

**Eddyburg**

sabato 16 marzo 2013

## **Un'altra distruzione è vicina: da Orte a Mestre di LUCA MARTINELLI**

*Fra due giorni potrebbe essere dato il via definitivo a una nuova distruttiva Grande opera, combattuta da tutti i comitati che ne conoscono il percorso. Ringraziamo l'autore del reportage di AltraEconomia, che lo ripropone oggi (16 marzo 2013) all'attenzione dei lettori di eddyburg*

Il percorso accidentato della "nuova Autostrada del Sole", la Orte-Mestre, potrebbe arrivare al Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe), che il prossimo 18 marzo dovrebbe approvare il progetto preliminare del percorso, 400 chilometri attraverso cinque regioni.

L'articolo fa riferimento a un intervento da 8,7 miliardi, mentre il ministro Corrado Passare, in Parlamento, aveva parlato di 10: quel che è certo, è che il piano economico-finanziario dell'opera è -al momento- sconosciuto, che i flussi di traffico attesi sono modesti e che lungo la tratta verrebbero compromessi terreni agricoli di pregio ed aree protette. Il reportage "Il casello incantato" è apparso sul numero di novembre 2012 di "Altraeconomia", mensile d'informazione indipendente. All'articolo di Luca Martinelli, che riproponiamo, si accompagnano un video reportage (guardalo al link [altreconomia.it/video/ortemestre](http://altreconomia.it/video/ortemestre)) e un reportage fotografico geo-localizzato lungo la Orta-Mestre (guardalo al link [www.altreconomia.it/orme](http://www.altreconomia.it/orme)). (l.m.)

"Gli interessi di pochi sulla pelle di molti. No Romea commerciale". Lo striscione è appeso lungo il Naviglio del Brenta. Dietro ci sono campi coltivati. A poche centinaia di metri il campanile e il municipio di Mira Taglio. Accanto una delle Ville venete che attirano i turisti sulla Riviera del Brenta. "Dov'è appeso passerà la nuova autostrada" dice Rebecca Rovioletto. È la portavoce di "Opzione Zero", che riunisce quelli che non vogliono la costruzione della lunghissima arteria tra Mestre, in provincia di Venezia, e Orte, nel Lazio. Quasi 400 chilometri attraverso cinque regioni. La nuova Autostrada del Sole. Per qualcuno, l'A2. Tra gli sponsor, anche il segretario del Partito democratico Pier Luigi Bersani, presidente dell'Associazione Nuova Romea (un altro dei nomi con cui è conosciuta l'autostrada). Che è un "intervento prioritario", stando all'Allegato infrastrutture 2013-2015, un documento dell'aprile 2012 del ministero dell'Economia. Cantieri aperti entro il prossimo anno, ha assicurato intorno al 10 settembre il viceministro per le Infrastrutture Mario Ciaccia: "Sono fiducioso che al prossimo Cipe porteremo a casa la Orte-Mestre, il cui valore si attesta a 10 miliardi di euro". Oggi è il 18 ottobre, e la promessa riunione del Cipe (sigla che indica il Comitato interministeriale per la programmazione economica) non c'è stata. Avrebbe dovuto tenersi entro fine settembre.

Così, in attesa di informazioni realistiche dal ministero (che è stato contattato e poi più volte sollecitato, ma non ha mai risposto), "Altraeconomia" ha percorso tutta la Orte-Mestre. Da Nord a Sud, e a passo lento. Tre giorni per osservare, e documentare, il territorio destinato ad essere stravolto. In Veneto e in Emilia-Romagna, tra acqua e terra. La laguna di Venezia, canali e fiumi -il Brenta e il Bacchiglione, l'Adige, il Po e infine il Lamone-. Le valli di Comacchio e del Mezzano. Terra di bonifica, campi arati, poche case sparse e qualche cittadina. Fino a Ravenna l'autostrada è tutta nuova. Dalla Romagna, invece, segue l'E45, la Ss 3 bis. Che dopo Cesena sale sull'Appennino, fino a sfiorare il Parco nazionale delle Foreste casentinesi, e scendere in Toscana e in Umbria.

