

VIABILITÀ. La giunta veneta ha preso atto della proposta presentata da un gruppo d'impresе per realizzare l'opera

La futura "Valsugana" è nelle mani dei privati

Costerà 731 milioni di euro e collegherà Marostica a Pian dei Zocchi. I dubbi dell'assessore Donazzan

Una superstrada a pagamento della lunghezza complessiva di diciotto chilometri che dalla zona a sud di Bassano arriverà sino a Rivalta, in comune di San Nazario. La Regione del Veneto ha dato il prima via libera alla soluzione per l'eterno problema del traffico sulla Valsugana proposta da un gruppo di privati. Martedì la giunta di Galan ha infatti espresso un primo parere positivo al piano di project financing per la realizzazione di una strada nuovissima presentato dalle imprese Pizzarotti - Mantovani - Cis (Compagnia investimenti e sviluppo) e Cordioli.

Un'idea sicuramente inedita rispetto ai progetti - di cui da decenni si fa un gran parlare - relativi al completamento del-

la vecchia superstrada nel tratto compreso tra Pove e pian dei Zocchi. In questo caso infatti si tratterebbe di costruire un'arteria che, innestandosi sulla futura Superstrada pedemontana veneta all'altezza del comune di Marostica, attraverserà poi le municipalità di Bassano, Pove, Campolongo e San Nazario fino ad arrivare, a Pian dei Zocchi-Rivalta.

L'infrastruttura, come riportato anche nella delibera approvata l'altro giorno è infatti finalizzata a perseguire uno degli obiettivi prioritari da tempo individuati dalla pianificazione dei trasporti, sia livello regionale che nazionale, ossia il potenziamento dell'asse viario che da Bassano conduce a Trento. Ancora non è dato sa-

pere quale sarà esattamente il tracciato di questo collegamento e sui dettagli del progetto, per il momento, l'assessore regionale alla mobilità Renato Chisso rimane abbottonato e rimanda ogni spiegazione ad una conferenza stampa.

Sembra chiaro tuttavia che i privati, con questo intervento, riuscirebbero una volta per tutte a dare concretezza a tutte le operazioni pianificate, promesse e puntualmente rimandate di cui da quarant'anni sentono parlare gli abitanti dei paesi della vallata del Brenta. Una zona che da tempo soffre a causa dell'imponente mole di auto e mezzi pesanti in transito sulla 47, non più in grado oramai di sopportare tutto il traffico che si muove da Bassano a Trento e viceversa.

La strada, che costerà 731 milioni di euro più Iva, sarà realizzata con un project financing, ossia con un sistema che metterà in campo delle risorse private. Per correre sulla nuova superstrada e ammortizzare le spese di costruzione sarà quindi necessario pagare un pedag-

gio.

Proprio per questo la proposta non piace a tutti, nemmeno all'interno della giunta veneta. Gli assessori Massimo Giorgetti ed Elena Donazzan si sono infatti astenuti al momento della votazione, esprimendo alcune perplessità sull'utilizzo di un sistema che di fatto farà lavorare solo le grandi imprese.

«Questa è un'opera strategica, che va fatta anche in vista della realizzazione della Pedemontana - ha sottolineato la povesca Elena Donazzan - riteniamo che il project financing sia un sistema chiuso e rivolto, per ragioni dimensionali, solo alle grandi imprese. In un momento di crisi sarebbe giusto invece far lavorare anche le piccole aziende».

La rappresentante dell'esecutivo, da abitante della Valbrenta, è poi decisa a far luce sulle conseguenze che l'operazione potrebbe avere per i residenti.

«Quali saranno - si chiede - i costi di questa strada per il territorio?». † c.z.



**Le grandi
infrastrutture
i progetti**

Il project financing ieri è stata esaminata la proposta del gruppo Pizzarotti-Mantovani-Cis per la progettazione, costruzione e gestione di una superstrada a pedaggio da Bassano al Trentino

Due astensioni La valutazione della giunta è stata positiva, ma due assessori si sono astenuti. Ora verrà diffuso un avviso pubblico nel quale la Regione inviterà eventuali concorrenti a presentare proposte alternative

Via alla superstrada per Trento: è scontro

Primo ok della Regione alla nuova Valsugana, Giorgetti e Donazzan critici: «Il project financing è un sistema chiuso»

VERNEZIA — Si consuma sul progetto della nuova Valsugana - l'arteria vitale che collega il Veneto al Trentino - il primo strappo palese nell'esecutivo veneto sulla politica dei project financing (capitali privati per un'opera di interesse pubblico), inaugurata e fortemente sostenuta dal governatore Giancarlo Galan per la realizzazione di ospedali e infrastrutture.

È accaduto che la giunta regionale abbia esaminato ieri, nella sua ultima riunione prima delle ferie, la proposta di project financing avanzata dal raggruppamento di imprese Pizzarotti-Mantovani-Compagnia investimenti sviluppo (Cis) e finalizzata alla progettazione, costruzione e gestione di una superstrada a pedaggio (per remunerare l'investimento privato) da Bassano al Trentino. La valutazione della giunta è stata positiva, tanto che ora verrà diffuso un avviso pubblico nel quale la Regione inviterà eventuali concorrenti a presentare, entro 60 giorni, una proposta alternativa. Ma il giudizio non è stato unanime: due assessori del partito di Galan, Massimo Giorgetti (Lavori pubblici) ed Elena Donazzan (Formazione e Lavoro), hanno segnalato il loro disaccordo con un voto di astensione. Disaccordo non sull'idea di una nuova Valsugana per raggiungere Trento, visto che l'insufficienza di quella attuale è sotto gli occhi di chiunque la percorra, ma sul metodo per raggiungere l'obiettivo. Il project financing, insomma, è finito sul banco

degli imputati, non per le accuse dell'opposizione ma per i dubbi manifestati da due esponenti del Pdl, entrambi provenienti dalla scuola politica della destra: «Con il project financing - argomentano Donazzan e Giorgetti - si è creato un sistema chiuso: per ragioni dimensionali, propongono e si aggiudicano i lavori soltanto le grandi imprese. Mentre noi, a maggior ragione in un momento di recessione economica, dovremmo avere un occhio di riguardo per il sistema delle nostre Pmi. Nulla contro la nuova Valsugana, anzi, né contro la Pizzarotti o la Mantovani, è il sistema che va corretto».

Corretto come? «Al momento della scelta definitiva del contraente generale - rispondono i due assessori del Pdl-An - la Regione dovrebbe prevedere l'obbligo di mettere in gara almeno il 35 per cento dei lavori. Così si riaprirebbe il sistema alle regole del mercato, coinvolgendo anche le imprese locali nell'esecuzione dell'opera».

Una visione molto diversa da quella propugnata in questi anni dall'amministrazione Galan. Le proposte di project financing sono fioccate in Regione, nell'edilizia sanitaria (qualche esempio: costruzione dell'ospedale «dell'Angelo» di Mestre, completamento di quelli di Castelfranco e Montebelluna, un domani il nuovo ospedale di Padova) e nelle infrastrutture stradali: prevedono l'investimento di capitali privati la futura superstrada a pagamento Pedemontana Veneta, il progetto del Gran-

de raccordo anulare (Gra) di Padova, l'autostrada Nogara-Mare, il sistema Tangenziali Venete, la prosecuzione verso nord dell'autostrada A27 Venezia-Longarone, il collegamento tra la A4 e le località balneari della costa (la cosiddetta autostrada del mare). Ieri, alla riunione di giunta, il governatore non era presente. Alle obiezioni dei suoi due assessori risponderà eventualmente in separata sede.

Tornando al progetto della nuova Valsugana, che ha fatto da detonatore al dissenso, per ora se ne conoscono alcuni elementi di massima. È noto che il nuovo asse autostradale - anche se formalmente sarà una superstrada a pagamento - verrà raccordato con la Pedemontana Veneta a sud di Bassano, sviluppandosi poi verso settentrione per una trentina di chilometri fino al confine tra Veneto e Trentino. La prosecuzione oltre questo limite, per ovvie ragioni, sarà questione da affrontare con l'amministrazione della Provincia autonoma di Trento. Il tracciato immaginato per la futura Valsugana sarà del tutto originale rispetto alla statale esistente, che l'Anas tra l'altro sta progettando di allargare. La valle è costellata da centri abitati e solcata dal fiume Brenta, perciò lo spazio fisico è ridotto: la nuova superstrada, insomma, correrà per lunghi tratti in galleria.

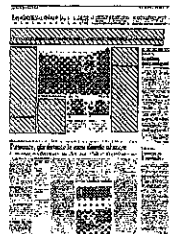
Alessandro Zuin



Massimo Giorgetti:
almeno sia previsto
l'obbligo di mettere
in gara il 35%
dei lavori



Elena Donazzan:
propongono e si
aggiudicano appalti
solo grandi imprese
di costruzione



Ok alla Pedemontana-Valsugana

La Regione approva la proposta di Pizzarotti e Mantovani

VENEZIA. Ultima seduta — fiume — in Giunta ieri a palazzo Balbi prima della pausa estiva. Duecentocinquanta gli argomenti all'ordine del giorno, con 242 provvedimenti licenziati. Ecco alcuni dei più interessanti.

Pedemontana-Valsugana. La Giunta ha accolto la proposta di finanzia di progetto presentata il primo luglio dalle Spa Impresa Pizzarotti&C., Mantovani, Compagnia Investimenti Sviluppo e Cordioli. Le società si propongono per la progettazione, costruzione e gestione

della superstrada a pedaggio della lunghezza complessiva di circa 18 chilometri, con tracciato che parte dalla prevista superstrada Pedemontana ed arriva sulla statale 47 Valsugana.

Progetto dipendenze. Varato ieri il fondo regionale per la dipendenza da droghe che fa capo all'assessorato al Sociale di Valdegamberi. Tre milioni 150 mila lo stanziamento complessivo, di cui solo i due terzi (2.200.000) destinati alla realizzazione di progetti approvati dalle Usl. Circa un terzo della spesa (950

mila euro) viene invece destinato al funzionamento delle strutture, a partire dall'Osservatorio regionale inclusione sociale, affidato all'Usl 16.

Premio. Un premio ogni Giunta. Ieri è toccato a Igino Andrighetto, direttore generale dell'Istituto zooprofilattico sperimentale delle Venezie. Ad Andrighetto, che guadagna 154.000 euro l'anno circa, la Giunta ha deliberato di riconoscere un'integrazione del 20% per ciascuno degli anni 2007 e 2008. Si tratta di quasi 31 mila euro l'anno.



L'assessore regionale Stefano Valdegamberi



Le grandi opere Si allarga la polemica dopo l'astensione di due assessori Pdl sull'ennesimo progetto, la superstrada Valsugana, presentato dai privati alla Regione

Il Pd: «Project financing serve più trasparenza»

*Frigo condivide le critiche di Giorgetti e Donazzan
«Questo è il sistema dei soliti noti, l'iniziativa sia pubblica»*

VENEZIA — «Il project financing è un sistema chiuso: propongono e si aggiudicano i lavori soltanto le grandi imprese di costruzione». Tradotto: lavorano sempre i soliti.

Se a dirlo, due punti e aperte virgolette, sono gli assessori della giunta Galan Massimo Giorgetti ed Elena Donazzan (entrambi del Pdl sponda An), esprimendosi con un'astensione critica sull'ennesimo project financing infrastrutturale fatto proprio dall'amministrazione regionale - quello per la realizzazione della nuova superstrada a pagamento Valsugana -, significa che il dubbio comincia a serpeggiare anche nella maggioranza di governo: non sarà che, con questo «sistema chiuso», la Regione sta di fatto alimentando un monopolio privato sui grandi lavori di interesse pubblico?

Un dato è incontestabile. Come affermano Giorgetti e Donazzan, le imprese che per dimensioni possono permettersi di proporre e poi realizzare una grande opera in

project financing sono poche e ricorrenti: Mantovani, Pizzarotti, Cis, Maltauro, Impregilo, Grandi Lavori Finco-sit, Adria Infrastrutture, spesso in alleanza tra loro. Qualcuno è arrivato da lontano, come la cordata italo-spagnola Sis che si è aggiudicata (per sentenza giudiziaria) la realizzazione e gestione della superstrada Pedemontana Veneta, ma finora si è trattato di un'eccezione.

Il voto di astensione dei due assessori Pdl sul project della nuova Valsugana - peraltro valutato positivamente dall'amministrazione regionale, che ha dato avvio alla relativa procedura - pone un problema politico. Lo stesso problema che, con parole simili ma ancora più puntute, avevano sollevato tempo addietro le principali forze di opposizione in consiglio regionale: «Il rischio è che vincano sempre le imprese amiche, cioè quelle che sanno in anticipo cosa vuole l'amministrazione pubblica e sono in grado di proporre una soluzione», avevano de-

nunciato due anni fa Ds e Margherita, non ancora uniti nel Pd. E oggi Franco Frigo, consigliere regionale del Partito democratico di lunga esperienza, ribadisce il concetto: «Con il project financing ci vuole più informazione e trasparenza da parte della Regione. L'iniziativa dovrebbe partire dalla parte pubblica, non viceversa. Sia la giunta regionale a dire pubblicamente: c'è bisogno di realizzare la tal opera, chi è interessato a costruirla ha 6 mesi di tempo per presentare un'offerta. Invece succede il contrario. Il sistema si corregge - sottolinea Frigo - solo se c'è la volontà di farlo ma bisogna intervenire a monte, non a valle».

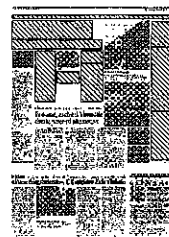
L'alternativa è sotto gli occhi di tutti: «Come hanno giustamente osservato Giorgetti e Donazzan - ribadisce Frigo - oggi il project financing è il sistema dei soliti noti. Anche nel caso della nuova superstrada Valsugana: l'assessore Chisso (l'uomo delle infrastrutture nella giunta Galan, ndr) lo andava dicendo da due mesi che sa-

rebbe arrivata una proposta dalle imprese». Le quali imprese, per la cronaca, sono Mantovani, Pizzarotti e Cis.

Frigo è molto critico anche sul piano tecnico: «Per la Valsugana non ci si può limitare ad affrontare il problema con riguardo soltanto alla strada, ignorando completamente la ferrovia. Sarebbe servito un progetto integrato tra le due modalità, che tra l'altro - ricorda il consigliere del Pd - la Provincia autonoma di Trento si era detta disponibile a sostenere anche economicamente, visto che ne ha le possibilità. Oltretutto, è evidente che questa superstrada a pagamento da Bassano a Trento va contro il prolungamento dell'autostrada Valdastico verso nord. E anche questo, a mio parere, non va bene».

Alessandro Zuin

Franco Frigo: per la Valsugana sarebbe servito un disegno integrato fra strada e ferrovia



Gli interventi

LE STRADE

A esclusione del Passante di Mestre, praticamente tutte le nuove infrastrutture autostradali progettate nel Veneto si basano sulla formula del project financing, cioè l'intervento di capitali privati remunerati dalla possibilità di applicare un pedaggio a lavori conclusi. Sono project financing i progetti della Pedemontana Veneta (superstrada a pagamento tra la provincia di Treviso e quella di Vicenza, realizzazione assegnata al consorzio d'impresе Sis); il Grande raccordo anulare di Padova (Gra); l'autostrada Nogara-Mare; il sistema delle Tangenziali venete da Padova al lago di Garda; la prosecuzione verso nord dell'autostrada A27 Venezia-Longarone; il collegamento tra la A4 e le località balneari della costa veneziana (autostrada del mare). Ultimo in ordine di tempo, il progetto della nuova Valsugana, superstrada a pagamento da Bassano a Trento.

GLI OSPEDALI

Lo schema del project financing è stato ampiamente utilizzato nel Veneto anche per l'edilizia ospedaliera. L'esempio più eclatante è il nuovo ospedale «dell'Angelo» di Mestre, realizzato in tempi da record, ma si deve a un project financing anche il completamento degli ospedali di Castelfranco e Montebelluna (Treviso). Lo stesso dicasi per il futuro ospedale unico dell'Alto Vicentino e per il nuovo ospedale di Padova.

L'assessore

RENATO CHISSO

«Infrastrutture a zero
senza project financing»

VENEZIA — Una superstrada a pedaggio per Trento da costruire in project financing. La Regione Veneto ha dichiarato il suo interesse. Ma due assessori del Pdl si sono astenuti contestando un sistema «che fa lavorare sempre gli stessi». Risponde l'assessore alla Viabilità Renato Chisso: «Infrastrutture a zero senza il project financing».

Nuova Valsugana Dopo due giorni di silenzio, l'assessore regionale risponde a critiche e sospetti sulle grandi opere

Chisso: infrastrutture a zero senza il project financing

VENEZIA — Una superstrada a pedaggio per Trento lungo l'asse della Valsugana. Da costruire in Project financing. La Regione Veneto ha dichiarato il suo interesse in giunta per il progetto proposto da Matovani-Pizzarotti-Cis. Ma non senza mal di pancia. Due assessori del Pdl - Giorgetti e Donazzan, sponda An — si sono astenuti contestando un sistema «che fa lavorare sempre gli stessi». Dopo due giorni di silenzio, l'assessore alla viabilità Renato Chisso ha deciso di parlare.

Assessore, come mai questo proliferare di project sulle infrastrutture?

«Il Veneto soffre, come noto, di un gap infrastrutturale che deve essere necessariamente colmato. Il compito della Regione è proprio di colmare questo gap. Da anni viviamo una situazione di finanza pubblica con scarse risorse disponibili. Il problema era come riuscire a dare una risposta alle esigenze del Veneto in materia di infrastrutture e l'unica risposta possibile era ed è in coinvolgimento del capitale privato a fronte di un successivo rientro tramite le tariffe, ossia il project. Senza il project saremmo oggi all'anno zero per le infrastrutture e continueremo a lamentarci nei confronti dello Stato per la mancanza dei finanziamenti. La Pedemontana, la Nogara-Mare, il Sistema delle Tangenziali venete, le Meolo-Jesolo e via di seguito sarebbero solo sogni».

L'Assessore Giorgetti pone un problema di «dimensioni» delle imprese ossia che le piccole e medie imprese venete non possono partecipare ad operazioni finanziarie così grandi. Dice anche che «lavorano sempre gli stessi ed è un sistema chiuso che va corretto». Una critica mirata...

