

Nessun passaggio a NORD-EST

Incidenti. Code. Morti. Per la Venezia-Trieste è ingorgo perenne. Per la terza corsia i lavori sono in ritardo e i costi in salita. E la Tav rischia il flop

DI TOMMASO CERNO

Potrebbe toccare a tutti l'incubo dell'ingorgo perfetto a Nord-est. Sì, perché le code di 32 chilometri sotto il sole rovente di agosto, le proteste, le richieste di danni non sono un caso isolato. Ci sono già state e si ripeteranno in futuro. A ogni bollino rosso, puntuale, la stessa scena sull'A4: migliaia di auto e di camion intrappolati nella strettoia della Venezia-Trieste, la vecchia autostrada che collega la Serenissima al confine sloveno. Un imbuto senza scampo, piazzato fra le sei corsie di Passante e tangenziale di Mestre e la moderna viabilità che Lubiana realizza a tempi record. Intanto, su quel lembo d'asfalto troppo stretto per tutti ci passano 19 milioni di Tir l'anno, vale a dire uno ogni 13 secondi. E 50 milioni di auto, una ogni 5. Stare in fila per ore fra Friuli e Veneto è considerato normale. Come respirare tonnellate di gas velenosi. È successo decine di volte, l'ultima durante l'esodo del 1° agosto. Il governo ha di nuovo promesso che tutto sarà risolto in tempi brevi. Ma la realtà è un'altra: quei 110 chilometri di medioevo stradale rischiano di restare paralizzanti ancora per anni. Senza l'alta velocità prevista dal Corridoio V Lisbona-Kiev, che dovrebbe passare di lì. E con la terza corsia a rilento. Non sarà pronta prima del 2014 e a costi quadruplicati: da 589 milioni di euro del preventivo data-to 14 settembre 2002 a 1,6 miliardi del 2008, fino a 2,2 miliardi dell'ultima stima di agosto.



Coda sull'A4. A sinistra: un incidente che ha provocato 13 vittime. Sotto: Giorgio Santuz; Renzo Tondo

Per far partire l'iter di allargamento delle carreggiate c'è voluta una strage con sette morti bruciati vivi, proprio un anno fa. Le immagini choc del Tir che l'8 agosto 2008 squarciò il guard-rail a Cessalto (Treviso) ed esplose, hanno convinto Berlusconi a firmare lo stato di emergenza, che Antonio Di Pietro da ministro non autorizzò. E che alla vigilia dell'allargamento della Ue i governi d'allora considerarono non prioritario, quando il traffico pesante già decuplicava. Ora il governatore del Friuli, Renzo Tondo, deve fare in cinque anni quello che non è stato fatto in venti: quattro lotti per un totale di 2 milioni di metri cubi di asfalto, il più imponente cantiere degli ultimi decenni a Nord-est.

I costi che salgono preoccupano anche i soci di Autovie Venete. Non la politica, che si prepara piuttosto a piazzare uomini di fiducia ai vertici della concessionaria, ormai privata dei poteri e trasformata in macchina per fare quattrini. Le code di camion e turisti sono i clienti, i caselli con tariffe in aumento le slot machine. Nel giro d'aria è finito l'amministratore delegato Pietro Del Fabbro, in sella dai tempi di Riccardo Illy. Al suo posto è atteso un ex, Dario Melò, manager De Longhi e fedelissimo di Tondo. Dovrà gestire proprio questo: i prestiti delle banche, a fronte delle garanzie di pedaggio. Compito che spetterebbe alla finanziaria Friulia Holding, capofila delle partecipate friulane, ma sulla quale Autovie non ▶

Autostrada in cifre

Dati di traffico e incidenti sull'A4 Venezia-Trieste

| | 2007 | 2008 | gen-giu 2009 |
|----------|----------|----------|--------------|
| TIR | 18,7 mil | 19,1 mil | 7,3 mil |
| AUTO | 54,7 mil | 54,5 mil | 23,9 mil |
| ORE CODA | 3.100 | 3.700 | 1.950 |
| MORTI | 16 | 23 | 4 |
| FERITI | 527 | 487 | 143 |

Fonte: Autovie Venete



molla. Negando da tempo l'esclusiva al manager Federico Marescotti, ai tempi di Illy padre-padrone delle Spa pubbliche, nell'era dei berlusconiani non più.

Un secondo terremoto scuote la presidenza dell'A4, affidata all'ex ministro Dc, Giorgio Santuz. Gli avevano detto: «Onore», tranquillo, serve una figura di garanzia». E così finora è stato. Peccato che ora la Lega punti i piedi per sistemare uno dei sindacati anti-burqua, Enzo Bortolotti di Azzano Decimo, escluso dall'Europarlamento e dal relativo stipendio. Tondo deciderà a settembre, ma è probabile che finisca in pareggio. Santuz presidente, Bortolotti vice: «Quello che interessa a me è appaltare l'opera», taglia corto il governatore: «Dopo il Passante di Mestre era urgente e noi l'abbiamo sbloccata. In cinque anni avremo la terza corsia, un sogno».