Paesaggi che quando (e se) l'autostrada si farà, percorreremo in poco meno di 4 ore. Oggi però Mira (Ve), Adria (Ro), Cavarzere (Ve), Comacchio (Fe), Ravenna, Cesena, Perugia non sono caselli d'uscita. Ma nomi, quelli dei "nodi" della rete Stop Or\_Me ([www.stoporme.org](http://www.stoporme.org)), e numeri di telefono.

Il primo che componiamo è quello di Mattia Donadel, di "Opzione Zero" ([www.opzionezero.org](http://www.opzionezero.org)). Seduto in un bar di Mira, lungo il Naviglio, racconta: "Siamo nati nel 2004, come Rete NO-AR (No Autostrada Romea, ndr). Volevano realizzare un'autostrada che unisse Mestre e Ravenna". Ci spostiamo davanti allo striscione che dice no alla Romea Commerciale, che chiamano così perché corre parallela alla Ss 306 "Romea". "È l'unica area libera rimasta tra Mira e Dolo. Un corridoio verde. Per questo la nuova autostrada passerà di qui. Secondo il progetto preliminare, il Naviglio del Brenta dovrebbe essere sotto-attraversato. La galleria inizierà a oltre un chilometro dall'acqua" spiega Mattia. Oltre Mira e i campi, la Orte-Mestre "incrocerebbe" il Passante di Mestre. "Ma i dati di traffico non giustificano l'esigenza di una nuova autostrada", spiega Mattia, rifacendosi a quelli elaborati nel 2010 da Polinomia per conto del Wwf: "18mila passaggi al giorno, in Veneto. Un traffico locale, che intasa la strada durante i fine settimana estivi, per andare a Sottomarina, verso le spiagge". Ci sono i camion, è vero ma potrebbero essere dirottati sulla vicina A13: "Se prendi un punto

qualsiasi lungo la Nuova Romea e misuri la distanza dalla Padova-Bologna la troverai che corre tra i 20 e i 30 chilometri” conclude Mattia.

In questa storia però i numeri non contano. Anche perché la “legge obiettivo” consente alla Orte-Mestre una corsia preferenziale. Per questo vale la pena partire da altro: dalla terra. “Mira è un ‘nodo’ strategico tra Padova e Venezia -riprende il filo del discorso Rebecca Rovoletto-: con l’attraversamento della Romea Commerciale, che incrocia la cosiddetta ‘Camionabile’, che dovrebbe correre lungo l’idrovia dall’interporto di Padova a Venezia, nascono progetti giganteschi come Veneto City a Dolo, che prevede quasi 2 milioni di metri cubi di nuove costruzioni e interessa tutta la Riviera del Brenta, e un polo logistico da 460 ettari. Insediamenti che nascono nelle aree prossime alla nuova viabilità”. L’equazione ritorna: strada più svincolo uguale cemento. “Il caso del polo logistico di Dogaletto è esemplare -riprende Mattia-: si tratta di 460 ettari, all’incrocio tra Romea Commerciale e Camionabile”. Un’immensa area agricola, tra l’altro vincolata nel Piano di area lagunare (Pal). “L’intervento sarebbe funzionale ad un altro mega-progetto, quello di realizzare un porto off shore per Venezia” spiega Mattia. Per “denunciare” il progetto Opzione Zero, insieme a Mira 2030, lista di cittadinanza attiva, ha promosso l’iniziativa “pane logistico”: “Un progetto di filiera corta. Coltiviamo il grano su un terreno agricolo attiguo a quello che verrebbe trasformato. Abbiamo calcolato che con 200-260 ettari di terreno agricolo, nella zona lagunare, riusciremmo a dare pane a tutti i cittadini di Mira (circa 40mila, ndr), per un anno”.

