



## Comitato contro l'Autostrada Nogara-Adria

Promotori: Legambiente, WWF, GEA, UISP, ARCI, cittadini

Con l'adesione di: Amici della Bicicletta, Amici di Beppe Grillo, Amici della Terra



# SERVE UN'AUTOSTRADA ALLA BASSA?

Soluzioni sostenibili per la mobilità nel veronese per valorizzare il territorio.

**Sabato 18 novembre 2006 ore 16:00**  
**Sala Civica Bezzecca in Via Matteotti, Legnago**

Interventi di:

**Anna DONATI**, Presidente Commissione Lavori Pubblici Senato

**Franco BONFANTE**, Consigliere Regionale dei Democratici di Sinistra

**Pietrangelo PETTENÒ**, Consigliere Regionale di Rifondazione Comunista

**Damiano AMBROSINI**, Consigliere Provinciale della Margherita

**Silvio GANDINI**, Sindaco di Legnago

**Stefano NEGRINI**, Sindaco di Gazzo V.se, Coordinatore Comuni pro-autostrada

**Pierino FURLANI**, Presidente di Apindustria Legnago

**Giancarlo LEONI**, Docente di Urbanistica al Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura di Mantova

**Michele BERTUCCO**, Presidente Legambiente Verona, moderatore.

Introduzione di

**Lino PIRONATO**, Comitato contro l'autostrada Nogara Adria

---

SBOBINATURA DEGLI INTERVENTI

---

A cura di Lino Pironato 15/12/06

## **MICHELE BERTUCCO – moderatore – Presidente di Legambiente Verona**

[La Nogara mare mette in evidenza quanto ormai succede e cioè che le opere infrastrutturali sul territorio le decidono le società autostradali sulla base di loro proprie considerazioni e non le pubbliche istituzioni ormai prive di fondi che sembrano accettare passivamente quanto proposto.]

## **LINO PIRONATO – Comitato contro l'autostrada Nogara Adria**

Buonasera e benvenuti a tutti.

Forse c'è una parola che potrebbe attraversare il dibattito di oggi. E' la parola: interesse.

C'è l'interesse delle società autostradali ad ottimizzare i profitti coi pedaggi e a veder rinnovate le concessioni. C'è l'interesse degli enti pubblici a ridurre i costi delle manutenzioni stradali. C'è l'interesse degli imprenditori a muovere celermente merci, clienti e dipendenti. C'è quello dei Comuni a togliere traffico dai centri abitati, a sviluppare l'economia del territorio e ad aumentare le entrate. Ed infine c'è quello degli automobilisti a spostarsi agevolmente sul territorio. Ma ci sono anche gli interessi di cittadini - spesso senza voce - alla salute, alla qualità della vita e non solo alla quantità di beni disponibili. C'è l'interesse delle future generazioni ad un ambiente vivibile e con risorse ancora disponibili.

Oggi ci chiederemo se per la nostra zona la risposta più efficace a tutti questi interessi, visti in un'ottica socialmente ampia e profonda nel tempo, sia l'autostrada.

Mettiamo in fila alcuni spunti: 1° i cambiamenti climatici dovuti all'effetto serra - prezzo allo sviluppo del mondo moderno e post-moderno - sono una realtà che avrà conseguenze sempre più drammatiche nella vita del pianeta e di chi ci vivrà; 2° le aree urbane sono ormai diventate dei colli di bottiglia dove si va a concentrare il traffico circolante sul territorio. Ciò produce inquinamento (ricordiamo che Verona è la città più inquinata d'Italia), occupazione di territorio e pericolosità negli spostamenti. Se si costruiscono strade la gente si sposterà in auto. Se invece le risorse venissero investite diversamente, puntando su sistemi intermodali di interscambio rapido fra i diversi mezzi di trasporto, privilegiando quelli a basso impatto come ad es. la metropolitana di superficie, la ferrovia, le idrovie, la ciclabilità urbana ecc..., al trasporto su gomma non rimarrebbe che una funzione residuale con tutti i vantaggi conseguenti. 3° Il petrolio. Alcuni studiosi affermano che si è ormai superato il picco di produzione del petrolio. Ciò significa, per il futuro, penuria ed aumento del costo dei combustibili. Ha ancora senso, allora, investire su mezzi di trasporto che vanno coi derivati del petrolio? Sarebbe invece più vantaggioso per tutti scommettere ed investire diversamente, come d'altronde si fa da decenni nell'Europa più avanzata. 4° Vengono calcolati i costi umani, sociali, sanitari e ambientali indotti dalla scelta di un tipo di trasporto anziché di un altro? Sappiamo invece che i costi di questo modello di sviluppo economico molto spesso sono riversati sulla collettività presente e futura.

Noi non crediamo che il gioco valga la candela. Innanzi tutto dovremmo riconoscere la crisi di questo modello di sviluppo. E finché siamo in tempo dovremmo assumerci la responsabilità generazionale di gettare le basi per un diverso modo di vivere. Sì, perché sviluppo è una bella parola, ma chiediamoci per avere cosa e a che costo. La risposta a ciò passa anche da un sì o da un no all'autostrada.

È anche su queste considerazioni che ci attendiamo delle risposte da questo governo.

Ci sono poi aspetti più locali che si debbono innestare su quale modello di economia vogliamo per il nostro territorio.

1° La Nogara-mare una volta collegata alla Cremona Mantova svolgerebbe secondo i piani della Regione una funzione integrativa del corridoio 5 come alleggerimento della Serenissima, spostando in quest'area una parte del traffico che attualmente grava su quell'arteria. Ciò significherebbe l'aumento dell'inquinamento, particolarmente aggravato dalle condizioni meteorologiche locali, e delle patologie connesse.

2° Ci chiediamo perché si voglia far passare l'autostrada a sud dei centri abitati e delle zone industriali. Ciò significherebbe intaccare un'area agricola pressoché integra: quella delle Valli Grandi.

Noi chiediamo, invece, per quell'area, forme di sviluppo turistico eco-sostenibile che ne valorizzino le caratteristiche naturalistiche ed archeologiche. Siamo inoltre favorevoli al completamento della Transpolesana ed alla realizzazione della variante alla SR10 verso Monselice Padova, opera, questa sì realmente utile ed inspiegabilmente mai messa dalla Regione fra le priorità.

3° Togliere la superstrada, con la sua gratuità ed i molteplici accessi, per sostituirla almeno in parte con l'autostrada, significherebbe inevitabilmente che i piccoli spostamenti ricadrebbero sulle strade locali e urbane. Ne abbiamo bisogno?

4° I pedaggi. La Transpolesana è stata costruita con soldi pubblici, quindi di tutti noi. Ci si deve spiegare perché ora i cittadini e le aziende dovrebbero sborsare altri quattrini per continuare ad usufruirne. E lasciatecelo dire la proposta di esentare dal pedaggio i residenti per 10 anni e fino a 15km è uno specchietto per le allodole utile ad addolcire la pillola. Non a caso, nelle scorse settimane è addirittura spuntata sulla stampa l'idea di "regalare" la 434 alle società autostradali. Forse è proprio questo a cui si mira. Una volta messe a pedaggio le tangenziali di Verona e la Legnago-Rovigo, è poco credibile che sia lasciata gratuita proprio la Legnago-Verona, che si dice sia una delle 10 strade più trafficate d'Italia! E' palese la sua appetibilità per le società autostradali e sarà questo il passo successivo.

E' sulla base di queste riflessioni che abbiamo costituito il "Comitato contro l'autostrada Nogara-Adria", non da un'ottica "nimby" ("Non nel mio cortile") ma da un senso di responsabilità verso il territorio e le generazioni future. Siamo nati lo scorso mese di maggio su iniziativa dei circoli locali di Legambiente, Wwf, Gea, Uisp, Arci e di singoli cittadini. Abbiamo promosso una petizione, sottoscrivibile anche on-line sui siti [vronline.it](http://vronline.it) e su [stopnogaramare.it](http://stopnogaramare.it), e ci siamo presentati negli scorsi mesi con dei banchetti nelle piazze di vari paesi e con una manifestazione ciclistica a Torretta. Intendiamo continuare a contrastare quest'opera che consideriamo inutile e dannosa, ma abbiamo bisogno dell'aiuto di tutti. Invitiamo quindi i qui presenti ad aiutarci e a partecipare ai lavori del comitato.

L'incontro di oggi è stato pensato per sensibilizzare e coinvolgere la cittadinanza in una decisione i cui effetti ricadranno sulla sua vita quotidiana di tutti noi. Abbiamo voluto invitare e mettere a confronto pareri diversi, anche contrastanti, e provenienti da più parti politiche e sociali. Spiace che da parte di alcuni non sia stata colta questa opportunità ma nello stesso tempo ringraziamo coloro che vi hanno aderito sia fra i relatori che fra il pubblico.

Grazie e buon convegno.

## **BERTUCCO**

Oltre ai relatori qui presenti erano stati invitati anche Min. alle Infrastrutture On. **Antonio DI PIETRO**, Min. ai Trasporti **Alessandro BIANCHI**, On. **Alberto GIORGETTI**, Ass. alla Mobilità e Infrastrutture Reg. Veneto **Renato CHISSO**, Pres. Comm. Trasporti Reg. Veneto **Tiziano Ferruccio ZIGIOTTO**, Pres. Provincia Verona **Elio MOSELE**, Pres. Confederazione autostrade **Aleardo MERLIN**, Pres. Veneto Strade **Gastone VINERBINI**, Ing. **Pippo GIANONI** di Terra s.r.l.

## **GIANCARLO LEONI - Docente Urbanistica al Politecnico di Milano**

Scusate se la mia presentazione sarà molto sintetica. Io non sono un rappresentante della Confederazione autostrade, quindi è chiaro che la mia presentazione è viziata dal mio modo di vedere questo tipo di infrastruttura. Cercherò prima di illustrarvi alcuni dati tecnici generali e poi fare alcune osservazioni molto, molto in grande, con una visione non localistica. [...]

La Confederazione autostrade ha presentato questo progetto che nasce a Nogara per arrivare al mare Adriatico. Nasce a Nogara perché essendo un'autostrada regionale quindi non collegata direttamente alle autostrade di concessione dell'Anas (anche il Veneto ha adottato quest'iniziativa di fare le autostrade regionali come peraltro già la Lombardia aveva fatto). Nasce a Nogara e qui c'è una cosa abbastanza ridicola che in realtà il progetto generale che c'è dietro questo è di collegare la Nogara mare con la CR – MN. Questo è esplicito nei documenti. Ma fermare il progetto di autostrada a Nogara invece di arrivare al casello di MN nord come peraltro vedremo in alcuni documenti lo mettono in evidenza è solo un modo di bypassare il problema a livello nazionale.

Quindi la nascita a Nogara del progetto, poi l'altro punto è Mare Adriatico od Adria che poi vedremo meglio. La cartina di base del progetto che vedete il tracciato che nasce a Nogara, arriva fino a Legnago, da Legnago per una buona parte riutilizza la Superstrada che voi ben conoscete e si completa fino ad Adria. Questa cartina però mette in evidenza quelli che sono gli altri corridoi autostradali esistenti o previsti e soprattutto quelli in verticale. Abbiamo la BO-PD abbiamo la nuova Romea che è ancora in progetto, abbiamo anche la VI che arriva a collegarsi alla ns. autostrada anche se poi si ferma lì senza sapere poi che fine faccia. Su questo quadro strategico poi ritorneremo perché qualche osservazione bisogna farla.

Il progetto quindi fa questa scelta di completare l'asse medio padano di fatto arrivando fino ad Adria. Vedete nella stessa carta del progetto delle società autostradali sono segnate la MN-CR che è quel pezzettino a puntini che arriva a MN sud, il progetto autostradale TIBRE cioè Parma Nogarole Rocca lassù in alto. In questo quadro che l'autostrada ha fatto mancano alcune cose. Quindi, il primo quiz che viene fatto è: che cosa manca? E dopo vedremo la risposta. E chiaro perché nel fare i quadri strategici è molto importante mettere le cose, ma bisogna stare a quello che non viene messo perché può sbilanciare il quadro. L'autostrada sceglie quindi l'itinerario basso, per intenderci l'itinerario Nogara Adria, in una logica di collegamento medio padano. Sceglie un itinerario di 84 km più 14 km di bretelle. Non dimentichiamo che l'autostrada porta con sé sempre una serie di bretelle. Io le ho studiate le bretelle, a volte sono molto utili, a volte sono dei regali locali per raccogliere consenso. Riutilizza la transpolesana per trasformarla a pagamento e questa, è una mia impressione che sono già state anticipate, sulla quale vorrei riflettere in una fase successiva perché c'è una situazione anche qui molto strana per cui noi facciamo un investimento pubblico che ha per anni portato avanti la costruzione della superstrada e poi siamo di fronte a questa situazione di passaggio della proprietà di fatto dal soggetto pubblico al soggetto autostradale. Vorrei invece soffermarmi su quell'altro dettaglio è cioè che l'autostrada prevede un volume di traffico al 2013 primo anno di esercizio (appena aperta) di circa 27000 veicoli (traffico giornaliero medio) di cui il 23% pesanti ed un incremento annuale del 2% fino al 2025. Anche questo è un dato tecnico che per il momento registro perché fa parte di tanti [...] vorrei aiutarvi a pensare quanti sono 27000 veicoli al giorno. Molte volte in alcuni punti delle ns. statali arrivano a oltre 20000 veicoli al giorno. Questo ci dà il senso di cosa vuol dire averne 27000, molte volte le ns. statali reggono senza difficoltà pur con una serie di problemi circa 20000. Qui si prevede di costruire un'autostrada a 4 corsie e tutto il resto per 27000 veicoli al giorno come dato di progetto iniziale secondo la previsione della confederazione autostrade. Il costo previsto è di circa 1093 mln di €, la proposta è di project financing: il soggetto proponente dice io mi impegno a realizzare queste opere per 40 anni, sempre che i dati a mia disposizione non siano stati cambiati e c'è un intervento della Regione che è apparentemente molto ridotto nel senso che dal punto di vista finanziario, per quelle che sono le notizie dalla Regione, si attesti su 50 mln € più IVA, che poi diventano attualizzati aumentano nella sostanza. In realtà l'ANAS dà la superstrada cioè dà in natura un patrimonio molto consistente. Questa serie di dati di carattere generale, ovviamente ce ne sono molti altri, vanno associati poi ad una serie di altre osservazioni che sono quelle dell'autostrada sul territorio. Qui vi faccio vedere solo alcuni frammenti del progetto che servono a mettere in evidenza il rapporto fra infrastruttura e territorio e quindi il significato che volevo dare con queste rapide slide è che ovviamente un'autostrada porta con sé tutta una serie di elementi di rigidità nei confronti del territorio che vanno dal problema di costituire una barriera, al problema di costituire un impatto col sistema agricolo, il problema che costituisce un vincolo territoriale forte, e dall'altro lato ovviamente tutti i problemi ambientali che questo comporta. Purtroppo negli studi che io ho avuto a disposizione non vi sono molti studi approfonditi per quanto che riguarda le valutazioni di impatto ambientale, anche perché il proponente e la Regione nel fare il decreto dice farai dopo la VIA su questo. Quindi c'è l'ipotesi di un progetto che manifesta una volontà di realizzare un'opera senza avere ancora a monte una valutazione importantissima che è la VIA. Badate bene che la VIA è uno strumento che la direttiva comunitaria già molti anni fa ha introdotto che serve prima di tutto prima ancora di valutare gli effetti su le riserve naturali, gli ambienti, gli uccellini, serve per dimostrare la

