

L'INTERVISTA - DANIELE MARINI, DIRETTORE DELLA FONDAZIONE NORD EST

**«IL PASSANTE REGALA VITA. TAV E SMFRI NUOVI TAPPI»
IL NODO DEL DECENNIO: «SENZA ALTA VELOCITÀ SIAMO ZOPPI»**

Ce lo ricorderemo a lungo, questo 2009, soprattutto per uno storico «tap-po » che è saltato. Ormai lo diamo quasi per scontato, perché alle comodità ci si abitua molto velocemente, ma solo un an-no fa, di questi tempi, parlavamo e scrive-vamo ancora di traffico in tilt, raffiche di incidenti e code plurichilometriche sulla martoriata tangenziale di Mestre. Da feb-braio c'è il Passante. Che, in un giorno di esodo estivo, s'è intasato di brutto pure lui, ma vuoi mettere: rispetto a prima, c'è lo stesso abisso che passa tra l'eccezione e la regola.

Uno svincolo del Passante

Sono 32 chilometri di autostrada carichi di significati anche simbolici: la rivendicazione orgogliosa di un Veneto che mostra al mondo di poter sconfiggere per davvero il suo cronico deficit in campo infrastrutturale; la prova, quasi inaudita per le abitudini italiane, che un'opera pubblica può essere realizzata in 4 anni (certo, senza contare la lunghissima fase di gestazione); l'idea che ci siamo liberati per sempre di una strozzatura talmente intollerabile da far considerare il valico di Mestre come uno dei punti neri dell'intera viabilità europea. Significati simbolici ma non solo, come nota Daniele Marini, direttore scientifico della Fondazione Nord Est e docente di sociologia del lavoro all'Università di Padova: «Io direi che il Passante costituisce innanzitutto il primo pezzo di un futuro asse dello sviluppo. Ed è un pezzo forte: ha accorciato i tempi di percorrenza tra le città del Veneto, ha restituito a tutti noi ore di vita».

Il primo pezzo ce l'abbiamo, ora bisogna continuare: a girare in auto tra Vicenza, Bassano, Castelfranco e Montebelluna, la dorsale produttiva del Veneto, c'è da disperarsi, non è così? «Senza dubbio, in quell'area ancora non ci siamo. Da Treviso a Schio, centoventi chilometri, tuttora ci si impiega una vita. La futura superstrada Pedemontana Veneta sarà un altro tassello fondamentale da costruire e strutturare, a maggior ragione perché stiamo parlando della fascia dei distretti industriali. Lo dico anche in funzione anti-crisi: quando ne saremo definitivamente usciti il nostro sistema produttivo si sarà evoluto ma della Pedemontana ci sarà sicuramente bisogno. Vedremo in che tempi si riuscirà a realizzarla».

Si ripropone, più in generale, una questione cruciale per il Veneto: il governo della mobilità sul territorio. Dal vostro osservatorio della Fondazione Nord Est, quali sono gli interventi cruciali per un'azione efficace? «Faccio una premessa: guardiamo all'area centrale della regione come a un'area omogenea. In quest'ottica, la sfida della competizione internazionale si gioca sulla capacità di creare sistemi territoriali, capaci di integrarsi in modo intelligente valorizzando ciascuno le proprie capacità. Un esempio per tutti: al Veneto non servono sette piccole università per sette capoluoghi. Città capitali non ne abbiamo, quindi dobbiamo pensarci come una metropoli diffusa con alcuni centri di

eccellenza che la caratterizzano. Questo ragionamento vale anche per la gestione della mobilità».

Quali sono i poli di eccellenza, in questo ambito? «Con orientamento a nord est, senza dubbio il porto di Venezia, il sistema aeroportuale di Venezia con Treviso e il centro logistico di Padova. A questi aggiungerei, per i traffici in linea nord-sud, l'interporto di Verona. Questo è il punto di partenza. Però è evidente che una mobilità di tipo metropolitano richiede modalità di spostamento molto più rapide delle attuali». A proposito: da anni ormai attendiamo che il Sistema ferroviario metropolitano (Sfmr) si trasformi da progetto in realtà. Notizie in proposito? «I ritardi accumulati sono notevoli ma rimane un intervento assolutamente strategico per il Veneto. L'attesa è del tutto giustificata, l'Sfmr sarebbe già un grande passo in avanti per la mobilità del Veneto centrale».

Quello delle ferrovie è un tasto particolarmente dolente: se diciamo Alta velocità cosa le viene in mente? «Un'eredità negativa che ci trasciniamo dagli anni Novanta, quando la giunta regionale guidata da Giuseppe Pupillo, con Michele Boato assessore all'Ambiente, si pronunciò per il no alla realizzazione dell'Alta velocità in Veneto. Quello della Tav, come tutti possono constatare, è un disegno che richiede lustri prima di essere realizzato: quando si parte con un 'no', se ne pagano le conseguenze per decenni».

Infatti, l'Alta velocità in Veneto è ancora soltanto un progetto fino a Venezia, mentre da Venezia in poi non c'è neppure quello. «Per l'appunto. Questo è lo squilibrio più evidente della nostra regione rispetto al resto d'Italia. L'asse Torino-Milano e quello Nord-Sud sono stati realizzati, noi a Nord Est siamo evidentemente zoppi».

Con il 2009 va a concludersi anche il rude decennio degli Anni Zero: che bilancio vogliamo trarne in prospettiva futura? «Come ho detto, il futuro risiede in un sistema metropolitano intelligente che collochi il Veneto in un disegno più ampio. La velocità della competizione globale è aumentata in modo esponenziale: o ce ne rendiamo conto oppure ci consegniamo al rischio di vederci superati da altre realtà mondiali che, erroneamente, eravamo abituati a considerare arretrate. La priorità che consegneremo al nuovo decennio è proprio questa: il Veneto da solo non va da nessuna parte se non saprà dialogare, quanto meno, con Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige e in parte anche con l'Emilia Romagna. Lo dimostra proprio la vicenda della mobilità: il sistema delle infrastrutture non si ferma a Portogruaro».

Si parla di Olimpiadi 2020 a Venezia, di Nord Est capitale della cultura nel 2019, delle ricadute dell'Expo lombardo nel 2015: velleità o opportunità reali? «Aggiungiamoci pure anche l'Euroregione con Friuli-Venezia Giulia e Carinzia. Sono tutti progetti che calcano l'accento sul tema della mobilità: soltanto infrastrutture valide e moderne li possono garantire. Se arriveranno a buon fine lo vedremo, ma comunque possono costituire uno stimolo importante poiché le intenzioni politiche spingono in quella direzione. E questo può portare delle ricadute positive».