«Giorgetti pone un problema reale. Bisogna tener conto che in queste procedure i privati che partecipano devono fornire garanzie finanziarie importanti. Non solo. Devono anticipare finanziamenti importanti attraverso l'equity e l'indebitamento per realizzare opere; le piccole e medie imprese lo possono fare solo associandosi tra loro. E' un problema di mercato».

E allora il problema come si può risolvere?

«Giorgetti fa una proposta, quella di appaltare il 30-35% dei lavori previsti nella finanza di progetto. La normativa nazionale non lo consente. Non possiamo pensare a leggi regionali in tal senso. Quindi se Giorgetti propone al Ministro Matteoli una modifica della normativa nazionale in questo senso, avrà il mio totale appoggio».

Il Consigliere Frigo pone un tema diverso: la trasparenza nelle procedure adottate dalla Regione. Dice che «non ce n'è abbastanza»...

«Devo ricordare a Frigo che con l'art. 91 della Legge Regionale n.1/2008 abbiamo introdotto il doppio sistema ossia l'avviso pubblico preventivo da parte della Regione e la possibilità di procedere su proposte di privati per interventi non compresi nell'avviso. Questa possibilità l'abbiamo introdotta sulla base di un ragionamento molto semplice».

Cioè?

«La Regione se fa l'avviso non può dire semplicemente: accetto proposte di finanza di progetto per una strada a pedaggio, per esempio, da Treviso a Vicenza. A monte la Regione deve fare uno studio di fattibilità dell'opera. In Veneto oggi ci sono

proposte di finanza di progetto per circa 10 miliardi di euro, i costi che la Regione avrebbe dovuto sostenere per i relativi studi di fattibilità sarebbero dell'ordine di 15-20 milioni di euro, non mi sembra poco. Ecco il perchè della doppia possibilità».

Ma in questo modo solo chi conosce le cose può presentare proposte.

«Guardi, l'elemento essenziale perché la Regione possa accettare una proposta di finanza di progetto è che l'opera sia prevista dalla programmazione regionale o nazionale, quindi dal Piano Regionale dei Trasporti, dal Piano Triennale delle opere pubbliche o dal Piano per la Viabilità Trasferita. Si tratta di documenti approvati dal Consiglio Regionale, pubblici e che qualsiasi imprenditore del settore che sa fare il suo mestiere conosce».

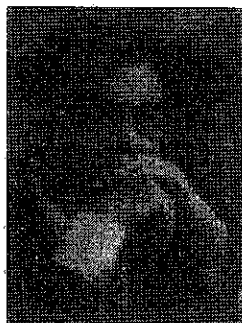
Ma Frigo dice che lei sapeva che la proposta per la «Valsugana» sarebbe stata presentata.

«Questo lo smentisco totalmente. Parlando con Frigo e con molti altri colleghi di Consiglio di progetti ho sempre detto che, per la Valsugana, per la SR 10 e per altre infrastrutture, se qualcuno voleva presentare proposte le stesse sarebbero state ben accette. Per chiarirci a me interessa che vengano fatte le infrastrutture di



cui il Veneto ha bisogno, non chi le fa. Se poi qualcuno sottende insinuazioni consiglio loro vivamente di rivolgersi non alla stampa ma alle sedi competenti. A me il clima delle mezze parole e dei sospetti non piace, io vivo del mio stipendio».

R.P.



”

Renato Chisso
Non m'interessa
chi lo fa,
l'importante
è che si faccia

VIABILITÀ. Il consigliere regionale Ciambetti

«Superstrada della Valsugana Stop alle lobby»

«Avendo seguito in prima persona, già nelle vesti di assessore provinciale, la questione della variante della strada statale della Valsugana, credo di avere debita conoscenza della materia per non condividere in maniera motivata le scelte del presidente regionale Galan». Roberto Ciambetti, nella sua prima uscita pubblica come capogruppo della Lega Nord in consiglio regionale, avanza non poche perplessità sul project financing del gruppo Pizzarotti-Mantovani-Compagnia investimenti sviluppo, gruppo finalizzato alla progettazione, costruzione e gestione di una superstrada a pagamento che colleghi appunto Bassano a Trento.

«Come ho sempre detto - spiega Ciambetti - la variante alla Valsugana è un'opera necessaria, importante, che integra il prolungamento a Nord della Valdastico e non è alternativa a quest'opera. Non a caso, la Provincia di Vicenza, l'Anas e la stessa Regione Veneto finanziarono, con non pochi soldi pubblici, gli studi e la progettazione per il tratto Pian dei Zocchi - Pove, cioè il tratto più delicato e complesso della nuova Valsugana. Mi auguro che ora venga riconosciuto il ruolo e l'investimento sostenuto dall'ente pubblico.

Non vorrei, in altre parole, che agli enti pubblici facciano capo i costi mentre al privato crescano eventuali utili, sempre che ce ne siano perché l'unica opera pubblica viaria realizzata in Veneto con il sistema del project financing, il tunnel tra Valdagno e Schio, non ha dato i frutti sperati, e ha generato costi».

«Non so - prosegue il consigliere regionale - quanto una superstrada a pagamento sia gradita agli operatori e ai cittadini dell'area, i quali rischiano di vedere aumentati i disagi, senza avere alcun vantaggio. Come hanno già notato gli assessori Donazzan e Giorgetti, dobbiamo cogliere l'opportunità nelle grandi opere pubbliche del coinvolgimento delle nostre aziende, cioè degli operatori locali, manovra questa decisiva nella delicatissima fase economica che stiamo passando. Bisogna sbloccare gli investimenti pubblici: Pedemontana Valdastico, Nogara Mare, Valsugana. Possiamo sostenere l'economia locale, preparando le infrastrutture per il rilancio del Veneto del domani. Davanti a questa opportunità, interessi personali, come di grandi lobby, devono passare in secondo piano. In gioco c'è il futuro dell'economia veneta e il benessere della nostra realtà».



In attesa che Stato, Regione e Anas trovino i finanziamenti per realizzarla da un gruppo di privati arriva la proposta in project financing

Superstrada Valsugana, ma con il ticket

Valbrenta

Il progetto è condiviso e pronto da anni, ma lo Stato, la Regione e l'Anas non trovano i finanziamenti per realizzare la superstrada della Valsugana, attesa da oltre 40 anni, nel tratto che dalle porte di Bassano del Grappa s'infilava nella Valsugana, per puntare verso Trento, dove ogni domenica si contano km di autoveicoli inesorabilmente in fila. Ebbene, pare che la soluzione l'abbiano trovata i privati, infilando in un project financing un flotto impressionante di euro da far impallidire il superenalotto, per realizzare quella che oramai sembrava diventata un'utopia. È stato pubblicato ieri, sul Bollettino ufficiale della Regione Veneto, l'avviso dell'avvenuta presentazione in Regione della proposta project financing per la progettazione, costruzione e gestione di un «Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano Ovest-Superstrada a pedaggio», da parte delle società Impresa Pizzarotti & C. Spa, Ing. E. Mantovani Spa, Compagnia Investimenti Sviluppo Spa, Cordioli Spa. L'assessore alle infrastrutture Renato Chisso, ha spiegato alla giunta che la proposta prevede la realizzazione di una superstrada a pedaggio, della lunghezza complessiva di circa 18 km, con tracciato che parte dalla prevista Superstra-

da Pedemontana Veneta, attualmente strada provinciale 248, in comune di Marostica, per approdare sulla SS 47 della Valsugana, in località Pian dei Zocchi-Rivalta, in territorio di San Nazario. L'investimento stimato

dal proponente per l'opera è di circa 731 milioni di euro, al netto dell'Iva. L'opera è di competenza della Regione, che dovrà esprimere, entro i 90 giorni successivi al termine di presentazione di eventuali proposte alternative, le proprie valutazioni e l'eventuale scelta, dando il via all'approvazione del progetto preliminare. Gli amministratori della Valbrenta, dove il progetto dovrebbe essere realizzato, cascano dalle nuvole. La superstrada è attesa da quarant'anni, ma nessuno darà mai il proprio benessere per un'opera che non tenga conto del rispetto del fragile ambiente della valle. Del progetto poco si conosce, ma di sicuro ha poco da spartire con quello concordato, dopo 40 anni di proposte accantonate, nel 1999 in Prefettura, tra le amministrazioni locali, la Comunità montana, Provincia, Regione e Anas, con il bene stare anche dei numerosi comitati, che prevede una superstrada realizzata in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti, con sbocchi in zone non abi-

tate, mantenendo integro l'ambiente nel tratto più caratteristico della Valle. Comunità montana e comuni interessati, non coinvolti nell'iniziativa, si stanno già attivando per non trovarsi tagliati fuori dalle decisioni che potrebbero condizionare negativamente il futuro della Valle del Brenta.



Lo Stato, la Regione e l'Anas non hanno i soldi per la completare i lavori della statale 47. Allora ci pensano i privati in project financing

Valsugana a pedaggio, i sindaci tenuti all'oscuro

18 km di collegamento fra la prevista Pedemontana dal comune di Marostica con innesto a Pian dei Zocchi-Rivalta

Valbrenta

Se lo Stato, la Regione e l'Anas la tirano tanto per le lunghe, non trovando i finanziamenti per la realizzazione della superstrada della Valsugana, attesa da oltre 40 anni, sulla scena irrompono i privati, con una proposta di superstrada a pedaggio. Forse, visti i continui tentativi falliti in tutti questi anni, è l'unica soluzione percorribile, anche se, data la frammentarietà delle notizie sinora trapelate, sono numerosi i punti da chiarire, a cominciare dal tracciato. È stato pubblicato ieri, venerdì, sul Bollettino ufficiale della Regione Veneto, l'avviso dell'avvenuta presentazione in Regione della proposta project financing della progettazione, costruzione e gestione di un «Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano Ovest-Superstrada a pedaggio», da parte delle società Impresa Pizzarotti & C. Spa, Ing. E. Mantovani Spa, Compagnia Investimenti Sviluppo Spa, Cordioli Spa. Come ha relazionato la giunta lagunare l'assessore alle infrastrutture Renato Chisso, la proposta prevede la realizzazione di una superstrada a pedaggio, della lunghezza complessiva di circa 18 km, con tracciato che parte dalla prevista Superstrada Pedemontana Veneta, attualmente strada provinciale 248, in comune di Marostica, per approdare sulla SS. 47 della Valsugana, in località Pian dei Zocchi-Rivalta, in territorio di San Nazario. I comuni interessati, ma per il momento non resi partecipi sulle modalità di attraversamento del loro territorio, sono Marostica, Bassano del Grappa, Pove, Campolongo e San Nazario. L'investimento complessivo stimato dal proponente per la realizzazione dell'opera è di circa 731 milioni di euro, al netto dell'Iva. L'opera è di competenza regionale e la normativa prevede, in

caso di interventi di finanza di progetto, se la proposta perviene da un soggetto pubblico o privato, che venga presentato il progetto d'intervento alla Regione, che dovrà esprimere la propria valutazione sulla proposta. Quanto presentato in Regione, sarà pubblicizzato con specifico avviso, oltre che sul sito internet della Regione, sul Bur, Gazzetta Ufficiale e su quotidiani a diffusione nazionale e regionale, con il termine per la presentazione di eventuali proposte concorrenti. Entro i 90 giorni successivi a tale termine, la Regione esprimerà le proprie valutazioni e l'eventuale scelta, dando il via alla fase di approvazione del progetto preliminare. Gli amministratori e gli abitanti della Valbrenta, dove il progetto dovrebbe essere realizzato, cascano dalle nuvole. La superstrada è sì attesa da quarant'anni come l'acqua per un assetato in mezzo al deserto, ma nessuno darà mai il proprio benessere per un'opera che non tenga conto del rispetto del fragile ambiente della Valle. Ora, del progetto poco si conosce. L'unica cosa certa è che la Valle del Brenta non presenta molte alternative: è una valle stretta tra due catene di monti, attraversata dal fiume, con sulla sponda sinistra la SS. 47 e su quella destra la provinciale Campesana-Valvecchia. Altri spazi non ce ne sono. Quindi, partendo da Marostica, per arrivare a Pian dei Zocchi-Rivalta, da qualche parte questa superstrada bisogna farla passare, con pochi tratti a cielo aperto, qualche galleria e qualche indesiderato viadotto. Considerata la bocciatura della parte esistente, realizzata negli anni 70, in località San Marino, uno scempio ambientale con un viadotto sul Brenta che passa a ridosso delle finestre delle abitazioni, rendendo la contrada invisibile, non bisogna dimenticare che, dopo 40 anni di proposte

accantonate, finalmente nel 1999 era stato raggiunto e sottoscritto in Prefettura un accordo tra le amministrazioni locali, la Comunità montana, Provincia, Regione e Anas, con il bene stare anche dei numerosi comitati, nel quale veniva sancito che la superstrada sarebbe stata realizzata in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti, con sbocchi in zone non abitate, mantenendo integro l'ambiente nel tratto più caratteristico della Valle. Tutte caratteristiche che sembravano considerate nel progetto successivamente realizzato e concordato tra le parti, per il quale mancava «soltanto» il finanziamento. Ora, questa improvvisa novità scompagina le carte in tavola e poiché «il silenzio è colpa», la Comunità montana e le amministrazioni interessate si stanno già attivando per non trovarsi tagliate fuori dalle decisioni che potrebbero condizionare negativamente il futuro della Valle. La superstrada è una necessità di prioritaria importanza per la Valbrenta, ma lo sono altrettanto l'impareggiabile ambiente che la circonda e le condizioni di vita dei suoi abitanti, già fortemente penalizzati.

Roberto Lazzarato

La notizia del project financing prende in contropiede le amministrazioni locali ferme all'idea di un passaggio in sinistra Brenta

Valsugana, doccia fredda sui sindaci

Il tracciato, da Marostica a San Nazario, potrebbe attraversare San Michele e Campese con soluzioni inedite

Valbrenta

Il pool di aziende (Pizzarotti, Mantovani, Cis, Cordioli) che ha lanciato sul tavolo della Regione l'ipotesi di nuova supestrada Valsugana a pedaggio in project financing, avrebbe investito nella proposta oltre 18 milioni di euro. Una cifra troppo imponente, si osserva negli ambienti politici, per ritenere che l'idea sia venuta solo alle maxi imprese e non sia stata invece commissionata da un'istituzione.

E anche i costi ipotizzati, verso gli 800 milioni, sono decisamente superiori ai 460 milioni ipotizzati per la soluzione in sinistra Brenta che non si riesce a concretizzare da anni e anni. I sindaci della Valbrenta, presi in contropiede della rivelazioni del Gazzettino, poiché non sapevano pressochè nulla, sono già in rivolta. L'ipotesi di supestrada a pedaggio sconvolge ogni previsione e ogni patto già sottoscritto. E si fantastica, non conoscendo ancora con precisione il disegno, su dove passerà la strada in partenza dal casello sulla Pedemontana a Marostica: potrebbe attraversare, magari anche forando le colline, San Michele e Campese, piombare su Campolongo per passare poi il fiume e giungere a San Nazario. Infatti Solagna sarebbe esclusa dai comuni interessati.

La proposta di project financing per una superstrada a pedaggio depositata in Regione da un pool di quattro grandi imprese preoccupa i sindaci

San Michele e Campese nel mirino della Valsugana

Prima di conoscere il tracciato, gira già nei municipi una prima bozza del disegno, da Marostica a San Nazario

Valbrenta

«Se non fosse che la questione è delicata ed allarmante, direi che il caldo dell'estate ha giocato a qualcuno un brutto scherzo - esordisce Mauro Illesi, sindaco di Campolongo sul Brenta, alla notizia del nuovo

progetto della superstrada della Valsugana, a pedaggio, da realizzare da un pool di ditte, con una proposta di project financing presentata alla Regione -. Dopo anni di delicate e burrascose trattative, nel 1999 era stato raggiunto e sottoscritto in Prefettura un accordo tra

le amministrazioni locali, la Comunità montana, Provincia, Regione e Anas, per realizzare la superstrada in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti ed ora arriva, come un fulmine a ciel sereno, una proposta che stravolge quanto faticosamente concordato».



Della proposta arrivata sul tavolo della Regione Veneto preoccupano, oltre al tracciato che nessuno in Valle conosce ufficialmente, anche se ipotizzabile, data la conformazione della Valbrenta, considerato il punto dichiarato di partenza e quello di arrivo, anche altri aspetti, non ultimo il fatto che, come ha relazionato alla Giunta lagunare l'assessore Renato Chisso, il proponente abbia dichiarato che l'importo delle spese sostenute, per la predisposizione della proposta, ammonta ad oltre 18 milioni di euro. Un investimento non da poco, che nessuno sarebbe disposto a giocare a cuor leggero.

«Della superstrada non possiamo più fare a meno - prosegue Illesi -. Ma è certo che l'opera deve rispettare l'ambiente e le condizioni di vita dei valligiani, con una soluzione condivisa, che era già stata individuata. Basta ricordare che, solo pochi mesi fa, la stessa Regione Veneto ha approvato il Pati, fortemente voluto dai sei comuni della Valle, dove la superstrada è inserita in sinistra Brenta, dove di fatto doveva essere realizzata».

La proposta presentata in Regione prevede la realizzazione di una superstrada a pedaggio, della lunghezza complessiva di circa 18 chilometri, con tracciato che parte dalla prevista Superstrada Pedemontana Veneta, attualmente strada provinciale 248, in comune di Marostica, per approdare sulla statale 47 della Valsugana, in località Pian dei Zocchi-Rivalta, in territorio di San Nazario.

Sono interessati i comuni di Marostica, Bassano del Grappa, Pove, Campolongo e San Nazario. Pertanto si comincia già ad ipotizzare attraversamenti di San Michele e Campese, magari forndao le colline. L'investimento complessivo stimato dal proponente per la realizzazione dell'opera è di circa 731 milioni di euro, al netto dell'Iva. Il progetto in Valbrenta non l'ha ancora visto nessuno, anche se gira per i municipi una bozza di tracciato che sta mettendo in fibrillazione le parti in causa, perchè assomiglia molto a soluzioni prospettate 30 anni fa e ampiamente bocciate da municipi e comita-

ti. A Palazzo Guarnieri, il presidente Pierluigi Peruzzo legge con attenzione la proposta di project financing pubblicata sul Bur.

«Questa iniziativa ci coglie di sorpresa perchè, pur non conoscendone i dettagli, è evidente che si discosta molto dalle decisioni sinora concordate, non da ultimo anche dal Ministero proprio in questa sede - sottolinea -. Mi riservo di informare i sindaci del nostro territorio di quanto si sta verificando e di contattare Provincia e Regione per conoscere il tracciato e studiare insieme ai colleghi amministratori quali passi muovere per salvaguardare il nostro territorio».