validità della soluzione infrastrutturale scelta rispetto ad altre alternative. Un elemento chiave della fase iniziale di un progetto di questo tipo è quella di dire si sceglie questa soluzione perché abbiamo analizzato la soluzione A, B, C e D e tra questa la direttiva comunitaria obbliga tutti i soggetti che fanno la VIA a valutare la soluzione “0” cioè la soluzione del non fare niente. Questo per parametrare anche tutti gli effetti positivi e negativi delle altre soluzioni. Quindi il progetto dell’autostrada con tutte le caratteristiche autostradali con tutti i sottopassi e sovrappassi porta con sé un grosso impatto sul territorio anche se utilizza una parte del corridoio già tagliato dalla superstrada. Non sto a commentarle perché le conoscete meglio di me sempre nel documento ufficiale vengono evidenziate le aree sensibili che in alcuni piani provinciali sono aree sensibili come zone naturalistiche significative come il Menago, i fiumi Tartaro e Tione che lo stesso documento segnala come sensibili coi quali ha a che fare tipo le Valli Grandi. Il documento dell’autostrada ovviamente analizza e mette in evidenza che comunque vi sono una serie di interazioni con il territorio e con l’uso del suolo.

Questo documento ci fa vedere come in realtà l’autostrada deve fare i conti con un sistema insediativi che non è solo della campagna aperta o delle valli ma di un sistema insediativi molto abitato in alcuni itinerari, in alcune aree da un insediamento chiamiamolo rurale ma abbastanza consistente. Vedete qui la classica strada che pur essendo molto caratterizzata dal sistema agricolo, l’attraversamento dell’autostrada ovviamente per chi abita nelle vicinanze costituisce una qualche interazione ovviamente anche dal punto di vista ambientale cioè delle emissioni che una strada comporta. Negli ultimi 5 min. vorrei fare alcune mie considerazioni che si ricollegano alla domanda che Anna mi ha fatto prima. Manca la VIA effettuata sulle alternative di tracciato strategico, perché anche la Legge Obiettivo ha inventato uno strumento per cercare di bypassare i problemi che è quella di dire “prima si fa il progetto e poi si fa la VIA”: la VIA come strumento per mitigare gli impatti ambientali. In realtà la VIA prevista dalla direttiva comunitaria è quella che dev’essere fatta prima ancora di far nascere il progetto vero e proprio, dove si selezionano diverse alternative e la procedura comunitaria prevede in questo caso che i cittadini, le associazioni, i partiti, gli enti locali e quant’altro abbiano la possibilità di esprimere la loro opinione sulle diverse alternative. Questo viene rimandato alla fase in cui il progetto è già chiuso già definito solo per cercare di far prendere meglio la questione. Questo meccanismo altre volte la comunità europea lo ha criticato e ci ha messo in mora, in evidente stato di critica. L’altro elemento che manca è la Valutazione di incidenza sulle aree naturalistiche. Quando l’infrastruttura passa vicino a delle aree sensibili, la normativa comunitaria prevede che bisogna fare la Valutazione di incidenza e quindi capire gli effetti che una infrastruttura del genere ha rispetto all’ambiente è una valutazione che va fatta prima e di lì viene il tracciato. Mancano le valutazioni degli effetti sanitari nei confronti delle abitazioni limitrofe e quindi della popolazione e quindi lo studio che è stato fatto è stato proposto in un modo molto limitato. Come dicevo la VIA va effettuata prima delle scelte. Per ragioni di tempo non entro nel merito su tutta la riflessione per quanto riguarda la direttiva comunitaria sulla VAS la Valutazione Ambientale strategica dei piani dei programmi imporrebbe a tutti i soggetti che redigono piani dei programmi non a livello del progetto ma prima del progetto la necessità di fare la VAS. Qui siamo di fronte al fatto che lo stato non l’ha fatta perché con la Legge Obiettivo non la fa. Siamo anche di fronte al fatto che la Regione decide la programmazione delle infrastrutture e a me non risulta che sia stata fatta la VAS del programma delle infrastrutture, cosa che ormai sarebbe obbligatoria da qualche anno. Quindi quale scenario medio-padano è stato utilizzato per effettuare la scelta dell’itinerario? Poi vediamo qualche cartina a questo proposito. Quale valutazione dei volumi di traffico e su quali basi. 27000 veicoli al giorno non sono sufficienti per giustificare un’autostrada. Un’autostrada è un’infrastruttura che comincia ad essere importante da realizzare se abbiamo dai 30 ai 40mila veicoli al giorno. Stiamo parlando di veicoli [...] presentati in questa maniera. E quindi realizzare un’autostrada dichiarando già un volume di traffico di questo tipo è come dire facciamo un’autostrada per pochi. Questo ci pone una domanda: se ha senso in termini di costi benefici per una collettività perdere un vantaggio che ha quello di utilizzare un’infrastruttura di superstrada o la possibilità di realizzare strade statali nuove anziché di realizzare una autostrada.

Qui ormai siamo arrivati ad un punto che o si costruiscono strade comunali o si costruiscono autostrade perché non ci sono più soldi per costruire strade provinciali o strade statali. Siamo di fronte a questa schizofrenia, ricordo un pezzo di tangenziale di Legnago che arriva ad un certo punto (vecchi altri progetti di realizzazione di varianti della statale della Padana inferiore verso MN o Nogara, qui parliamo di strade larghe a due corsie, che hanno anche loro un impatto ovviamente, ma bisogna mettere sulla bilancia tutte queste soluzioni). Oggi siamo di fronte al fatto che siccome non ci sono i soldi andiamo verso questa strada. E' necessaria la dimensione autostradale o sono migliori altre soluzioni? In questo quadro strategico ecco che diamo la risposta alla domanda che io ho fatto: che cosa manca? In questo quadro strategico che è stato evidenziato, ormai ogni regione sta facendo la sua politica di autostrada regionale, e quindi in questa cartina iniziale che vi ho fatto vedere abbiamo messo in evidenza quello che mancava sotto e cioè il progetto dell'Emilia Romagna della Cis-padana quello che vedete rosso lungo è la superstrada già esistente quello che da FE va ai lidi e quella che da FE va a finire poi (con un progetto in parte realizzato e in parte da realizzare, la cosiddetta Cis-padana) a Parma. Poi la rivedremo. Quindi badate bene il progetto TIBRE alto è un progetto che è stato, almeno da questo punto di vista, dal ministro recentemente fermato stoppato. Quindi rimane confermato il corridoio orizzontale della CR-MN e quindi dell'ideale proseguimento medio.padano e allora se siamo di fronte ad una infrastruttura ad una necessità di collegare in modo orizzontale la Valle padana, dobbiamo porci il problema di quali poli significativi strategici dobbiamo collegare con l'orizzontale. Io ho qualche dubbio però, qui bisognerebbe fare degli approfondimenti, degli studi, che Adria, cioè l'itinerario basso, sia il punto strategico su cui attestare la medio-padana. Io stimo i cittadini di Adria, io mi occupo anche di navigazione del canale, stiamo con loro e con Rovigo, cercando di promuovere lo sviluppo del canale, c'è un'importanza della navigazione, però se il tema è facciamo arrivare la medio-padana su Adria, forse qualche elemento di riflessione se meglio Adria o altri punti bisognerebbe farlo. Perché questa è la prima domanda strategica che bisogna fare: capire il corridoio in orizzontale cosa deve fare. Seconda domanda strategica è se dobbiamo sviluppare la qualificazione del sistema infrastrutturale di questa medio-padana quali sono il calibro dell'infrastruttura che dobbiamo fare se ci servono autostrade superstrade o riqualificazione o un mix di queste. Io non credo che non possano essere utili tronchi di autostrade o tronchi di superstrade o completamenti però certo che dare una risposta così senza aver valutato le alternative, dichiarato il senso di questa cosa, ho la sensazione che il progetto si basi solo sul fatto che c'è la superstrada, chiediamo un pezzo di superstrada a qualche soggetto pubblico. Quindi anche da un punto di vista strategico credo che sia molto importante. Ho provocatoriamente accennato con un rosso molto sottile nella parte sopra di Legnago la tangenziale di Legnago e il fatto che c'erano vecchi progetti di cercare di capire come fare la variante della vecchia statale con tutte le discussioni nord sud che c'erano lo do solamente come citazione però il problema di questa soluzione bassa non viene assolutamente risolto il problema del traffico di transito nella parte tra Legnago Monselice e PD cioè tutta la coniugazione significativa. Quindi non sto dicendo che bisogna fare l'autostrada, sto dicendo che non possiamo risolvere un pezzo alla volta senza aver chiaro quali sono i problemi del quadro generale. Cerco di andare a concludere. Questo frammento di slide ad eccezione del colore rosso che ho messo sotto questo tratteggiato che ricorda sempre il progetto della cis-padana, è una slide di alcune riflessioni che aveva fatto l'autostrade centro-padane, quindi che ha fatto la MN-CR dall'altra parte. Nella slide c'era la dimostrazione che la MN-CR aveva poi come itinerario la possibilità di proseguire oltre, come vedete in questo caso l'ipotesi era di attestarsi a Chioggia. Questo non significa che necessariamente si debba arrivare a Chioggia. Era per mettere in evidenza come ci sono alcune riflessioni anche da un punto di vista della logica autostradista di dove si deve arrivare. Io avevo portato qui alcune simulazioni di traffico che noi avevamo fatto alcuni anni fa nel lato mantovano in relazione sul TIBRE che è la sen. Donati conosce bene se fare TIBRE o quale pezzo fare, su questo non mi dilungo, però l'analisi dei flussi di traffico che noi abbiamo fatto lavorare assieme ad una società specializzata di Milano, Polinomia, è stata quella di lavorare sul quadro grande cioè comprendendo anche PD e BO per intenderci e quindi erano entrate anche le simulazioni delle autostrade e delle

strade statali. In questa simulazione veniva fuori che (non c'era il TIBRE alto ma c'era nella simulazione del corridoio autostradale in continuità CR-MN est il prolungamento per Mantova Rovigo ci dava un volume di traffico autostradale (nell'ipotesi fosse stato autostradale) che variava da 7300 a 8000 veicoli/giorno. Un'altra simulazione un po' diversa portava a 7-8000 veicoli. Questo per dirvi come sul tema quanti veicoli andranno su questa autostrada c'è ancora molto margine secondo me per lavorare e discutere perché i numeri da fonti diverse con elaborazioni diverse.

Per concludere credo che sia importante rivedere la valutazione sulla domanda di traffico, rivedere la dimensione delle infrastrutture necessarie, cioè capire se effettivamente per lo sviluppo e la risoluzione dei problemi di traffico sul nostro territorio sia necessaria l'autostrada o quali invece soluzioni poter fare per rivedere secondo me sicuramente i possibili tracciati sulla base della VIA e scegliere le soluzioni coerenti. Prima bisogna fare la VIA e poi capire sulla base delle alternative quali che possono essere le soluzioni migliori ed in questo senso non può essere bypassato il ruolo delle istituzioni locali e dei cittadini. Faccio un'ultimissima battuta. L'ultima battuta la faccio in una logica che non è mia ma è da "imprenditore". Uno degli elementi chiave della competizione del sistema d'impresa a livello internazionale è il costo della logistica. Sul costo del lavoro c'è stato un processo di abbassamento. Ci sono 2 parole chiave che sulla competizione dei ns. prodotti a livello internazionale noi continuiamo a non essere competitivi perché paghiamo molto caro e sono l'energia e l'altra voce è la logistica, cioè ciò che spendiamo noi per trasportare i ns. prodotti muoverli sia per produrli che per organizzare. In una situazione di questo tipo credo che andare verso far pagare le infrastrutture al di là dei singoli cittadini che è ovvio è una scelta assolutamente fuori tempo e fuori luogo rispetto ad un obiettivo di dare competitività al sistema dell'impresa. E Anna Donati sa che normalmente io non faccio questi discorsi.

