

Infrastrutture e trasporti



Da sinistra, il Passante di Mestre, il casello di Spresiano della Pedemontana veneta, l'assessore regionale al Bilancio Filippo Giacinti (sopra) e Marco Trevisan, presidente di Confapi Padova, membro della giunta nazionale

L'assessore al Bilancio Giacinti sui costi: «Conti ancora da chiudere»
Le imprese compatte: «È un'opera essenziale, si guardi ai benefici»

«Fondi pubblici alla Pedemontana Succedeva così anche col Passante»

Sabrina Tomè / VENEZIA

«I soldi che la Regione deve prevedere per la Pedemontana? Succedeva così anche con il Passante di Mestre». L'assessore regionale al Bilancio Filippo Giacinti non entra nel merito dell'entità dell'intervento finanziario pubblico a sostegno dell'infrastruttura anche perché, spiega, i conti devono essere ancora chiusi. «L'importo sarà nel Bilancio», sottolinea, «È ovvio che la Regione dovrà mettere dei soldi, come ha già

fatto l'anno scorso e come farà nel prossimi anni». Almeno finché si tratterà di colmare la differenza tra gli introiti incassati dai pedaggi e quanto serve per raggiungere il valore del canone di disponibilità. Attualmente i veicoli che attraversano la Pedemontana superano i 17 mila al giorno, contro una previsione di 26 mila. Più alto è il gap, maggiore sarà la cifra che la Regione dovrà prevedere. Per quanto tempo? «Lo verificheremo con il Bilancio e poi con il prosieguo», l'in-

dicazione dell'assessore Giacinti.

LE IMPRESE

Intanto gli industriali non hanno dubbi: l'infrastruttura è irrinunciabile e va difesa a spada tratta. Sulla stessa lunghezza d'onda di Paola Carron, Confindustria Veneto Est, c'è Marco Trevisan presidente di Confapi Padova e componente della giunta nazionale delle piccole imprese. «Il progresso non si può fermare, questa è un'infrastruttura strategica e deve es-

ser valutata nel medio-lungo termine», sottolinea. «Negli anni '50 c'era chi criticava la realizzazione dell'autostrada del Sole dicendo che era un'opera inutile, costosa, costruita per le élite. E invece ha portato allo sviluppo del Paese e alla sua modernizzazione. Il progresso non si può fermare per le liti politiche. La Pedemontana assicura grandi benefici al Veneto orientale, riducendo i tempi per i trasporti, collegando le imprese con l'Europa, portando allo sviluppo del territorio». Quanto ai costi «essi sono certi, ma vanno considerati anche i benefici, come per esempio la riduzione dei tempi, e vanno calcolati in 20-30 anni». Ancora: «È vero che i costi sono cresciuti negli anni, ma è accaduto anche per le opere di mitigazione chieste dagli enti locali», prosegue Trevisan. «Insomma, è una responsabilità condivisa. Il calcolo della sostenibilità va fatto considerando i collegamenti che mancano, come quello con la Val Sugana e con la regionale 308 del Santo: una volta realizzati, miglioreranno la sostenibilità dell'investimento perché porteranno più traffico». E va altresì considerata la qualità della vita nelle aree da cui il traffico è stato deviato: «Ne hanno guadagnato in sicurezza e benessere, penso so-

prattutto alle zone del Coneglianese, dell'Asolano, del Bassanese. È un'infrastruttura così benefica nel lungo termine che trovo le critiche sterili e controproducenti». Categorico il vicepresidente di Confindustria Vicenza con delega alle Infrastrutture e Territorio, Claudio Pozza: «Non possiamo più discutere della Pedemontana come se fosse un'opzione: è un punto fermo della rete viaria veneta, destinato a svolgere per i prossimi decenni un ruolo strategico simile a

Trevisan, Confapi e Pozza (Confindustria)
«Si consideri il medio-lungo termine»

quello che l'autostrada A4 ha avuto per lo sviluppo economico della regione. Per questo anche le valutazioni finanziarie che coinvolgono la Regione devono essere affrontate con una prospettiva di lungo periodo, perché opere di tale portata non si giudicano soltanto sui singoli esercizi di bilancio, ma per il valore sistemico che apportano alle nostre imprese e ai nostri territori. La sostenibilità economica di un'infrastruttura come la Pedemontana va analizzata nell'orizzonte

te di decenni, considerando non solo i costi, ma anche i benefici in termini di efficienza logistica, accessibilità ai mercati e qualità della mobilità. Il dibattito pubblico deve tenere conto di questa dimensione, il vero quesito non è quanto costa mantenerla un anno in più, ma quanto costerebbe alla nostra economia non averla».

I CONTRARI

Di diverso avviso il consigliere regionale Riccardo Szumski di Resistere Veneto: «È giusto tenere sotto controllo i costi, ma purtroppo li sappiamo già: oltre 50 milioni per coprire i mancati ricavi dai pedaggi che devono essere presi dalle casse della Regione e dalla Cav, ovvero dalle tasche dei veneti. I confindustriali vedono il lungo periodo, anche perché nel frattempo le responsabilità si diluiscono, ma i cittadini devono già da oggi accollarsi un debito che starà sul loro groppone almeno fino al 2060». E prosegue: «Nulla da dire sulla indispensabilità di infrastrutture stradali, e anche più sostenibili per il territorio, ma visto il sempre alto entusiasmo di certe categorie, anche sulla Valdagno Nord, mi sento di invitare caldamente tutti ad analizzare meglio la sostenibilità progettuale e finanziaria delle opere».

Infrastrutture e trasporti

«Fondi pubblici alla Pedemontana Succedeva così anche col Passante»

«A4, via alla terza corsia fra S. Donà e Portogruaro nel primo trimestre '27»