

Viabilità Padova-Venezia, piano da 700 milioni

Una nuova società pubblico-privata concorre alla gara della Regione per il Gra e la camionabile al posto dell'idrovia

Padova

NOSTRA REDAZIONE

La sfida è una sola: portare in fondo le opere. La prima è la grande orbitale intorno a Padova, un tracciato di 42 chilometri che giri intorno alla città partendo da sud ovest e arrivi alla nuova statale del santo, a nord. La seconda è realizzare la camionabile lungo il sedime della mai completata idrovia Padova-Venezia. Una strada che, partendo dall'interporto di Padova, arrivi al porto di Venezia, servendo le zone industriali dei comuni della riviera.

È per questo che oggi la società "Grande raccordo anulare" che nacque il 13 novembre del 2004 fra le autostrade Brescia-Padova e Venezia-Padova, il Comune, la Provincia e la Camera di Commercio della città del Santo, con l'idea di costruire e gestire solo la grande orbitale in project-financing (cioè con l'aiuto dei privati) cambierà volto.

Perché nel frattempo è arrivato un bando della Regione che chiede di fare delle proposte per risolvere i problemi della mobilità fra Padova e Venezia, pensate come un unico sistema. Entro il 22 febbraio chi vuole costruire e poi gestire le nuove strade deve depositare il progetto. In ballo ci sono i finanziamenti regionali e alcuni grandi Gruppi internazionali, fra cui anche gli spagnoli di "Abertis" e l'italiana "Condotte spa" si sarebbero fatti avanti. La società "Gra" aveva fatto una prima proposta in Regione ancora il 7 gennaio del 2006, prima del bando. Poi nel maggio dello scorso anno una cordata di cui fanno parte molte imprese capitanate dalla Mantovani di Pier Giorgio Baita e dalla Sicea di Leonardo Cetera (Gruppo De Eccher) ne aveva inviato un altro per un project-financing che ricalcava il percorso padovano ma aggiungeva una strada sul sedime dell'idrovia (27 chilometri) per arrivare dalla zona industriale di Padova al porto di Venezia. Da lì sarebbero partite due bretelle: una verso sud ad incrociare la

TRAFFICO
Code di auto
a Padova est.
Sotto,
Vittorio
Casarin,
presidente
della
Provincia



statale Romea e l'altra verso nord per innestarsi all'avvio del nuovo Passante di Mestre. Un'opera da 700 milioni di euro.

Ebbene, invece di trovarsi come avversari le due cordate han-

no deciso di unirsi e di fare un progetto unico per avere più forza nel vincere il bando. Non è stato facile ma oggi nella sede dell'autostrada Venezia-Padova si concretizzerà la firma della

nuova società e domani addirittura verrà depositato in Regione il progetto redatto insieme. Tutto è avvenuto nell'arco degli ultimi tre mesi, dal momento in cui è uscito il bando regionale.

Dunque oggi il Gra si fonderà con il Consorzio di imprenditori "Cdp via Maestra" e la nuova società potrebbe chiamarsi "Gra Padova-Venezia". «Vogliamo fortemente che le società pubbliche

ancora nel Gra, le autostrade Brescia-Padova e Venezia Padova e Veneto strade della Regione, abbiano il 70 per cento del capitale - dice Casarin - Al Consorzio privato andrà inizialmente il 4 per cento anche se vogliono arrivare fino al 10. Nella compagine entrano Banca Opi creata da Intesa Sanpaolo per finanziare infrastrutture pubbliche ndr e le Popolari di Vicenza e Verona che daranno la copertura finanziaria, insieme alle Assicurazioni Generali. «Abbiamo voluto anche delle banche territoriali - spiega Casarin - Oggi hanno il 10 per cento, vogliono arrivare al 25».

Non è stato facile trovare l'intesa. Per esempio siccome le strade si pagheranno col pedaggio, il Gra ha ottenuto che solo chi si servirà del tracciato passando dai caselli pagherà, mentre la circolazione locale sarà libera. Viceversa sarà tutta a pagamento la camionabile lungo l'idrovia. Si parla del 60 per cento rispetto al pedaggio autostradale, ovvero 0,06 centesimi chilometro al posto degli 0,095 di oggi.

Da sottolineare che i soci dovranno essere pronti a sborsare almeno il 20 per cento dell'importo dell'opera per convincere la Regione a mettere i fondi. «Insomma non è la Regione che foraggia i privati, anzi: mette i soldi solo a garanzia dell'esecuzione dell'opera». La richiesta di concessione è di 40 anni: «Ma le strade cominceranno a pagarsi solo dopo 30, quindi un investimento a lungo termine». «Comunque - conclude il presidente - Debbo dare atto all'assessore Chisso di aver visto giusto. Spendendo 300 milioni di euro la Regione risolverà definitivamente il nodo della tangenziale di Mestre perché il traffico dalla Romea entrerà direttamente nel Passante attraverso le bretelle della camionabile. E Padova avrà la sua orbitale».

Mauro Giacomini

IL PROGETTO

Le infrastrutture fanno sistema: un anello da 42 chilometri, una nuova strada e due bretelle

Padova

NOSTRA REDAZIONE

La trovata è stata di pensare alla viabilità di Padova e Venezia come un solo grande sistema. Quindi dovendo partecipare ad un bando della Regione che richieda proposte in questo senso, di unire le forze.

La prima idea di "Gra, spa" era di fare una strada a due corsie per senso di marcia che partendo dalla curva Boston a Sud della città, circumnavigasse a ovest tutto il territorio, passando per alcuni comuni della cintura come Selvazzano e Mestrino fino a incrociare l'autostrada A4. Poi il Gra prenderebbe... l'autostrada fino a Padova ovest, perché l'opposizione di alcuni comuni lo costringe a interrompersi, per poi innestarsi alla tangenziale di Limena, attraversare l'area del Tavello a Vigodarzere e collegarsi a Nord con la nuova statale del Santo. Sono 42 chilometri, 22 dei quali da fare. Costo 306 milioni di euro.

A questo progetto si innesta quello della società "Cdp via Maestra" nella quale figurano Mantovani e Sicea. Questo prevede di inserire il Gra in un sistema più ampio che veda dalla zona industriale di Padova una strada a una corsia per senso di marcia che attraversi i comuni di Saonara, Vigonovo, Stra e Dolo. Fra Dolo a Mira partirebbero due bretelle. Una verso sud fino a congiungersi con la Romea e l'altra verso nord fino ad innestarsi con l'inizio del nuovo Passante.

In questo modo tutto il traffico che dalla Romea si riverserebbe nella tangenziale di Mestre, prenderebbe subito il Passante e quello che è diretto a Padova potrebbe essere diluito sulla "camionabile". Resta una perplessità. La strada che servirà le zone industriali dei comuni della riviera porterà molto più traffico sul nodo di Padova est e nello stesso tempo l'interporto di Padova visto che i treni container potrebbero formarsi direttamente all'interporto di Venezia, potrebbe indebolirsi.

M.G.