### **SILVIO GANDINI - Sindaco di Legnago**

Il mio compito è quello di illustrare un po' la posizione della ns. amm.ne. Devo dire che anche gli interventi che mi hanno preceduto sollevano una serie di questioni. Per cui ritengo utile a mo di spot chiarire per avere un quadro concettuale di riferimento. E' stato messo in collegamento giustamente il tema autostrade strade infrastrutture con il tema dello sviluppo. Io su questo discorso dico che , e non lo dico oggi l'abbiamo detto come amm.ne e ci siamo presentati ai cittadini con questa idea con questo slogan : noi non vogliamo uno sviluppo qualsiasi riteniamo che la ns. terra abbia comunque bisogno di sviluppo non a caso siamo inseriti nelle aree a declino industriale (l'obiettivo 2). Riteniamo però che questo sviluppo non debba essere uno sviluppo qualsiasi ma piuttosto uno sviluppo che si coniughi con criteri qualitativi e non criteri quantitativi. Questo significa che crescita economica e produttiva per noi devono accompagnarsi con crescita della formazione, crescita dei servizi, e sulla questione delle infrastrutture noi crediamo che la qualità della vita sia data anche dalla qualità delle infrastrutture. Una seconda considerazione è legata all'analisi reale della ns. realtà, cioè il ns. territorio per quanto a declino industriale è cresciuto ed oggi paga e sta pagando i costi di una infrastrutturazione inadeguata. Questo non dobbiamo dimenticarcelo. E cito la transpolesana: 136 vittime; parlo dei 30-35000 veicoli (non 20000 veicoli) che circolano sulla regionale 10, parlo per citare specifici dei 9 incidenti in 5 mesi sul tratto Legnago S. Vito sulla Regionale 10 che attraversa in questo punto l'abitato della frazione. Voglio dire, oggi il traffico c'è nelle ns. aree ed è un traffico che si svolge su strade fortemente intasate, per cui il problema delle infrastrutture per noi non va visto non nel senso di una strada in più o in meno ma nel senso di acquisire o costruire un sistema integrato di infrastrutture. E quindi mi trovo d'accordo con alcune affermazioni fatte prima di me quando vorrei ricordare la posizione nettamente favorevole della ns. amm.ne a favore del potenziamento del sistema ferroviario della metropolitana leggera, e vorrei ricordare l'impegno che abbiamo per lo sviluppo del canale navigabile Fissero-Tartaro\_Canal Bianco, l'unica via navigabile della pianura padana. Ovviamente questo impegno significa sostenere progetti che diano fattibilità e credibilità a queste iniziative che altrimenti rischiano di restare come il porto di Torretta delle cattedrali nel deserto o dei nuovi

investimenti buttati là. Allora in quest'ottica riteniamo che un sistema integrato di infrastrutture possa anche comprendere il tema strade. L'ha ricordato anche Leoni quando citava le richieste che dal '95 caratterizzano il ns. territorio della regionale 10 di istituire una variante di sistemare il completamento della Transpolesana e così via. Perché questo è un problema che riteniamo reale al quale ci chiediamo anche in questo contesto quanto e in che misura un'autostrada possa essere di aiuto. Chiarisco che dal mio punto di vista può servire un'autostrada al ns. territorio ma non a qualsiasi costo. Ed è proprio perché non vogliamo pagare qualsiasi costo che abbiamo assunto, magari a differenza di altre amm.ni, una posizione critica che vuole in qualche modo tutelare legittimamente fino in fondo quelli che noi crediamo gli interessi della ns zona. Per questo a sostegno di questa posizione critica abbiamo anche formulato un ricorso. Però dico che il ricorso non ha lo scopo di bloccare il progetto dell'autostrada, ammesso che il comune di Legnago abbia questa potenza, ma quello invece di porre con forza la necessità di un confronto serio, completo, a 360 gradi con la Regione Veneto, su un'opera così importante come quella dell'autostrada, un'opera sulla quale non possiamo limitarci a quello che fino ad oggi abbiamo avuto a disposizione. Due date, 2003 ipotesi di studio di fattibilità, apparizione 2004 di un progetto preliminare primo incontro (tra l'altro non in una sede istituzionale ma nella sede di un quindicinale locale, al quale è poi seguita anche un'incontro istituzionale) nel maggio 2006. Solo dopo sono stati effettuati alcuni incontri con i comuni e la provincia per meglio approfondire il progetto. Evidentemente questo non può essere considerato un modo corretto un metodo giusto per promuovere o comunque discutere e quindi anche valutare quello che può significare ed essere un progetto di autostrada nel ns. territorio. E quindi noi siamo qui a ribadire, attraverso la ns. posizione critica, che vogliamo questo confronto. Poi la posizione del comune di Legnago credo sia nota anche se è stata travisata o volutamente non compresa. Noi abbiamo sempre detto fin dall'inizio: l'autostrada è un progetto (ammesso che serva) talmente importante che non può essere liquidato con una valutazione affrettata. Quindi occorre tempo perché ci siano le valutazioni istituzionali e non che vanno legate a questo piano. Tra l'altro, se l'autostrada deve servire il territorio, adesso qui non c'è più la slide che ripropone il territorio ma il territorio l'abbiamo presente tutti, perché appunto non nella direzione Ovest-Est cioè MN Nogara Legnago Monselice visto che è su quel versante, su quella direttrice che noi scontiamo i costi più alti in termini di intasamento di traffico in termini di incidentistica, in termini di difficoltà, diciamo di viabilità. Fin da allora noi avevamo posto questo problema, che come vedete non è un no pregiudiziale comunque all'autostrada, ma è entrare nel merito di scelte che ci riguardano e riguardano noi e non solo noi ma anche quel che se si fa [...] con la ns. realtà, col ns. territorio.

Quindi da quella posizione vista la volontà almeno dichiarata da parte della Regione di confermare questo tracciato che è stato illustrato anche da Leoni, abbiamo posto tre questioni fondamentali, anche qui cito semplicemente e vorrei approfondirne solo una.

La prima questione, richiamata in parte da Leoni, se questa è l'autostrada, non ci risolve il problema della direzione Est-Ovest. Noi vogliamo che sulla direzione E-O ci sia un impegno della Regione perché la variante alla SR10 venga realizzata. Non c'è bisogno che illustri questa posizione con altri aneddoti o altro. Qualche cittadino di S. Vito credo che lo sappia meglio e più di me.

Secondo. Comunque il tracciato proposto non solo non risolve il problema E-O ma crea un problema sulla direttrice N-S cioè Verona-Legnago-RO, perché va a sovrapporsi alla Transpolesana che sta già svolgendo un suo compito, una sua funzione importante. ha i suoi collegamenti, ha i suoi accessi rispetto ai comuni e alle aree industriali, è aperta e libera al traffico leggero e pesante. Quindi sovrapporre l'autostrada alla Transpolesana significa far rifluire sulle strade urbane il traffico dei veicoli che la percorrono a meno che non si metta in piedi una serie di bretelle, strade complanari o altro che vadano a risolvere questo problema. Significa però anche porre la questione anche dello stato di contatto cioè di un pedaggio che verrebbe fatto pagare ai cittadini. Si è parlato di 10 anni. Su questo tema parlerà qualcun altro dopo di me. Certamente c'è un problema che si toglie un'arteria che già c'è per sovrapporvi una autostrada.

Terza questione è che il tracciato proposto comunque rappresenta un forte impatto ambientale.



Proprio su queste questioni noi riteniamo che un'incontro vero, completo debba essere effettuato. Sulla questione due c'è già stato a dire il vero un incontro a livello regionale, ci sono state dichiarate delle disponibilità, non so come si concretizzeranno allo stato attuale queste disponibilità dichiarate dalla Regione.

Ma sul punto tre quello dell'impatto ambientale, noi abbiamo elaborato proprio con quest'ottica elaborato nel frattempo una bozza di documento, non è proprio un vero documento, che in una ventina di pagine pone tutta una serie di questione che a ns. avviso hanno il compito di porre al centro della progettazione di un'eventuale autostrada il tema ambientale. Cioè il tema ambientale non dev'essere un adempimento così più o meno collaterale e magari anche fastidioso, deve diventare un punto di riferimento. Lo ricordavo in un'intervista a TeleArena, più che del partito del non fare siamo del partito del fare bene e meglio. Cioè certe autostrade come vengono realizzate costruite in Francia e in Germania non vedo perché non debbano essere un punto di riferimento anche per un certo modo di intervenire e anche sul modo di realizzarle sul ns. territorio. A proposito di questo documento che adesso io non sto qui ad illustrarvi per filo e per segno però vorrei sottolineare alcuni punti essenziali che ritengo qualificanti: 1° la costituzione di un osservatorio ambientale permanente che veda assieme Regione, Provincia e Comuni che possa garantire un monitoraggio costante. Costante vuol dire "ante operam" come si dice cioè "prima", durante, in corso d'opera, e post operam della questione ambientale, della questione legata all'inquinamento perché certamente questo è un tema che ha bisogno di avere ormai non più provvedimenti frammentari e temporanei ma vedere riconosciuto degli istituti, degli strumenti che diano continuità e costanza a questo tipo di discorso. 2° chiediamo ancora la modifica comunque della proposta progettuale così com'è presentata. Quello che diceva Leoni è una parte mi sembra del vero però noi abbiamo a che fare con un progetto che prevede un rilevato che va da 4, 5 più o meno di altezza a 8m di altezza per 15 su 17 km nel tratto Nogara Legnago. Non siamo d'accordo che questo avvenga sul rilevato. Vogliamo che il tracciato se tracciato dev'essere si svolga sul piano campagna e i viadotti eventualmente là solo dove necessari. E questo è un altro elemento qualificante tra i momenti che vogliamo porre sul piano ambientale. 3° una terza questione, un terzo elemento che vogliamo porre all'attenzione è che la costruzione dell'autostrada deve accompagnarsi obbligatoriamente ad interventi di riduzione dell'inquinamento. E qui sappiamo che le possibilità sono molte: divieto di sorpasso ai mezzi pesanti, divieto di circolazione ai mezzi più inquinanti, le barriere di vario tipo. Sono elementi ripeto che devono essere comunque presi in considerazione. Un altro elemento che vorrei portare alla vs. att.ne e quello di interventi di compensazione ambientale. Compensazione ambientale in particolare significa richiesta di forestazione per il ns. territorio, butto lì un'ipotesi tot. ettari di terreno da poter mettere a forestazione ogni km di autostrada, non necessariamente in adiacenza all'autostrada, che non sia proprio prospiciente così come richiediamo il riconoscimento del disagio ambientale dei comuni attraversati, il ns. spazio. Per cui una parte dell'eventuale pedaggio dovrebbe essere tradotto in opere di mitigazione e compensazione ambientale. Voglio dire sono elementi questi che non hanno la pretesa ne dell'esclusività ne la pretesa della competenza però io credo che sia no elementi concreti sui quali sia necessario oltre che avere tutte le procedure che erano state prima richiamate avere anche la possibilità di un confronto serio, vero, concreto sia con la regione con le società autostrade, perché il tipo di progetto che così come è stato presentato ci si propone altrimenti ci lascia fortemente perplessi e fortemente critici. Con questo atteggiamento siamo anche disponibili ad un confronto pragmatico sia con chi è contro sia con chi è a favore perché comunque gli interventi sul ns. territorio non debbano scontare l'approssimazione, la fretta o altri interessi che nulla hanno a che fare con gli interessi della ns. popolazione.

## **BERTUCCO**

Quanto è emerso dall'intervento del Sindaco Gandini è quanto emergeva anche dagli interventi dell'ass. regionale Chisso, che il Comune di Legnago non doveva mettersi di traverso, è che non è emerso un confronto vero proprio per capire se è questo il progetto, se va fatto, se ci sono altri

progetti e se sono altre le priorità del territorio. Ed è quello che si scontava fin dall'inizio perché le scelte vengono fatte dalle autostrade e non vengono fatte dalle Regioni. Sentiamo le posizioni di Gazzo e dei comuni favorevoli.

### **STEFANO NEGRINI – Coordinatore Comuni pro-autostrada**

Buona sera e grazie dell'invito. Intanto precisiamo che l'adesione a questo progetto non è un'adesione a testa bassa. La posizione favorevole all'autostrada è stata valutata per tanti motivi, considerando tutte le questioni che diceva prima il sindaco di Legnago. Noi non nascondiamo queste opportunità, queste scelte, che poi dovranno anche essere fatte perché credo che il discorso ambientale non è che non sia valutato dai sindaci che sono pro autostrada. Da Nogara a Legnago godiamo tutti di un territorio agricolo e quindi proseguendo poi da Villabartolomea a Castagnaro. Quindi non è che noi cerchiamo la devastazione del territorio. Però abbiamo anche valutato le strade e le opportunità che ci hanno resi propensi a dire valutiamo positivamente, come e perché il sì, ma non a tutti i costi a questa autostrada. Così, parlando anche degli interventi che mi hanno preceduto, prima Pironato ha parlato, ha fatto alcune slide, ha fatto alcune considerazioni le autostrade così la proposta delle autostrade. Io credo che mai come in questo momento le autostrade fanno degli investimenti sul territorio, diceva "interesse" [...] giusto? Fino adesso, mi sembra, l'interesse se lo sono messo in tasca (mi scuso per la parola un po' pesante) essendo delle s.p.a.. Fino adesso, a parte qualche asfaltatura e messo a posto qualche autogrill, fino a qualche tempo fa i soldi se li sono sempre divisi all'interno dei dividendi dei loro azionisti delle s.p.a.. Insomma credo che in questi momenti, adesso hanno fatto un'opera, aver fatto un project financing, finalmente le riversano nel ns. territorio poi che questo sia da valorizzare come iniziativa positivamente. Sul discorso del territorio noi abbiamo pensato di valorizzarlo positivamente perché per toglierci dai ns. centri abitati così per dare 2-3 notizie tipo a Cerea c'è un transito veicolare di 30000 veicoli/giorno Nogara 22000, Sanguinetto ha fatto una media, e quindi spostare tutto un traffico fra strade e questa autostrada e poi vedremo anche con tutte le osservazioni, mitigazioni e quant'altro. E poi c'è chi dice che c'è il rilevato che dovrebbe essere a raso. Poi cercando da una parte di mettere tutto il transito veicolare e poi tenere tutta un'altra parte del territorio che possa essere così salvaguardata va tutto a interesse per quello che l'ambiente ai ns. cittadini. Poi quando si andrà a fare i piani regolatori si potrà anche meglio individuare quale sarà la porzione di territorio che potrà essere sganciata dalle intemperanze e da queste situazioni di gravosità e tenere quella parte di territorio che possono essere salvaguardate dove ci sono già le piste ciclabili. Io vedo passando per Cerea c'è una bella pista ciclabile che può far vedere tutto il suo territorio nella parte est-ovest lì c'è un traffico che è una cosa che fa paura. Quindi fare le piste ciclabili per poi essere congestionati da tutto questo traffico è una cosa che va in contrasto. Per cui perché non cercare questo ragionamento che ha portato questa condivisione di portare da una parte tutto il traffico per salvaguardare dall'altra tutta la parte di territorio. Il comune di Gazzo ha la parte sud dove ha delle zone umide naturali, dove ha il Tartaro Tione, e tutti i parchi naturalistici e facendo le piste ciclabili tiriamo via dalla parte trafficata. E così penso che abbiano fatto tutti gli altri comuni, così come Sanguinetto che da 30 anni che passa dal centro del paese tutto questo traffico, i ragazzi che aprono la porta sbattono il naso contro i carichi pesanti. Allora voglio dire che se andiamo a pensare e a discutere dei progetti, tipo la ss10 che è dal 1970-72 che se ne parla (vedo anche degli amm.ri vecchi qui in sala se lo ricorderanno) come la 434 che è una vita e non è ancora finita, quindi anche qui rischiamo di avere dei progetti vecchi da realizzare con un codice della strada nuovo. Quindi noi vediamo quest'opera e cerchiamo soprattutto anche con il territorio di Legnago, parlava prima il sindaco della ss10 a nord, pensavamo anche di poter soprassedere alla parte sud della ss10 e sistemare la situazione della viabilità con Cerea e Sanguinetto con le circonvallazioni e i fondi della ss10 quelli che ci sono e portarli a Legnago e fermarla nella parte nord o nella parte est. Quindi questa è la situazione per cui non è che non si siano valutate le situazioni ambientali. C'è un progetto sulla carta ed è fase di valutazione ambientale. Poi queste valutazioni ambientali hanno anche loro i tempi per fare tutte le osservazioni del caso, i progetti arriveranno nelle amm.ni comunali, anche lì i cittadini di ogni