Sulla stessa lunghezza d'onda Gianni Ceccon, sindaco di San Nazario, comune assieme a Campolongo più direttamente interessato dalla superstrada a pedaggio e già abbondantemente deturpato da viadotti improponibili sul Brenta, a ridosso delle finestre delle case, in località San Marino.

«Siamo vivamente preoccupati da quanto sta emergendo in merito alla proposta della superstrada, che dovrebbe attraversare il nostro territorio, depositata in Regione - asserisce il primo cittadino -. Stiamo raccogliendo tutte le informazioni possibili in merito ed è mia intenzione convocare il consiglio comunale, nei prossimi giorni, per renderlo partecipe di quanto sta accadendo e valutare assieme i passi da intraprendere, per non farci sorprendere da soluzioni indesiderate calate dall'alto senza nemmeno informarci».

L'estate è agli sgoccioli, ma la temperatura nei municipi della Valbrenta, nei prossimi giorni, è destinata a salire.

Roberto Lazzarato

GRANDI INFRASTRUTTURE. A sorpresa è spuntato durante l'estate in Regione il "sì" a un piano di project financing per risolvere la paralisi decisionale e finanziaria

In Valsugana il progetto è firmato da big privati

Quattro imprese si sono fatte avanti per un tracciato da Marostica-Pedemontana al "tappo" di San Nazario

Antonio Trentin

Il futuro della Valsugana corre su un percorso autostradale, a pagamento, co-gestito tra Regione e imprenditori interessati a "fare l'affare".

La formula che si è delineata passo dopo passo durante l'estate è la seguente: un nuovo nastro d'asfalto potrà correre dalla periferia sud-est di Marostica (precisamente da un innesto sulla futura SuperPedemontana) a San Nazario (cioè al "tappo" di Pian dei Zocchi dove le quattro corsie dal Trentino in Val Brenta si dimezzano); a costruire saranno una società, un gruppo d'impresa o un consorzio di edilizia stradale, in base alle prescrizioni e ai risultati di un bando regionale; una volta completata, la superstrada valsuganese sarà a pedaggio.

L'agosto sul Canal Grande ha fatto maturare una scelta con la quale - secondo le sue dichiarazioni - il "governatore" veneto Giancarlo Galan vuole superare le lentezze e le scarsezze dell'Anas. La scelta, cioè, di chiamare il privato a supplire alle difficoltà pubbliche.

Né precisi tempi decisionali né sicuri finanziamenti statali sono davvero in vista per la tanto raccontata superstrada della Valsugana, e così la Regione ha fatto immediato gioco di sponda a una proposta da tempo in silenziosa progettazione, ufficializzata a inizio luglio dall'intergruppo di imprese Pizzarotti, Mantovani, Cis-Compagnia investimenti sviluppo e Cordioli, ciascuna una big del settore, tutte insieme un colosso. Le quattro società hanno mandato un loro primo progetto dettagliato e ampiamente documentato, che è già costa-

to - secondo la loro dichiarazione ufficiale - 18 milioni di euro.

Si tratta di costruire 18 chilometri superstradali dal confine est di Marostica (dove, presso l'attuale strada provinciale 248dir, passerà la superstrada della Pedemontana veneta) attraverso Bassano, Pove e Campolongo, fino a San Nazario; di attivare una procedura di concessione-realizzazione in project financing; e di prevedere una prospettiva di caselli e ticket attraverso i quali recuperare il grande investimento pianificato.

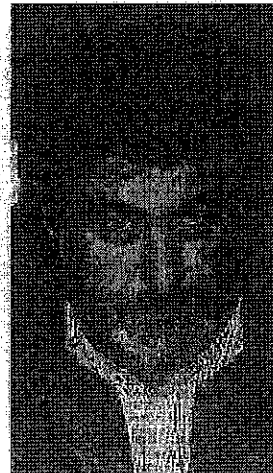
La giunta regionale il 4 agosto ha esteso a eventuali squadre concorrenti la possibilità di farsi avanti; un'opzione inevitabile a questo punto, secondo Galan e i suoi assessori, stante il fatto che sia il Piano quinquennale dell'Anas 2007-2011 sia gli aggiornamenti della Legge Obiettivo 2001 tengono in considerazione la Valsugana, ma mancano di concretezze a proposito dei 730 milioni di euro da spendersi. Sul Bollettino ufficiale del Veneto è stato indicato - alla fine della settimana scorsa - che per possibili controproposte restano a disposizione due mesi e mezzo scarsi (contando i

90 giorni scattati a metà agosto, al momento della pubblicazione a livello europeo dell'annuncio-bando) e che una precisa griglia-punti (un quarto assegnati in forma fiduciaria in base alla "qualità tecnica") valuterà i progetti eventualmente in gara dopo il 12 novembre contro quello targato Pizzarotti & C. Del quale, per il momento, si conosce bene l'impianto generale, ma nessuno - compresi i più che siedono nella sala-comando della Regione - conosce nessun dettaglio. †

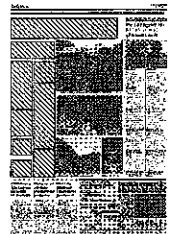
La Giunta veneta dà tempo a teorici concorrenti di proporre altre idee entro il 12 novembre. Disegnati (ma non si sa come) i 18 chilometri di superstrada a pedaggio, costo 731 milioni



Il presidente della Giunta veneta Giancarlo Galan con l'assessora Elena Donazzan (perplesso sul progetto)



L'assessore Renato Chisso



Aspettando certezze a Venezia

Primi dubbi già dentro la Giunta: astenuti gli assessori ex-An

Funzionerà in Valbrenta il metodo privato-pubblico del project financing in alternativa alla paralisi della catena Stato-Anas-Regione?

La superstrada a pagamento tra la Pedemontana e la Valsugana sarà alternativa, concorrenziale o complementare all'AutoValdastico Nord, da Piovene al Trentino, per la quale tornano a esserci spiragli di futura attuazione?

Che fine farà il costosissimo progetto dell'Amministrazione provinciale che, prima di finire nel cassetto delle opere sperate, aveva messo d'accordo i Comuni della vallata dopo decenni di resistenze a vari tracciati?

Aspettando di saperne e capirne di più sull'operazione appena avviata dalla Regione, gli interrogativi si affollano già numerosi.

E sono spuntate le prime avvisaglie di serio dubbio. Già dentro la stanza dei bottoni veneta, al tavolo presieduto da Giancarlo Galan.

La scoperta improvvisa della proposta Pizzarotti & C. - sbucata tra le mani del "governatore" e dell'assessore Renato Chisso all'inizio dell'estate - ha

suggerito agli assessori regionali pidellini di provenienza An Massimo Giorgetti e Elena Donazzan di astenersi nella fase di approvazione iniziale della procedura.

«Non siamo stati d'accordo sulla presentazione senza preventiva discussione, come se si trattasse di un argomento ordinario - spiega l'assessora bassanese -.

Siamo preoccupati che, contrariamente alle politiche di sostegno alle imprese locali attuate in quest'anno di crisi, il sistema del project financing coinvolga solo grandissime imprese che non c'entrano con l'imprenditoria veneta. Ci interroghiamo su quale percorso è previsto nel progetto, che passa in una valle delicata ambientalmente, dove per anni sono stati disegnati tracciati, fino all'ultimo della Provincia condiviso dalle Amministrazioni locali».

Sul versante della Lega Nord il capogruppo regionale Roberto Ciambetti, assessore in Provincia al tempo del varo del progetto per la superstrada in Valbrenta, ha contestato nelle sue prime dichiarazioni-stampa la scelta del project financing in alternativa alla gestione Anas dell'opera.

Ma Attilio Schneck,

bi-presidente in Provincia e in Autostrada Serenissima (con diramazione Valdastico) è invece un possibilista preventivo: parte da una considerazione generale («il problema primo è che altrove in Italia le strade le finanzia il governo con i provvedimenti del Cipe, mentre qui da noi si deve cercare o aspettare i privati») e arriva a un "sì" perché «da trent'anni dev'esser fatta e ben venga qualsiasi soluzione».

Quanto al rapporto con l'AutoValdastico, Schneck lo confina su dimensioni minime: «Sono due cose completamente diverse, con percorsi attuativi diversi. Una ha gerarchia europea, la Valsugana è un collegamento interregionale».

Dal Comune di Bassano il sindaco Stefano Cimatti parla di un problema che trasferisce sull'ipotesi-Valsugana un "caso" già presente nel dibattito sulla progettata superstrada della Pedemontana: «Sarebbe difficile per le comunità locali accettare un'altra arteria a pagamento. Bisognerà vedere bene quali saranno le forme di transito ai caselli proposte: i pagamenti per le lunghe percorrenze sono una cosa, quelli per il traffico locale un'altra».



Stato, Regione e Anas per mancanza di finanziamenti hanno dato incarico ai privati per la costruzione e gestione di un "itinerario della Valbrenta-Bassano ovest a pedaggio"

Valsugana a pagamento, anche la Provincia spiazzata

L'assessore Toniolo ha ricordato al collega Chisso l'accordo sottoscritto per la progettazione del tratto Bassano-Pian dei Zocchi

Valbrenta

Lo Stato, la Regione e l'Anas, sul problema della statale 47 della Valsugana, da decenni tra le priorità della viabilità veneta, sembrano intenzionati ad abdicare ai privati. Non potendo adempiere ai loro ruoli istituzionali, per mancanza di finanziamenti, che in realtà per altre opere meno importanti e prioritarie sono stati trovati e, a volte, beffamente sperperati, sembrano orientati a lasciare via libera alla proposta project financing della progettazione, costruzione e gestione di un «Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano Ovest-Superstrada a pedaggio», da parte delle società Impresa Pizzarotti & C. Spa, Ing. E. Mantovani Spa, Compagnia Investimenti Sviluppo Spa, Cordioli Spa. La proposta, nell'ottica dello Stato, Regione ed Anas dovrebbe risolvere la questione della viabilità di un'area strategicamente rilevante per potenziare l'asse della Valsugana ed il collegamento di Trento e della Valle dell'Adige con la superstrada pedemontana veneta e l'area centrale del Veneto. Da quanto affermato nella deliberazione della Giunta regionale, pubblicata sul Bur della Regione Veneto, la proposta prevede la realizzazione di una superstrada a pedaggio, della lunghezza complessiva di circa 18 chilometri, con tracciato che parte dalla prevista Superstrada Pedemontana Veneta, attualmente strada provinciale 248, in comune di Marostica, per approdare sulla statale 47 della Valsugana, in località Pian dei Zocchi-Rivalta, in territorio di San Nazario. Gli elaborati sono top secret ma, a grandi linee, la proposta ripropone soluzioni formulate, riviste e riproposte negli anni '70 e '80, bocciate categoricamente dalle amministrazioni del territorio interessato al passaggio. Ci sono voluti quintali di carta per i progetti accantonati ed innumerevoli incontri e scontri, a tutti i livelli, per arrivare finalmente, nel

1999, alla sottoscrizione in Prefettura di un accordo tra le amministrazioni locali, la Comunità montana, Provincia, Regione e Anas, con il benessere anche dei numerosi comitati, nei quali veniva condivisa una superstrada realizzata in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti, con sbocchi in zone non abitate, mantenendo integro l'ambiente nel tratto più caratteristico della Valle. Trovato l'accordo, però, mancano i finanziamenti per realizzarlo ed ecco quindi che arriva, come la manna dal cielo, questa proposta project financing privata. Con l'unico neo che stravolge completamente quanto faticosamente concordato, per proporre una soluzione già bocciata in passato da tutte le parti in causa. Naturalmente anche la Provincia, spiazzata da questa proposta, non ci sta a farsi escludere dal tavolo dove si discuterà su una decisione così importante per il territorio vicentino come la superstrada della Valsugana. «Considerate le precedenti esperienze collaborative intercorse con la Regione in occasione della SPV e del Sistema delle Tangenziali Venete, - scrive l'assessore provinciale alla viabilità, Costantino Toniolo, al collega regionale Renato Chisso - ripropongo tale percorso anche in relazione alla proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione e gestione dell'itinerario della Valsugana Brenta-Bassano Ovest-Superstrada a pedaggio. La partecipazione degli enti locali coinvolti dall'iniziativa è importante e questa Amministrazione Provinciale, nella sua attività di coordinamento e rappresentazione delle istanze territoriali, può svolgere un'importante azione di sintesi e proposizione». Senza dimenticare che «l'accordo sottoscritto in data 8/4/2003 tra Regione, Provincia ed Anas per la progettazione del tratto Bassano/Pove-Rivalta/Pian dei Zocchi (San Nazario) della Valsugana che ha visto, tra gli altri, un consistente impegno tecnico-finanziario di questa Amministrazione

(1.682.378,52 euro, ndt), - prosegue l'assessore Toniolo - è stata un'occasione importante di collaborazione istituzionale e di approfondimento delle questioni relative al tracciato. Proprio in considerazione della passata esperienza, la Provincia chiede un coinvolgimento nella valutazione delle proposte progettuali al fine di segnalare, in accordo con gli enti locali, eventuali elementi di positività o negatività».

Roberto Lazzarato



IL PROGETTO SUPERSTRADA. Da Palazzo Nievo la richiesta-offerta alla Regione: «Possiamo coordinare i Comuni»

Valsugana, la Provincia chiede di saperne di più

Toniolo: «È il metodo già sperimentato positivamente per la Pedemontana e il Sistema Tangenziali»

Antonio Trentin

Sull'operazione Superstrada in Valsugana congegnata dalla Regione con il gruppo d'impresе Pizzarotti Mantovani & C. vogliono saperne tutti di più. I sindaci della vallata del Brenta attraversata - per ora sulla carta - da un ennesimo tracciato: vogliono capire se l'impatto ambientale ridotto a proporzioni accettabili nel lungo confronto conclusosi nel 2003 con Anas e Regione. I capi dei partiti di centrodestra che in consiglio a Venezia dovranno dire «sì» alla proposta del "governatore" Giancarlo Galan e della sua giunta: «Ho chiesto anch'io le carte alla giunta» dice il capogruppo leghista Roberto Ciambetti. L'opposizione che non ne sapeva niente come la maggioranza: «Aspettiamo di vedere il progetto, ma già si sa che la salvaguardia ambientale sarà differente da

quanto concordato in passato tra Provincia e Comuni» dichiara Claudio Rizzato, consigliere del Partito democratico. E la Provincia di Vicenza che è stata l'ultima a progettare un percorso, e la prima e unica a farselo accettare dai Comuni.

Costantino Toniolo, assessore alla viabilità dell'Amministrazione provinciale, ha annunciato di aver scritto ieri al suo pari-ruolo della regione, Renato Chisso, per far uscire il progetto dal mistero.

L'obiettivo è saperne qualcosa di più preciso, almeno per le parti che non avrebbero diretta influenza sulla formulazione e la calibratura degli eventuali contro-progetti che - tempi strettissimi permettendo - qualche altra grande impresa di edilizia stradale potrebbe scrivere prima del 12 novembre, data limite fissata dalla Regione per valutare l'eventuale concorrenza al piano in project financing presentato in luglio. «Visto l'importanza

del ruolo avuto dalla Regione nel concordare con i Comuni della vallata un tracciato che doveva essere finanziato dall'Anas - commenta Toniolo - chiediamo alla Regione di partecipare a questa nuova fase che riguarda la superstrada. Vogliamo essere coinvolti e possiamo ancora fare da coordinamento con le Amministrazioni di un territorio delicato interessato da un progetto importante». «Già con la Pedemontana e con il Sistema delle Tangenziali Venete - ha scritto Toniolo a Chisso - abbiamo testato un percorso che vede la Provincia fare da collettore delle osservazioni e delle esigenze dei Comuni per vagliarle in sede regionale. Un percorso che ha dato risultati positivi e che proponiamo per la Valsugana».

Sui rischi ambientali lungo il Brenta dice qualcosa il democratico Rizzato: «Attenzione alla fine che farà il tracciato del progetto-Provincia». E poi lancia un allarme: «La scelta della giunta regionale di procedere con i privati e il project financing è una resa: dopo tanto parlare di tutti i governi, di centrodestra e di centrosinistra, sull'importanza della superstrada valsuganese, inserita nella Legge Obiettivo nazionale per essere finanziata dallo Stato, Galan punta sui

privati. Questo vuole dire in realtà che la superstrada sarà alla fine pagata dai cittadini, attraverso i pedaggi». Un tema, quest'ultimo, che anche il leghista Ciambetti tiene subito caldo: «I sindaci della vallata sono preoccupati che il pedaggio e i caselli si estendano anche a tratti di superstrada oggi liberi».

Quanto al rapporto tra la pianificazione superstradale in Valbrenta-Valsugana e il futuro dell'Auto Valdastico verso il Trentino, il parere concorde degli interlocutori è lo stesso: «Restano cose distinte, possono procedere parallelamente dopo che è stata revocata la procedura d'infrazione contestata dall'Unione europea nei confronti della proroga della concessione autostradale alla "Serenissima" legata al completamento a nord dell'A31» osserva Toniolo.

E il consigliere regionale del Pd Giuseppe Beriato Sella aggiunge: «Bene che si proceda sulla Valsugana, grande arteria per il turismo e il traffico interregionale. Non è in alternativa all'A31 verso nord e non ne allontana la prospettiva di grande arteria per l'economia italiana inserita a livello europeo». †



VALBRENTA

Comunità Montana si oppone alla Valsugana a pedaggio

No alla proposta di realizzare in project financing del tratto di Valsugana tra Bassano ovest e Pian dei Zocchi

Comunità Montana contraria al ticket

Peruzzo: «Solo interesse economico che non risolverebbe il problema della viabilità»

San Nazario

«La proposta di realizzare la superstrada della Valsugana a pedaggio è dettata da esclusivo interesse economico - ha dichiarato Pierluigi Peruzzo, presidente della Comunità montana del Brenta, nella conferenza stampa indetta, a Palazzo Guarnieri, per far conoscere la posizione dell'ente sulla proposta, pubblicata sul Bur della Regione Veneto, di realizzazione in project financing del tratto di SS. 47, tra Bassano ovest e Rivalta/Pian dei Zocchi, in comune di San Nazario. - Un progetto che individua un tracciato che si discosta completamente da quello definito con un protocollo d'intesa nel dicembre 1999 da parte della Regione, Provincia, Anas, la Comunità montana, i comuni interessati e condiviso dagli stessi comitati, sulla base del quale è stato già predisposto un progetto preliminare, con oneri a carico della Regione Veneto, Provincia di Vicenza e Anas, di cui si è in attesa da 4/5 anni del parere da parte dell'Anas».

