

Per sperare nei fondi Ue serve la presentazione al Cipe entro un anno

Per la Tav «dead line» nel 2012

«Siamo chiamati a una grande scelta di civiltà: la depoliticizzazione delle infrastrutture». Questo l'appello del commissario straordinario AV/AC Venezia-Trieste, Bortolo Mainardi, che spiega: «Vanno individuate solo le opere che servono e, fra queste, quelle che possano ripagarsi: in questi casi sarà il mercato a dimostrare interesse».

Indicare le soluzioni migliori, questa (e basta), è la mission di Mainardi: «Non ho potere di commissariare opinioni, bensì decisioni», continua a ricordare a chiunque gli chieda più di un parere tecnico. L'agenda per la Tav è serrata: lo scorso giovedì sera il commissario ha convocato a Roma (nella sede del ministero dei Trasporti), Regione Veneto, Rfi e Italferr per discutere su tempi, costi e soggetti incaricati di effettuare lo studio di fattibilità avanzato per l'AV/AC della tratta Mestre-Aeroporto-Portogruaro. Studio che era stato proposto dallo stesso Mainardi sull'ipotesi

di un potenziamento della linea ferroviaria esistente, per confrontarlo con il cosiddetto tracciato balneare presentato da Italferr-Rfi nel dicembre 2010, rispetto al quale il commissario aveva rilevato diverse criticità.

A ottobre la Commissione europea ha annunciato 31,7 miliardi d'investimento per migliorare le reti di trasporto, con l'AC/AV Venezia-Trieste che potrebbe accaparrarsene una quota se il progetto sarà pronto entro il 2012 (nel 2013 inizia la programmazione Ue). Così Mainardi declina la sua roadmap: «Il 2012 sarà l'anno decisivo: a marzo la consegna dello studio di fattibilità avanzato; subito dopo il confronto con i progetti presentati nel 2010, l'acquisizione del parere di Via e entro dicembre la possibile presentazione al Cipe».

Che il ruolo del super-commissario si limiti a quello di un professionista super partes lo ha ben chiaro il Pd: «Lo studio di fattibilità di Mainardi va nel-

la direzione che abbiamo sempre indicato - afferma Michele Mognato segretario provinciale Pd Venezia - e cioè di un'alternativa al tracciato basso sugli assi viari già esistenti che riduca al minimo l'impatto sul territorio: le due ipotesi di studio che come Pd avevamo prodotto includevano soluzioni in sottopassaggio in concomitanza dei centri abitati. Di fronte a questo riconoscimento, chiediamo però alle istituzioni un confronto reale col territorio, sinora non rappresentato nelle riunioni. Una concertazione preventiva alla presentazione dello studio, che a sua volta spetta a un tavolo tecnico».

Il Pd denuncia in particolare la mancanza di una strategia regionale sull'AC/AV Venezia-Trieste, «confermata dallo sbilanciamento degli investimenti su strade e autostrade piuttosto che sulla ferrovia», dichiara il consigliere regionale Pd Bruno Pigozzo, che sospetta un accordo bipartisan

Lega-Pdl «funzionale a proseguire sulla strada delle non scelte e della poca trasparenza. Al presidente della Regione spetterebbe il ruolo di sintesi con le esigenze del territorio - rincara Pigozzo - e invece Zaia persevera su posizioni ondivaghe».

L'alta velocità che, inquadrata nella più ampia cornice del sistema infrastrutturale territoriale, diventa l'occasione per attuare una messa a sistema complessiva del trasporto pubblico su ferro, è un concetto sul quale insiste il deputato veneto del Pd, Rodolfo Viola: «A partire dal Sfmr», dice, e aggiunge: «Regione e Paese si interrogano sulla preferenza da accordare ai grandi assi viari: da una parte la Slovenia che sembrerebbe non intenzionata a sviluppare l'alta velocità per mancanza di risorse. Dall'altra il Baltico-Adriatico, che intercetta il sistema tedesco, con il porto di Venezia candidato a divenire un hub che serve il Nord Europa».