

Seminario

*"Il Veneto ed i Corridoi ferroviari europei.
Pronti a partire!"*

Confindustria Verona, 19 settembre 2014, ore 10.00

INTERVENTO PRESIDENTE FRANCO MILLER

Desidero porgere a tutti Voi il saluto di Confindustria Veneto e di Transpadana e ringraziarVi per aver voluto partecipare a questa iniziativa, che è stata organizzata per fare il punto sullo "stato dell'arte" della realizzazione della nuova linea ferroviaria veloce Milano-Venezia-Trieste.

Avremo modo di farci una idea precisa e puntuale sulle singole tratte, mettendo a fuoco le relative problematiche, ma anche di dare modo al territorio di conoscere le specificità di questa infrastruttura destinata a cambiare profondamente il sistema trasportistico del NordEst.

Avremo dai nostri relatori le notizie più aggiornate sulle decisioni assunte e sui programmi, che, per alcune opere, comprenderanno pure le tempistiche di avvio dei lavori.

Permettetemi, come premessa, di fare alcuni passi indietro. Ancora nel 2009, proprio qui a Verona in un convegno, l'AD delle Ferrovie dello Stato, Moretti, sosteneva come l'Alta Velocità tra Milano e Venezia era un'infrastruttura senz'altro utile, ma della quale si "sarebbe iniziato a parlare dopo il 2020".

Una posizione per noi sconcertante, che si scontrava con la nostra esperienza quotidiana, con una linea ferroviaria, quella attuale, già al limite della saturazione ed incapace di ridurre l'intasamento della parallela autostrada.

A ciò aggiungiamo la necessità di adeguare la linea ferroviaria alle grandi potenzialità dei principali terminali di traffico Veneti, vere eccellenze nazionali di valore europeo: il porto di Venezia inserito



nel sistema NAPA, l'aeroporto di Venezia integrato con Verona e in prospettiva Trieste, gli interporti di Verona e Padova, che riusciranno a cogliere le opportunità alla loro portata, solo se potranno disporre di un sistema infrastrutturale terrestre adeguato.

Confindustria Veneto, da sempre attenta ai fattori di competitività delle imprese, si è interrogata su come fosse possibile accelerare questi tempi, giungendo alla conclusione che era necessario pensare ad una nuova strategia, finalizzata a far emergere come l'esigenza di una infrastruttura ferroviaria moderna lungo l'asse Padano risultasse non più procrastinabile, non solo per lo sviluppo del Veneto, ma necessaria alla competitività del sistema Paese.

Da questo scenario discende la proposta, certamente provocatoria, presentata a Casale sul Sile nel giugno 2011 "la TAV ce la facciamo noi" e poi lo studio realizzato assieme alla Regione Veneto e al Comitato Transpadana che ha sviluppato questa idea, presentato a Mestre in un convegno del luglio 2012, alla presenza dell' allora Ministro delle Infrastrutture, Passera.

Lo studio ha ricevuto ampi consensi, a partire da quello dello stesso Ministro Passera, che si era impegnato ad assicurare entro l'ottobre 2012 i primi finanziamenti necessari per concludere la progettazione dell'opera.

Promesse purtroppo disattese.

Ma la proposta ha fatto riflettere e capire come l'intervento sia, tra le grandi infrastrutture ferroviarie previste in Italia, l'unico finanziariamente sostenibile; ed ha convinto l'Europa ad attribuire al corridoio un ruolo di tutto rilievo ed al quale dare priorità rispetto ad altri interventi, concetto oggi condiviso anche da Rfi e Ministero delle Infrastrutture.

In particolare lo studio ha evidenziato come questa nuova linea ferroviaria veloce risulti necessaria al raggiungimento degli obiettivi strategici di sviluppo pianificati dai grandi terminali di traffico presenti sul territorio e che possono rappresentare veri volani per l'economia nazionale, ancora più importanti in questa fase economica



recessiva.

Da non sottovalutare l'impulso immediato all'economia dovuto all'apertura dei cantieri, ogni miliardo di euro investito in infrastrutture genera circa 10.000 posti di lavoro fra diretti ed indotto.