comune potranno fare a loro volta le loro osservazioni, Il coordinamento dei sindaci potrà fare a sua volta tutte le sue richieste di osservazione. Vedendo anche con il Sindaco di Legnago il documento che è stato mandato [...] d'ufficio per un colloquio sempre più aperto perché è un documento interessante con delle soluzioni che sono ottime soluzioni però non è detto che nel progetto che è stato presentato al VIA tante di queste soluzioni siano già presenti. Quindi è giusto averlo mandato in Regione e poi sarà una parte ulteriore di discussione in modo che il coordinamento dei Sindaci con anche il comune di Legnago per migliorare questa situazione, credo che sia la cosa migliore. Piuttosto che l'opera resti con delle fratture sul territorio dove già con la Legge Obiettivo sappiamo come gli organi superiori possano intervenire sarebbe più opportuno che tutto il ns. territorio sia unito come le amm.ni locali per cercare di migliorare e non fermare perché la viabilità che abbiamo è sotto gli occhi di tutti. Questa è la situazione. Credo dopo che per quanto riguarda i veicoli che è stato messo 27000 come diceva il prof. Leoni, 27000 previsti sono un po' pochi però è una sottostima per fare quadrare il project financing non credo che sia stato messo 27000 per stare dalla parte dei bottoni per non farsi attaccare ancora. Per quanto riguarda poi la cispadana è più conveniente dell'altra, noi abbiamo lo sbocco ad Adria dove abbiamo il mare. Visto dalla ns. parte è sempre più conveniente che non andare dalla cispadana, quindi sotto un aspetto viabilistico sappiamo che lo sbocco al mare è sempre una cosa più importante che fermarsi verso Ferrara o da quelle parti lì.

Sulla logistica delle merci siamo d'accordo che sarebbe più opportuno sfruttare i canali e le ferrovie. Lo stato delle ferrovie lo sappiamo tutti, speriamo che lo stato intervenga ma ci vorrebbe un'iniziativa proprio un po' più spinta perché su questa non sarà l'apporto degli enti locali e ne quello di regioni e Province a portare questo dovrebbe essere un'indirizzo un po' più alto.

Tornando alla ns. posizione come ho detto non è un'adesione a testa bassa perché nella nostra parte a ovest per venire a Legnago, all'ospedale di Legnago occorrono 40', andare a Verona alla città di Verona ci occorre 1h10' siccome siamo praticamente tagliati fuori dal mondo, avere una ss10 che ormai non si passa più, ne abbiamo una sulla carta che è 30 anni che è lì. Praticamente anche con queste soluzioni di project financing con le autostrade credo che anche sotto l'aspetto politico sia una sostituzione che fanno le autostrade alle Regioni e anche allo stato per fare qualche opera pubblica visto anche le casse delle Regioni e dello Stato che piangono sempre più. Io la vedo in questa soluzione perché se non ci agganciamo a questo treno però sempre con questi dovuti controlli che credo siano sempre positivi, non sono niente di scandaloso credo anzi portino solamente del bene, e fare una squadra su questo, possano portare soprattutto una sorta di respiro per i comuni e credo anche per le infrastrutture che qui sono carenti, qui sono carenti.

## **BERTUCCO**

Grazie a Negrini anche se dovutamente su alcuni passaggi è come dire diamo la sanità solo in mano ai privati perché così come succede per le autostrade non è che le autostrade le fanno come s.p.a. gratuita ricevono fondi e sono concessionarie dello stato di tutta una serie di opere che utilizzano e ricevono pedaggi per poterlo fare. Insomma io credo che debba prima essere fatta una valutazione generale un po' più ampia e poi decidere se quella è la scelta che va fatta.

## **PIERINO FURLANI – Presidente Apindustria Legnago**

Buonasera a tutti. Io sarò abbastanza telegrafico perché la questione tecnica noi non vogliamo invadere quelle che sono le competenze degli altri, ragione per cui tutto quello che riguarda il tecnico lo affidiamo a chi di competenza cioè ai tecnici e alle amm.ni locali che devono tutelare quello che è l'interesse per le persone che insistono sul territorio.

Una delle cose che mi preme sottolineare e prima è stato toccato l'argomento la ss10. Io ero assessore a Minerbe e nel '73 abbiamo approvato come tutti gli altri comuni quello che era il tracciato. Logicamente non se ne è più parlato ed è finita lì. Ora la ss10 sta scoppiando letteralmente e ne abbiamo le prove nella zona di S. Vito ecc. dove ci sono delle strettoie e purtroppo creano degli incidenti spesso. Per quanto riguarda l'autostrada, noi indubbiamente siamo favorevoli

all'autostrada e abbiamo necessità che venga fatta nei tempi più stretti possibili perché siamo tagliati fuori completamente e dove esiste un'autostrada, un casello ecc. lì si crea anche uno sviluppo mentre da qui noi nel basso veronese è stato abbandonato da tutti e da tutto. Noi siamo ancora all'epoca di 30 anni fa. Adesso se c'è qualcosa che si muove, io vi prego di non frenarla e ma cercare di agevolarla nei dovuti modi e dare un servizio quello che praticamente fino adesso è mancato. E' tutto qui. Grazie.

## **BERTUCCO**

Anna Donati ha nei mesi scorsi presentato un'interpellanza al senato perché il Governo intervenga per bloccare le scorciatoie illegittime della Regione Veneto perché questa autostrada non è prevista né dalla Legge Obiettivo né dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. E' importante capire quali sono le risposte e i perché c'è questa situazione e inoltre capire anche altre situazioni perché Anna era senatrice anche nella passata legislatura ma eletta a MN e ha seguito le vicende della CR-MN. E quindi credo sia utile capire come si è svolta quella vicenda perché ha sicuramente alcune cose che somigliano alla vicenda che abbiamo qui oggi.

## **ANNA DONATI – Presidente Commissione Lavori Pubblici del Senato - Verdi**

Grazie al comitato ed alle associazioni per questo invito. Vengo subito al merito dei problemi.

**1° Chiarimento sulle procedure.** Il Sindaco di Gazzo ha dato per scontato che questa sarà un'opera valutata secondo le procedure della Legge Obiettivo. Voi sapete che se fosse così si escluderebbero

completamente i Sindaci da ogni decisione. Gli unici titolati a decidere, secondo la Legge Obiettivo, sono la

Regione che assicura un'intesa al CIPE (che è sostanzialmente un organo composto da 9 ministri del Governo) che approvano il progetto, preliminare e definitivo. Secondo la Legge Obiettivo, i Sindaci vengono soltanto consultati sul progetto definitivo ma in modo non vincolante. I Sindaci perdono così ogni potere decisionale sull'opera e l'approvazione al CIPE costituisce automatica variante del Piano regolatore comunale. Quindi non c'è neanche bisogno di andare in Giunta o in Consiglio per le eventuali varianti urbanistiche. Attualmente la Nogara-Mare non è nella lista delle opere della Legge Obiettivo. Io ho interrogato il Ministro, ho chiesto direttamente al CIPE e mi hanno confermato la seguente cosa: l'anno scorso nel DPEF (Documento di Programmazione Economica) il centrodestra aveva chiesto di inserirla tra le opere prioritarie. Per chiarezza, voglio ricordare che la lista complessiva era stata fatta nel 2001, ma si poteva ampliare e vi era stato un pronunciamento positivo della Conferenza Stato Regioni a novembre. Però a marzo 2006, quando il CIPE fu convocato, per decidere se e come ampliare la lista delle opere della Legge Obiettivo, non inserì la Nogara - mare tra le opere strategiche della Legge Obiettivo. Questo è talmente vero che il ministro Di Pietro, in occasione della recente consultazione con le Regioni, per capire che cosa vogliono in ordine alle infrastrutture, soprattutto che cosa vogliono scegliere, perché la lista delle opere Legge Obiettivo è costituita da 235 interventi per circa 260 mld di € che nessuno avrà mai evidentemente, (stiamo parlando di 500.000 mld di vecchie lire che certo né lo Stato né progetti di finanza privata, avranno mai a disposizione) ha chiesto quindi di effettuare una scelta. La Regione Veneto, consapevole di non poter applicare la Legge Obiettivo alla Nogara-mare, ha chiesto al min. Di Pietro di farla inserire in futuro. Quindi in questo momento i Sindaci sono pienamente titolati a decidere su quest'opera. E, su questo, io mi auguro che voi facciate anche una battaglia con la vostra Regione, che sta facendo un braccio di ferro col Governo per escludervi da qualsiasi decisione, per essere l'unico soggetto titolato a dire sì o no e come deve essere quest'opera.

**2°. Il problema delle concessioni.** Voglio arrivare subito a questo punto perché ho sentito in diversi interventi o contatti, che forse qualcuno spera [la società Serenissima], che per realizzare quest'opera si assentirà ad una proroga della concessione. Allora anche su questo bisogna essere molto chiari e, onestamente, anche molto duri. A febbraio 2006, la società Serenissima aveva convinto l'ANAS ad accordarle una proroga della concessione di 23 anni che doveva servire per gli

aumenti di costo della Valdastico sud e per realizzare la Valdastico nord (opera che per altro la Provincia di TN non vuole, quindi è ancora più paradossale che uno proponga di far una cosa di cui non c'è un progetto, di cui non ci sono i costi, per cui come si fa a definire un numero di anni a caso di concessione). Ebbene il centro-destra, a governo dimissionato (stavamo votando Napolitano alla presidenza della Repubblica), ha convocato il CIPE proprio nell'ultimo giorno di scadenza, nel tentativo disperato di assicurare la proroga della concessione alla Serenissima. La Corte dei Conti però ha fatto dei rilievi dicendo che, pur considerando l'importanza degli investimenti, nessuna proroga delle concessioni era possibile sulla base delle direttive europee. E quindi a seguito di questo atto anche il governo Berlusconi, pur tentando fino all'ultimo minuto, non è riuscito ad assicurare la proroga della concessione alla società Serenissima. Quindi i ministri Di Pietro e Padoa Schioppa appena si sono insediati si sono trovati sul tavolo questa pratica a cui mancava solo l'ultimo atto. Ovviamente e, giustamente, io sono stata tra quelli che hanno caldeggiato di fermare tutto perché una proroga della concessione di 23 anni è illegittima. Io stessa ho presentato un ricorso a Bruxelles e la Commissione UE ha aperto una procedura di infrazione perché la norma dice che non si fanno proroghe per nuovi investimenti ma si procede attraverso una gara. Se si concedesse la proroga, questo sarebbe distorsione della concorrenza. Quindi i ministri Di Pietro e Padoa Schioppa non hanno dato l'assenso alla proroga della concessione alla Serenissima ed in futuro staremo a vedere quali scelte saranno compiute dal governo su queste delicate questioni. In più, in questi giorni stiamo votando in parlamento il famoso decreto legge fiscale collegato alla Finanziaria che include nuove regole nel rapporto fra pubblico e privato nelle concessioni, proprio per evitare quello che prima ho descritto: i concessionari fanno utili, non fanno investimenti. Un esempio che dimostra questa prassi è il caso della Valdastico. La Valdastico sud è approvata, purtroppo la proroga della concessione di 11 anni era già stata concessa nel '99, anche per fare quell'opera, quindi non c'è nessun motivo in base al quale la Serenissima, che è proprietaria della Valdastico, non vada avanti. Ma spendere e incassare, forse, dopo 20 anni per una S.p.A. pubblica o privata è sempre un'operazione da fare con grande cautela. Quindi questa è la situazione delle concessioni che incassano molto, spendono poco e si propongono, come fanno anche qui da voi, con un meccanismo di utili grazie al quale assicurano: "date a me che vi farò io, poi, quello che vi serve". Che francamente non è una logica corretta di rapporto pubblico-privato.

Ovviamente speriamo che queste nuove norme la prossima settimana vengano approvate anche dal Senato in modo che il min. Di Pietro abbia in mano delle regole molto più stringenti per rivedere i rapporti concessori in essere, in cui ovviamente le proroghe non sono più ammesse. Saranno ammessi piccolissimi adeguamenti sull'ordine delle cose che già dovevano essere fatte, ma è escluso che per nuovi investimenti si possa accedere a proroghe della concessione così lunghe, come anche ha indicato il min. Di Pietro in audizione nella mia Commissione.

Quindi, se la Serenissima spera o pensa di candidarsi a questo perché così mettendo i soldi qui, poi ottiene la proroga sulla concessione, secondo me, fa un calcolo sbagliato. Non credo si tratti di questo, perché le regole le conoscono bene anche le concessionarie. Penso piuttosto che la loro strategia sia quella di allargarsi al massimo, conquistare territori in una situazione di scarsissime risorse di finanza pubblica, mentre gli unici che incassano soldi sono le concessionarie esistenti a cui le nuove regole dovrebbero mettere mano.

