

# Infrastrutture I nodi

Il governo  
e il denaro  
per il Veneto



**Non solo pro terremotati**

Nel pacchetto finanziato dal Cipe vi sono i sistemi metropolitani di Palermo, di Catania, il Regionale Campano, di Bari, di Cagliari, di Roma e di Milano. Non il Veneto

# Metrò veneta, fondi dirottati in Abruzzo

Via i soldi dalla delibera Cipe. L'assessore Chisso prima nega, poi ammette: «Quest'anno non ci sono»

VENEZIA — I soldi del governo per la seconda parte del Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr) del Veneto, 100 milioni in un decennio, per quest'anno sono andati alla ricostruzione post terremoto in Abruzzo. Poi si vedrà perché i dubbi sul finanziamento sollevati in questi giorni dal deputato Pd Simonetta Rubinato, oggetto di una prossima interrogazione parlamentare, sono abbastanza pesanti. Benché la Regione Veneto tenda a tranquillizzare e a ribadire che su quegli stanziamenti c'è la rassicurazione del ministro dei Trasporti Altero Matteoli, esistono recenti atti del Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) nei quali il Sfmr veneto scompare, a differenza di progetti viari di altre regioni e di opere come il ponte sullo Stretto di Messina.

Ma andiamo con ordine. Il Sfmr entra nel piano regionale dei trasporti nel 1990 e il progetto esecutivo arriva nel 1999. Si tratta di un ampio network che, attraverso reti ferroviarie esistenti e da realizzare, dovrebbe connettere le aree urbane centrali della regione - cioè Venezia, Padova e Treviso - con treni regionali ad alta frequenza, su un disegno finale che si dovrebbe poi estendere da Ovest a Est da Rovigo a Portogruaro e, a Nord, da Verona al Cadore interessando le principali città delle Pedemontane. Il secondo stralcio, che coinvolge le tratte Quarto d'Altino - Portogruaro, Treviso - Conegliano, Castelfranco Veneto - Vicenza e Padova - Monselice, è stato finanziato con la legge n.244/2007 (cioè la finanziaria 2008) con un contributo decennale di 10 milioni l'anno per 10 anni. Soldi che però con il nuovo governo prima si riducono in forza di un «taglio lineare» consentito dal decreto legge n.112/2008 (gli euro per il Sfmr diventano zero per il 2008, 7,72 milioni per il 2009, 7,60 per il 2010 e 5,83 per gli anni successivi), e poi spariscono

no del tutto con la legge di bilancio 2009-2011 n.204/2008. Un provvedimento, quest'ultimo, che Rubinato - la quale aveva proposto l'emendamento alla legge del 2007 grazie al quale i finanziamenti erano stati introdotti dal governo Prodi - nei giorni scorsi aveva messo in relazione con la pesante crisi di un'azienda del settore ferroviario di Castelfranco Veneto rimasta improvvisamente a

corto di commesse. Fervet Spa, questo il suo nome, si è vista infatti revocare da Trenitalia un ordine di 450 carrozze, con l'immaginabile ricaduta sui rischi di continuità occupazionale per 214 addetti. «Non è che le carrozze non sono più richieste - si è chiesta il deputato in relazione con la pesante crisi di un'azienda del settore ferroviario di Castelfranco Veneto non servirebbero più a nulla?».

A stretto giro di posta l'assessore regionale ai Trasporti, Renato Chisso, aveva replicato seccamente. «La sinistra continua a spargere veleni, in-

sinuando dubbi senza supportarli con fatti concreti. I finanziamenti per il Sfmr ci sono perché non esistono atti che li tolgono». Ieri l'assessore è stato più preciso. «Per quest'anno i soldi del governo sono andati alla ricostruzione dell'Abruzzo ma del resto qui sarebbero stati inutili perché prima della fine del 2009 non riusciremo a mettere in gara i lavori. I 100 milioni in ogni caso ci sono, magari spalmati a tranches più modeste su un periodo un po' più lungo, e di questo abbiamo la parola del ministro».