L'indicazione del tracciato concordato è stata fatta propria dal Pati, approvato e ratificato dalla Giunta Regionale lo scorso giugno, predisposto da Palazzo Guarnieri per conto dei comuni della Valle, al fine di assicurare un miglioramento della qualità ambientale del territorio valligiano. Se da un lato, finalmente, con la proposta d'intervento dei privati in

project financing troverebbe soluzione la realizzazione di un tratto di strada che viene colpevolmente rinviato dagli enti istituzionali preposti da oltre 40 anni, sull'altro piatto della bilancia bisogna considerare «che l'ipotizzato spostamento del collegamento con il casello di Marostica della costruenda Pedemontana, - rincara Peruzzo - non pare trovare giustificazione, stante la possibilità di allacciarsi al casello di Bassano sud-est, utilizzando il tratto di superstrada già esistente, se non quella di allungare un percorso per aumentare la quota del pedaggio, mentre il traffico che gravita sull'area Padova-Treviso continuerebbe a riversarsi sull'attuale inadeguato percorso della SS. 47, più accessibile e senza pagamento».

Senza contare che con questa nuova proposta «verrebbe penalizzata la nostra realtà, con un pedaggio che si tradurrebbe in un onere a carico delle attività produttive locali ed in particolare della popolazione dei nostri comuni». Bisogna inoltre considerare che, in fase di individuazione del tracciato da realizzare dopo l'accordo del 1999, lo stesso Ministero aveva dato indicazioni categoriche ai progettisti, sul fatto che il tracciato avrebbe dovuto scorrere in sinistra Brenta e prevalentemente in galleria.

«Quindi, questa nuova ipotesi di tracciato, uscita non si sa bene da quale cilindro - conclude il presidente - lascia

molti punti interrogativi senza risposte, anche dal punto di vista ambientale, considerati i vincoli legati alla presenza del fiume Brenta e dei piani d'area del Massiccio del Grappa e dell'Altopiano d'Asiago. Un tracciato, inoltre, che vanifica l'ipotesi concordata con tutti gli enti locali, creando nuove illusioni, con l'unico risultato di rinviare la realizzazione di un'opera necessaria, indispensabile, urgente, che vede da trent'anni solo ipotesi progettuali e promesse mai mantenute. Una proposta che non si può condividere, né per il pedaggio, né per l'allungamento del tracciato prima di imboccare la tanto attesa Pedemontana Veneta».

Peruzzo, allarmato e preoccupato dai segnali provenienti dalla laguna di una possibile corsia preferenziale della proposta di project financing, «fuori portata dall'intervento dei comuni interessati, scavalcata da soli interessi economici», ha chiesto un incontro urgente con Galan, Schneck, gli assessori regionali e provinciali, unitamente ai sindaci comunitari e la direzione compartimentale dell'Anas, «per un approfondimento della situazione venutasi a creare con la nuova ipotesi di realizzazione della Superstrada e delle problematiche connesse per una chiara determinazione in merito».

Roberto Lazzarato



GRANDI OPERE. Cresce la protesta in Valbrenta e intanto spuntano copie del progetto Marostica-San Nazario

Superstrada Valsugana Qui passerà il tracciato

In galleria nelle colline bassanesi, a cielo aperto a Campese e su un viadotto alto 35 metri a Campolongo

Carlo Barbieri

Lo svincolo in coincidenza della futura Pedemontana veneta a sud di Marsan, nel territorio comunale di Marostica, poi dritto verso nord in corrispondenza dell'incrocio fra la strada della Fratellanza e la Schiavonesca-Marosticana 248, nei pressi della Centrale del latte e del distributore Agip, sempre a Marsan, con un'altra connessione alla viabilità già esistente. E ancora verso nord, nella zona pedemontana compresa tra la strada provinciale della Fratellanza e via Rivana per infilarsi in galleria nelle colline bassanesi, uscire a Campese e percorrere in destra Brenta la zona industriale della frazione lambendo il territorio di Pove dove dovrebbe esserci un altro svincolo per un raccordo con l'attuale viabilità.

Quindi nuovamente in galle-

ria, più o meno sotto il monte Caina, per tornare all'aperto a Campolongo, in località Contarini e da qui superare con un lungo balzo il Brenta su un viadotto di 35-37 metri d'altezza, approdando dall'altra parte della Vallata, poco a nord del cimitero di San Nazario. Qui ci si infila ancora in galleria per uscirne a Rivalta dove ci si innesta sulla esistente Ss 47.

È la "viabilità di proposta" della futura Ss 47 a pagamento come si intuisce dall' "Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano-ovest-superstrada a pedaggio" elaborato dalla "Società impresa Pizzarotti & C. spa-Ing. Mantovani spa-Cis Compagnia investimenti sviluppo spa-Cordioli spa" (18 chilometri per 731 milioni di euro al netto dell'Iva, costo del proposta 18,2 milioni di euro), presentato il primo di luglio in Regione e che comincia a girare in fotocopia negli uffici comunali della Valbrenta. E natural-

mente, in Vallata, monta la protesta per un progetto, e per una delibera regionale, che in periodo ferragostano ha colto di sorpresa tutti, sindaci e amministratori provinciali.

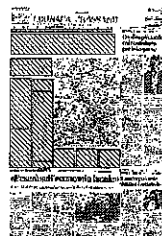
«È un fulmine a ciel sereno - dice il sindaco di Campolongo Mauro Illesi - non ne sapeva nulla nessuno. Eppure sarà pur venuto qui qualcuno a fare dei rilievi. Così si stravolge un accordo che ci aveva visto d'accordo tutti, Regione, Provincia, Anas, Prefettura e Comuni. La delibera della Giunta veneta del 4 agosto fissa un termine di 90 giorni per progetti alternativi. Naturalmente è un termine brevissimo. Tutto ciò è gravissimo. Si tratta del vecchio progetto "Berti", datato di qualche decennio fa, con l'aggiunta del tratto fra le colline bassanesi e Marsan. Inutile dire che l'impatto sarà devastante. In paese ci ritroveremo con un viadotto che valicherà il Brenta a 35-37 metri d'altezza sino all'altra parte della valle, sopra il cimitero di San Nazario. Ho sentito l'assessore provinciale Costantino Toniolo e so che non l'ha presa bene».

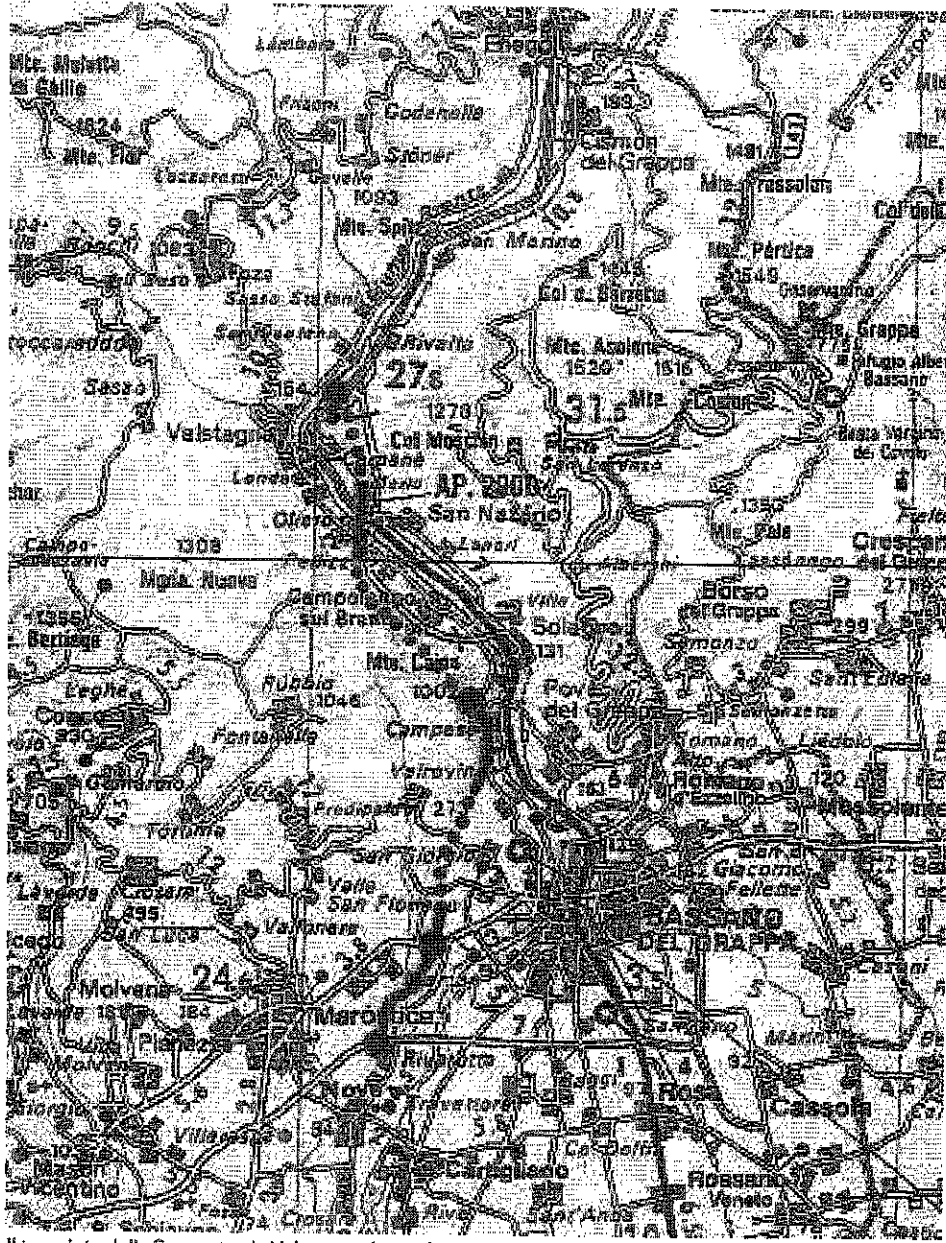
L'amministratore vicentino, in effetti, ha scritto al collega regionale Chisso chiedendo il coinvolgimento della Provincia berica nella progettazione

ericordandogli l'accordo sottoscritto per la progettazione del tratto Pove-Pian dei Zocchi.

La Provincia si è fortemente impegnata, anche finanziariamente con 1,68 milioni di euro, per far avanzare il progetto in sinistra Brenta. Già lo scorso ottobre Toniolo aveva sollecitato l'Anas a procedere nella direzione delineata a suo tempo dal ministro Di Pietro a seguito dell'incontro di Carpanè del 22 gennaio 2008. Evidentemente il governatore veneto Giancarlo Galan, che pure ha riscontrato la precedente ipotesi di variante alla Ss 47 nel piano quinquennale 2007-2011 dell'Anas e nella Legge Obiettivo 2001, ha registrato l'assenza concreta dei fondi necessari alla realizzazione di un tracciato che la delibera ritiene tra gli «obiettivi prioritari sia a livello nazionale che regionale». Costatazione che ha portato al mutamento di rotta verso il project financing che ha spiazzato tutti.

«Anche la Comunità montana - ribadisce Illesi - non sapeva nulla -. Cadiamo tutti dalle nuvole, ancor più riflettendo sul fatto che sul Pati si parlava ancora della galleria in sinistra Brenta».





Il tracciato della Superstrada Valsugana. In verde i tratti in galleria e in viola il viadotto di Campolongo

VALBRENTA Aumenta la polemica sul nuovo progetto per la statale. Dura bordata di Rizzato in Regione

«Messina e Catania sì, la Valsugana no»

E in Comunità Montana Peruzzo: «Buttato il tracciato condiviso da tutti fin dal '99»

Valbrenta

Domenica scorsa, in alcuni momenti della giornata, la statale 47 della Valsugana e anche la provinciale Campesana erano pressochè paralizzate. Tanto da rendere estremamente difficile anche l'intervento dei mezzi di pronto soccorso e delle forze dell'ordine per un incidente verificatosi a Rivalta.

Se finalmente qualcuno è in grado di passare dalle chiacchiere e dalle promesse mai mantenute, alla concretezza della realizzazione della famigerata variante della superstrada della Valsugana, ben venga. Purchè, naturalmente, vengano rispettate le indicazioni irrinunciabili sancite, dopo tanti anni di discussioni, tra gli enti interessati. Ecco perchè alla soluzione prospettata in project financing, anzichè l'attesa estenuante di giubilo, ha fatto seguito, invece, una quasi unanime levata di scudi.

Come ricordava il presidente della Comunità montana, Pierluigi Peruzzo, «questa nuova proposta di superstrada a pedaggio si discosta completamente dal tracciato definito, con un protocollo d'intesa, nel 1999 da Regione Veneto, Provincia, Anas e enti interessati, compresi i comitati, per il quale è stato già predisposto un progetto preliminare, da anni in attesa di parere da parte dell'Anas».

Perchè non si sia proseguito sulla strada già individuata, è difficile da comprendere, se non si tirano in ballo, come ha fatto Peruzzo, «esclusivi interessi economici». Nel dibattito, molto acceso, di questi giorni, s'inscrive il consigliere regionale del Pd, Claudio Rizzato, che solo poco tempo fa aveva presentato un'interrogazione sul tema. «Avevo evidenziato che mentre il presidente Galan ribadiva l'impegno della Regio-

ne per la Valsugana - spiega Rizzato - anche in virtù della contrarietà espressa dal Trentino alla prosecuzione a nord della Valdastico, la Lega, alleata di Galan solo sulla carta, non ha perso tempo nel riconfermare che la priorità andava invece data alla Valdastico nord. Era chiaro che, con una maggioranza così divisa, ogni progetto infrastrutturale era destinato ad arenarsi, con buona pace dei cittadini della Valbrenta».

Il consigliere va oltre, entrando nell'attualità. «Ora arriva la beffa - sostiene Rizzato -. La Giunta regionale dà il via libera al percorso per un nuovo progetto, fortemente impattante per l'ambiente, che cancella quello predisposto dalla Provincia di Vicenza, con l'accordo della Comunità e Comitati della Valbrenta e prevede la costruzione di una tratta a pedaggio, che i cittadini devono pagarsi».

Una presa in giro, secondo il consigliere del Pd. «Tutti in questi anni sono accorsi in Valbrenta a promettere la nuova Valsugana, i fondi per costruirla e l'urgenza, che dura trent'anni, dell'opera - conclude Rizzato -. Ma al dunque i cittadini sono stati traditi, perchè mentre i finanziamenti per opere meno urgenti (ponte di Messina), o per premiare amministrazioni che sperperano (Catania, Palermo) sono stati trovati, con l'accordo della Lega, invece per la Valsugana ai miti cittadini della Valbrenta viene detto che i finanziamenti non ci sono».

Roberto Lezzarato



L'ASSESSORE DONAZZAN. «È questione di metodo. Io non ho votato ciò che non conosco»

«La concertazione snobbata Da Galan aspetto spiegazioni»

«Io e il collega Giorgetti, assessore ai lavori pubblici, ci siamo astenuti. Non votiamo qualcosa che non conosciamo. Personalmente, da bassanese, dico no all'ipotesi di superstrada a pagamento nella Valsugana con un project financing e questo per 3 motivi».

Va subito al sodo l'assessore regionale Elena Donazzan in merito al vespaio sollevato dal nuovo progetto di statale Valsugana sulla destra del fiume, con ingresso dalle colline bassanesi e attraversamento del Brenta in uno o due punti, fra Pove e Campese e a Campolongo, con un viadotto di 35 metri.

«Parliamo di metodo - dice la Donazzan - innanzitutto non si porta in Giunta un documento sul quale mancano dettagli importanti. Stiamo parlando di un'opera assai rilevante. Non possiamo votare qualcosa che non conosciamo. Inoltre teniamo conto che in questo modo buttiamo nel cestino anni e anni di discussioni, accordi e progetti condivisi sui quali avevano lavorato, rettificando e migliorando. Si deve tenere conto di questa concertazione. Quello che ci è stato presentato, invece, cos'è? E poi col project financing lavorano

non il territorio. È un'opera fondamentale, per l'imponenza, per l'impatto ambientale. No, non mi è piaciuto come si è proceduto. Capisco la preoccupazione dei sindaci. Il 7 agosto avevo incontrato i primi cittadini della Valbrenta per parlare di istruzione ma naturalmente si è dibattuto anche della superstrada. Ho colto molti timori».

E con Galan? «A Galan abbiamo chiesto un chiarimento - ha concluso l'assessore Donazzan -. Attendiamo la prossima riunione di Giunta a Venezia, martedì 15, per avere delle risposte». † C.A.B.



Il project financing sull'arteria è stato presentato a Venezia suscitando la perplessità del capogruppo leghista Ciambetti: «Dubito che il ministero dell'Ambiente conceda i permessi»

La Valbrenta insorge contro la nuova "Valsugana"

Illesi, sindaco di Campolongo: «Impatto spaventoso». Zanchetta (Uncem): «Ci opporremo con tutte le nostre forze»

Valbrenta

La nuova ss. 47 a pedaggio, presentata ieri ufficialmente a Venezia, sta mettendo in fibrillazione amministratori e residenti della Valbrenta e sta sollevando uno tsunami di polemiche. Giovedì ne ha discusso il consiglio comunale di Campolongo, uno dei più penalizzati della nuova proposta, «arrivata tra capo e collo senza alcun contatto con le amministrazioni interessate - ha spiegato il sindaco Illesi - in totale contrapposizione con quanto concordato e poi concretizzato in un progetto condiviso tra i comuni e gli enti interessati. Senza contare l'impatto devastante per il nostro territorio». «Una proposta improponibile - rincara Galdino Zanchetta, presidente dell'Uncem Veneto, per oltre 20 anni al vertice della Comunità montana e sottoscrittore dell'accordo in Provincia del 1999, per una "47" tutta in sinistra Brenta - Siamo contrari e faremo valere le nostre ragioni nelle sedi opportune».

A Palazzo Guarneri, per parlare dei nuovi lavori sulla provinciale Campesana, anche l'assessore provinciale Costantino Toniolo.

