

Il presidente di Confartigianato Treviso lancia un appello a Zaia: va trovato un accordo con il Friuli su Cimpello-Gemona

# Sartor: «Gli utili di Cav alla Pedemontana e prolungare la A27 fino a Tai di Cadore»

«Le strade all'Anas dimostano che abbiamo ancora la sindrome del mezzadro»

## L'INTERVISTA

Albino Salmaso

«**L**estatali che Zaia ha regalato all'Anas? Sono la prova che noi veneti non abbiamo mai superato la sindrome del mezzadro. Ci serve un padrone che ci dica cosa fare, per poi imprecare». Vendemiano Sartor, 67 anni, trevigiano, imprenditore dell'autostrada, è una delle bandiere storiche di Confartigianato e tra il 2008-2010 ha ricoperto la carica di assessore all'Economia nella giunta Galan. Si definisce un democristiano mai pentito, orgoglioso della prima Repubblica. **Lei è stato uno degli artefici di Cav, nata dal patto tra Anas e Regione: cosa ne pensa dell'idea della holding delle autostrade a Nordest?**

«Cav è la società che controlla il Passante di Mestre, unico caso di federalismo autostradale in Italia, nato da una proposta dirompente della nostra classe politica. Non bisogna dimenticare la spinta riformista figlia dei decreti Bassanini del 2001, oggi varso l'intero disegno attorno a due assi: il completamento della Pedemontana e il prolungamento della A27 fino a Tai di Cadore in previsione delle Olimpiadi di Cortina 2026».

**Sfide complesse: forse per la Pedemontana si potrà tagliare il traguardo entro l'anno, ma i costi sono esor-**

**bitanti. 12 miliardi in 39 anni...**

«Sono ottimista e credo che i ricavi incassati dai pedaggi ripagheranno l'investimento ma ad una sola condizione: vanno realizzate tutte le opere complementari di viabilità nei paesi per favorire l'accesso ai 16 caselli dislocati lungo i 94 km da Montecchio a Spresiano. Gli utili di Cav vanno assolutamente vincolati a questo obiettivo, altrimenti c'è il rischio che la Pedemontana non venga utilizzata dai residenti ma solo dai Tir stranieri».

**Perché mai il grande traffico merci sull'asse Milano-Tarvisio-Trieste dovrebbe abbandonare la A4 e il Passante?**

«La Pedemontana è nata proprio con l'obiettivo di spostare il traffico merci internazionale a Nord per liberare la Patreuve e quindi va costruito un accordo con il Friuli tra Cav e Autovie per completare il tratto tra Pordenone e Gemona. Zaia e Fedriga si debbono parlare, indicare le priorità e questi 58 chilometri sono fondamentali per consentire a chi entra sulla Pedemontana a Montecchio nel Vicentino di sbucare sulla A27 a Spresiano e poi salire fino all'innesto con A28 e raggiungere Tarvisio o il valico per Trieste. Solo con il raccordo Cimpello-Gemona avremo un anello alternativo alla A4 Milano-Venezia-Udine-Trieste».

**Cos'altro c'è da realizzare sulle grandi opere?**

«Il governo ha stanziato 1 miliardo per le Olimpiadi di Milano e Cortina e nuove risorse sono previste con i fondi Gio e la legge speciale per i Giochi 2026 sulla neve. Credo sia un'occasione unica per superare quel collo di botti-

glia che paralizza il traffico a Pian di Vedoia, alle porte di Longarone: la A27 va prolungata almeno fino a Tai e Pieve di Cadore e poi si tratta di decidere come arrivare in Austria».

**Se questo è lo scenario, anche lei scommette sulla revoca delle concessioni ad Aspi-Atlantia per punire Benetton dopo Genova?**

«No. Io penso che lo Stato abbia due ruoli fondamentali: programmare lo sviluppo e controllare la gestione che va affidata ai privati. La revoca delle concessioni non può essere una battaglia ideologica perché c'è il rischio della paralisi con un contenzioso infinito. Alla fine lo Stato sarà costretto a pagare le penali ad Atlantia e a farsi carico della manutenzione delle autostrade senza incassare più i canoni delle concessioni. Meglio tornare alla cura Di Pietro: quand'era ministro aveva avviato rigorosi controlli» **Confindustria ha lanciato il dibattito su Patreuve, lei che ne pensa?**

«Il tema esiste da 30 anni. Il Veneto della fabbrica diffusa si snoda tra la pedemontana da Pordenone a Verona e lungo l'asse centrale metropolitano: siamo la terra del polcentrismo perfetto, con 5 province che producono al ritmo della Baviera e due realtà piccole ma altrettanto strategiche. Stiamo perdendo colpi rispetto all'Emilia Romagna, che in termini di export e Pil ci sta superando. Vanno quindi organizzati i servizi della Patreuve senza formule burocratiche, ma con gli accordi tra le categorie economiche e le istituzioni. Un ruolo decisivo lo deve giocare il metrò di superficie, l'Sfmr va tirato fuori dal cassetto della Regione». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Vendemiano Sartor, presidente di Confartigianato Treviso