

UNA STRADA NATA GIA' VECCHIA

di **Marco Bucciantini e Roberto Rossi**

Claudio da un leggero colpo all'acceleratore. Il "Man" ruggisce, i suoi 460 cavalli si svegliano, il camion e le sue 44 tonnellate di peso prendono velocità. Dopo Campato si sale sulla rampa autostradale, direzione Trieste. Il kerosene nella cisterna del rimorchio è destinato all'aeroporto giuliano. Ma l'abbrivio è solo una finta, una speranza. Claudio alza il piede e lo sposta sul freno. Il "trattore" perde voce. Si ferma. Bloccati. Il "Valico" è davanti: una lunga e interminabile distesa di camion incolonnati in una sola corsia lo copre da cima a fondo. «*Benvenuti*» fa Claudio, «*questa è la Tangenziale di Mestre*».

Il valico

Come concetto, il valico appartiene alla montagna. In pianura è un'astrazione, un paradosso, un ossimoro. «*Non in Veneto*» spiega Massimo Codato, rappresentante delle piccole e medie imprese locali, nonché amministratore delegato della Abo Project, società che finanzia la ricerca scientifica oncologica. «*A Venezia esiste. È la Tangenziale*». La strada, costruita negli anni settanta per supportare il traffico locale in continuo sviluppo, è diventata nel corso della sua vita uno snodo viario primario nel Nord Est. Attraversata ogni giorno dai 120 ai 140mila veicoli. Con punte massime di 170mila. Quei dodici chilometri di asfalto a tre corsie finte - quella di emergenza ha cambiato destinazione d'uso - sono il *rendez vous* di tre direttrici. Da est, e quindi da Milano, Bergamo, Brescia, Verona, arriva la A4, la Serenissima, che poi prosegue per Trieste. Da sud sfocia il traffico della Romea che raccoglie la Romagna, le Marche, l'Umbria. Da Nord scende la A27 che porta con sé gli scarichi di Treviso, di Belluno e della statale Alemagna. Non solo, la Tangenziale è anche il punto di incontro delle arterie secondarie di tre province: Venezia, Treviso e Padova. Da sole producono il 6% del Pil nazionale (90 miliardi di euro) e gran parte lo riversano con camion, furgoni, telati, rimorchi. Proprio sulla Tangenziale. È come se il Belgio ogni mattina decidesse di concentrare il trasportato di metà delle proprie industrie in soli dodici chilometri di strada. Una follia. Senza dimenticare che la Milano-Trieste è anche l'unica porta verso l'est dell'Europa: Romania, Bulgaria, Georgia, Moldavia, Ucraina, la lista è lunga. Una porta che ti costringe a passare dalla serratura, però. Per questo è nato il progetto del Passante di Mestre. Per allargare la serratura.

Il Passante

L'idea di un'alternativa alla Tangenziale nacque alla fine degli anni '70. Si pensò di creare delle complanari, sul modello di Bologna, capaci di selezionare le auto in transito da quelle locali. Idea accantonata perché invasiva. La prima e vera proposta di Passante arrivò, invece, nel 1990. *«L'idea di una struttura che alleggerisse il traffico a Mestre - spiega Alessandro Badini, Confindustria Veneto - aveva una vasta adesione».*

Sindacati, industriali, artigiani, tutte le categorie economiche lo reclamavano a gran voce. Inascoltati. Tra idee di sottopassaggi e svolte politiche, solo nel '97 arrivò il primo accordo ma si dovette aspettare il 2003 per la creazione e la nomina (Silvano Vernizzi) di un commissario straordinario per "l'emergenza socio-economico-ambientale della viabilità di Mestre", perché vi si mettesse mano.

Oggi l'opera, 32 chilometri da Dolo a Quarto, è in fase di completamento. L'Anas assicura l'inaugurazione, per il primo tratto, entro dicembre. *«Il 19 - promette il presidente della Regione Veneto, Giancarlo Galan - e per l'occasione festeggeremo con Silvio Berlusconi».*

Per l'apertura al traffico si dovrà aspettare, invece, il febbraio. A costruirlo un pool di imprese che va dall'Impregilo (Fiat. Ndr) alla Cooperativa muratori e cementisti (Coop rosse. Ndr), che lo ha portato a termine in quattro anni.