«Il progetto concordato e realizzato con un consistente impegno tecnico-finanziario della Provincia - fa presente l'assessore - lo abbiamo portato avanti in sinergia con la Regione e quindi questa sortita in project financing, che nulla ha in comune con il precedente piano, ci coglie totalmente di sorpresa. Chiediamo non solo di essere coinvolti nell'iniziativa, ma anche nella sua valutazione».

Interviene nel dibattito pure Roberto Ciambetti, capogruppo della Lega Nord in consiglio regionale: «Ci sono aspetti tecnici nel progetto della variante alla ss. 47 che mi lasciano alquanto perplesso. Lo dico conoscendo bene il problema, perché quand'ero assessore pro-

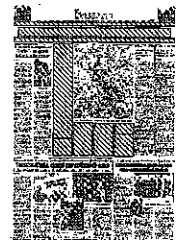
vinciale, affrontai il tema operando in sinergia e dialogo con i sindaci della Valbrenta, cercando di ottemperare alle prescrizioni e ai vincoli posti anche dal ministero dell'Ambiente legati anche alla delicata situazione orografica del Brenta».

L'esponente leghista non contesta a priori il project financing: «Se da Roma non arrivano soldi, l'ipotesi di una superstrada a pagamento potrebbe essere l'unica per sbloccare l'opera. Sottolineo 'potrebbe', perché credo che, a Roma, si debba fare comunque una forte azione di lobby per salvaguardare gli interessi del territorio e delle nostre comunità, superando le logiche di partito». Sono altre le preoccupazioni del capogruppo leghista a palazzo Ferro-Fini. «Rammento come tra le condizioni a suo tempo poste dal Ministero dell'Ambiente ve ne fossero un paio che contrastano nettamente con l'attuale progetto: una impediva la costruzione di ponti sul Brenta e mi sembra che il piano di cui si discute in questi giorni, invece, ne preveda ben tre; un altro preservava le zone di apporto di acque, in special modo i torrenti Oliero e Fontanazzi; la complessa situazione idrogeologica di questi ambiti determinava il divieto del passaggio in questi settori della Variante, cosa che oggi non accade». Ragion per cui, «non credo che il Ministero dell'Ambiente conceda le autorizzazioni necessarie».

Ma sono anche altre le perplessità di Ciambetti. «Non vedo perché tra Nove e Pove del Grappa si preveda un nuovo tratto stradale - conclude - quando è possibile utilizzare l'attuale tangenziale bassanese, che assolve agevolmente a tale compito. Rispetto al progetto concordato con le amministrazioni locali, esistono dunque remore fondate, che non riguardano, appunto, il modello scelto per la realizzazione

dell'opera, ma la sostanza del progetto. In altre parole, il project financing non solo deve superare l'ostacolo finanziario, ma deve anche superare questioni tecniche, ingegneristiche, di salvaguardia ambientale e di sicurezza. E quando è in gioco la sicurezza, deve essere chiaro a tutti, non vale più la regola dell'articolo quinto, per cui 'chi che già i schei, già vinto'. I valligiani sottoscrivono.

Roberto Lazzarato



L'ennesima delusione

L'impegno con i sindaci del ministro Di Pietro

«Il Governo s'impegna a finanziare e realizzare l'opera nell'ambito della Legge Obiettivo con 200 milioni di euro. Per i rimanenti, è necessario un concorso da parte di tutti, vale a dire la Regione, la Provincia e i Comuni interessati dal progetto».

Era il 21 gennaio 2008 quando l'allora ministro per le infrastrutture Antonio Di Pietro, affiancato dal presidente nazionale dell'Anas Pietro Ciucci e dall'assessore regionale Renato Chisso, durante un incontro nella sede della Comunità montana del Brenta, a palazzo Guarnieri, si impegnò con la popolazione

valtigiana e coi sindaci del Bassanese per la realizzazione della Valsugana "vecchio tracciato".

Una presa di posizione formale che portò grande soddisfazione tra gli amministratori locali, anche perchè si parlò addirittura di tempi: furono in molti a sognare l'apertura dei cantieri già nel 2010, anche se per realizzare uno solo dei due tunnel previsti dal progetto.

Alcune settimane più tardi, però, il governo Prodi cadde ed evidentemente da allora qualcosa è cambiato, allungando la serie di sventure che ormai da decenni fanno rimanere nel cassetto la soluzione adottata dagli enti locali per migliorare la viabilità della Valbrenta.



GRANDI OPERE

Un progetto privato sfida l'Anas per la nuova Valsugana

Venezia

Cosa accadrà nell'Alto Vicentino, ai confini con la Marca trevigiana, quando la Pedemontana sarà ultimata, nel 2014? Un fiume di auto e di camion, ben di più dei 20 mila passaggi odierni, cercherà uno sbocco verso nord, passando nel nodo congestionato di Bassano. La domanda se la sono posta in Regione Veneto, per evitare che possa verificarsi ciò che accade a est del Passante, dove la mancanza della terza corsia della Venezia-Trieste costituisce il nuovo collo di bottiglia della viabilità.

La risposta al tormentone, cominciato più di 30 anni fa, si chiama Valsugana. La strada che da Bassano conduce a Trento è stata praticamente raddoppiata e resa sicura in Trentino. Dalla nostra parte è una strozzatura a cielo aperto, che ha trasformato Valstagna, Carpanè, San Nazario, Solagna e Pove del Grappa in una camera a gas, una sequela di code che hanno reso impossibile la vita ai residenti.

È da questo ingorgo viario che è uscita la proposta di una "finanza di progetto", ovvero della costruzione da parte di privati (si ripagheranno con i pedaggi) di una Valsugana alternativa. L'ha illustrata ieri a Palazzo Balbi l'assessore regionale alla mobilità del Veneto, Renato Chisso. Non perché la Regione l'abbia fatta propria, ma perché è stata avviata la procedura che deve verificare, con gara europea che scadrà fra 90 giorni, se esistono proposte alternative. Dopo di che la Regione valuterà la pubblica utilità dell'opera e potrà dare il via alla gara di progettazione e realizzazione.

I PROPONENTI. A presentare la proposta sono Impresa Pizzarotti & C spa, la Ing. E. Mantovani spa, la Compagnia Investimento Sviluppo spa e la Cordioli spa. Essa riguarda la progettazione, costruzione e gestione dell'itinerario della Valsugana: Valbrenta-Bassano Ovest-Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta. Il 12 novembre scade il termine per i concorrenti.

IL PROGETTO. Il progetto preliminare prevede una superstrada a pedaggio lunga 18 chilometri che parte dalla Pedemontana all'altezza di Marostica e si innesta nella Statale 47 a Pian dei Zocchi-Rivalta. I Comuni interessati sono Marostica, Bassano, Po-

ve del Grappa, Solagna, Campolongo sul Brenta e San Nazario. Due terzi del percorso sono in galleria. Il fiume Brenta viene attraversato tre volte. La piattaforma stradale è a due carreggiate separate, con due corsie per senso di marcia (larghezza 22 metri). Ma una parte è a unica carreggiata, con una corsia per senso di marcia. Quattro svincoli o connessioni: all'innesto con la Pedemontana, Bassano Ovest, Bassano Nord e Rivalta.

L'ALTERNATIVA. Questa ipotesi corre a ovest rispetto al centro di Bassano e costerà 731 milioni di euro (tutti a carico dei privati). Ma esiste già la Tangenziale di Bassano che diventa SS47 e si dirige verso nord, bypassando la città degli Alpini da sud ovest e proseguendo a est, per curvare verso nord. È a nord di Bassano che cominciano le strozzature, drammatiche al semaforo di San Nazario. Su questo tratto c'è un progetto di riadattamento dell'Anas, con galleria a San Nazario e costo di 700 milioni di euro, metà pagati dallo Stato, metà a carico delle comunità locali. Il progetto è fermo. Mancano i quattrini.

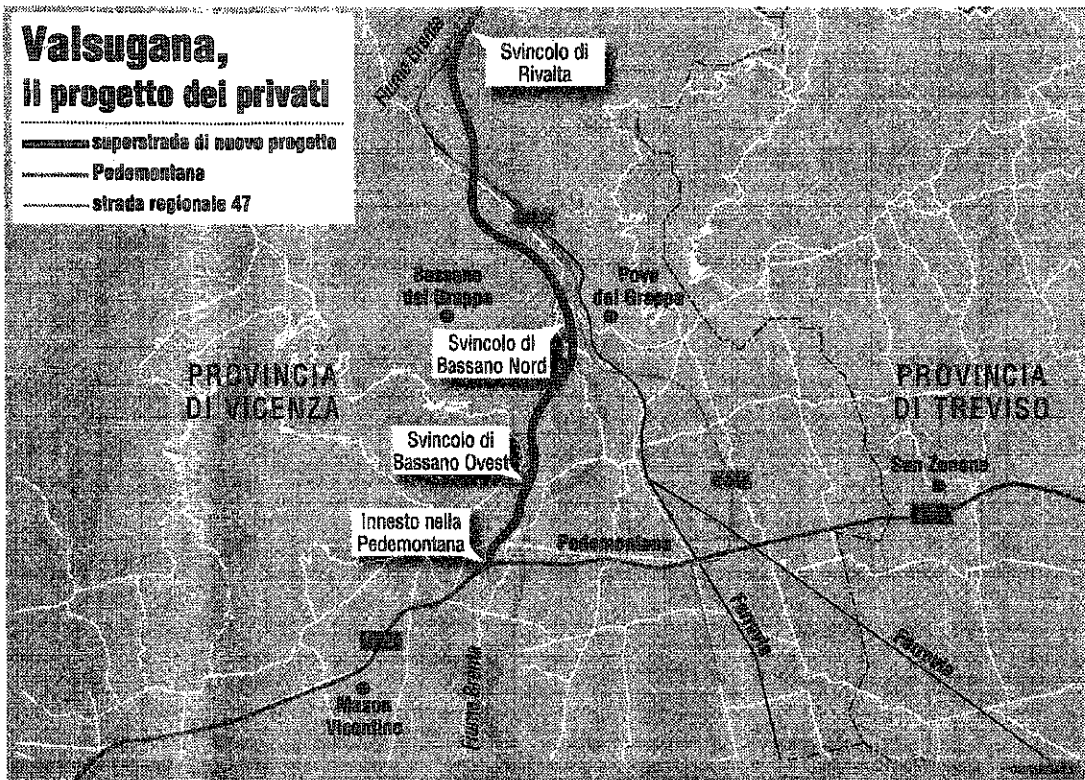
LA SFIDA. La Regione non prende posizione. E attende eventuali concorrenti alternativi. Ma l'assessore Renato Chisso ha detto: «Dobbiamo guardare al futuro, al traffico che sarà convogliato dalla Pedemontana. Se non c'è una prosecuzione a nord il sistema non regge». Vincerà il privato o il pubblico? Il progetto sulla riva destra del Brenta o quello sulla sinistra? Ci sono già gli schieramenti. Roberto Ciambetti, capogruppo della Lega Nord in Regione: «Ci sono aspetti tecnici della ipotizzata superstrada che mi lasciano alquanto perplesso. Il Ministero dell'Ambiente impediva la costruzione di ponti sul Brenta e vietava il passaggio nelle zone di zone di apporto di acque, soprattutto i torrenti Oliero e San Nazario». Elena Donazzan, assessore regionale, che si è astenuta in giunta al momento dell'esame e si dichiara ora «irritata e preoccupata» per tanta celerità di avvio della procedura: «La Nuova Valsugana è un'opera strategica ed è attesa da decenni una soluzione. Ma dobbiamo essere serissimi e attenti al territorio nella sua costruzione». Annuncia già il coinvolgimento dei sindaci.

Giuseppe Pietrobelli



**Valsugana,
il progetto dei privati**

- superstrada di nuovo progetto
- Pedemontana
- strada regionale 47



ELENA DONAZZAN

«C'era già un piano condiviso:
perché buttarlo via?
E perché tutta questa fretta?»

Venezia

«La Nuova Valsugana è un'opera strategica per il Veneto e per il Bassanese - ha dichiarato ieri Elena Donazzan, assessore regionale all'Istruzione, formazione e lavoro - da decenni si attende una soluzione che possa rendere meno pesante l'impatto con il traffico e che possa essere di valorizzazione di una valle bellissima, nella quale la stessa Regione sta investendo, insieme alle comunità locali per costruire uno sviluppo turistico. Non è in discussione l'esigenza dell'opera, ma dobbiamo essere serissimi ed attenti al territorio».

«Nella votazione - continua la Donazzan - io mi sono astenuta perché non ero in possesso di tutte le informazioni necessarie. Ritengo di poter esprimere molte perplessità in merito. In primis, perché in relazione alla progettazione vi era stata una lunga azione di concertazione con il territorio, che aveva portato ad una condivisione rispetto ad un certo piano e di questo piano non si fa più menzione, anzi l'attuale ipotesi pare del tutto peggiorativa soprattutto per quanto riguarda l'impatto ambientale. In secondo luogo la fretta con la quale si è giunti alla proposta in Giunta è stata per me motivo d'irritazione e preoccupazione: irritazione perché non ne ho compreso l'urgenza e preoccupazione perché non si può non pensare che un'opera di questo tipo non abbia un impatto emotivo su chi abita quel territorio. La mia presenza in Giunta Regionale serve anche a garantire la mia terra e non starò a guardare senza agire se non sarò completamente sicura che non sia di utilità e di gradimento al Bassanese e alla Valle».

«Sarà mio compito - conclude l'assessore regionale - coinvolgere tutto il territorio, con i sindaci e i rappresentanti delle istituzioni, per capire meglio il progetto presentato, ma soprattutto per far rilevare che un progetto condiviso già esisteva».



SUPERSTRADA VALSUGANA A PEDAGGIO. L'amministratore: «La Spv incombe, serve un progetto. Si propongano altre idee e discutiamone. Questa è interessante»

«Dopo 40 anni dobbiamo trovare una soluzione»

L'assessore regionale Chisso illustra la proposta di tracciato: «Un'appendice della futura Pedemontana»

Carlo Barbieri
INVIATO A VENEZIA

«Situazione invivibile, blocchi, code interminabili, incidenti, inquinamento». È il quadro tracciato due anni fa dal presidente della Comunità montana Peruzzo per descrivere la situazione della Valbrenta, strozzata dal traffico, in una missiva alla Regione. Renato Chisso, assessore veneto alle politiche della mobilità e infrastrutture in conferenza stampa ieri a palazzo Balbi, ha esordito con le parole di Peruzzo per ricostruire la vicenda che ha portato al project financing e alla proposta di Superstrada Valsugana a pedaggio: tracciato di 18 km da Marostica a San Nazario, 2/3 in galleria a doppia canna, per il resto 3/4 del percorso come "extra-

urbana principale" a 2 corsie per senso di marcia con pavimentazione di 22 m di sezione e 1/3 "extraurbana secondaria" con 1 corsia per senso di marcia e pavimentazione di 10,5 m, 3 attraversamenti sul Brenta e 4 svincoli. Un'opera che l'amministratore regionale chiarisce essere un'appendice della futura Pedemontana veneta per liberare l'attuale Ss 47 dal traffico e trasformarla in una «strada panoramica».

«In Valbrenta - ha esordito Chisso - transitano ogni giorno 20 mila veicoli, con punte di 40 mila, il 40 per cento dei quali mezzi pesanti. Fra un anno inizieranno i lavori della Pedemontana e nel 2014 ci troveremo la Spv e un aumento del traffico verso la Valbrenta. Non possiamo attendere. Sono 40 anni che governi di ogni colore ne parlano, ultimo il

centrosinistra, che assicurava solo il 50 per cento dei finanziamenti. Dubitiamo che lo Stato sia in grado di pagare l'infrastruttura, 700 milioni, con la prossima finanziaria, a questo punto spetta a noi intervenire. Abbiamo ricevuto questa proposta e restiamo in attesa di altri progetti con la gara europea nel termine di 90 giorni. Ripeto, è una proposta. La Provincia non è estromessa, siamo ancora alla "prefase". In sostanza si tratta di procedere alla gara, allo step in commissione consiliare e alla procedura d'interesse pubblico, alla valutazione d'impatto ambientale, poi al Cipe e alla seconda gara per l'esecuzione dei lavori.

E se lo Stato trova i fondi per il "vecchio" progetto in sinistra Brenta presentato dall'Anas?
«Tanto meglio, questa proposta diventerebbe superflua e nulla sarebbe dovuto al proponente del progetto (ha speso 18 milioni di euro, ndr) ma dubito che arriveranno soldi».

Entro che termine?
«Direi al massimo settembre

2010».

Con le barriere per il pedaggio non si creeranno nuove code e per quanti anni sarà dovuto il pagamento del transito?

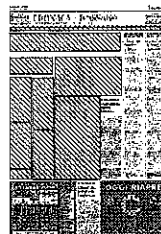
«Sulla durata del pedaggio non posso dire nulla, attendiamo prima i progetti di eventuali concorrenti e comunque il costo sarà in linea con lo standard del Nord Italia». «Non si tratterà di caselli - è stato l'intervento del dirigente regionale alle infrastrutture, l'ing. Stefano Angelini - Saranno impiegati altri sistemi di rilevamento dei transiti».