A Sud di Mira c’è Campagna Lupia. È attraversato dalla Romea, e ci passerebbe anche la nuova autostrada. Chiamiamo Paolo Perlasca, direttore dell’Oasi del Wwf di Valle Averte: “Questa è l’unica oasi protetta dell’intera laguna. Sito d’interesse comunitario e zona di protezione speciale, perché ci sono migliaia di esemplari e specie protette. Un’arteria autostradale potrebbe aver un impatto sulla biodiversità e sull’inquinamento”. Dall’alto di una torretta, muniti di cannocchiale, ci mostre le tre “valli”. Sullo sfondo Venezia e le ciminiere di Porto Marghera. Se volgessimo lo sguardo dall’altra parte, vedremmo passare i camion: “Se per la Orte-Mestre venisse scelto un tracciato contiguo alla Romea, l’autostrada entrerebbe dentro la Riserva, mangiandosi una porzione di territorio. Per questo il Wwf preferisce un’altra opzione, che passa per un miglioramento della viabilità esistente, vincolando il traffico merci lungo l’autostrada A13”. Per non perdere 500 ettari classificati come Zona umida d’importanza internazionale, protetta nell’ambito della convenzione Ramsar.

Fuori dall’Oasi ci sono le frecce. Quella verso sinistra dice “Venezia 31”. L’altra indica “Ravenna 109”. Prima di Chioggia, però, abbandoniamo la Ss Romea diretti a Cavarzere. Seguiamo lo stesso percorso della Romea Commerciale. Che corre in mezzo ai campi. Fino a Cavarzere, estremo lembo meridionale della provincia di Venezia. L’architetto Carlo Costantini, tra gli animatori di AltroVe-Rete dei Comitati per un altro Veneto, ci dà appuntamento in piazza. A 50 metri dell’argine del fiume Adige. “Questo è un territorio marginale. Dov’è ancora forte il mito dell’autostrada che porta lavoro.

Per conto della Provincia di Venezia, nell’ambito del Piano territoriale di coordinamento provinciale, ho svolto uno studio sul collegamento tra la parte Sud del territorio e Ferrara e Rovigo. Non abbiamo bisogno di quest’autostrada”. Che passa troppo vicino alle case, a meno di un chilometro in linea d’aria. E che -spiega Costantini- “verrebbe costruita tutta in rilevato. Hai visto quanti corsi d’acqua più o meno grandi? Siamo in una zona mediamente sotto il livello del mare, il cui equilibrio idraulico dipende dalle pompe. L’autostrada sarebbe ‘una frattura’, e lo studio d’impatto ambientale non ne tiene conto”. Al bar di Cavarzere ci raggiunge Don Giuseppe Mazzocco. Regge la parrocchia “Cristo divin lavoratore” di Adria, a una decina di chilometri. Don Giuseppe è parte della Rete dei comitati per l’ambiente del Polesine. Ci spostiamo nei pressi di Adria, su un cavalcavia. “Questo raccordo a quattro corsie è stato costruito dieci anni fa. Adesso arriva un nuovo progetto, che dovrebbe correre in parallelo e che raddoppierà l’impatto ambientale. Qui sotto -racconta Don Giuseppe- passa il Canalbianco, il canale navigabile che da Mantova raggiunge il mare”. E che sembra suggerire anche un’alternativa per spostare le merci. Peccato la vedano solo i comitati: Adria è il punto in cui la Orte-Mestre dovrebbe incrociare la Nogara-Mare, un’autostrada da due miliardi di euro che dovrebbe tagliare in diagonale il Polesine, da Legnago in provincia di Verona. E a Ravenna il vicesindaco Giannantonio Mingozzi giustifica l’autostrada perché collegherebbe “il porto di Venezia a quello di Ravenna. E non parlerei di Orte-Mestre, ma di Cesena-Ravenna-Ferrara: sarebbe già una conquista, un’alternativa all’attuale Romea”. È la logica dei “lotti funzionali”, partire per partire: “Una tratta che il Cipe non disdegna -spiega Mingozzi-. Se non hai investimenti pubblici un’autostrada del genere te la sogni, anche se si mettono insieme tutti i privati che han fatto autostrade in Italia”. E Mingozzi fa il nome di Vito Bonsignore, eurodeputato Pdl. Mingozzi lo ha incontrato qualche volta a Ravenna, Bonsignore, che è azionista di Management Engineering Consulting (Mec) spa, una delle società che figurano nel gruppo dei promotori della Orte-Mestre. Tra le altre c’è anche Banca Carige, di cui Bonsignore controlla l’1,01% attraverso Gefip Holding s.a. che, si legge sul sito della Consob, è “soggetta al controllo del sig. Vito Bonsignore indirettamente, attraverso la società Mec spa”.