### **Che cosa sta facendo il centro-sinistra sulla Legge Obiettivo.**

Si stanno elaborando le norme per correggere la Legge Obiettivo ed in corso un tavolo interministeriale che lavora su due su due filoni. 1° selezionare fortemente la lista. Il problema drammatico è che da quella lista bisogna scegliere le 10 cose che servono davvero. 2° restituire ai sindaci, per qualsiasi opera, come per quelle ordinarie, il potere di decidere. Come per altro è già stato fatto, nel caso della Val Susa: un'opera che è stata stralciata dalla Legge Obiettivo, sottoposta a procedura ordinaria, ed ai sindaci sono stati restituiti i poteri decisionali su cosa serve ai loro territori. Questa è una delle intenzioni. Noi vogliamo estenderla a tutte le opere. Così come vogliamo applicare la

Valutazione Ambientale Strategica sui piani e sui programmi prevista da una direttiva che è scaduta

il 21/7/04 proprio per fare una selezione intelligente delle opere. Poi non vi nascondo enormi difficoltà. Voi sapete anche dentro l'Unione sono in molti a volere quasi tutte le opere quindi c'è un dibattito molto, molto acceso. E sulla questione della VAS il problema è sì recepiamola, però attenzione tutto quello che è già previsto dai piani, quello veniva prima. Invece, ovviamente, la battaglia che Verdi, Comunisti Italiani e Rifondazione stanno facendo è per l'applicazione anche alla lista delle opere della Legge Obiettivo, selezionandola con dei criteri intelligenti, verso la sostenibilità.

Vado ancora avanti sulla **questione della procedura**. La Regione Veneto ha giustificato il progetto come se fosse (Leoni lo ha già spiegato benissimo) non un'autostrada di interesse regionale, ma il pezzo di un corridoio 5bis. Analoga strategia è stata adottata anche per la CR-MN: nelle delibere della Regione Lombardia, e poi anche delle Province interessate MN e CR, veniva invocata come corridoio bis autostradale. Smontiamo subito questa tesi. La Commissione europea ritiene che il Corridoio 5 è un corridoio ferroviario e che non ha alcun progetto autostradale riguardante l'Italia.

Al contempo, la Regione Veneto insiste sull'applicazione della Legge Obiettivo perché vuole escludere le istituzioni locali. Capite il paradosso di avere delle procedure regionali di gara, facendo finta che sia un'autostrada locale di interesse regionale. Sono abbastanza favorevole che i territori, le Regioni gestiscano le cose che gli servono purché non siano camuffate da infrastrutture di transito che, non solo non risolvono problemi gravissimi di mobilità locale esistenti, ma hanno l'aggravante di attirare traffico di transito che adesso non c'è. E' vero quindi che i numeri sono bassi per un'autostrada, ma è evidente che se poi la fai qui, il traffico complessivamente aumenta. Come diceva prima, mi sembra il presidente, ai caselli poi si vanno ad insediare centri commerciali, nuovi poli di attrazione e terziario avanzato. Dovete decidere se nel vostro territorio oltre all'infrastruttura, c'è bisogno anche di poli di attrazione, che inesorabilmente i caselli attirano intorno a sé.

Adesso c'è un nuovo tema sul tavolo che è proprio di queste ore che **le Regioni del nord** di dx e di sx **chiedono** al Governo e al min. Di Pietro **di diventare loro titolari della attività di concedente** (quello che adesso fa l'ANAS e il ministro) nei confronti dei concessionari. Io lo dico subito non sono d'accordo. Non sono d'accordo per la rete di interesse nazionale. Per la rete di interesse locale è già ammissibile e questo non costituirebbe un problema. Credo che ci prepareremo a un bel dibattito anche dentro l'Unione perché sono stati sottoscritti accordi in tal senso, anche da Regioni del centrosinistra. Ma prima si discute di cosa che ci serve in termini di infrastrutture, si rivede la lista, si corregge la Legge Obiettivo, si definisce bene quali sono le opere di interesse nazionale e le opere di interesse locale e poi si ragiona con le Regioni su questi appelli.

Ancora alcune cose e mi avvio a conclusione. Il min. dei Trasporti Bianchi sta elaborando il nuovo Piano generale dei trasporti e della logistica in cui deve essere prevista anche la lista delle infrastrutture che servono. Nel PGTL dell'Ulivo, proposto dal Ministro Bersani, del 2001, la Nogara mare non c'era come autostrada. Il PGTL era un avanzato piano dei trasporti, pur avendo una lista abbastanza robusta di infrastrutture proprio con l'ottica di coniugare politica dei trasporti con quelle parole che diciamo sempre (cabotaggio, ferrovia, città assediate dal traffico) con le scelte sulle infrastrutture. Purtroppo la Legge Obiettivo ha spazzato via tutto questo fondamentale dibattito perché ha fatto semplicemente una lista fuori dal piano generale dei trasporti. Anche se vi posso assicurare che, dopo l'elenco dei desideri raccolti dal min. Di Pietro nel giro delle Regioni, la scelta su cosa si farà sarà una scelta insieme ai ministri dei trasporti e dell'ambiente. Successivamente sarà approvata dal Consiglio dei Ministri e dal C.i.p.e., perché non basta fare la sommatoria delle richieste delle regioni per fare una strategia dei trasporti sostenibile.

Ancora alcune cose sulla legge finanziaria. La Finanziaria restituisce soldi alle Ferrovie per fare investimenti sulla rete ordinaria; l'anno scorso il fondo era stato azzerato: 315 mln invece di 3 mld. Costituisce un fondo per promuovere l'acquisto di treni destinati al trasporto pendolari, quindi c'è uno spazio interessante anche per la vs. importantissima battaglia di trasformare l'attuale ferrovia che arriva da Verona con un servizio cadenzato, in un servizio più efficiente, più di qualità che alleggerisca e assorba quote di traffico in modo che, io ritengo, possa essere più sostenibile e più comodo. Secondo importante aspetto, destina anche risorse abbastanza robuste all'ANAS. Quindi

anche l'argomento che gli unici ad avere i soldi sono le concessionarie, che porta a dire "arrendiamoci all'autostrada altrimenti l'alternativa è il nulla", non è più così vero.

Vorrei concludere con **quattro osservazioni** da fare insieme a voi.

So benissimo che dentro l'Unione non tutti sono d'accordo con me e molti vogliono fare tante infrastrutture e quindi serve una battaglia intelligente per scegliere gli interventi davvero utili .

**Prima** cosa credo nel vs. caso dobbiamo fare di tutto per **lasciare fuori la Nogara-mare dalla Legge Obiettivo** (legge che come ho già detto verrà corretta); io credo che se si vuol fare un dibattito serio di qual'è l'infrastruttura che serve a questi territori è importante che i processi decisionali restino ai livelli più bassi perché altrimenti tutto diventa più complicato. **Secondo**. Io credo che noi dobbiamo anche **contestare questa procedura di gara**, che per altro, ad essere onesta, non funziona. Voglio citarvi un caso della BS-MI, la famosa Brebemi. La procedura di gara che vede il promotore predisporre un progetto preliminare, vincere, poi il progetto definitivo e la VIA, vi posso assicurare che il progetto autostradale è saltato completamente per aria. Perché il preliminare costava 800mln €, si è gareggiato, e quando gareggi davvero (e non con proroghe della concessione) devi risparmiare su tariffe, durata, se vuoi vincere, ebbene ha vinto il promotore, in quel caso la società Autostrade che è il principale azionista. Quando sono andati a fare il progetto definitivo e la VIA sono venuti fuori tutti i problemi. C'era un affiancamento alla ferrovia e all'alta velocità, c'erano delle intersezioni da fare con la viabilità locale altrimenti in questa autostrada non si riusciva neanche ad entrare, problemi di impatto ambientale. Risultato, l'opera costa 1,5mld di € esattamente il doppio. Quindi la società si è completamente fermata e ha cominciato a dire "siete voi che avete chiesto di più. Pagate voi allo Stato alle Ferrovie alla Regione a tutti quelli che avevano autorizzato l'opera". Risultato, quest'opera a tre anni dall'approvazione, fatta la gara e superata la VIA secondo le procedure della Legge Obiettivo, è completamente arenata perché quel meccanismo a regime non funziona.

Un'ipotesi è quella di riposizionare la gara sul definitivo, a dopo che è stata fatta la VIA. Solo allora sei in grado di dare agli operatori una qualche certezza vera sul fatto che l'opera sicuramente serve ed ha superato la VIA. Secondo, confronti anche dei prezzi realistici perché hai valutato il progetto con una certa cura. Lo dico sulla base delle precedenti esperienze non è una buona procedura e non per questo dobbiamo essere soddisfatti. **Terzo. Non credo che si possa** (credo che il min. Di Pietro sia disposto ad occuparsene direttamente) nell'ambito di un Project in cui è titolare la Regione "bellamente" **appropriarsi di una strada statale**, senza che l'ANAS abbia debitamente, secondo me, autorizzato questa procedura. Questo sarà un argomento credo molto importante per far sì che il min. Di Pietro possa intervenire. **Quarta** ed ultima questione. Credo che anche gli ambientalisti ed i Verdi debbano fare degli **sforzi di innovazione sulle proposte**, e io ne voglio fare una perché ormai l'abbiamo sperimentata in molti casi dall'autostrada Brebemi, la SS Aurelia, la SS Pontina. Forse a voi queste cose non dicono nulla ma si assomigliano tutte. C'è un intasamento delle strade statali, ci sono centri congestionati alcuni sono anche centri abitati molto attraversati dal traffico sia di pendolari, auto, sia di merci, perché ci sono zone industriali. Allora tra la SS straintasata chiamiamola infrastruttura di serie C e la grande autostrada di serie A, vai a rifare un'altra autostrada. Quando invece il mondo della progettazione sta pensando a delle infrastrutture chiamiamole di serie B con dei pedaggi leggeri e telematici, con infrastrutture che risolvono i problemi di traffico esistenti senza crearne di nuovo. Per esempio il sistema a casello come viene previsto per la Nogara- Mare è un sistema chiuso, molto pesante che costringe tutte le strade esistenti che interferiscono ad essere interrotte. Quindi ricordatevi, 1km di autostrada porta con se 400m di viabilità locale per potersi muovere in quei territori che vengono colpiti, perché devi ricomporre la viabilità che viene frammentata, e quindi ci sono dei progetti molto interessanti che usano barriere e non caselli, usano telematica applicata per far pagare p.e. solo ai TIR che l'attraversano tutta se non quelli proprio che ci lavorano tutti i giorni quelli che la usano non solo come scorciatoia o strada di transito. E lasciare invece ai cittadini che la usano come strada per andare a casa tutti i giorni ad accesso libero.

Voglio lanciare questa proposta perché in altri casi questa è la soluzione, sistemare le strade locali,

congiungerle bene, potenziarle fare tutto quello che serve mettendo anche un pedaggio p.e. ai TIR e con quei soldi lo Stato fa gli ammodernamenti che sono richiesti su quella SS, senza diventare ostaggio di una concessionaria, seppur scelta a gara, che ci propone solo l'autostrada a casello con il sistema chiuso. Quindi, anche su questo dovremmo chiedere di confrontare delle alternative in cui forse sono possibili delle soluzioni diverse di adeguamento delle strade, con pedaggio per quelli che la usano come i TIR che la congestionano e la usano molto e senza pedaggio per quelli che la usano tutti i giorni. Tanto ormai le autostrade nate per la lunga distanza vengono usate soprattutto tutti i giorni. Non sono più come una volta che collegavano i grandi centri, ma la percorrenza mi sembra sul bacino padano sono 25km/gg. Mi scuso per la lunghezza, resterò in contatto con le associazioni, con Lino Pironato, con il comitato e mi farò interprete nelle sedi decisionali sperando ovviamente di avere un qualche ascolto di questi punti critici che io vedo su questo progetto.

## **PIRONATO**

Domanda alla Donati. Le concessionarie autostradali si sono sempre occupate di autostrade è possibile al momento del rinnovo delle concessioni studiare dei meccanismi per i quali gli si rinnova la concessione solamente se cominciano a diversificare i loro investimenti, investendo ad esempio sul sistema ferrato.

## **DONATI**

Alla scadenza delle concessioni è obbligatorio fare la gara. Ovviamente quando vai a rifare una gara, lo Stato rientra pienamente in possesso non solo della proprietà della rete (devo dire che la privatizzazione italiana delle autostrade, in particolare della Società Autostrade, comunque ha fatto sì che la rete sia rimasta pubblica). Quella è la sede in cui lo Stato può decidere tutto quello che vuole: se vuole un soggetto solo che gestisce, se vuole un soggetto che fa anche servizi di mobilità. Voglio anche ricordare che ci sono concessionarie un po' più sagge perché sono forse anche governate da enti locali che pretendono di più (sto parlando dell'Autobrennero) che ha nel proprio bilancio 500 mln € che non ha dato dividendi agli enti locali e li mette per investimenti sulla ferrovia VR-Monaco. Questo avviene già ora. Non si è aspettata la scadenza, la fine della concessione. C'è una strategia degli enti locali che dice no alla terza corsia autostradale e punta sulla ferrovia e quindi una parte degli utili viene messa in un fondo per fare investimenti ferroviari perché questa è stata l'indicazione dell'azionista già da tempo. Questo è un esempio positivo, è una strategia interessante. Esiste una direttiva, la direttiva Eurovignette, che ci consente nel giro di due anni di mettere dei pedaggi sul traffico pesante di merci su strada per finanziare gli investimenti che ci servono. Si potrebbe anche pensare invece di assicurare un aumento tariffario alle concessionarie, di mettere un sovrapprezzo alle concessionarie per fare investimenti ad es. sulle ferrovie. Quello lo riscuote attraverso le concessionarie direttamente lo Stato. Questo si può e si potrà fare, e non è come dicono le concessionarie un esproprio delle loro prerogative. Perché il dramma è che le società incassano, il traffico in genere sottostimato cresce e tutti quelli mediamente diventano dividendi. Non c'è un interesse generale che viene sostenuto, però io devo dire la verità non è solo colpa delle concessionarie. Le concessionarie fanno il loro interesse perché sono delle s.p.a., pubbliche o private. Il dramma è (ed è questo il tema inserito dal min. Di Pietro nel decreto fiscale) che c'è stato uno Stato che prima che tutte le concessionarie erano pubbliche e quindi era un rapporto tra l'ANAS ed un altro soggetto pubblico i rapporti tra soggetti pubblici erano molto più tranquilli dove l'obiettivo non era incassare al massimo dividendi (pensiamo all'IRI) aveva anche obblighi di utilità sociale. Il paradosso è che siamo passati da quando era tutto pubblico, con rapporti "regolati in modo semplice", a privatizzazioni molto serie (adesso Autostrade è un soggetto privato, si veda la vicenda Autostrade-Albertis) senza mettere in moto quelle regole serie di rapporto in mano al pubblico in modo da governare questo rapporto con il privato. Il concessionario è ovvio che ha "l'obbligo" di incassare di più, dare dividendi, oltre agli obblighi che ha per la convenzione. Quando è nato il sistema autostradale italiano, nel '75, c'era una legge che diceva che se una concessionaria, pur pubblica, guadagnava più del 7% la sua [regolazione] media,



quello in più veniva incassato direttamente dallo Stato. C'era un rapporto di equità fra quanto incassi tu, quello che spendo io e quello che poi mi ritorna indietro. Adesso non torna indietro assolutamente

niente e quindi su questo le nuove regole dovrebbero porre mano. Ripeto io ho sempre molto rispetto per le concessionarie perché sono soggetti che fanno il loro interesse, quello che manca è uno Stato che scrive delle convenzioni e le fa rispettare con molta durezza. Speriamo che le regole che il min. Di Pietro ha proposto e che stiamo per approvare, possano essere utili ed efficienti in un rapporto corretto pubblico-privato.