Il costo totale è di 864 milioni di euro: ventisette milioni per km. Che forse non risolveranno nulla.

«Così come lo hanno fatto il Passante nasce vecchio» avverte Claudio. Che nel frattempo ha mosso il "Man" e si è infilato tra un camion romeno e uno italiano. Si inizia a camminare, a non più di trenta orari, sull'unica corsia riservata ai camion.

Passante o Tangenziale?

Claudio Mancin fa il camionista da circa trent'anni. La sua azienda si chiama Aletra Mancin, l'ha ereditata dal padre, oggi pensionato. Possiede 8 mezzi, tutti di marca "Man", da lavoro a 5 autisti e fattura 1,2 milioni di euro. Trasporta kerosene in due aeroporti, quello di Trieste e il Tessera di Venezia. *«Tempo fa riuscivamo anche fare due o tre viaggi al giorno. Oggi c'è la crisi, la gente si sposta meno»*, gli aerei bruciano meno carburante e lui sarà costretto a rivendere due automezzi (trattore e rimorchio) pagati 155mila euro l'uno. Contrarre costi è una regola di vita. E a lui, come al resto dei camionisti che lavorano in proprio, il Passante li aumenta: tra carburante e pedaggi, secondo i calcoli della Cgia di Mestre, 1,60 euro a ogni passaggio. Per Mancin i passaggi sono almeno due al giorno, e fanno 3,2 euro. Se gli otto mezzi sono tutti impiegati diventano 24 euro. All'anno, se gli aerei partono,

fanno 9.200. Si perde in denaro ma si guadagna in tempo: 6 minuti secondo Più secondo meno. Poco.

Questo con il Passante sgombro. Ma lo sarà sempre?

«*Quella strada - dice Mancin - andava bene per un volume di traffico di cinque anni fa. Manca di una quarta corsia e in caso di incidente sei bloccato*». Tanto vale, allora, servirsi della Tangenziale. Inoltre, ci dice Giuseppe Bortolussi della Cgia di Mestre, «*il Passante intercetterà circa il 35-40% di traffico che attualmente attraversa la Tangenziale. Nel frattempo però i flussi aumenteranno del 5% l'anno. Se va avanti così nel giro di 6-7 anni l'effetto assorbente si esaurirà*». E Mestre continuerà a essere intasata, nonostante il Passante.

Claudio, intanto, accelera. Inaspettatamente c'è strada e si corre. A quaranta km/h.

Sogni

«*La vera opera utile - sostiene Bortolussi - sarebbe la Pedemontana Veneta*». L'Anas ha in progetto anche quella. Sulla carta. «*Entro il 2016 - promette il presidente Pietro Ciucci - la viabilità del Veneto sarà rivoluzionata*».

160 chilometri di nuove autostrade, 3 miliardi promessi. E cioè 18 milioni a chilometro. Dieci in meno di quelli spesi per il Passante.

«*Io non credo che i camionisti eviteranno il Passante - spiega ancora Codato - Le imprese hanno comunque un risparmio, calcolato in 50 minuti uomo-lavoro per ogni viaggio*». A livello locale, comunque, si dibatte se aumentare o meno il pedaggio per i mezzi pesanti in transito sulla Tangenziale : quando la viabilità complementare sarà terminata si calcoli la che saranno 240mila le auto presenti tra Tangenziale e Passante.

«*Con quei volumi di traffico - ammette Codato - il Passante rischia di non farcela. In futuro il traffico potrebbe rimodellarsi*». Potrebbe tornare di moda il treno. Un sogno.

«*Un sogno - fa Claudio - guardate là, sulla destra, Venezia e l'acqua, abbiamo impiegato solo trenta minuti*».

La Tangenziale e il suo traffico sono alle spalle.

Fonte: L'Unità, 2 dicembre 2008