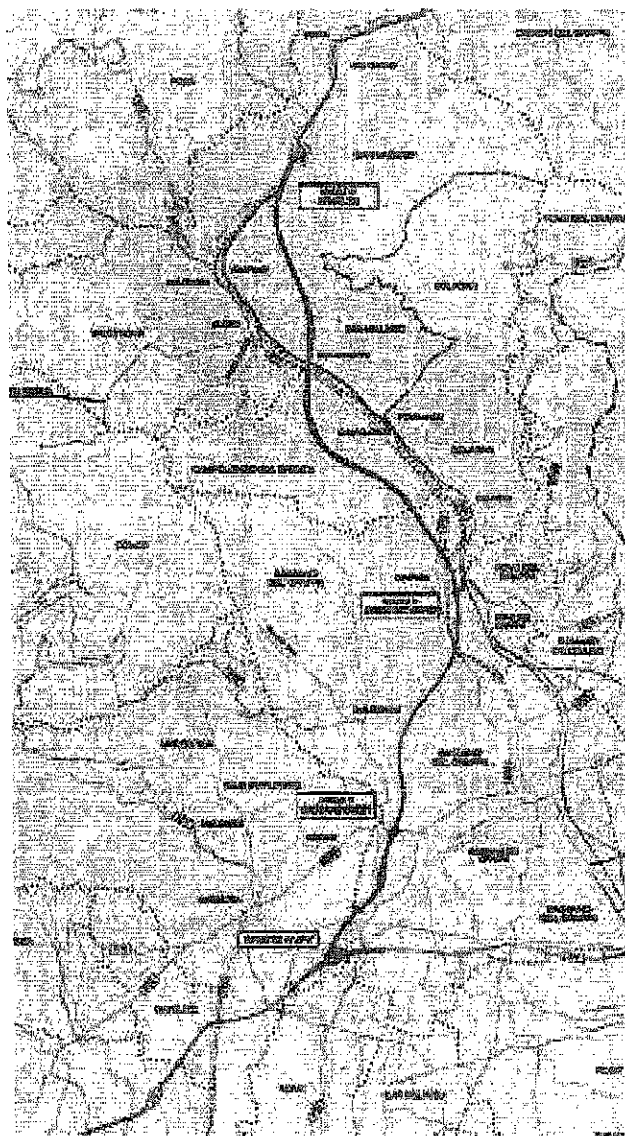
Le comunità locali temono le ripercussioni ambientali di un'opera di tale rilievo

«È solo una proposta, seppur già asseverata dalle banche - risponde Chisso - Certo, ci sono dubbi sull'impatto ambientale ma non diciamo "no" a priori, verifichiamo». †



Un momento della conferenza stampa per la presentazione del progetto ieri mattina a Venezia





Il tracciato della nuova Valsugana. Il progetto solleva polemiche

CHISSO AI TARENTINI

**«Non chiedo
pareri
a Dellai»**

ELENA DONAZZAN

**«Non ne ho
compreso
l'urgenza»**

Valdastico Nord, concessione Serenissima, elezioni regionali incombenti. Taglia corto Chisso. «La Valsugana e la Valdastico Nord non sono alternative fra loro, sono due progetti totalmente distinti - dice l'assessore - Noi dobbiamo liberare la Valbrenta dal traffico pesante e costruire la viabilità in funzione della futura Pedemontana. Agli enti locali spetterà il compito di interdire ai mezzi pesanti l'accesso alle strade secondarie, nei paesi. Così facendo agevoleremo i flussi verso il Trentino portando il traffico, anche quello turistico, già a nord del capoluogo atesino. E poi scusate, per la Valdastico Nord dobbiamo essere in due ma in questo caso, se noi veneti dobbiamo costruire un'opera nel Veneto non vedo perché devo andare a chiedere il parere del presidente della Provincia di Trento Dellai col quale, peraltro, ho ottimi rapporti.

Le elezioni? Non hanno nulla a che vedere con quest'opera. I promotori del project financing sono quelli che hanno perso la gara per la Pedemontana? No, non tutti». **† C.A.B.**

«È stata per me - precisa l'assessore Elena Donazzan - motivo d'irritazione e preoccupazione la fretta con la quale si è giunti alla proposta in Giunta regionale: irritazione perché non ne ho compreso l'urgenza e preoccupazione perché non si può non pensare che un'opera di questo tipo, soprattutto perché completamente diversa da quella finora conosciuta, non abbia un impatto emotivo su chi abita quel territorio. La mia presenza in Giunta Regionale serve anche a garantire la mia terra ed il mio territorio e non starò a guardare senza agire se non sarò completamente sicura che non sia di utilità e di gradimento al Bassanese.» **†**

Ciambetti**«Rispettare condizioni e vincoli»**

«Ci sono aspetti tecnici della ipotizzata superstrada della Valsugana, nei progetti della Variante alla SS 47 che ho potuto vedere recentemente, che mi lasciano alquanto perplesso».

A intervenire è Roberto Ciambetti, capogruppo regionale della Lega nord.

«Se da Roma non arrivano soldi, l'ipotesi di una superstrada a pagamento potrebbe essere l'unica per sbloccare un'opera importante per il territorio; sottolineo il "potrebbe", perché io credo che, a Roma, si debba fare comunque una forte azione di lobby per salvaguardare gli interessi del territorio e delle nostre comunità».

«Rammento come tra le condizioni a suo tempo poste dal Ministero dell'ambiente ve ne fossero un paio che contrastano nettamente con l'attuale progetto: una condizione impediva la costruzione di ponti sul

Brenta e mi sembra che l'ipotesi di cui si discute in questi ultimi giorni, invece, veda per ben tre volte il superamento del fiume; un altro vincolo, riguardava le zone di apporto di acque, in special modo dei torrenti Oliero e San Nazario le cui acque derivano da fenomeni di carsismo; la complessa situazione idrogeologica di questi ambiti determinava appunto il divieto del passaggio in questi territori della variante».

«Poi non vedo perché tra Nove e Pove si preveda un nuovo tratto stradale, ad Ovest di Bassano, quando è possibile utilizzare l'attuale tangenziale bassanese che assolve agevolmente e egregiamente a tale compito. Rispetto al progetto concordato con le amministrazioni locali, esistono dunque remore fondate, che non riguardano, appunto, il modello scelto per la realizzazione dell'opera, ma la sostanza del progetto: in altre parole, il project financing non solo deve superare l'ostacolo finanziario, ma deve anche superare il problema tecnico, ingegneristico, di salvaguardia ambientale e di sicurezza».

Raffaele Grazia**«Uno sfregio a un fragile territorio»**

A parlare è il consigliere regionale Raffaele Grazia: «ritengo questo progetto assolutamente inutile, uno sfregio ad un territorio, pedemontano e della valle del Brenta, già fragile per sua natura, uno spreco di risorse economiche, una presa in giro dei cittadini visto che quella strada dovrebbe pure essere a pagamento».

«Un progetto che nasce in modo oscuro, frutto di consultazioni ed accordi sorti evidentemente in ambiti privati e non nelle sedi istituzionali, visto che non vi è stato uno scambio di opinioni con le amministrazioni locali e le cittadinanze interessate. E poi, perché quelle imprese? Hanno deciso da sole di spendere 18 milioni di euro per il progetto e lo studio di fattibilità, o hanno avuto una qualche assicurazione che quei soldi sarebbero stati abbondantemente recuperati ovviamente a carico dei

contribuenti? E perché ancora una volta il project financing?

Mi piacerebbe che Galan ed il suo fido assessore Chisso venissero a prendere visione del territorio. Purtroppo non sanno neppure dov'è e com'è».

«Questo progetto nasce senza alcuna riflessione e coinvolgimento degli enti locali (Provincia, Comuni e Comunità montana) i quali tra l'altro, dopo anni di fatiche, avevano individuato una soluzione condivisa in sinistra Brenta anche con il beneplacito della Regione e dell'Anas. È questo il federalismo o la concertazione territoriale tanto auspicate dal presidente Galan? Ho però fiducia, tanta fiducia nei cittadini poiché, come si è dimostrato con le elezioni comunali a Bassano, sono sempre più intolleranti rispetto ad imposizioni "pubbliche" non condivise. A Bassano siamo riusciti ad "abbattere" le torri cambiando l'amministrazione comunale; in Regione l'anno prossimo, riusciremo a sconfiggere l'arroganza di una scelta e a far approvare un progetto compatibile col territorio».

LA SUPERSTRADA PER TRIENTO

La nuova Valsugana Il project non convince Donazzan e Giorgetti

di Renzo Mazzaro

VENEZIA. Tornano alla carica i nostri con un project financing da 700 milioni di euro. Persa la Pedemontana, non si sono persi d'animo. Il gruppo Mantovani in alleanza con l'impresa Pizzarotti di Parma, la Cordioli della famiglia Tosoni di Verona e Cis spa, compagnia di investimenti partecipata dalla finanziaria regionale Veneto Sviluppo, rilancia sul fronte stradale proponendo un nuovo tracciato per la Valsugana: 18 chilometri, da Bassano a San Nazario, due terzi in galleria, il resto su viadotti o in trincea. Tempo di realizzazione quattro anni e mezzo. Progetto definito d'interesse pubblico, fatto proprio dalla giunta Galan che dà 90 giorni di tempo per le controfferte. Poi scatterà la procedura per l'appalto e l'affidamento. Ovviamente i 18 chilometri saranno a pagamento. Quanto sarà il pedaggio? «Sarà in linea con le tariffe in vigore», si stringe nelle spalle l'assessore Renato Chisso, lasciato solo alla conferenza stampa da un Giancarlo Galan che era annunciato ma non si è fatto vedere. Non risulta che il presidente avesse impegni. Anzi, risulta che l'orario fosse stato concordato per garantire la sua presenza. Non è l'unica stranezza: Galan non era presente neanche alla giunta del 4 agosto, in cui il project financing è stato approvato

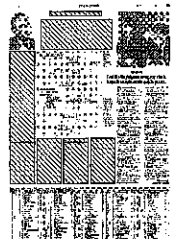
con l'astensione degli assessori Massimo Giorgetti ed Elena Donazzan. Si aggiunga che i Comuni del Bassanese sono contrari, si va verso una rivolta popolare. Per finire, il precedente progetto di allargamento della Valsugana, anche questo dal costo di 700 milioni, già discusso e approvato dall'Anas ma finanziato solo per metà, resta in vigore. Siamo al bis della deprecata situazione di Mestre, Passante contro il Tunnel, stavolta a parti invertite tra governo e Regione Veneto? «Ovviamente se l'Anas troverà i soldi che mancano per l'allargamento della Valsugana — risponde Chisso — questo progetto decade. Ma è meglio mettere le mani avanti, visto che finora nessuna cifra è stata inserita nelle finanziarie statali. Abbiamo preferito rilanciare, dimostrando senso di responsabilità».

Ma se l'Anas dovesse vincere al Superenalotto i 350 milioni che mancano per l'allargamento della Valsugana, come la metteremo con le imprese del progetto 2 e i soldi che avranno speso? «Nessuna penale — replica pronto Chisso —. Nell'allegato A è previsto che in caso di rescissione nulla sarà dovuto dall'amministrazione alle imprese partecipanti». Rischio totale, nessuna copertura? Mah.

La filosofia del project — spiega Chisso — è separare il traffico pesante, che andrà in galleria, da quello normale

che resterà sul tracciato attuale. A regime, basterà un divieto di transito per rendere la Valsugana «una strada panoramica». «Riconosco che il nuovo tracciato pone problemi ambientali — ammette Chisso — vedremo come risolverli. Ma non chiedete a me perché è stato scelto questo tracciato e non un altro. Nulla vieta che nei prossimi 90 giorni ci arrivi una proposta più interessante. Siamo all'inizio dell'iter. Il progetto non è alternativo alla Valdastico Nord. Nessun conflitto con il Trentino: se Dellai consente, in casa nostra facciamo quello che vogliamo».

Sarà. Ma i primi problemi sono in giunta. L'astensione di Elena Donazzan è motivata con argomenti più di opposizione che di neutralità: «Irritazione e preoccupazione per una urgenza immotivata e perché manca una concertazione con il territorio». Massimo Giorgetti non è da meno: «Non mi spiego la fretta e ho dubbi sulla procedura». Che dubbi? «La dichiarazione di pubblico interesse va chiesta al Consiglio regionale prima, non dopo il bando». Ma l'impressione è che si trovino davanti una macchina schiacciasassi. Cis spa (vicepresidente Lia Sartori) sta emettendo obbligazioni convertibili al tasso del 6%, per un totale di 30 milioni. In banca quanto vi danno?



L'opera. In project financing 18 chilometri per bypassare Bassano e arriva a San Nazario

Superstrada anti camion Valsugana a pagamento

Chisso: l'attuale strada resta gratuita. Serve arteria in vista della Pedemontana

Marco De Rossi
marco.derossi@epolis.sm

Diciotto chilometri di superstrada per battere sul tempo la Valdastico Nord e per avere una concreta alternativa al mancato ampliamento della Valsugana per il quale Anas e governo non hanno tutti i fondi. Si chiama superstrada "Valbrenta-Bassano Ovest-Spv", potrebbe essere battezzata Valsugana bis. In pratica si tratta di 18 chilometri a due corsie per senso di marcia con 3 ponti sul Brenta, 4 svincoli e una dozzina di chilometri di gallerie. Un project financing lanciato da Impresa Pizzarotti & C Spa, Mantovani Spa, Cis Spa e Cordioli Spa che hanno presentato alla Regione un progetto preliminare condito da piano finanziario (da circa 730 milioni di euro) e bozza da convenzione. Pacchetto sul quale Palazzo Balbi ha aperto una gara europea chiedendo eventuali progetti alternativi su quel tracciato di massima: disegni che dovranno arrivare entro il prossimo 12 novembre quando si insedierà la commissione per valutare il materiale arrivato e scegliere il soggetto promotore dell'opera. Soggetto che avrà la possibilità

di pareggiare la migliore offerta arrivata in sede di gara d'appalto, aggiudicandosi così cantieri e gestione. «Il presidente della comunità Valbrenta denunciava già nel settembre 2007 l'invivibilità del territorio per colpa del traffico presente sulla Valsugana - spiega l'assessore alle Infrastrutture Renato Chisso - I paesi attraversati sono immersi nello smog». Un carico di 20mila veicoli di media al giorno, con picchi di 40mila nei fine settimana vacanzieri. «Ottomila sono camion che verranno deviati nella nuova arteria mettendo il divieto di transito sulla vecchia Valsugana che diventa una strada turistico-panoramica e resta gratuita» assicura Chisso. Sarà invece a pagamento - con tariffe nell'ordine di quelle già applicate al Nord - la Valsugana bis i cui pedaggi ripagheranno i privati dell'investimento fatto. «Da anni esiste il progetto di Anas di allargare l'attuale Valsugana - dice Chisso - Costa 700 milioni, 350 milioni sono a carico loro, gli altri 350 degli enti locali. Che però non li hanno. E abbiamo il problema che dal 2014 apre la Pedemontana con conseguente aggravio di traffico. Questa è la soluzione». Il termine ultimo è settembre 2010 quando l'iter della Valsugana bis arriverà al non ritorno. Secondo le previsioni con largo anticipo anche rispetto all'ipotesi prolungamento della Valdastico a cui Trento e Bolzano hanno già detto no. ■

18 milioni
PROGETTAZIONE
Il progetto di bypass della Valsugana bis è stato presentato alla Regione
FONTE E POLIS

Astenuto
GIORGETTI E DONAZZAN
Sulla Valsugana bis il sindaco della Valbrenta ha deciso di astenersi
INFORMAZIONE E POLIS

Il fronte del NO

Boccatura vicentina
«Il tracciato dell'opera non convince i consiglieri regionali Raffaele Grazia (Ppe) e Roberto Ciambetti (Lega). Per Grazia si tratta di arrogante

folia» che non tiene conto di quanto già deciso dagli enti locali. Sulla stessa linea Ciambetti e perplesso è l'assessore Elena Donazzan che in giunta si era astenuta



Infrastrutture Project financing proposto da Pizzarotti e Mantovani, a novembre si chiude il bando

La Regione accelera sulla nuova Valsugana

VENEZIA — La Regione accelera sulla nuova Valsugana nonostante le voci contrarie in giunta e in Consiglio. Palazzo Balbi infatti ha messo a gara il project financing per realizzare i 18 chilometri a pagamento dalla Pedemontana (all'altezza di Marostica) a San Nazario dove la nuova strada si ricongiungerebbe con l'attuale Valsugana — che rimarrà gratuita — partendo dalla proposta di progetto presentata fra l'altro da Pizzarotti spa e Mantovani (una sconfitta nella gara del Passante, l'altra per quella della Pedemontana Veneta).

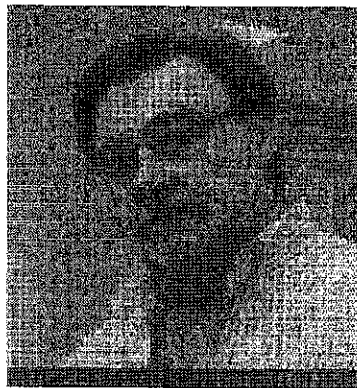
«Piuttosto che stare fermi in attesa dei finanziamenti dell'Anas pensiamo sia meglio fa-

re qualcosa, perché nel 2014 quando sarà pronta la Pedemontana, l'emergenza sull'attuale Valsugana sarà ancora maggiore», spiega l'assessore alle infrastrutture Renato Chisso. Il bando per la presentazione dei progetti scade il 12 novembre, quando comincerà il vero e proprio iter della nuova strada a pagamento con in passaggio in commissione, la valutazione di impatto ambientale e l'approvazione da parte del Cipe del progetto preliminare che verrà scelto. «Va da sé che se lo Stato intervenisse finanziariamente in tempi brevi per coprire tutta la spesa necessaria a completare la Valsugana come superstrada — aggiunge

Chisso — il project financing non servirebbe». Il problema a quanto pare però si sposta adesso dai soldi (730 milioni di euro l'investimento per la strada nuova, 700 per l'allargamento) al percorso. Perché quello proposto da Pizzarotti e Mantovani piace a pochi. Ne è prova la reazione di alcuni consiglieri regionali e dell'assessore Elena Donazzan che assieme al collega Massimo Giorgetti si era astenuta al momento del voto per il project financing. «La Valsugana è un'opera strategica — dice — ma deve essere voluta dal territorio; non ho capito perché non si parla più del progetto concertato con le

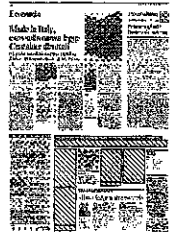
popolazioni e si presenta un'ipotesi del tutto peggiorativa». Sulla stessa linea sono anche le prese di posizioni di Raffaele Grazia del Ppe («Questo progetto è uno sfregio del territorio, perché proprio quelle imprese? Si sono riunite in modo autonomo o sono state "sollecitate da qualcuno?») e dal leghista Roberto Ciambetti («Il progetto va a cozzare con le condizioni ambientali a suo tempo poste dal ministero»). In realtà la proposta messa in gara della Pizzarotti-Mantovani è solo un'ipotesi. Lo dice bene l'assessore Chisso: «Chiunque potrà presentare qualsiasi altro tracciato».

Francesco Bottazzo



Strada alternativa

Renato Chisso, assessore regionale, mette a gara 18 chilometri di superstrada, nel tratto dalla futura Pedemontana a San Nazario nel Bassanese



L'opera. In project financing 18 chilometri per bypassare Bassano e arrivare a San Nazario

Una superstrada anti camion Valsugana a pagamento

◉ Chisso: l'attuale strada resta gratuita. Serve arteria in vista della Pedemontana

Marco De Rossi
marco.derossi@epolis.sm

■ Diciotto chilometri di superstrada per battere sul tempo la Valdastico Nord e per avere una concreta alternativa al mancato ampliamento della Valsugana per il quale Anas e governo non hanno tutti i fondi disponibili. Si chiama superstrada "Valbrenta-Bassano Ovest-Spv", potrebbe essere battezzata Valsugana bis.