### **DAMIANO AMBROSIANI – Consigliere provinciale della Margherita**

Inizio il mio intervento raccontandovi di un sogno che ho fatto. In questo sogno c'era Franco Bonfante assessore ai Lavori Pubblici in Regione, Gustavo Franchetto al Bilancio, Angelo Pettenò assessore all'Ambiente, e la realtà è che in questo sogno c'erano finanziamenti certi per la variante alla ex ss10 da Nogara-Monselice, c'erano finanziamenti e tempi certi per la metropolitana di superficie. Mi son svegliato dal sogno, mi son trovato nella realtà, praticamente in un incubo. 12 anni di Galan al comando del Veneto, decenni che si parla di ex statale 10, tanti progetti, ritardi dello Stato e della Regione Veneto. Perché uso questa immagine. Perché credo che molti di quelli che oggi sono a favore del progetto della Nogara mare, amministratori, categorie economiche e cittadini siano esasperati in effetti dai ritardi e dai disagi. Siano preoccupati, visto che le casse pubbliche languono sempre di più, che questo sia l'ultimo treno o l'ultima strada. Io credo che se la variante alla ss10 fosse fatta, la Nogara mare sarebbe superflua, non se ne parlerebbe neanche più.

Su questo porto anche l'esperienza di consigliere provinciale di minoranza. In Provincia io ho presentato una mozione, ancora ai primi di Aprile, appena è arrivata la notizia del pubblico interesse della Regione Veneto. In questa mozione articolavo tre questioni: 1° ritenevo e ritengo la Nogara-mare non prioritaria, mentre ritengo prioritaria l'ex SS10, la metropolitana di superficie, e altre infrastrutture del Basso veronese. Dicevo anche in questa interpellanza che se il tavolo della provincia interveniva a farsi parte attiva, che se non era possibile modificare questo, perché alla fine siamo amministratori quindi dobbiamo avere una cultura di governo per gestire quello che dobbiamo amministrare, di attivarsi per quanto riguarda le mitigazioni ambientali, chiedevo che fosse concessa la gratuità ai residenti per un arco di percorso di 20 km per tutta la durata della concessione autostradale, chiedevo mitigazioni ambientali con particolare riferimento alla questione PM10 e si chiedeva anche che fosse prevista una rete di strade e controstrade o viabilità accessoria per evitare che il traffico che passa sulla Transpolesana oggi libera domani si scaricasse su altra viabilità. Questa mozione non è stata approvata nella prima parte, è stata approvata nelle altre due parti. Quindi non nel ritenere che non è una priorità, perché la posizione della provincia oggi, mi dispiace che non sia presente l'attuale amm.re provinciale, è chiaramente di disponibilità per questo progetto, però è stato approvato sia il discorso delle mitigazioni ambientali sia il discorso relativo al pedaggio ed alla mobilità accessoria. Io ho mandato ai parlamentari sempre in aprile una lettera aperta in cui dicevo "giù le mani dalla Transpolesana", sottolineando questo aspetto: è una beffa che dopo trent'anni di disagi, di morti purtroppo e di difficoltà, questa grande arteria possa perdersi per il pubblico. Per altro sono della Margherita, un partito politico che cerca di guardare con realismo al modo di amministrare. Io non sono contrario per scelta ideologica all'autostrada. Sono contrario a questa scelta di questa autostrada, questo in maniera chiara. Anche perché non ho mai avuto risposte. Perché non si è portato avanti, visto che non ci sono i soldi della Regione per fare la regionale 10 praticamente da Nogara a Monselice, perché non si è portato avanti la soluzione a Nord che era presente nello studio di fattibilità e che poteva sostituire l'ex sr10, o meglio i motivi ci sono. Perché si vuole rafforzare il Polesine, non è una scelta a caso che vada là. E' una scelta legittima, è una scelta chiara, vogliono utilizzare la Transpolesana per risparmiarne, perché l'obiettivo dichiarato dalla finanza di progetto è decongestionare l'A4. Quindi questa non è una strada infrastruttura per il territorio, è un'autostrada sul territorio che è un'altra cosa. Per quanto mi riguarda e vado a chiudere. Se non si va avanti con la Nogara-mare non piango. Se la Regione va

avanti con la sua scelta come è nelle sue possibilità e se il Governo non si oppone (abbiamo capito prima dalla sen. Donati presentare tutta una serie di problematiche), Legge Obiettivo o no, io credo che si dovrà sviluppare, io mi impegno per questo, un'azione politica perché effettivamente si ottengano mitigazioni ambientali serie, vedi ho letto sul giornale l'ipotesi della "variante verde" riguardo anche al passante di Mestre tanto per capirci, quindi mitigazioni ambientali serie, riduzioni dei pedaggi per i cittadini del Basso veronese beffati secondo me sul destino della 434, opere compensatorie viarie, proprio per non fare in modo che non si ricarichi il traffico proveniente dalla 434 sulla viabilità locale compresa la variante alla ss10 in zona S. Vito (prendiamo atto che è stata fatta una scelta dalla Regione sul progetto che è stato fatto dalla Giunta). Quindi io credo che (parlo anche da rappresentante del comune di Legnago) se questo non avviene (la disponibilità a confrontarsi su questo da parte ns. c'è, se ci sarà anche da parte della Regione Veneto bene perché si possa trovare una soluzione positiva, ripeto fatti salvi i ragionamenti fatti dalla sen. Donati che cambiano chiaramente il quadro, se c'è la disponibilità a ragionare su questo bene altrimenti io credo che il ricorso del comune di Legnago Legge Obiettivo o no debba rimanere).

### **BERTUCCO**

La posizione di autostrade e di Merlin è abbastanza nota sui problemi del traffico. Merlin in più occasioni ha detto in maniera molto chiara che il problema dell'inquinamento non è dato dall'autostrada ma è dato dalle auto. Lui scinde le due cose dice che le autostrade non centrano nulla, non dobbiamo dare nulla da un punto di vista ambientale perché noi non c'entriamo nulla. E' una posizione che fa un po' sorridere ma fa capire come alcuni vanno ad interpretare il loro ruolo di amministratori ed in questo caso di presidente della società autostradale. Do la parola a Franco Bonfante che ha una posizione favorevole alla Nogara-mare poi andrà meglio lui a spiegare con che modalità.

### **FRANCO BONFANTE – Consigliere Regionale dei Democratici di sinistra**

Ringrazio per l'invito e per la possibilità che viene data di esprimere le varie posizioni. Io vorrei provare a capovolgere un po' la discussione. Nel senso che detta così e detta che l'autostrada porta sviluppo oppure l'autostrada porta problemi di tipo ambientale mi pare eccessivamente minimalista. Io provo a partire da una posizione un po' diversa, vediamo se ci riesco. Allora c'è il famoso corridoio 5 che è un'infrastruttura ferroviaria ma è anche vero che si basa sull'interconnessione fra ferrovie e strade. Quindi non è solo ferroviaria: interporti, aeroporti. Il corridoio 5 diventa importante – quello che va da Lisbona a Kiev – perché passa dalla pianura padana: TO – MI – VR che è uno dei nodi principali e così via. Allora la domanda è, cerchiamo di elevare un po' il dibattito, il Basso veronese e il Polesine ritiene che è meglio esserne fuori completamente, ritiene che è meglio esserne ai margini o ritiene che è meglio esserci dentro. Questo è il tema fondamentale da cui noi dobbiamo partire. Ecco perché sono a favore, perché penso che è meglio esserci invece che no, sapendo che possono esserci dei problemi. Questi problemi vanno assolutamente limitati il più possibile. Perché bisogna esserci? Perché da che mondo è mondo essere fuori dalle reti commerciali, dalle grandi connessioni, significa essere ai margini anche economicamente e socialmente. E poiché la ns. area soffre di questo da decenni, questa può essere un'occasione. E' vero che questa occasione ci viene data per altri motivi: il vero motivo non è che ci vogliono arricchire, non è che vogliono portarci qua le infrastrutture, è per disintasarare l'A4, la MI-VE, che non regge più obiettivamente, la facciamo anche noi la MI-VE, anche a noi interessa che non sia più intasata, tra l'altro, se guardiamo un po' più in là del ns. territorio e se non ci accontentiamo sempre solo di lamentarci e basta. Se vogliamo guardare con un po' di respiro a tutto il resto, anche noi abbiamo interesse che sia realizzato il passante di Mestre, sia realizzata la Pedemontana lombardo-veneta, che siano potenziati gli aeroporti internazionali e i porti e così via. Se non vogliamo esserci dentro allora questo è un problema. E' vero che poteva a essere fatta meglio, non so se poteva essere fatta quella a nord, quella verso Monselice, perché questa avrebbe comportato (il tracciato era già previsto ed era quello preferito dalla Confederazione autostrade perché era

quello che dava maggiori introiti ma era quello che creava maggiori problemi dal punto di vista ambientale), perché passava in mezzo ai paesi. Quindi diciamo che le cose. Quella autostrada che dovrebbe collegare l'est all'ovest che doveva portare da Nogara a Monselice, passava sopra i paesi, altro che gli 8 metri sul piano campagna, passava sopra interi quartieri. Questa proposta è meno invasiva, ha degli altri problemi, non è il massimo, non è stata fatta – e lì ha ragione la sen. Donati – assieme ai sindaci, assieme alla gente, è stata portata lì dalla Regione Veneto se vi va bene, bene se no la facciamo lo stesso, senza inserirla nella Legge Obiettivo quindi non possono neanche farla lo stesso. Quindi bene ha fatto il comune di Legnago secondo me a porre dei paletti e a dire piano noi possiamo anche essere d'accordo se ha delle opzioni, se ci ponete dei miglioramenti di carattere ambientale. P.e. uno che i comuni dovranno chiedere è che inammissibile che passi a 8m d'altezza anche vicino a delle case, deve essere al piano campagna, deve essere alzato solo laddove è tecnicamente assolutamente necessario. Questa è una cosa che sarà anche costosa per la confederazione autostrade ma che potrà anche fare, non possiamo permettere che [...].

Sullo sviluppo. Ecco io mi permetto di fare alcune considerazioni non è più il tempo dello sviluppo attorno ai caselli autostradali. Che è uno sviluppo eminentemente dei centri commerciali tipo quello di Affi che provoca ulteriori intasamenti e basta. Non è questo lo sviluppo di cui noi abbiamo bisogno. Il vero tema perché sia utile entrare all'interno del corridoio 5 nasce dal fatto che il futuro delle ns. aree della ns. economia non solo della ns. zona ma anche dell'economia del nord del ns. paese sarà probabilmente nella logistica. Questo lo dicono tutti gli studi recenti sull'argomento. Perché tutti danno per ineluttabile che l'industria manifatturiera europea sarà destinata a un declino sempre più irreversibile. E l'industria manifatturiera europea sposterà come ha già fatto investimenti soprattutto nel sud-est asiatico, quindi Cina in primo luogo, India, Thailandia, Corea, rimarrà qualcosa per Polonia e rep. Ceca in Europa e basta. Quindi noi sposteremo gran parte della ns. industria manifatturiera, ci rimarranno parte dei semilavorati e i servizi. E diventerà fondamentale la capacità e la qualità della logistica del nostro territorio. Allora il tema è che se anche arriva l'autostrada, non è che arriva necessariamente lo sviluppo. Quindi il tema spostiamolo un passo avanti ma anche quelli che dicono come me sì all'autostrada a certe condizioni evidentemente, non hanno finito il loro lavoro. Devono porsi un altro problema che è quello dello sviluppo sostenibile e condiviso. Come arrivarci a questo sviluppo sostenibile e condiviso che è la vera scommessa per il futuro che abbiamo tutti noi se arriverà questa benedetta autostrada. Non è finito il lavoro, inizia da lì, e anche lì c'è un punto interrogativo. L'autostrada potrebbe diventare anche un fattore negativo se diventa autostrada di transito e su questo ha ragione Ambrosiani, se e se l'autostrada ce la portano solo per ridurre il traffico della MI-VE e ci arrivano i TIR e ci arriveranno comunque i TIR su questo siamo certi, che passano uno dietro l'altro su questa autostrada e non avremo la capacità politica ed economica di fare diventare l'autostrada un momento di aggregazione e di interconnessione con altre modalità anche di trasporto e industriali, noi avremo perso due volte. Quindi è una scommessa difficile. Io sono abituato ad accettarle le scommesse, perché io ritengo che la qualità dei ns. amministratori e dei ns. imprenditori e consumatori sia tale per cui noi possiamo accettare e vincere questa scommessa. Ma non è scontato che si vinca. Dobbiamo avere delle grandi vedute e delle grandi capacità. Questo è il tema quindi non pensiamo l'autostrada come un momento di circonvallazione perché è sbagliato, l'autostrada non è una circonvallazione. Per la circonvallazione ci vuole che la Regione che non ha investito nulla investa nella variante alla ss10 e nei tratti di statale di Cerea - Sanguinetto e di Legnago fino a Montagnana e così via, non diamo alibi alla Regione per non investire in queste cose, sarebbe sbagliatissimo. Queste cose le devono fare comunque, dopodiché se si vuole fare l'autostrada questa è un'altra cosa. E nello stesso tempo continuiamo e lì mi pare siamo tutti d'accordo nel pensare che le strade non sono sufficienti perché l'aumento del volume di traffico previsto da qua al 2015 nelle ferrovie è del 70% per le merci e di oltre il 30% per i passeggeri. Quindi noi dobbiamo fare le strade e anche le ferrovie. Non è possibile pensare che una cosa sia alternativa all'altra. Non è possibile pensare che potenziare le ferrovie, fare la metropolitana di superficie, fare la tramvia a Verona e fare qualcos'altro che io ritengo assolutamente necessario non è possibile pensare che queste

possano sostituire le autostrade e le strade. Se noi possiamo farcela se noi vogliamo evitare quello che sarà l'intasamento previsto dal 2010 al 2015, lo chiamano [...], dobbiamo fare l'uno e l'altra, su questo non c'è dubbio. Questa è la mia posizione, sono sempre disposto a discuterne e a ritirarla e a rivalutarla se mi vengono portate osservazioni ...