Il tema del terremoto, tuttavia, pare convincere poco Rubinato, anche perché esiste una relazione del Cipe datata 6 mar-

zo 2009, cioè un mese prima del sisma, che riferisce di una riunione del comitato avvenuta quella stessa mattina a Palazzo Chigi. In essa si confermano finanziamenti per il Mose (800 milioni), per il Ponte sullo Stretto (1.300 milioni), per una serie di linee di alta velocità ferroviaria e di strade ed autostrade (12.750 milioni) e, infine per reti metropolitane per importi complessivi di 1.500 milioni. Nel pacchetto vi sono i sistemi di Palermo, di Catania, il Regionale Campano, di Bari, di Cagliari, di Roma e di Milano. Se non è una dimenticanza dello stenotipista il Veneto è proprio escluso.

Gianni Favero



*Sarebbero stati soldi inutili: prima della fine del 2009 non metteremo a gara i lavori*



OBELIX

## Accordo per il gestore unico

### Rfi lascia Marghera Redini dello scalo merci all'Autorità portuale

VENEZIA — Mentre per il traffico merci su rotaia è sempre più crisi, con un calo dei volumi che arriva al 30 per cento e la Divisione cargo di Trenitalia oramai al collasso, Rete Ferroviaria Italiana decide di esternalizzare un pezzo del suo servizio sul comparto. Stavolta tocca allo scalo merci di Porto Marghera dove tutte le manovre, fuori e dentro del Porto, verranno d'ora in poi affidate interamente alla società Esercizio Raccordi Ferroviari Spa, che vede come azionista di maggioranza l'Autorità Portuale di Venezia ed è guidata in qualità di amministratore delegato da Gianmichele Gambato, che è anche presidente di Sistemi Territoriali Spa, la società controllata della Regione Veneto che gestisce la linea passeggeri Venezia-Adria. Si tratta di un accordo commerciale, che sarà operativo a partire da domani, in virtù del quale tutte le manovre dello scalo (raccordi, scomposizione e ricomposizione dei treni) saranno gestite unicamente da Erf. «Più che una esternalizzazione è una razionalizzazione del servizio - spiega Gambato - affidato d'ora in poi ad un soggetto unico. Fino a oggi le attività erano condivise con Rfi, dall'1 luglio subentreremo noi. Augurandoci di riuscire a parare i colpi della crisi». Il 2009, infatti, ha segnato una contrazione dei volumi di traffico del 30 per cento mettendo in ginocchio l'intero comparto merci e, con questo, i bilanci delle società. La stessa Erf, aggiunge Gambato, «dopo aver chiuso bene il bilancio del 2008, quest'anno risente inevitabilmente della crisi». L'accordo potrebbe quindi contribuire a ridare fiato ai conti in sofferenza, anche se molto dipenderà dalla ripresa o meno del mercato. Ai segnali dei prossimi mesi sono appesi anche i dipendenti della Divisione cargo di Trenitalia, dove il bilancio in passivo e la caduta a picco del traffico merci stanno seriamente mettendo a rischio questo ramo dell'azienda. Intanto, sul fronte passeggeri, fioccano le proteste e le polemiche per il black out della circolazione ferroviaria di sabato scorso a causa di un guasto alla linea aerea sulla tratta Venezia Padova. «È davvero impossibile un servizio ferroviario efficiente e moderno in Veneto? - chiede il consigliere regionale di Rete Civica Veneta Marco Zabotti che ha presentato una interrogazione - come intende attivarsi la Giunta veneta su Trenitalia per garantire la manutenzione dei treni e delle infrastrutture necessarie al funzionamento del servizio ferroviario e per assicurare il miglioramento dell'attuale livello del trasporto su rotaia, che non presenta livelli accettabili per una Regione come il Veneto? Non è possibile che possano verificarsi episodi come quello accaduto sabato mattina a Padova; ciò che è successo è la conseguenza anche dei continui tagli al personale dedito alle manovre dei treni e delle infrastrutture ferroviarie. Urge invertire immediatamente questa tendenza - conclude Zabotti - per evitare che il servizio ferroviario possa scadere ulteriormente».

P.V.

**La programmazione** Solo due gli interventi che proseguono. Diminuito il traffico pesante per la crisi. E meno incidenti

## La scelta della A22: «Niente cantieri durante l'estate»

TRENTO — Sono fermi dal primo luglio all'8 settembre i 27 cantieri situati sull'intero tracciato dell'A22. La decisione è stata presa per non aumentare i disagi al traffico nella stagione estiva, dove l'autostrada del Brennero è messa a dura prova dall'afflusso di turisti. Proseguono solo due interventi: entrambi fanno parte della realizzazione della terza corsia dinamica nel tratto tra Verona e Egna/Ora. Interessati 1,3 chilometri nel tratto Ala Avio-Affi e 4,4 chilometri in quello Affi-Verona nord. I veicoli possono comunque contare su quattro corsie di marcia, due per ogni direzione. Per l'estate, la società autostradale ha stilato la lista delle giornate più «calde», quando sulla rete di immettono in massa i veicoli dei vacanzieri (con punte

che superano i 3.300 veicoli l'ora). Le date da evitare sono sabato primo agosto (mattino), sabato 8 (mattino e pomeriggio), domenica 9 (mattino); idem per gli altri fine settimana di agosto: il 15-16, 22-23 e 29-30.

