

Il governo valuta il perimetro di Cav patto tra Pedemontana, Passante e A4

La vicepresidente De Berti: fiducia nel ministro Giovannini e nel Parlamento, tra un mese si decide

«Siamo al traguardo poi si apre il negoziato con l'Ue per rinnovare le concessioni»

Albino Salmaso / BASSANO

Il Pedemontana-day si è chiuso con il solito squillo di tromba dal palco di Luca Zaia: ora si riparte con l'autonomia. E il ministro Erika Stefani ha ribadito che il federalismo delle strade è una richiesta sacrosanta del Veneto. Il primo passo si chiama holding delle autostrade, per unire Cav e Pedemontana e poi rinegoziare in house due concessioni: quella del Passante e della A4 Padova-Brescia che scade nel 2026 con inclusa la Valdastico. L'altro asse con il Friuli è controllato dalle due Regioni mentre per la A13 Padova-Bologna e la A27 Mestre-Treviso si tratta di fare i conti con i Benetton, vale a dire con Aspi e il braccio di ferro tra Atlantia e il governo dopo il disastro del ponte di Genova. Il dossier è nelle mani della vicepresidente Elisa De Berti, convinta di essere vicina al traguardo: entro giugno il governo Draghi o il Parlamento daranno il via libera all'allargamento del perimetro di Concessioni Autostradali Venete, nata il 1° marzo 2008 e controllata al 50% da Anas e Regione. L'idea fu di Giancarlo Galan, che realizzò il "Passante" in 3 anni: ora Cav gestisce 74 chilometri di strada da Padova Est a Quarto D'Altino, la A57 tangenziale di Mestre e il raccordo per l'aeroporto di Tessera.

DI MAIO E D'INCA' IN VISITA

Un paio di settimane fa i ministri Luigi Di Maio e Federico D'Incà hanno fatto visita alla presidente di Cav Elisa Serato per capire cosa bolle in pentola e non hanno diffuso comunicati. I grillini veneti però sono convinti che la holding sia la strada obbligata per ripianare i costi di Pedemontana con i ricavi di Cav: non preoccupano solo i 2,3 miliardi per realizzare 94 km da Montecchio a Spresiano. Ciò che incute paura sono i 154 milioni per 39 anni da versare alla Sis di Dogliani: sono 6 miliardi. Nelle casse di palazzo Balbi entreranno i ricavi da pedaggio, ma il traguardo di 27 mila veicoli-day è lontano con le tariffe esorbitanti: 17 centesimi al km per le auto, 40 per i Tir. Insomma 36 euro da Montecchio a Spresiano per un bisonte della strada che magari va in Ungheria. L'impressione è che preferisca restare sulla A4.

SALVINI: BRAVO ZAIA

Ieri è arrivato un raggio di sole: con l'apertura della Bassano-Montebelluna si sono registrati 17.636 passaggi contro una media di 12.400. Un salto di qualità che dev'essere stabilizzato, sottolinea il presidente Zaia che ha ricevuto le congratulazioni di Matteo Salvini, che due anni fa inaugurò il primo casello a Breganze.

LA SFIDA DI ELISA DE BERTI

La grande rivoluzione delle autostrade venete è affidata a Elisa De Berti, che ha un filo diret-

to con il ministro Giovannini: l'emendamento che allarga il perimetro di Cav cammina con l'appoggio di Lega, Pd e Italia Viva. «Sono in costante contatto con la sottosegretaria Bellanova, i deputati Bitonci, Morretto e Rota, la senatrice Paita mentre il capogruppo Pd in regione Possamai ha manifestato piena disponibilità a collaborare», spiega la vicepresidente.

Due le opzioni: un provvedimento autonomo del ministro delle Infrastrutture Giovannini atteso a metà giugno o l'approvazione dell'emendamento su Cav nel decreto Ristori 2. «Il nostro obiettivo è gestire in house tutte le concessione in scadenza: si parte nel 2026 con la A4 Padova-Brescia mentre la A13 e la A27 di Aspi si rinnovano nel 2038. Nella nuova holding ci sarà Pedemontana, mentre la Venezia-Trieste è già pubblica. Il ministro Giovannini si è detto disponibile a inserire la norma su Cav nel primo provvedimento utile a metà giugno. L'altra strada riguarda invece l'emendamento da inserire nel decreto Sostegni Bis, sostenuto da Lega, Pd e Iv: vedremo chi arriverà al traguardo per primo». Basta per cantare vittoria? «No, è il primo passo. Poi si apre il confronto con l'Europa per la proroga di 30 anni di Cav fino al 2062 e in cassa abbiamo 1 miliardo e 200 milioni da investire. Questa è la vera autonomia delle strade: Roma non deve aggiungere un centesimo. Noi vogliamo gestire i profitti che oggi vanno ai privati». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Elisa De Berti e a fianco Elisabetta Pellegrini, Matherino e Giovanni Dogliani e Marco Corsini

MACCAGNAN