



Le infrastrutture I limiti imposti ai nostri camion, le tensioni con l'Austria, le code, la spinta delle categorie: «Soluzioni subito»

Brennero, spunta la via alternativa

Zaia rilancia la Venezia-Monaco: «Facciamo un progetto verde ma facciamo, urge un passaggio a Nord»

di **Martina Zambon**

La realtà è fatta di decine di chilometri di tir al valico del Brennero, in coda e per molti giorni l'anno. Un collo

di bottiglia che si è ristretto anche in virtù di limiti e divieti: prima gli ecopunti per i mezzi pesanti, poi la strategia dei «dosaggi» ideati dall'as-

sessora tirolese Ingrid Felipe, la selezione basata sulle sole merci deperibili e lo stop a quelle non deperibili. Da inizio marzo nuovi sbarramenti

che alzano la tensione tra Italia e Austria. Ed è in questo quadro che Zaia rilancia la Venezia-Monaco, un passaggio a Nord tutto veneto. a pagina 2

Riparte la guerra sul Brennero Zaia rilancia la Venezia-Monaco Salvini alza la voce con la Ue: «Ora intervenga sull'Austria» ma le categorie e la Regione puntano sullo sbocco veneto a Nord

VENEZIA «Brennero», basta un nome e già si respira Germania. Dall'A22, ma ancor prima, da Modena, da Verona, una freccia d'asfalto scoccata dritta su Berlino. Eppure la realtà è fatta di decine di chilometri di tir al valico, in coda molti giorni l'anno. Un collo di bottiglia che, negli ultimi 15 anni si è ristretto inesorabilmente. E nell'ultimo lustro ancor di più: prima gli ecopunti per i mezzi pesanti, poi la strategia dei «dosaggi» ideati dall'assessora tirolese Ingrid Felipe, la selezione sui passaggi delle sole merci deperibili e lo stop a quelle non

Ingressi selettivi

Negli ultimi anni si sono moltiplicati i divieti di transito per i tir italiani diretti in Austria

deperibili. Da inizio marzo sono entrati in vigore nuovi sbarramenti che limitano ulteriormente il transito dei tir carichi di carta e cartone, pro-

dotti a base di oli minerali fluidi, di cemento, calce e gesso, di tubi e profilati, cavi e di cereali. Merci che si aggiungono a quelle già oggetto di limitazioni come legname in tronchi, sughero, minerali ferrosi e non ferrosi, marmo, travertino e piastrelle in ceramica, oltre a rifiuti, pietre, terre e materiali di risulta e detriti.

La lista dei provvedimenti di contingentamento applicati dal Tirolo, soprattutto da quando al governo ci sono i Verdi che, sull'inquinamento da tir hanno imbastito una campagna elettorale dopo l'altra, è lunga e fantasiosa. Una matassa complicata dalla linea dialogante di Bolzano che, soprattutto di recente, si scontra con il pugno di ferro del ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini, deciso a dar manforte agli autotrasportatori ormai esasperati affinché l'Unione europea prenda posizione e costringa l'Austria a una mediazione. Il

Veneto, pienamente coinvolto dalla vicenda nonostante l'azione (o, meglio, lo stallo) sia ben più a Nord, rilancia con fermezza il progetto della Venezia-Monaco, quel prolungamento dell'A27 verso Nord che consentirebbe anche al Veneto di avere un collegamento diretto con Austria e Germania. Lo dice chiaramente il presidente della Regione Luca Zaia: «Su quattro corridoi che vanno a Nord, come Veneto ne abbiamo tre che ci attraversano. E abbiamo 18 milioni di passeggeri del sistema aeroportuale del Veneto che vale come terzo scalo italiano. Non basta: abbiamo 30 mila treni l'anno che passano di qui, movimentiamo con i nostri due interporti, Verona e Padova, circa 30 milioni di tonnellate di merci e 60 mila sul Porto di Venezia. Insomma, siamo l'ombelico dell'Europa sotto tanti punti di vista. E, però, siamo l'unica regione a non avere un valico diretto verso nord. Bene, alla luce di

questo, io continuo a dire che un valico, pur ovviamente nel rispetto dell'ambiente e di tutti i ragionamenti che si possono fare, deve esserci anche per il Veneto». La soluzione è una seconda Zaia: «Il vecchio progetto della Venezia Monaco secondo me va in questa direzione, teniamo conto che da Monaco a Belluno secondo il tracciato sono solo 213 km».

Musica per le orecchie del tessuto produttivo bellunese. La battagliera presidente della territoriale di Confindustria, Lorraine Berton, non si stanca di ripeterlo: «Chiamiamola come vogliamo, prolungamento dell'A27, autostrada, superstrada, bypass ma si deve fare. Parlo di un progetto consono ai tempi, quindi rispettoso dell'ambiente per i nostri autotrasportatori e per l'intero Nordest». Confindustria fa presente che la richiesta arriva dal territorio compatto: tutte le associazioni di categoria e anche i sindacati



vogliono lo sbocco a Nord. Vittorio Zollet è il delegato di Confindustria Belluno alle Infrastrutture e spiega con realismo: «L'opzione più verosimile è il miglioramento della viabilità ordinaria verso il traforo del Cavallino come si sta già facendo con le tre varianti della Statale 51». Il problema, però, è convincere l'Austria ad aprire un altro fronte. «Avendo un'alternativa però - obietta Berton - che si affianca al

futuro tunnel di base del Brennero (linea ferroviaria destinata alle merci e ancora in costruzione ndr) diminuirebbe la pressione in un unico

Il braccio di ferro

Sul Brennero è in atto un braccio di ferro con Bruxelles a cui Salvini chiede di intervenire

punto d'accesso». Le condizioni per proporre a Vienna

un nuovo valico con l'Italia, però, non sono delle migliori. Salvini da Bolzano ha tirato dritto: «I trattati di libero scambio valgono per tutti, non è possibile che un governo su 27 impedisca la libera circolazione di uomini e mezzi». Secondo uno studio di Uniontrasporti, le misure tirolese creano alle imprese italiane un danno economico annuo di 251,6 milioni di euro. Oggi Salvini vedrà la com-

missaria Ue ai Trasporti Adina Ioana Valean e parla di «battaglia di civiltà». In Salvini sperano gli autotrasportatori: «Finalmente un ministro che pone le giuste basi per il confronto con il governo austriaco. - dice il presidente di Confrtrasporto-Confcommercio, Paolo Uggè - Prima si cambino le norme sui divieti al Brennero, poi si cerchino le soluzioni possibili».



Serpentone Tir incolonnati per decine di chilometri verso il Brennero in uno dei giorni fissati per le limitazioni ai mezzi pesanti