## **BERTUCCO**

Grazie Bonfante invito Pietrangelo Pettenò che è consigliere regionale di Rifondazione comunista, poi ci sarà lo spazio per le domande però io vorrei che si uscisse dalle parole d'ordine. Le parole d'ordine sono state sviluppo fino a qualche anno fa quindi le strade portavano sviluppo, poi si è iniziato a parlare di sostenibile perché è una parola che va di moda poi nessuno sa dove finisce lo sviluppo sostenibile di uno e dove finisce quello dell'altro. Adesso si parla di logistica. E' vero che la logistica sarà un tema importante ma a Nogarole Rocca ci sono ci saranno quasi 3,5 milioni m<sup>2</sup> a Nogarole Rocca 4,5 milioni m<sup>2</sup> tra Vigasio e Trevenzuolo 1 milione m<sup>2</sup> a Isola della Scala totale 10 milioni m<sup>2</sup> di territorio che in gran parte dovranno servire alla logistica. Allora dobbiamo capire se la cosa viene proposta anche in altre parti della provincia di VR se questo è lo sviluppo che vogliamo perché diciamo non vogliamo i caselli autostradali con le modalità che ci sono adesso ma proponiamo altre cose. Io non vorrei che finisse tutto con le parole d'ordine che poi in realtà non danno un'idea dello sviluppo del territorio. Dopodiché lascio subito la parola a Pietrangelo Pettenò non è che noi siamo le associazioni e anche il comitato siamo quelli del no a tutti i costi. Nella premessa nell'introduzione che ha fatto Lino Pironato c'erano alcune proposte anche da un punto di vista stradale. Non è che si dice no alle strade sì alla ferrovia sì alle piste ciclabili, sappiamo benissimo di cosa parliamo, abbiamo esperienza, conoscenza in molti casi anche competenza, non è che ci esprimiamo a casaccio. Sappiamo quanti sono le migliaia di mezzi che si muovono per le strade però non è che questo territorio potrà raccogliere tutte le strade e le autostrade che sono previste così com'è perché l'elenco è lunghissimo, 54 quelle della provincia, 4-5 nuove autostrade un po' di autostrade regionali che non guastano mai e altre cose.

## **PIETRANGELO PETTENÒ – Consigliere Regionale di Rifondazione Comunista**

Grazie anche perché il confronto di oggi serve un'autostrada alla Bassa io dico che sentite le cose del confronto di oggi per quanto mi riguarda assolutamente no non serve. Chi ha promosso quest'iniziativa non dice nessuna soluzione dice, mi pare intelligentemente, non solo nell'introduzione ma anche nel sottotitolo "soluzioni sostenibili per la mobilità nel veronese per valorizzare il territorio" quindi domandiamoci quali soluzioni servono per rispondere al problema di mobilità che nel caos di traffico che abbiamo risponde a tutto questo. Quindi questo è il tema. Vorrei uscire dal confronto ideologico perché io sono di Rifondazione e già parto segnato, però vorrei capire in quale sede discutiamo p.e. del ragionamento fatto qui in apertura dagli amici del comitato quando dicono dovremmo parlare di quale modello alternativo di trasporti, mobilità, in quale discussione noi affrontiamo - dicevano loro prima - il modello economico che risponde locale o globale non so, Bonfante accennava a quello globale gli amici qui parlavano di quello locale del territorio della Bassa veronese. Troveremo la maniera di cui discuteremo anche di queste vicende non sotto il profilo ideologico così come è stato deprezzato ma mi pare che siano ideologie su cui dobbiamo confrontarci perché da lì poi nasce quale risposta darci. Perché se dobbiamo rispondere ai bisogni delle comunità dobbiamo capire uno quali sono i bisogni espressi dalle comunità e poi trovare le soluzioni su questo. Ma stiamo alla questione della mobilità. Non è che per una ideologia perversa non si rispondano alle questioni di progetto legate ai trasporti di merce su ferrovie o sul cabotaggio fluviale visto che qui siamo in zone che potrebbero rispondere alle esigenze della piccola e media industria, non si risponde a questo per una questione perversa perché così a non gli piacciono le strade ferrate oppure l'acqua da fastidio perché siamo già in una zona umida nella pianura padana. Lo si fa per un interesse preciso gli interessi lo dicevano gli amici all'inizio interessi specifici di chi da un lato ha un interesse spicciolo da esaudire in breve tempo e interessi di chi - diceva la sen. Donati - si concentrano in pochissime mani sempre più quelle che non guardano

agli interessi delle comunità del territorio ma agli interessi propri. E molto spesso nemmeno vanno incontro a quelle esigenze che poi abbiamo sentito del mondo imprenditoriale dell'economia. Perché poi abbiamo di fronte a noi che la situazione del nord-est e del veneto, mi pare che il Veneto soffra oggi di una crisi, non tanto relativamente alla Cina o l'est asiatico, soffre anche di una situazione di sviluppo della ns. economia basata sull'impossibilità di poter oggi gestire dentro questo territorio i legami e le relazioni fra i sistemi produttivi che si sono [...] C'è ormai una tale densità, una tale conurbazione di questi sistemi che invocare servono le merci devono viaggiare la logistica ecc. mi sembra che ormai anche nel mondo imprenditoriale si faccia fatica a trovare delle soluzioni perché ovviamente in questi anni – ed il caso della Nogara-mare mi pare sia esemplificativo ma anche il passante di Mestre, la pedemontana veneta, per stare solo nel Veneto, la Romea, l'autostrada Romea lo sono altrettanto si rincorrono non soluzioni ma si rincorrono solamente delle logiche che sono ormai superate. Superate non da un'idea di chissà quale società diversa da questa ma superate da [...] guardiamoci attorno e guardiamo a cosa succede nei paesi europei che confinano con noi. Perché non ci diciamo che le tecnologie di cui ci diceva prima la sen. Donati rispetto appunto a quel sistema permeabile innovativo di pedaggi un concetto di non di un'autostrada chiusa ma di strade, infrastrutture che siano in grado di far scorrere velocemente le merci e rispondere alla mobilità dei cittadini in tempi brevi. Quelle tecnologie le vendono le ns. aziende soprattutto le ns. società concessionarie che sono i leader europei in questa direzione le vendono agli svizzeri e agli austriaci. Però da noi ci sono i caselli con le code chilometriche. Ci domandiamo cos'è un masochismo sfrenato? Perché noi non siamo in grado di orientare le ns. scelte. Noi continuiamo a fare autostrade come le facevamo negli anni '70. Anche da un punto di vista infrastrutturale, anche dal punto di vista dell'impatto ambientale. Noi dobbiamo rincorrere appunto quando progettano un passante di Mestre per costruirci gli alberi attorno. In qualsiasi posto d'Europa se abbiamo da fare un'infrastruttura tipo autostradale, la progettano all'inizio con quelle cose, perché oggi abbiamo superato il 2000 e quindi bisogna anche tentare di fare queste infrastrutture se servono, farle in modo decente. Che non danneggino possibilmente il territorio che non danneggino la salute della popolazione. Che non danneggino alcune attività, perché servono delle protezioni. Da Noi anche le infrastrutture più moderne quelle che si progettano nel 2006, non hanno questi criteri. Bisogna rincorrerli e seminano contraddizioni perché cui adesso noi facciamo una battaglia per avere le esenzioni dai pagamenti degli abitanti oppure il canale verde a fianco. Dovrebbe essere normale per chi lo propone. Non è una conquista di chi non vuole l'autostrada e allora si accontenta perché gli danno il passante verde attorno al passante autostradale. Questa è la logica che continuiamo a non capire di questo ns. paese.

Sulla autostrada Nogara-mare e la Legge Obiettivo. La Regione Veneto ha su questo caso così come sulla pedemontana veneta la Legge Obiettivo serviva per semplificare le opere. Si diceva: esproprio i comuni che rompevano le balle nella conferenza dei servizi e che non erano mai d'accordo e così velocizzo i cantieri i dati dicono che con la Legge Obiettivo i cantieri cioè da quando progetto a quando realizzo si sono allungati di più di due anni, rispetto alla vecchia norma. E' un fatto ideologico? Vuol dire che non funziona. Perché? Perché si sono invece che 10 grandi opere in Italia di cui accelerare i lavori se ne sono messe 200 e passa. E se guardate la Legge Obiettivo bisognava chiederlo prima ad Anna Donati, il nuovo documento di Di Pietro di qualche giorno fa dopo il giro delle Regioni, ma questo è l'allegato al DPEF 2007-11 del luglio scorso e troverete l'elenco di centinaia e centinaia di opere ma non strategiche sono le bretelle da un comune che si chiama Lettoli che nessuno conosce però ci abita un potente che è nella soc. autostradale Serenissima, ci sono un po' di km nella Legge Obiettivo, quello è andato. Allora la Legge Obiettivo ha fallito da questo punto di vista. Lavoriamo per superarla. La Legge Obiettivo non ha favorito l'accelerazione in tempi, ha determinato poi delle procedure sembravano sulla carta semplificare, ma alla fine prog. Preliminare, promotore, general contractor (è una cosa mostruosa che ha determinato in tutti i casi delle controversie incredibili e le autostrade anche quelle che si vorrebbero fare non riescono a farle vedi il caso pedemontana veneta. Nel caso della Nogara-mare è ancora peggio. Perché nel caso della autostrada Nogara-mare, la Regione Veneto avvia una procedura illegittima: non c'è

nell'elenco della Legge Obiettivo. Se non c'è nell'elenco della Legge Obiettivo è un'autostrada di interesse regionale e la fai con le tue dichiarazioni. Oltre che illegittima è anche immorale l'atteggiamento della Regione Veneto nei confronti di questa e di altre situazioni. Perché nella finanziaria 2006, votata a gennaio-febbraio scorso, l'art.21 il 3/2 parla di realizzazione opere di finanza di progetto per interventi infrastrutturali nei trasporti. Quel capitolo lo porta la Giunta metteva a disposizione 101 mln di euro per i progetti di finanza per opere autostradali diceva originariamente senza citare quali. Allora nelle procedure, in finanza di progetto, siccome è l'intervento di un privato che dice io compartecipo dopo una gara su un progetto su un progetto ben definito su cui c'è un manifesto di interesse pubblico io metto dei soldi pubblici. Addirittura arriviamo preventivamente (non c'era il progetto della Nogara-mare) poi nella discussione in consiglio si sono citati tre casi poi la delibera di giunta ha messo 50mln, addirittura mettiamo soldi pubblici quindi di tutti noi 100mln che non sono pochini di compartecipazione della Regione Veneto perché potrebbe essere che un privato [...] allora vuol dire che c'è già una decisione, non discussa in nessun luogo pubblico dove c'è un discorso democratico e dove si dice se siamo d'accordo o meno a cui si dice che c'è un privato a cui si dice che io partecipo come fondo pubblico se voglio sia un interesse realizzare. Qui addirittura si arriva al peggio mettendo i soldi prima tentando di invogliare, e sono già d'accordo, sono d'accordo con la società autostrade perché pensano che il CIPE l'avrebbe messo.

Cosa fare – per concludere – parliamo dei 100mln € che la Regione Veneto ha messo a disposizione, mi pare di avere capito che ci sono delle cose che sono condivise all'unanimità ed è il potenziamento e la soluzione della SR10, c'è il completamento della Transpolesana (guardate che la Transpolesana in alcuni tratti sta nell'elenco non finanziati però non sono però nella Legge Obiettivo, anche qui c'è una carenza che dobbiamo imputare a chi non ha fatto la voce grossa per fare inserire queste opere necessarie che voi rivendicate. Allora perché si vorrebbero mettere a disposizione soldi pubblici per dei fantomatici privati che avrebbero interesse a realizzare questa autostrada Nogara-mare, ammesso che servisse a qualcosa. Io credo invece che delle soluzioni per questo territorio si fanno sicuramente attraverso un adeguamento di questo sistema di mobilità, sicuramente ci sono delle sofferenze che vanno risolte, l'autostrada così come è stata prospettata non li risolverebbe assolutamente. Io non credo che questa cosa – Franco – questa cosa risolva il modello economico della Bassa veronese perché seguendo il tuo ragionamento se questa è una soluzione per poter tracciare uno sgravio dell'A4 piuttosto che un congiungimento dell'asse mediano fino ai lidi ferraresi o chiogetti o Rosolina o quant'altro, non vedo quale modello potrebbe incentivare questo è come dire siccome a livello globale tutti dicono la logistica occorre che anche noi non ci facciamo scappare il treno. Però non è che facendo la strada di attraversamento noi ci guadagniamo. Facendo le strade di attraversamento come sono appunto il passante di Mestre l'A4 il corridoio 5 come l'ha inteso l'Italia in spregio di quello che credeva l'Europa quindi tentando di costruire attorno al famigerato corridoio 5 inseguendo dei modelli economici fantomatici (la logistica) non resta niente solo devastazione del territorio e della popolazione perché quelle strade io ho visto passano chilometri e chilometri di TIR allineati che andranno da Kiev a Lisbona ma passano da noi, distruggono il territorio e noi ne paghiamo le conseguenze, sociali del territorio della salute della popolazione. In una situazione della pianura padana che mi pare esiga esattamente il contrario: quella di ridurre questi attraversamenti, ridurre l'inquinamento perché purtroppo la situazione è quella che è invece non si investe in questa direzione e si vuol cercare tutt'altro. In questa zona ci sono tanti milioni di m3 di aree già edificate e in edificazione da qui ai prossimi anni da autodromi con centri commerciali al quadrante che credo che ci possa stare qui tanta di quella logistica da che anche il più fantasioso in questa direzione non saprebbe soddisfarli tutti.