“Il progetto è ormai in dirittura d’arrivo e a breve, spero nell’arco di un paio di mesi, ci daranno l’ok definitivo -spiegava il presidente di Carige, Giovanni Berneschi, a Il Sole 24 Ore, nel febbraio 2011-. Ottenuto il disco

verde, valuteremo come procedere: se costruire direttamente con la nostra partecipata Ili Autostrade o se cedere il progetto a un soggetto interessato che, a quel punto, sarà vincolato a realizzare comunque l'opera". Dagli uffici dell'Anas, a Roma, fanno sapere che non è proprio così: "Il promotore non è l'aggiudicatario. Sulla base di quella proposta, una volta ottenuto l'ok del Cipe, si farà una gara". Torniamo in Romagna: a Nord di Ravenna, l'autostrada attraverserà la Valle del Mezzano, "un'area bonificata per dar lavoro alle persone. Cosa giusta o sbagliata, è stata fatta, e questo sito è rimasto un'area molto speciale" racconta Marino Rizzati, di Legambiente Comacchio. È una Zps, zona di protezione speciale. "Il più grande vuoto d'Europa" la definisce Valter Zago, già presidente del Parco del Delta del Po. Un'area, cioè, completamente non antropizzata. "È un'isola dove gli agricoltori possono far crescere alberi da frutto, che poi vengono trapiantati nei campi. Nella Valle del Mezzano non vengono intaccati da certi batteri" riprende Rizzati. Poco importa. La Orte-Mestre passerà giusto in mezzo.

Oltre Cesena, l'autostrada non è tutta nuova. Prende il posto della E55, la superstrada a due corsie per senso di marcia che collega la Romagna all'A1. Succede, però, che l'arteria dovrà essere adeguata. Oggi misura tra i 15 e i 17 metri, e passerà a una larghezza tra i 20 e i 25. Numeri che pesano come il cemento armato dei viadotti su cui poggia arrampicandosi verso la Toscana: "Tra gli sponsor del progetto nel cesenate c'è Davide Trevisani -racconta Davide Fabbri, già consigliere comunale dei Verdi a Cesena e oggi del Forum 'Salviamo il paesaggio'-, per trent'anni al vertice della Cassa di risparmio di Cesena e della omologa fondazione, che con il Gruppo Trevi realizza gallerie e viadotti".

Tomati in pianura, il problema principale nel tratto umbro della E55 è la variante di Collestrada, alle porte di Perugia. E non solo perché attraversare l'ennesima area protetta. Basta un nome: "Ikea -racconta Alessandra Paciotto, presidente di Legambiente Umbria- aveva scelto un'area agricola 'a ridosso' del tracciato in variante per aprire un nuovo centro commerciale". Anche in Umbria vince l'equazione asfalto uguale cemento. Per questo è meglio frenare. Restiamo in statale o in superstrada, dove il limite non è ai 130 chilometri all'ora.