

# «Infrastrutture a Nord Est Servono trenta miliardi»

*Studio Intesa: ritardo cronico, gap grave per la ferrovia*

PADOVA — Il ritardo del Veneto sulle infrastrutture è fatto noto anche ai sassi. Il servizio studi di Intesa Sanpaolo ha provato a fotografarlo, con risultati tanto severi da spingere Mario Ciaccia, ad di Biis (l'insegna specializzata del gruppo nel banking per le opere pubbliche), a questa stima: «Servono investimenti per 30 miliardi per assicurare al Nord Est una dotazione di infrastrutture adeguata al sistema economico».

Sembra un cifra inarrivabile in tempi di magra assoluta per le casse pubbliche ma il parere di Ciaccia è opposto: «C'è un clima diverso, la sindrome di Nimby (l'opposizione delle popolazioni locali a nuove opere, ndr) non è più di moda come qualche anno fa, risorse e progettualità si possono costruire con un nuovo modello di collaborazione tra istituzioni pubbliche, imprese e banche. Qualche esempio di successo c'è: si potrebbero riprodurre esperienze positive come, in Lombardia, la nuova Fiera di Milano o la Brebemi». Intanto, Intesa-Biis fa la sua parte: 4 miliardi erogati nel Nord Est (compresa la sanità), un miliardo negli ultimi diciotto mesi.

Lo stato dell'arte sul Veneto delle infrastrutture è stato rappresentato ieri a

una tavola rotonda organizzata dalla stessa banca a cui hanno partecipato, tra gli altri, l'assessore regionale Renato Chisso e il vicesindaco di Padova, Ivo Rossi. Il gap della regione è tanto più evidente quanto più la si accosta alle aree dell'Europa omogenee per densità industriale e sviluppo economico. Un paio di esempi: 101 chilometri di autostrade per milione di abitanti contro i 162 chilometri dell'Alsazia e i 193 della Baviera; quanto alla ferrovia, le stesse regioni della Francia e della Germania mostrano una dotazione pressoché doppia rispetto al Veneto. Per non parlare, poi, dell'Alta velocità: da queste parti il conto è presto fatto, zero chilometri realizzati.

«Credo che proprio sul fronte della ferrovia - spiega Gregorio De Felice, chief economist di Intesa Sanpaolo - si evidenzino le maggiori carenze. Il Veneto è geograficamente strategico per la sua posizione di cerniera tra l'Est Europa e il Mediterraneo, una sponda verso la quale, peraltro, si stanno concentrando notevoli investimenti per lo sviluppo». Sulla Tav tre giorni fa l'amministratore delegato di Ferrovie, Mauro Moretti, ha fatto qualche promessa («il tratto

fino a Venezia potrà essere realizzato entro il 2016»). De Felice risponde: «Prendo atto di quanto ha affermato, ma resta il fatto che al momento non ci sono

cantieri, né appalti, né per alcuni tratti la progettazione». Situazione stridente rispetto non solo a nazioni più dinamiche (la Spagna tra il '92 e il 2007 ha costruito il triplo delle linee veloci realizzate dall'Italia fra il 1981 e il 2000), ma anche ad altre regioni del Paese, come si può dedurre dal prossimo completamento della linea Milano-Napoli o della Milano-Torino.

La prova finale è data proprio dalla stima sugli investimenti pro capite per infrastrutture: negli ultimi dieci anni in Veneto - fa sapere l'ufficio studi di Intesa - si è investito il 20% in meno rispetto alla media del Centro-Nord e il 13% in meno rispetto alla media del Paese, «anche se - si precisa - si sta registrando una inversione di tendenza». E non è solo una questione di soldi: il tempo medio per la formazione di una gara d'appalto e alla sua definizione definitiva è di 787 giorni, di poco inferiore alla media nazionale (900 giorni) ma ancora decisamente troppo lungo.

**Claudio Trabona**