## **INTERVENTI DAL PUBBLICO**

### **Fabrizio Tonini – Segretario Provinciale Confesercenti**

Rappresento la Confesercenti (un'associazione di piccoli commercianti) però in questo caso sono anche legnaghese. Dal dibattito che è venuto fuori stasera sono molto preoccupato, adesso faccio qualche provocazione. Ambrosini prima diceva che ha fatto un sogno. Io vi racconto due cose che mi sono successe in realtà, poi ognuno tragga le proprie conclusioni, tra l'altro con sindaci che sono proprio espressione del suo partito. S. G. Lupatoto, uno dei paesi più inquinati della provincia di VR che ha fatto la scelta di fare transitare, di fare quel grande polo commerciale, quelle grandi infrastrutture che hanno attirato un traffico enorme, alla superstrada che ci passa e anche lì accumulo ulteriore di inquinamento. Adesso si sta ragionando di un raddoppio quasi del centro commerciale che c'è. Io sono andato a fare un colloquio col sindaco per chiedere rispetto anche la richiesta dei cittadini di mettere in atto delle politiche di calo dell'inquinamento come la metteva col fatto che lo studio preliminare che sta facendo la VIA determinava col raddoppio un aumento dell'8% delle polveri sottili. Detto dall'azienda che ha fatto la VIA, come la mette un amministratore rispetto a questo. Sapete cosa mi ha risposto il sindaco, un medico, quindi un'aggravante? Mi ha detto tanto ormai qui inquinano tutti, tanto il traffico ce l'abbiamo comunque e quindi è bene che c'entriamo e così facciamo il raddoppio del centro commerciale in cambio la ditta ci fa la caserma dei carabinieri nuova. Questo non è sogno questa è realtà. Questo mi sembra veramente un incubo. E siccome ho sentito aleggiare, lo dico molto sinceramente, siccome ho a che fare con gli amministratori, siccome ritrovo qua 'stasera gli stessi ragionamenti, un po' più marcati, un po' meno marcati, ma è quello di dire sì, nì, vediamo se abbiamo interesse, dipende da quello che arriva al comune perché se mi danno gli incentivi perché mi fa l'inquinamento, se mi mettono le bretelle, qua veramente arriviamo al punto che sapete quali saranno i dispositivi antinquinamento che dovremo dare? Dovremo dare la mascherina ai cittadini. Sapete che non servono per le polveri sottili, dovremo dare i filtri antiparticolato. Si tratta di monetizzare? Siamo sulla logica, io capisco che molte amministrazioni hanno problemi economici per far quadrare il bilancio però non mi pare che questo sia il modo e anche qua mi pare che ho sentito aleggiare questo tipo di ragionamento. Un ragionamento da questo punto di vista molto perso [...] abbiamo da 20anni una variante che dobbiamo far passare da 2-3 comuni e non ci riusciamo? Abbiamo una Serenissima che è governata da istituzioni pubbliche perché la maggioranza ce l'ha il pubblico e non riusciamo a fargli investire i soldi lì, con un Presidente che è Aleardo Merlin che era stato anche presidente della Provincia? Vuol dire che come amministratori e come cittadini contiamo niente sapete se questo è il meccanismo. E poi allora facciamo il ragionamento, facciamo il corridoio perché poi faremo tutta un'altra serie di opere? Se non riusciamo in 20anni far fare dei passanti vicino ai paesi credo che non ci siamo.

Ultima provocazione. Io credo e questa è una proposta che faccio, se si fa nell'interesse dei cittadini perché a questo punto io sto parlando da cittadino, vorrei potermi esprimere su 'sta roba. Perché non si fa nella zona interessata un **referendum** per vedere se queste ulteriori infrastrutture di sviluppo i cittadini le vogliono?

### **Padrin – UISP**

Volevo, sarò volutamente polemico. Volevo provare a dire che se qualcuno si ricorda fin dall'inizio han detto che l'autostrada serve per scaricare l'A4. Mi vengono a dire che chi arriva a Nogarole Rocca esce, fa la statale fino a Nogara, monta in autostrada va a RO, torna attraverso la PD-BO sulla A4, arriva a Mestre e non va più avanti. Allora è il problema dell'autostrada o è il problema dei mezzi? L'ho fatta per tanti anni quella strada lì e la sto ancora facendo. Questo è uno dei problemi falsi che ci vengono a dire. Secondo. Sono abituato a ragionare sulle cose pratiche. Da che mondo è mondo si dice che quando una cosa non serve è senza capo ne coda. E l'autostrada non va da nessuna parte. Parte da Nogara e arriva ad Adria: grande porto marinaro, Ravenna non esiste. Quindi se siamo pratici e non egoisti dal punto di vista dello sbocco un porto minimo più importante di quello di Adria è quello di Ravenna. Secondo ho sentito un sindaco pro-autostrada che diceva "da noi è prevista una piattaforma logistica guai a chi tocca l'autostrada". Io ho parlato

con tanta gente che viene da Nogara, da Sanguinetto spiegando dove andrà a finire il traffico leggero di gente che viene dalla campagna, dalla provincia che va lavorare ecc., in città, in paese passa dai paesi quindi aumenterà. No, no dicevano, non voglio più l'autostrada. Il fatto che il corridoio 5 serve avete presente che fine ha fatto tutto il traffico merci che passava da quello che sarà il futuro corridoio 5 quindi da qua hanno chiuso anche lo scalo a Legnago. Di notte passano treni, passano dritti, passano con 70-80 enormi, ora ne passano 1-2, non passano più. Mi spiace che sia andata vi la signora ha detto che va a casa in treno una delle cose che mi sta più a cuore è perché ne avevo bisogno in 8 anni di attività sindacale e l'ho sempre fatta in macchina per andare a Roma perché col treno era impossibile. Se ci fosse un treno che coincide con l'intercity o col Eurostar a RO in 3,5-4 ore si arriva a Roma. Qui bisogna andare a VR o a Nogara in macchina. Allora o siamo per lo sviluppo e per le attuazioni pratiche per questo territorio o siamo egoisti perché guai a chi tocca la strada perché è mia.

### **BERTUCCO**

E' stato votato in Autostrada serenissima la trasformazione in autostrada delle tangenziali da BS fino a PD. L'unico sindaco che non ha votato a favore è stato il Sindaco di VR e una delle motivazioni che veniva riportata dal giornale diceva perché c'è già il progetto della autostrada Nogara-mare e quindi non si capisce perché l'autostrada deve fare una seconda autostrada sempre sul corridoio 5 la terza che sarebbe questa e più una serie di altre linee. Poi questo per dire che nei consigli di amm.n poi vive la propria realtà molto tranquillamente.

### **MARIO PAVESI – Portavoce dei Verdi di Mantova**

Ci tenevo a portare al comitato la solidarietà dei comitati analoghi che esistono in provincia di MN e CR nei confronti della contrarietà dell'autostrada CR-MN. Come diceva la sen. Donati qui non si tratta di autostrada regionale se non formalmente. Si tratta in realtà di un asse di portata nazionale che dovrebbe collegare CR con il mare. Autostrada su cui si è già detto moltissimo vedo di portare un paio di spunti nuovi. Primo. Questo tipo di autostrade non è una risposta ai problemi di viabilità. La risposta a questi problemi come diceva la Donati è proprio un'infrastruttura di livello intermedio quella che lei chiamava infrastruttura di livello B. Questa infrastruttura voi a Legnago ce l'avete già è la Transpolesana. Quindi non si capisce perché fare un'infrastruttura che è un doppione di questa struttura. I problemi sono le strade statali. In Italia non abbiamo più strade statali, ci sono solo strade urbane purtroppo questo per una insufficiente lungimiranza di quelli che hanno fatto l'urbanistica nel ns. paese negli ultimi 50 anni. Venendo in qua sono passato per il centro commerciale di S. Pietro e come volete che possano funzionare le strade statali se la lungimiranza delle amm.ni comunali è di costruire in fregio alla statale. Finché si continua a fare così e lo trovo anche a MN e a CR poi cosa succede chi ha la tecnica del turbo nell'ottica dei 5 o 10 anni che è la portata di un mandato di sindaco dicendo intanto io ho fatto questa cosa che mi risulta più economica perché sfrutto l'infrastruttura esistente e poi i problemi di attraversamento i risolverò qualcuno, farà una tangenziale ci penserà lo stato. E poi qualcuno risponde a questo tipo di problemi con una falsa soluzione che è l'autostrada, che non è una soluzione. E' stato detto già qui. E quindi perché l'autostrada a che cosa risponde. Non risponde a problemi di traffico. Non sono opere realmente pianificate. L'ho detto sono nate un po' per caso e quindi a che tipo di interesse rispondono? Non all'interesse dell'utente. Evidentemente risponderanno ad altri tipi di interesse. Non voglio essere più polemico di quanto non lo sia già stato. Concludo con una brevissima nota. Voi a Legnago avete un'infrastruttura importante: è la favola [ferrovia] Monselice – Legnago – Nogara – MN. Perché non viene sfruttata questa. Il comitato contro l'autostrada di CR e MN ha rivelato che sarebbe possibile liberando questa tratta risolvere con un sistema intelligente il problema del sovraccollamento che c'è nella tratta MI-VE (sulla quale si prospettano soluzioni che noi non approviamo come la TAV) solo che servirebbe eventualmente un quadruplicamento in affiancamento della linea. Ma a parte questo si potrebbero fare delle percorrenze ferroviarie VR-PD-Monselice-Legnago-MN-CR-MI. In questo modo si sgraverebbe il peso che grava attualmente



sulla dorsale Nord delle ferrovie. Questo specialmente per le merci, per i passeggeri. Una volta che uno si è riqualificato in maniera adeguata questa tratta ferroviaria, si facevano i conti che sarebbe possibile portarsi da MN a alla stazione di MI [...] in 60' cosa che cambierebbe realmente gli aspetti che ha MN con MI. Ma questo vale anche per Legnago. Se Legnago potesse andare a VE nei tempi di percorrenza che può fare un Intercity o addirittura un Eurostar è chiaro che anche il tipo di rapporto che c'è tra i legnaghesi ed il capoluogo Verona sarebbe diverso. Questi sarebbero gli investimenti che andrebbero fatti ed invece si è depotenziato completamente la possibilità di investire delle ferrovie privandole degli investimenti in nome di questo stretto di Messina bis che è il progetto TAV. Quindi si guarda in prospettiva per cose che hanno un aspetto solamente di monumento a sé stessi e alla propria amm.ne e si dimenticano quali sono i veri problemi e le vere soluzioni: potenziare la ferrovia locale, riqualificare le strade e creare queste infrastrutture di livello B e non correre dietro a cose che sono assolutamente al di fuori dei veri interessi.

### **PIERINO FURLANI**

Io devo dire solo due parole perché mi sento offeso da quanto ha detto il consigliere di Rifondazione. Perché è un de profundis per le aziende quello che ha detto lei. Io invece credo molto nelle aziende, il sindaco Gandini che ho vicino mi conosce e ho fatto di tutto per far crescere quello che è possibile crescere e credo che c'è ancora spazio per le aziende che si adeguano ai tempi bisogna che noi andiamo avanti. Ma se voi non ci date una mano e non capite il problema spicciolo che è quello dei trasporti che qui siamo nel terzo mondo. Perché 3 anni fa è venuta una delegazione cinese e c'era il sindaco Gandini. Una delle prime cose che ci han detto è che nella zona industriale loro è già pronta l'autostrada che va al porto e l'aeroporto a 10 km. Tutto qua saluti.

### **BERTUCCO**

Non per difendere Pettenò che può difendersi da solo. Però credo che Pettenò ha fatto un ragionamento un po' più ampio e ha dato una serie di risposte anche per quello che riguarda la soluzione del problema dei trasporti. Uno può essere d'accordo o non d'accordo Non è che Pettenò ha detto non si fa niente restate come siete.

### **MAURIZIO MERLIN – Comitato contro l'Autostrada Nogara Adria**

Io molto brevemente prima di dirvi i risultati dei banchetti che in questi mesi siamo riusciti a portare nelle piazze dei vari comuni interessati a questa ipotetica autostrada Nogara mare, mi sembrava giusto dire che probabilmente questo è l'unico dibattito pubblico aperto alla popolazione sulla tematica. E' già stato sottolineato a più riprese anche dal sindaco di Legnago anche se ovviamente su posizioni ovviamente diverse rispetto al comitato che le istituzioni devono cominciare a confrontarsi devono dialogare non possono far calare dall'alto delle strutture, delle opere pensati in altri posti, non si sa per quali finalità. Detto questo vorrei dire che a tutt'oggi la raccolta delle firme ha prodotto un migliaio di aderenti al nostro progetto che è quello di dire no all'autostrada, le ragioni sono state spiegate efficacemente da diversi interventi e contemporaneamente vedete scritto in fondo sì alla variante. Non siamo i soliti del no e basta cerchiamo di portare avanti anche delle proposte efficaci. Pensiamo che sia fondamentale lavorare sul sistema integrato che riguarda la viabilità. Però mi piace concludere con questa frase detta da un giornalista americano che si occupa di trasporti: "risolvere il traffico congestionato aumentando la capacità delle autostrade è come acquistare pantaloni di taglia maggiore per risolvere i problemi di soprappeso". Io l'ho trovata una riflessione fondamentale. Cioè noi continuiamo a costruire strade, strade, strade, attorno alle strade si continuano a costruire centri commerciali, centri industriali e poi vediamo il Veneto come è ridotto con i capannoni che vengono chiusi e abbandonati continuando a rincorrere questa problematica che mai si risolverà finché non cominciamo, e mi dispiace che Anna Donati sia andata via, volevo chiedere un impegno maggiore. Già qualcosa ha detto stan facendo stanziamenti per le ferrovie che vivono momenti molto particolari visto l'indebitamento di 2 mld € questo fa paura, ma anche pensare a una politica che ha abbandonato a sé stesso un sistema di

trasporti che invece risulterebbe a ns. modo di vedere strategico per il futuro della viabilità sostenibile del ns. paese.

Vi ringrazio.

---

**Legenda**

Amm.ni = amministrazioni

L = Legge

LO = Legge Obiettivo

Nm = autostrada Nogara – mare / Nogara – mare

ns. = nostro/i

RV = Regione Veneto

SS = Strada Statale

VIA = Valutazione di Impatto Ambientale

vs. = vostro/i