Le novità sono state presentate in un incontro nella sede di via Berlino. Presenti il presidente Paolo Duiella, il direttore generale Massimo Occhetto, il direttore tecnico Carlo Costa e quello di esercizio Enzo Giovanazzi. La maggior parte dei lavori in corso, stoppati nei mesi estivi, riguarda la realizzazione della terza corsia dinamica. Secondo i piani, sarà disponibile nel tratto tra Verona e Egna/Ora. Gli interventi sono l'adeguamento della corsia d'emergenza (ultimazione a fine 2010), gli adeguamenti dei ponti

sull'Adige a Serravalle e a Sdruzzinà (entro fine 2011) e quelli del ponte e viadotto sull'Avio, il ponte sull'Adige a Trento e il viadotto di San Michele (entro il 2011).

Per la terza corsia effettiva, prevista tra Verona e Modena, si dovrà aspettare ancora un po'. L'inizio dei lavori è fissato per il giugno 2010, la conclusione a fine 2014. «Serviranno 4-500 milioni di euro - ha spiegato Duiella -. A breve contiamo di far approvare il progetto definitivo dal cda».

«Stiamo facendo il massimo per minimizzare i disagi agli utenti» ha sottolineato il presidente. L'A22 ha decretato lo stop alla maggior parte dei lavori sul tracciato con l'ordine di servizio «chiusura cantieri», che viene

predisposto annualmente. Rimangono esclusi, parte i due tratti già menzionati, i lavori di rifacimento della pavimentazione che avvengono in orario notturno. In

totale, i giorni di assenza cantieri sono 212 in direzione sud e 221 in direzione nord. A settembre si riprenderà da martedì 8, ma solo nei feriali venerdì escluso.

I vertici di A22 hanno riportato all'attenzione i dati sull'incidentalità e sul traffico, già presentati lunedì scorso. In generale, si registra una diminuzione

della circolazione di automezzi per effetto della crisi economica. I veicoli «teorici» (il raffronto è dal primo gennaio al 31 maggio 2008 e 2009) scendono del 7,09 per cento, da 38.456 a 35.731 unità. I Tir calano del 18%. I veicoli entrati al Brennero sono nel 2008 a -6% rispetto al 2007. Nel traffico leggero (solo passeggeri) c'è una differenza del 3% rispetto al dato dei veicoli teorici (che in teoria percorrono tutto il tracciato). Secondo A22 la percentuale corrisponde agli utenti che scelgono di fermarsi principalmente in Alto Adige. «Ci si muove un po' meno di prima» ha sintetizzato Costa.

Riduzione progressiva anche per l'incidentalità. «Nel 2008 - ha detto Giovanazzi - il tasso di incidentalità per l'A22 era sceso a dal 25,75 del 2007 al 25,45 del 2008, mentre la media nazionale nello stesso anno era del 35. Per questa parte del 2009 siamo 10 punti sotto il dato nazionale».

Stefano Voltolini

## Confcommercio Veneto

### Sciopero benzinai, 4 province non lo faranno

VENEZIA — I benzinai delle province di Venezia, Treviso, Padova e Verona aderiranno allo sciopero indetto a livello nazionale per l'8 e il 9 luglio prossimi. Lo annuncia il presidente del Comitato di Coordinamento Interprovinciale dei Gestori veneti Moreno Parin, che accusa il sindacato nazionale di aver siglato

accordi controproducenti con le Compagnie Esso, Api-Ip, Q8, Erg, e di aver indetto lo sciopero per spingere anche l'Eni e la Shell a siglare analoghe intese, stringendo così il cappio al collo a tutti i gestori italiani a marchio. I benzinai delle 4 province venete ritengono quindi inutile e paradossale l'invito allo sciopero da parte dei sindacati nazionali.