Da allora è passato del tempo, è sembrato più volte che stessimo raggiungendo l'obiettivo, per poi tornare mestamente al precedente "nulla".

Finalmente, negli ultimi mesi, la situazione sembra aver avuto una positiva accelerazione, che ha trovato autorevole conferma negli impegni presi dal Premier Renzi, all'assemblea congiunta di Confindustria Verona e Vicenza nello scorso Giugno.

In questi mesi un importante passo in avanti è stato compiuto sbloccando l'annosa questione del nodo di Vicenza, con la firma del Protocollo d'Intesa tra Ministero, Ferrovie dello Stato, Regione Veneto e Comune di Vicenza, che recepisce la proposta elaborata dalla Camera di Commercio di Vicenza, per un riassetto in superficie della linea e con nuova stazione alla Fiera.

Si è poi riconosciuto il ruolo di hub strategico nazionale per l'aeroporto di Venezia, da collegare direttamente con la rete "alta Velocità", per rendere possibile l'integrazione in un unico sistema con Verona e poi Trieste, attivando sinergie utili a competere sul mercato internazionale.

Ricordo poi i fondi assegnati al nuovo scalo "off-shore" previsto dal porto di Venezia, per realizzare un terminale containers capace di competere direttamente, assieme agli altri scali del nord-adriatico, con i colossi mondiali, specie sulla rotta Europa-Cina.

Sono state finalmente rese disponibili le prime risorse, previste dalla Legge di Stabilità 2013, per l'avvio dei cantieri sulla Brescia-Verona e, con il recente decreto Sblocca Italia, assegnati i fondi per completare la progettazione del tratto successivo tra Verona e Padova.



Molta carne al fuoco e il tutto sembra finalmente inserito in una pianificazione strategica coerente, che consente al Nord Est di compiere un deciso passo in avanti, sia pure con grave ritardo rispetto alle aspettative del territorio.

Questi sono gli argomenti che verranno affrontati negli interventi successivi, con autorevoli interlocutori che potranno confermare le nostre valutazioni e illustrare lo "stato dell'arte" sui principali temi che compongono i tasselli del nostro incontro.

Ringrazio pertanto l'ing. Uberti del Consorzio Cepav Due, l'ing. Comastri per Rete Ferroviaria Italiana, il dott. Mariotto per la Camera di Commercio di Vicenza e il dott. Bergamasco della Fondazione Nord Est e sono certo che dai loro interventi potremo avere informazioni e spunti concreti per capire le prospettive a breve dell'opera.

Scopo non secondario, inoltre, di questo incontro è quello di stabilire con il territorio un clima di corretta informazione e di collaborazione onde evitare incomprensioni e malintesi che hanno fortemente penalizzato e ritardato la realizzazione di altre opere analoghe.

E' noto che questo corridoio fa parte di un preciso impegno non dilazionabile preso dall'Italia con l'Europa, che è pronta a finanziare fino al 30% dell'investimento con risorse che diversamente sarebbero dirottati verso altri Paesi; pertanto è auspicabile che tutte le componenti coinvolte ed interessate adottino un atteggiamento di disponibilità nell'interesse comune, e con la certezza di contribuire al progresso del territorio e del sistema Paese.

Confindustria Veneto ha peraltro ritenuto di allargare gli orizzonti del nostro approfondimento anche alle prospettive meno immediate e previsto una tavola rotonda, coordinata dal Direttore di TeleArena dott. Puliero, e che vedrà protagonisti il Presidente della Regione Veneto, Zaia, il Presidente del Porto di Venezia, Costa e quello di SAVE, Marchi, oltre al nostro Presidente di Confindustria Veneto, Zuccato.

Interlocutori così rappresentativi potranno aiutarci a capire l'importanza di questa infrastruttura fondamentale per il rilancio dell'economia e le prospettive che si verranno ad aprire nella logistica, nel turismo, nel nuovo manifatturiero inserito nella competizione globale.