un flop clamoroso e rovente nella prima giornata di traffico da bollino rosso. Triste sorte per un raccordo a cinque corsie: vittima dell'effetto imbuto

L'ultimo tourbillon di cantieri annunciati e - *voilà* - già fatti spetta al ministro per le Infrastrutture Matteoli in occasione delle misure anti-crisi. Dall'alta velocità Milano-Genova, senza dimenticare le tratte Brescia-Treviglio e Cecina-Civitavecchia, alla Brebemi. 19 cantieri da aprire entro l'anno, 4 già partiti. 200mila posti di lavoro. Tre miliardi stanziati dal Cipe. Un tripudio: «Se i 17 miliardi che servono sono in casaforte? Ovviamente no, ma al Cipe approviamo progetti immediatamente cantierabili». Bella giornata (a parole) anche per il Mezzogiorno: 4,3 miliardi per 130 infrastrutture. Il Piano Berlusconi per il Sud: sorta di Piano Marshall per siglare la tregua dell'esecutivo con i ribelli Lombardo e Micciché. Per tornare con i piedi per terra, ci sarà tempo.

## SPONSOR CERCANSI

Il Ponte è il fiore all'occhiello del progetto di rilancio. Un po' la gigantografia della filosofia rooseveltiana sulla crisi del '29 citata da Tremonti: «Uscite a mangiare un hamburger, verniciate il garage». Esattamente un anno fa lo stesso spot, con la lettera di Matteoli al presidente della società creata ad hoc Ciucci: «È un'opera prioritaria». Intanto la prima pietra è già slittata all'anno prossimo. Tempistica residua: nel

2016 l'apertura al traffico, nel 2019 il completamento. 40mila posti di lavoro. I finanziamenti restano il punto critico: l'infrastruttura costerà 6,5 miliardi di euro, il governo ne stanziava 1,3. I 50 milioni previsti dal decreto fiscale sono stati dirottati dall'Ue. I fondi ex Fintecna destinati a opere pubbliche nel Sud sono stati dirottati l'anno scorso dal consiglio dei ministri a coprire il taglio dell'Ici. Quindi, dopo anni di stop and go si riparte da zero: cercansi aumenti di capitale e *project financing*. Apertura prevista del cantiere: giugno 2010.

## DILEMMA: DIGA O DISNEYLAND?

Altra opera in alto mare è il sistema di dighe mobili per difendere la Serenissima dall'acqua alta. Costo stimato: 5 miliardi di euro. Stato di avanzamento dei lavori: «Variabile». Sono iniziati i lavori di dragaggio e scavo, 11 i cantieri aperti. Ma il governo ha eluso le procedure di impatto ambientale nella laguna che ospita uccelli migratori protetti, cosicché Lipu e Wwf hanno presentato un esposto a Bruxelles.

Contrario da sempre è il sindaco Cacciari: «Si procede senza un progetto d'insieme». L'idea è abbandonare la costosa mega-diga a favore di una barriera ridotta. A meno che Berlusconi non venga sedotto dal fantascientifico progetto di trasformare Venezia in una Disneyland galleggiante, magari traslocando gli abitanti in una *new town* edificata per l'occasione dalle parti di Mestre. ♦