Un sogno rischia di restare anche l'alta velocità a Nord-est, dove la Tav per ora è ferma su un binario morto. Il tracciato del supertrono Mestre-Ronchi da 4,2 miliardi di euro (5 miliardi fino a Trieste) doveva essere affiancato all'A4. Ma così non sarà. Almeno finché il Veneto di Giancarlo Galan lo vuole sul litorale, mentre il Friuli lo progetta in pianura. Dubbi anche sul tracciato verso la Slovenia: l'A4 sale a Gorizia, buca il monte Nanos e attraversa la valle del Vipacco, la strada più breve, quella che seguirono gli unni di Attila per distruggere Aquileia. E che oggi seguono i camionisti dall'Ucraina. La ferrovia corre invece a sud, attraverso il Carso fino a Trieste, dove c'è il porto, e si dirige verso Divaccia. Con costi enormi per le gallerie e il rischio di bloccarsi dentro una grotta calcarea. Rimane l'altro mistero. Chi, materialmente, stanzerà i 2,2 miliardi che servono per la terza corsia. Sono troppi per la Regione



Un devastante incidente sulla A4. In basso: un cantiere per il passante di Mestre

che deve fare i conti con le minori entrate fiscali per la crisi. Troppi per Autovie, che può contare su 300 milioni di liquidi e sui pedaggi fino al 2017, quando scadrà la concessione. La strada sembra, dunque, la solita: fare debiti. Piani finanziari dove, nero su bianco, i soldi ci sono, poi nella realtà impegnano i bilanci per decenni.

L'assessore Riccardo Riccardi, vicecommissario dell'opera col veneto Silvano Vernizzi, è ottimista. Ripete che i conti alla fine torneranno: «Ogni piano finanziario ha bisogno di una ridefinizione. Gli oneri maggiori dipendono dal minore tempo di realizzazione, che passa da dieci a cinque anni». Ne è così convinto che a dicembre sono partiti gli espropri, a luglio le gare, sbloccando il cantiere congelato dagli anni Novanta. Da mesi i costruttori vanno a caccia di agganci (la procedura d'urgenza semplifica le assegnazioni di subservizi), basti pensare che l'appalto della tratta Villesse-Gorizia (solo 17 chilometri per un investimento di 170 milioni) ha già scatenato lotte fra vinti e vincitori.

Di tutto questo gli automobilisti vedranno soprattutto una cosa: carreggiate ristrette per i lavori e altri ingorghi come quelli agostani. Infiniti. Sfiacanti. Resi ancora più pericolosi dalla presenza dei cantieri. Sull'A4 già adesso si sta in coda per 3.700 ore l'anno, più di dieci ore al giorno. Significa che sei fermo più di un'ora su tre. A differenza del film di Luigi Co-

Un'opera da 2,2 miliardi. I fondi non ci sono ancora. E la politica si occupa delle poltrone

mencini, qui si contano i morti: lo scorso anno ci sono stati 487 feriti e 23 vittime. Nel 60 per cento dei casi è colpa dei Tir stranieri, guidati spesso da ubriachi o da autisti che non dormono per giorni. «Sono tutti camion dell'Est che non rispettano le distanze di sicurezza né le ore di guida consentite», denuncia la camionista Daniela Uliana: «Stanno uno attaccato all'altro, guidano anche per 20 ore di seguito». Palliativi? Pochi e in ritardo. Il potenziamento delle statali resta sulla carta e, solo da poche settimane, Tondo ha ottenuto i poteri per metterlo in cantiere. Col rischio, però, che le vie alternative siano completate dopo l'autostrada. Anche il trasferimento delle merci sui treni è un miraggio. Su 110 mila veicoli al giorno (140 mila in estate), i camion tolti dalla strada sono stati solo 97 mila in tutto il 2008. E a fine 2009 saranno 106 mila. «È da almeno sei anni che denunciamo il pericolo e il ritardo nell'adeguamento delle statali», conferma Bernardino Ceccarelli, rappresentante delle piccole imprese. Qualcuno pensa alle autostrade del mare. Solo che in Slovenia e Croazia i container via battello sono 313 mila l'anno, il 140 per cento in più. L'Italia segna un misero 20 per cento fra Ravenna, Venezia e Trieste. In coda anche nelle statistiche. ■



Su espressonline.it

Il nuovo tracciato dell'A4 e le opere future sono nella mappa interattiva cliccabile sul nostro sito: www.espressonline.it