IN PRATICA si tratta di diciotto chilometri a due corsie per senso di marcia con tre ponti sul Brenta, quattro svincoli e una dozzina di chilometri di gallerie. Un project financing lanciato da Impresa Pizzarotti & C Spa, Mantovani Spa, Cis Spa e Cordioli Spa che hanno presentato alla Regione Veneto un progetto preliminare condito da piano finanziario (da circa 730 milioni di euro) e bozza da convenzione. Pacchetto sul quale Palazzo Balbi ha aperto una gara europea chiedendo eventuali progetti alternativi su quel tracciato di massima: disegni che dovranno arrivare entro il prossimo 12 novembre quando si insedierà la commissione per valutare il materiale arrivato e scegliere il soggetto promotore dell'opera.

SOGGETTO che avrà la possibilità di pareggiare la migliore of-

ferta arrivata in sede di gara d'appalto, aggiudicandosi così cantieri e gestione. «Il presidente della comunità Valbrenta denunciava già nel settembre 2007 l'invivibilità del territorio per colpa del traffico presente lungo la Valsugana - spiega l'assessore regionale alle Infrastrutture Renato Chisso - I paesi attraversati sono immersi nell'inquinamento». Un carico di 20mila veicoli di media al giorno, con picchi di 40mila nei fine settimana vacanzieri. «Ottomila sono i camion che verranno deviati nella nuova arteria mettendo il divieto di transito sulla vecchia Valsugana che diventa una strada turistico-panoramica e resta gratuita», assicura Chisso.

Sarà invece a pagamento - con tariffe nell'ordine di quelle già applicate al Nord - la Valsugana bis i cui pedaggi ripagheranno i privati dell'investimento fatto. «Da anni esiste il progetto di Anas di allargare l'attuale Valsugana - dice Chisso - Costa 700 milioni, 350 milioni sono a carico loro, gli altri 350 degli enti locali. Che però non li hanno. E abbiamo il problema che dal 2014 apre la Pedemontana con conseguente aggravio di traffico. Questa è la soluzione».

Il termine ultimo è settembre 2010 quando l'iter della Valsugana bis arriverà al punto di non ritorno. Secondo le previsioni con largo anticipo anche rispetto all'ipotesi prolungamento della Valdastico Nord a cui le Province di Trento e Bolzano hanno già detto no. ■



RAFFAELE GRAZIA

«Uno sfregio al territorio,
uno spreco di denaro,
una beffa per gli abitanti»

Venezia

«Ritengo questo progetto assolutamente inutile - ha commentato ieri il consigliere regionale del Ppe, e bassanese, Raffaele Grazia - è uno sfregio ad un territorio, pedemontano e della valle del Brenta, già fragile per sua natura, uno spreco di risorse economiche e una presa in giro dei cittadini, poiché quella strada dovrebbe pure essere a pagamento».

Si tratta, secondo Grazia "di un progetto che nasce in modo oscuro, frutto di consultazioni ed accordi sorti evidentemente in ambiti privati e non nelle sedi istituzionali, visto che non vi è stato il minimo scambio di opinioni con le amministrazioni locali e le cittadinanze interessate". «E poi - si chiede - le imprese si sono riunite in modo autonomo o sono state 'sollecitate' da qualcuno? Hanno deciso da sole di spendere 18 milioni di euro per il progetto e lo studio di fattibilità, o hanno avuto una qualche assicurazione che quei soldi sarebbero stati abbondantemente recuperati ovviamente a carico dei contribuenti?».

«E' un progetto - prosegue il consigliere regionale bassanese - che, inoltre, nasce senza alcuna riflessione e coinvolgimento degli enti locali (Provincia, Comuni e Comunità Montana), i quali, tra l'altro, dopo anni, avevano individuato una soluzione condivisa in sinistra Brenta, con il beneplacito della Regione e dell'Anas. E' questo il federalismo o la concertazione territoriale tanto auspicate dal presidente Galan?».

«Constato - conclude Grazia - che gli assessori Donazzan e Giorgetti si sono astenuti. Avrei preferito che avessero votato contro ma potranno certamente proporre in Giunta una delibera di revoca del provvedimento. Lo facciano o saranno anch'essi partecipi di una scelta scellerata. Ho però fiducia nei cittadini poiché, come si è dimostrato recentemente con le elezioni comunali a Bassano, sono sempre più intolleranti rispetto alle cieche imposizioni».



Nel Bassanese non accennano a placarsi le polemiche sulla nuova ss. 47 a pagamento: molti invocano il ritorno al piano precedente, meno impattante

Valsugana, si cerca già un'altra strada

La lista Cittadini: "Metodo arrogante". L'ex-sindaco di San Nazario: "Territorio lacerato". Italia Nostra: "Progetto sconvolgente"

Bassano

In tutto il Bassanese, e in particolare nella valle del Brenta, non accennano ad attenuarsi le preoccupazioni e le polemiche per il nuovo progetto della ss. 47 "Valsugana" presentato venerdì dalla Regione. Il tracciato prevede viadotti e tunnel altamente impattanti.

A Bassano la civica "Cittadini" ha promosso un incontro per approfondire il tema. «Il metodo usato dalla Regione - ha stigmatizzato il leader della lista, Bruno Bernardi - è arrogante. Hanno deciso senza cercare minimamente una soluzione da condividere con la popolazione. Quest'opera sarebbe un'offesa inconcepibile al territorio». Bernardi ha promesso di avviare lo studio di un piano alternativo e di stendere un documento da sottoporre al consiglio comunale e alle comunità interessate.

L'ex sindaco di San Nazario, il comune della Valbrenta "perno" dei problemi del traffico, critica senza mezzi termini l'atteggiamento dell'assessore regionale Renato Chisso: «Se da un lato è fuori discussione la necessità di una revisione dell'attuale '47' - osserva Ottorino Bombieri - dall'altro non si può accettare qualsiasi soluzione, specie se assemblata senza il coinvolgimento delle comunità locali. Corriamo il rischio di avere una mostruosa 'diagonale' che passerà dentro i nostri colli e sopra le nostre teste; in passato sono state bocciate ipotesi assai meno laceranti. L'unica è tornare al progetto messo a punto dalla Provincia di Vicenza alcuni anni fa e approvato da tutti gli enti interessati».

"E' inaccettabile - rincara Italia Nostra - che un ente pubblico abbia potuto recepire un piano del genere senza condividerlo preliminarmente con gli abitanti. È un progetto cieco e insensibile, dalle ricadute sconvolgenti sul piano paesaggistico e ambientale. Il nostro sodalizio si prepara a difendere il territorio".

Lo ha annunciato Bruno Bernardi all'incontro promosso dalla civica "Cittadini per Bassano", cui hanno partecipato molti abitanti della destra Brenta

Valsugana, subito al lavoro per un piano alternativo

«Come per le Torri, il metodo usato dalla Regione non tiene conto delle genti: ci opponiamo alle scelte calate dall'alto»

Bassano

Un viadotto di 500 metri e alto 35 sul letto del Brenta, un tunnel di 3000 metri a nord del cimitero di San Nazario, tre ponti sul fiume, di cui due in territorio di Campese, il primo a nord il secondo a sud. Tre gallerie scavate sia in destra che sinistra Brenta. Il progetto per la nuova superstrada "Valsugana", presentato dalla Regione venerdì, ma noto nei suoi elementi essenziali già da alcuni giorni, continua a scatenare polemiche.

L'altra sera nella sede della lista civica "Cittadini per Bassano", guidata da Bruno Bernardi, in via Ca' Erizzo, è stata illustrata una bozza del piano. «A questo incontro, dettato dalle forti perplessità sul progetto della superstrada a pagamento - ha esordito Bernardi - vedo presenti anche numerosi colleghi del consiglio comunale, sia dell'opposizione che della maggioranza, i presidenti e gli abitanti dei quartieri della Destra Brenta e vari residenti della Vallata». «Siamo preoccupati: il metodo usato dalla Regione è arrogante e denota inaccettabile trascuratezza per il territorio; è lo stesso sistema che hanno applicato per le torri di Portoghesi. A Venezia hanno deciso senza ricercare minimamente una soluzione da condividere con la popolazione; insomma, ancora una scelta calate dall'alto. Quest'opera sarebbe un'offesa al nostro suolo, alle nostre colline, alla valle e al fiume».

Bernardi ha promesso un progetto alternativo, non impattante, da condividere con i cittadini.

Prima dei numerosi interventi dal pubblico, l'ing. Alberto Baccega ha fatto la cronistoria dei vari studi compilati per sistemare la viabilità della Valbrenta, a partire dagli anni Sessanta. Secondo il professionista i progetti, in ogni periodo, sono stati affidati agli 'amici' dei politici di turno: per esempio allo studio Gentilini di Trento a metà anni '60; a un studio di Milano per il tracciato del 1972 tra Rivalta e Pove, per arrivare al piano Larini che proponeva la galleria tra Rivalta e Solagna, e infine negli anni Ottanta al progettazione standard di Leonida Berti.

Perplessità tra i presenti sugli effetti dell'infrastruttura sull'ambiente e sui suoi costi. Sarebbe sottostimata la cifra ipotizzata di circa 700 milioni di euro. D'altro canto, secondo Francesco Fantinato, i 18 milioni calcolati per sola progettazione, sarebbero eccessivi. Il capogruppo del Pd si è impegnato a preparare un documento da sottoporre agli altri capigruppo consiliari della città per poi allargarlo ai Comuni interessati al tracciato, come Marostica, e a quelli della Valbrenta. Già preannunciati altri incontri aperti per discutere della superstrada.

Lucia Fincato



Giallo di procedure sulla nuova Valsugana

Le perplessità riguardano la dichiarazione di pubblico interesse

VENEZIA. Abituati a scendere in gommone le rapide del Brenta, magari cantando quando saremo fora della Valsugana, i leghisti agitano pollice verso: no al nuovo tracciato della Valsugana. «Non per i soldi dei privati — dice il capogruppo e prima voga Roberto Ciambetti — ma perché il progetto contrasta nettamente con le condizioni di tutela poste dal ministero dell'Ambiente». Rincarare la dose la deputata europea Mara Bizzotto, che informa di aver incontrato l'assessore Renato Chisso «per manifestargli l'urgenza di un tavolo di concertazione».

Chissà come l'avrà guardata Renato Chisso, che in Consiglio regionale forse neanche si ricordava di essere in maggioranza con lei. Non le avrà mai voluto così tanto bene: avviare la concertazione adesso (e non prima) per lui significa scampato pericolo. Dopo un blitz che sbudella 18 chilometri di territorio tra Bassano e San Nazario, su iniziativa di un gruppo privato, il rischio come minimo era la rivolta popolare. Più mediatori si mettono in mezzo, più l'aria si stempera. Si tenga presente che tutti i project financing presentati per opere pubbliche nel Veneto sono andati a buon fine. Non ce n'è uno che sia fallito. Magari il gruppo proponente è stato battuto dai concorrenti, ma tutti i progetti sono sta-

ti cantierizzati nella proposta presentata. Lo dice uno che li conosce a memoria, l'ingegner Silvano Vernizzi, segretario regionale ai trasporti, amministratore delegato di Veneto Strade e commissario della Pedemontana. Ne consegue che quello che si è messo in moto non è uno scherzo. Che si sia trattato di un blitz non c'è dubbio: il gruppo privato (Pizzarotti, Mantovani, Cordioli e Cis) ha presentato il project il 1° luglio, la giunta Galan l'ha accolto il 4 agosto, l'ha ufficializzato il 4 settembre, sono scattati i 90 giorni per le proposte alternative ma chi cerca nel sito della Regione la delibera n.2399 del 4 agosto 2009 non la trova. In conferenza stampa ne è stato da-

to solo uno stralcio. Più di tutti hanno la sensazione del blitz i bassanesi: nei portali internet, esempio Bassano.net, si parla di «bomba dell'estate».

Tanta concitazione deve aver favorito anche la nascita di un giallo attorno alla dichiarazione di pubblico interesse. La finanziaria 2008, articolo 91, obbligava la giunta regionale a redigere «previo parere della competente commissione consiliare, un elenco delle opere, contenute negli strumenti di programmazione, realizzabili con capitali privati, in quanto suscettibili di gestione economica». La giunta Galan non l'ha fatto: non esiste nessun elenco nel Veneto di opere dichiarate di pubblico interesse, suscettibili di project financing. Un comma successivo della stessa legge recitava: «Nel caso di presentazione di proposte relative ad interventi non compresi nell'elenco (...) la giunta regionale valuta l'ammissibilità della proposta ad essere realizzata con capitali privati, previo parere della competente commissione consiliare». Mora-

le: sempre dalla commissione bisognava passare. Prima, non dopo l'ammissibilità della proposta. Questo il motivo per il quale nella seduta di giunta del 4 agosto l'assessore Massimo Giorgetti si è astenuto. L'ha spiegato lui stesso ieri al nostro giornale.

Ci spiega invece l'ingegner Vernizzi (e spiega anche all'assessore Giorgetti) che in questa fase della procedura nessuna dichiarazione di pubblico interesse è stata ancora fatta dalla giunta regionale. Il governo veneto ha semplicemente preso atto dell'iniziativa di un gruppo privato. Peccato che queste ciambelle, come ha appena finito di dirci lo stesso Vernizzi, riescano tutte col buco.

(Renzo Mazzaro)

**Pollice verso
anche dalla Lega
Ma sull'iter adottato
Silvano Vernizzi
corregge l'assessore
Massimo Giorgetti**



NUOVA VALSUGANA. Sulla questione interviene l'on. Mara Bizzotto

«Abbandoniamo le polemiche e discutiamone tutti insieme»

«Mettiamo da parte le polemiche e sediamoci tutti intorno ad un tavolo, rappresentanti politici, Regione, Provincia ed enti locali. E, insieme, individuiamo cosa è meglio fare per un'opera di vitale importanza come la nuova Valsugana, che la nostra gente e il nostro territorio attendono da 40 anni e che deve trovare il consenso di tutti i Comuni attraversati».

Questo il pensiero di Mara Bizzotto, parlamentare europeo e segretaria della Lega Nord del Bassanese, sul progetto della nuova superstrada Valsugana presentato dalla Regione. Il progetto della Nuova Val-

sugana sta scaldando il mondo politico e amministrativo.

«La Valsugana è un'opera strategica sia per il Bassanese sia per la Regione, che va fatta, ma fatta bene, come chiedono i sindaci dei nostri Comuni, tenendo in conto le esigenze, i bisogni e le necessità dei paesi interessati e dei cittadini che vi risiedono - continua la Bizzotto - Per questo è indispensabile trovare una giusta soluzione tutti assieme, con un tracciato il meno impattante possibile e il più possibile condiviso da tutti gli enti locali».

«Per questo ho personalmente incontrato l'assessore regio-

nale Renato Chisso, persona sempre disponibile alle richieste provenienti dal territorio, manifestandogli l'urgenza e la necessità di convocare il prima possibile un incontro con tutti gli attori coinvolti dalla questione Valsugana».

«A noi della Lega - conclude l'europarlamentare Mara Bizzotto - non interessa alimentare polemiche che non portano da nessuna parte: a noi sta a cuore soltanto trovare una soluzione reale e concreta che metta d'accordo tutti, per il bene del nostro territorio e per tutelare gli interessi della nostra comunità». †



L'ex sindaco di S. Nazario, che per anni si è occupato dei problemi della viabilità in Valle, critica l'assessore regionale Chisso e bacchetta gli amministratori locali ("sapevano da almeno un mese").

«Tomiamo al tracciato in sinistra Brenta approvato da tutti»

Bombieri: «Rischiamo il passaggio di una mostruosa 'diagonale' sopra le nostre teste; in passato sono stati rigettati piani meno impattanti di questo»

Valbrenta

L'ex sindaco di San Nazario, Ottorino Bombieri, che per dieci anni è stato in prima fila nelle iniziative per trovare una soluzione al problema della viabilità, che interessa in primo luogo il territorio del suo comune e la Valbrenta in generale, non si trova assolutamente d'accordo con quanto affermato dall'assessore regionale alle Politiche della mobilità, Renato Chisso, l'altro ieri, a Venezia, durante l'illustrazione del progetto di collegamento tra la futura Pedemontana Veneta e l'attuale Valsugana, aveva parlato di "una risposta certa in una situazione d'incertezza, non estemporanea, poco impattante sul territorio, rispondente alla programmazione sportiva regionale, non lesiva delle autonomie locali".

«Se da un lato è fuori discussione la necessità di una alternativa valida all'attuale statale 47 - spiega Bombieri - dall'altro non si può accettare qualsiasi soluzione venga proposta, avendo già rifiutato, in passato, soluzioni vergognose, nettamente inferiori, come impatto ambientale, a quella avanzata in questi giorni. L'assessore Chisso ritiene che solo in una seconda fase, quando il progetto definitivo sarà valutato positivamente dalla Regione, saranno incontrati i responsabili delle comunità locali. Questo, insomma, avverrà quando sarà impossibile proporre modifiche strutturali: è inaccettabile».

Ottorino Bombieri non risparmia neppure gli amministratori valligiani. «Mi sorprende - prosegue - lo smarrimento dei sindaci davanti alla notizia del project financing che, in realtà, conoscevano già dall'inizio di agosto. Perché non si sono precipitati in Regione a chiedere lumi? Lo stesso atteggiamento attendista, in attesa di avere dati più concreti, è poco opportuno. Una linea che taglia in diagonale la Valle, lacerandola per chilome-

tri, sopra le case e le teste degli abitanti delle contrade di Pellizzari, Fabbri, Bortoli, Pianari, non è sufficientemente angosciante da provocare un duro rifiuto da dimostrare fin da subito?»

Bombieri ricorda che "il progetto Berti, che prevedeva un attraversamento della Valle nella stessa area, ma con minore impatto, è stato bocciato all'unanimità dal consiglio comunale di San Nazario e che il progetto Mazzalai è stato bocciato dal consiglio di Campolongo". Per l'ex sindaco di S. Nazario la strada da seguire è quella di «riferimento al Pati, ancora fresco di approvazione e che non può essere stravolto». «Bisogna riproporre conclude - a chi vuole investire sulle nostre teste, il progetto approvato da tutti i sindaci, Provincia, Regione, Anas, che riguarda il tratto, in collegamento con Padova, da Pove a Pian dei Zocchi, allungato a Rivalta, prevedendo quindi anche una soluzione per questa nostra contrada così gravemente trascurata dall'Anas».

Roberto Lazzarato



«VALSUGANA, SUBITO INCONTRO REGIONE-ENTI LOCALI»
«Mettiamo da parte le polemiche e sediamoci tutti intorno ad un tavolo, rappresentanti politici, Regione, Provincia ed Enti locali. E, insieme, individuiamo cosa è meglio fare per un'opera di vitale importanza come la nuova Valsugana, che la nostra gente e il nostro territorio attendono da 40 anni e che deve

trovare il consenso di tutti i Comuni attraversati. Questo il pensiero dell'europarlamentare Mara Bizzotto (foto) sull'acceso dibattito sul progetto della nuova superstrada Valsugana presentato dalla Regione Veneto. «La Valsugana è un'opera strategica sia per il Bassanese sia per la Regione, che va fatta, ma fatta bene, come chiedono i sindaci dei nostri Comuni»



L'europarlamentare Bizzotto sulla Valsugana : «Opera fondamentale ma va fatta bene»

(G.T.) «Mettiamo da parte le polemiche e sediamoci tutti intorno ad un tavolo, rappresentanti politici, Regione, Provincia ed enti locali. E, insieme, individuiamo cosa è meglio fare per un'opera di vitale importanza come la nuova Valsugana, che il territorio attende da 40 anni e che deve trovare il consenso di tutti i Comuni attraversati».

E' il pensiero di Mara Bizzotto, europarlamentare e segretaria della Lega Nord del Bassanese, sull'acceso dibattito del progetto della nuova superstrada Valsugana presentato dalla Regione.

«La Valsugana è un'opera strategica sia per il Bassanese sia per il Veneto, che va fatta bene, come chiedono i sindaci dei nostri comuni, tenendo conto delle esigenze, dei bisogni e delle necessità dei paesi interessati e dei cittadini».

Secondo Bizzotto è dunque indispensabile trovare una giusta soluzione tutti assieme, con un tracciato il meno impattante possibile e il più possibile condiviso da tutti gli enti locali.

«Per questo ho incontrato - sottolinea - l'assessore regionale Renato Chisso, persona sempre molto disponibile alle richieste provenienti dal territorio, manifestandogli l'urgenza e la necessità di convocare il prima possibile una con tutti gli attori coinvolti dalla questione Valsugana. Alla Lega - conclude - non interessa alimentare polemiche che non portano da nessuna parte, come fa qualcuno in cerca di visibilità per le prossime elezioni regionali: a noi sta a cuore soltanto trovare una soluzione reale e concreta che metta d'accordo tutti, per il bene del nostro territorio».



POLEMICA. Paola Facchinello e Poletto

Nuova Valsugana «Un impatto devastante»

Il progetto della Nuova Valsugana continua a tener banco nel dibattito politico. Ad intervenire sul progetto sogno ora Paola Facchinello e Riccardo Poletto, consiglieri comunali della lista civica Un'altra Bassano. Di seguito riportiamo il loro intervento.

Nel dibattito che si preannuncia infuocato sul nuovo progetto della superstrada della Valsugana, vorremmo aggiungere alcune osservazioni di Un'altra Bassano: siamo assolutamente contrari a tale realizzazione sia per il metodo con cui il progetto è stato concepito sia nel merito del progetto stesso.

La documentazione fortunatamente arrivata sul tavolo dei relatori nella riunione, convocata da Bruno Bernardi nella sede di Cittadini per Bassano, ha dimostrato l'assoluta insensibilità dei nostri governanti regionali ai bisogni e alle attese del territorio. Senza aver minimamente, non dico coinvolte le amministrazioni della Vallata e di Bassano, ma senza essersi nemmeno degnati di informarle, si passa da un progetto condiviso e a finanziamento pubblico ad uno di cui si conosce l'esistenza solo grazie ai giornali. E non si capisce perché da un po' di tempo i cittadini, per poter circolare debbano pagare le strade - non autostrade, si badi bene (v. progetto Pedemontana e questo). Per quanto tempo i cittadini di questo territorio saranno trattati da Venezia come sudditi, peggio che al tempo della Serenissima? Perché gli amministratori regionali eletti nel nostro territorio (vedi Elena Donazzan e Mara Bizzotto) non si sono opposti allo scempio di casa loro? Perché, se non ne avevano la forza, non hanno tempestivamente informato i

sindaci, alcuni dei quali appartengono ai loro stessi partiti? Non può la Donazzan scrivere che si interessa allo sviluppo e alla valorizzazione della vallata se contemporaneamente non impedisce lo scempio di ciò che rimane, faticosamente e amorosamente coltivato da tante associazioni e privati cittadini e anche qualche amministratore locale, che idee per valorizzarlo e riportarci un po' di vita ce le avrebbero, se solo fossero ascoltati e non ignorati con tanta arroganza. Ancora una volta progetti dall'impatto devastante e dalla dubbia necessità sono calati dall'alto in assoluto spregio della partecipazione e dei diritti dei cittadini. Ed entrando nel merito del progetto: non si capisce perché, se non ci sono fondi per fare il tracciato su cui le amministrazioni locali, la Provincia e la Regione avevano raggiunto l'accordo, si scelga il project financing per un tracciato diverso assai più devastante?

La mobilità in Valsugana non può poi prescindere dal potenziamento della ferrovia Venezia Trento, sulla quale si potrebbe convogliare tanto del traffico anche delle merci che al momento intasa la Valsugana: qualsiasi progetto stradale che non coniughi i due mezzi di trasporto nasce già monco e quindi poco efficace. Venerdì erano presenti rappresentanti di forze politiche di orientamento diverso, ma tutte unite nella decisione di combattere una battaglia che si preannuncia dura, ma che è inevitabile se si vuole riaffermare il diritto alla partecipazione democratica nelle scelte che coinvolgono il territorio; e soprattutto se si vuole salvare quello che in esso resta di bello e di vivibile. †



Il vertice. A Venezia l'assessore provinciale Toniolo

Incontro con Chisso per la Valsugana

■ La Valsugana, ed in particolare il progetto riguardante l'arteria e le strategie della Regione al riguardo, saranno il tema dell'incontro che l'assessore provinciale Costantino Toniolo avrà a Venezia giovedì 10 settembre alle 17 con l'assessore regionale alla Mobilità e alle Infrastrutture Renato Chisso. «Una settimana fa - spiega Toniolo - ho scritto a Venezia per approfondire questo tema così importante per il nostro territorio. La Provincia, ente coordinatore per eccellenza, è pronta a fare la sua parte anche per la necessaria mediazione con le

realità territoriali al fine di trovare una soluzione il più possibile positiva per l'intera area». L'assessore Toniolo propone dunque un percorso analogo a quello seguito per la Pedemontana e per il sistema delle tangenziali venete, con la Provincia come snodo di raccolta delle osservazioni dei Comuni e filtro di mediazione per i rapporti con la Regione.

OBIETTIVO preciso, quello di portare l'assessore veneziano a Vicenza per un incontro allargato anche ai Comuni interessati finalizzato a far chiarezza sul tracciato, sulle possibilità di

una fase di mediazione, sulle condizioni e sui limiti che caratterizzano l'operazione di project financing proposta dalla Regione con il gruppo di imprese coinvolte. «La Valsugana è un'opera strategica per il nostro territorio - conclude Toniolo - La Provincia giunge a un percorso condiviso. Credo sia importante partecipare anche oggi a un processo che comunque segna una ripresa per questa arteria. Questo è un fatto positivo di per sé. Dalla Regione cercheremo di capire quali margini ci sono per la voce degli altri enti locali». ■



L'INCONTRO. Giovedì l'assessore provinciale alla viabilità incontrerà Renato Chisso per discutere della questione

Toniolo: «Capire se ci sono margini»

La Valsugana, ed in particolare il progetto riguardante l'arteria e le strategie della Regione al riguardo, saranno il tema dell'incontro che l'assessore provinciale Costantino Toniolo avrà a Venezia giovedì alle 17 con l'assessore regionale alla mobilità e alle Infrastrutture Renato Chisso.

«Una settimana fa - spiega l'assessore Toniolo - ho scritto a Venezia per approfondire questo tema così importante per il nostro territorio. La Pro-

vincia, ente coordinatore per eccellenza, è pronta a fare la sua parte anche per la necessaria mediazione con le realtà territoriali al fine di trovare una soluzione il più possibile positiva per l'intera area».

L'assessore Toniolo ripropone dunque un percorso analogo a quello seguito per la Pedemontana e per il sistema delle tangenziali venete, con la Provincia come snodo di raccolta delle osservazioni dei Comuni e filtro di mediazione per i rap-

porti con la Regione.

Obiettivo preciso, quello di portare l'assessore veneziano a Vicenza per un incontro allargato anche ai Comuni interessati finalizzato a far chiarezza sul tracciato, sulle possibilità di una fase di mediazione, sulle condizioni e sui limiti che caratterizzano l'operazione di project financing proposta dalla Regione con il gruppo di imprese coinvolte

«La Valsugana è un'opera strategica per il nostro territo-

rio - conclude Toniolo - e la Provincia giunse a un percorso condiviso dopo diversi anni di incontri e mediazioni con tutti gli Enti a vario titolo coinvolti. Credo sia importante partecipare anche oggi a un processo che comunque segna una ripresa per questa arteria. Questo è un fatto positivo di per sé».

«Dalla Regione - conclude - cercheremo di capire quali margini ci sono per la voce degli altri enti locali».



Nel Bassanese continuano le prese di posizione contrarie alle nuove ipotesi di tracciato della superstrada Valsugana a pedaggio

«Devastanti altri viadotti sul Brenta»

Ma la Provincia non bocchia il progetto e l'assessore Toniolo propone di mediare tra Regione e realtà locale

Bassano

remo di capire quali margini ci sono per la voce degli altri enti locali».

La Valsugana, in particolare il progetto riguardante l'arteria e le strategie della regione al riguardo, saranno il tema dell'incontro che l'assessore provinciale Costantino Toniolo avrà a Venezia giovedì alle 17 con l'assessore regionale alla mobilità e alle infrastrutture Renato Chisso.

«Una settimana fa - spiega Toniolo - ho scritto a Venezia per approfondire questo tema così importante per il nostro territorio. La Provincia, ente coordinatore per eccellenza, è pronta a fare la sua parte anche per la necessaria mediazione con le realtà territoriali al fine di trovare una soluzione il più possibile positiva per l'intera area».

L'assessore Toniolo ripropone dunque un percorso analogo a quello seguito per la Pedemontana e per il sistema delle tangenziali venete, con la Provincia come snodo di raccolta delle osservazioni dei Comuni e filtro di mediazione per i rapporti con la Regione.

Obiettivo preciso, quello di portare l'assessore veneziano a Vicenza per un incontro allargato anche ai Comuni interessati finalizzato a far chiarezza sul tracciato, sulle possibilità di una fase di mediazione, sulle condizioni e sui limiti che caratterizzano l'operazione di project financing proposta dalla Regione con il gruppo di imprese coinvolte

«La Valsugana è un'opera strategica per il nostro territorio - dice Toniolo -. La Provincia giunse a un percorso condiviso. Credo sia importante partecipare anche oggi a un processo che comunque segna una ripresa per questa arteria. Questo è un fatto positivo di per sé. Dalla Regione cerche-



Ottorino Bombieri scrive al prefetto, alla Provincia e ai sindaci: "Torniamo al tracciato già fissato, magari con un aggancio alla Pedemontana a Rosà/Cassola"

«La Valbrenta non può sopportare altri viadotti»

Il Coordinamento dei comitati locali pronto a scendere in strada per fermare "un piano distruttivo, completamente calato dall'alto"

San Nazario

«È una lacerazione ambientale mostruosa - scrive l'ex sindaco di San Nazario, Ottorino Bombieri, al Prefetto, ai presidenti della Provincia e della Comunità montana ed ai sindaci di Bassano e della Valbrenta, in riferimento al nuovo progetto della "Valsugana" a pagamento - Gli abitanti della Valbrenta non possono accettare altri viadotti sopra le loro teste».

Il project financing "accettato dalla Regione Veneto, con viadotti che passano a 35 metri di altezza lungo la valle, prima a destra e poi a sinistra, attraversando il Brenta per tre volte - prosegue Bombieri - sta sollevando, non polemiche, ma rabbia: chi ha visto quel poco che è permesso di vedere, è sconvolto".

L'ex sindaco porta ad esempio di «come saranno ridotti la Valle ed i suoi abitanti, la contrada di San Marino dove è stato realizzato, negli anni '80, un viadotto a ridosso delle finestre delle case».

«Con la proposta accolta dalla Giunta regionale, lo stesso disastro sarà ampliato a danno di Campese e delle contrade Pellizzari, Fabbri, Bortoli, Merlo, nei comuni di Bassano, Campolongo e San Nazario. Che senso ha ripetere gli errori del passato, quando le colate di cemento sono sotto gli occhi di tutti, a testimoniare la devastante lacerazione ambientale subita dalla Valbrenta? Perché - torna a proporre Bombieri - non andare avanti con il progetto condiviso quasi tutto in galleria, in sinistra Brenta, tra Pove e Pian dei Zocchi, collegandolo, con la Pedemontana, a Rosà/Cassola, utilizzando e migliorando l'attuale stralcio di superstrada esistente? Il tracciato avrebbe uno sviluppo pressoché analogo, ma utilizzerebbe

tratti già esistenti (Rosà-Cassola-Pove) ed un progetto già approvato. Sarebbero inoltre accolte le richieste degli utenti (traffico Padova-Venezia/Brennero) e sarebbe ugualmente favorevole alle ditte proponenti con l'appendice alla Pedemontana, evitando di distruggere le colline di Marostica e di Bassano e la Valbrenta. Prolungandolo a nord, fino a Rivalta toglierebbe la contrada dall'isolamento cui è stata costretta; se poi, bontà d'animo o desiderio d'investimento di chi può, portasse

ad eliminare la vergogna del viadotto di San Marino, tanto meglio».

«Siamo allibiti per quanto sta accadendo - continua Bombieri - È inconcepibile che, dopo 40 anni di incontri, tavole rotonde, discussioni, blocchi stradali, in Regione si accetti una proposta di superstrada senza nemmeno coinvolgere gli amministratori direttamente interessati al suo passaggio» - interviene Tullio Todesco, presidente del Coordinamento unitario comitati 'Per vivere in Valbrenta', sorto una dozzina d'anni fa, che aveva condiviso la scelta sottoscritta in Prefettura di una "superstrada in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti,

con sbocchi in zone non abitate e al confine dei vari paesi". A sostegno della sua scelta il Coordinamento, a suo tempo, aveva raccolto oltre duemila firme nei soli paesi di San Nazario, Solagna, Campese e Campolongo, portando il problema della viabilità in Valbrenta all'attenzione nazionale con «ripetute, civili e autorizzate manifestazioni sulla ss. 47, cui parteciparono anche i sindaci. Di fronte alle ultime distruttive ipotesi, calate dall'alto senza tenere in considerazione i diretti interessati e quanto faticosamente concordato, siamo pronti a ritornare in strada».

Roberto Lazzarato

LA REAZIONE DI UN'ALTRA BASSANO

"Calpestate i diritti dei cittadini"

Bassano

"Un'altra Bassano" interviene nel dibattito sul nuovo progetto della Valsugana a pagamento.

"Noi - scrivono in una nota i consiglieri Paola Facchinello e Riccardo Poletto - siamo assolutamente contrari a tale realizzazione, sia per il metodo con cui è stata concepita, sia nel merito stesso. La documentazione, fortunosamente arrivata sul tavolo della riunione convocata da Bruno Bernardi nella sede di 'Cittadini per Bassano' (venerdì 4, ndr.), ha dimostrato a tutti l'assoluta insensibilità dei nostri governanti regionali ai bisogni e alle attese del territorio. Senza aver minimamente coinvolto le amministrazioni della Vallata e di Bassano, si passa da un progetto condiviso e a finanziamento pubblico ad uno di cui si conosce l'esistenza solo grazie ai giornali, a finanziamento privato (e chi stia dietro alle ditte che si propongono si può ben immaginare). E non si capisce perché da un po' di tempo i cittadini di questo territorio, per poter circolare, debbano pagare le strade - non autostrade, si badi bene, vedi la 'Pedemontana'. Per quanto tempo i cittadini saranno trattati da Venezia come sudditi, peggio che al tempo della Serenissima? Perché gli amministratori regionali eletti nel nostro territorio (Elena Donazzan e Mara Bizzotto) non si sono opposti allo scempio di casa loro? Perché, se non ne avevano la forza, non hanno tempestivamente informato i sindaci, alcuni dei quali appartengono ai loro stessi partiti? Non può la Donazzan scrivere che si interessa allo sviluppo e alla valorizzazione della vallata, se contemporaneamente non impedisce lo scempio di ciò che rimane, faticosamente e amorosamente coltivato da tante associazioni e privati cittadini".

"Ancora una volta - proseguono i consiglieri di Un'altra Bassano - come nel caso del Dal

Molin a Vicenza, progetti dall'impatto devastante e dalla dubbia necessità sono calati dall'alto, in assoluto spregio della partecipazione e dei diritti dei cittadini. E in assoluto spregio a quanto previsto dai Piani di assetto territoriali stessi".

"Entrando nel merito del progetto - approfondiscono la Facchinello e Poletto - non si capisce perché, se non ci sono fondi per fare il tracciato su cui le amministrazioni locali, la Provincia e la Regione avevano faticosamente raggiunto l'accordo, si sceglia il project financing per un tracciato diverso assai più devastante, sia per la Vallata che per le colline di Bassano. La mobilità in Valsugana non può poi prescindere dal potenziamento della ferrovia Venezia-Trento, sulla quale si potrebbe convogliare cospicue porzioni del traffico, anche delle merci, che al momento intasa la statale 47: qualsiasi progetto stradale che non coniughi i due mezzi di trasporto, a nostro avviso, nasce già monco e quindi poco efficace".

"Venerdì sera, alla riunione promossa da 'Cittadini per Bassano' - concludono Paola Facchinello e Riccardo Poletto - erano presenti rappresentanti di forze politiche di orientamento assai diverso, ma tutte unite nella decisione di combattere una battaglia che si preannuncia dura, ma che è inevitabile se si vuole riaffermare il diritto alla partecipazione democratica nelle scelte che coinvolgono un territorio. E soprattutto se si vuole salvare quello che in esso resta di bello e di vivibile".

