

Strade e ferrovie, Nordest emarginato dall'Italia

Drastico il giudizio espresso dalla classe dirigente nella rilevazione «One»: i ritardi nella Tav vanno addebitati all'incapacità dei politici locali

di Carlo Bergamasco
TRIESTE

Parlare di Nordest e di infrastrutture per il trasporto significa raccontare una situazione di ritardo rispetto alle aspettative e alle necessità del territorio. L'indice è puntato soprattutto sulle ferrovie, valutate come insufficienti in rapporto ai bisogni di mobilità degli utenti e alla capacità di sostenere il transito di merci. Tuttavia, il quadro risulta negativo anche riguardo ad autostrade, porti e interporti. Mentre il gap nella realizzazione della Tav rispetto al Nord Ovest e all'Italia centrale va addebitato in primo luogo alle responsabilità della classe politica locale. Sono le valutazioni che emergono dalla rilevazione One, condotta dalla Fondazione Nordest tra i rappresentanti della classe dirigente di Veneto e Friuli Venezia Giulia, con il contributo di Intesa SanPaolo.

Prendendo in esame le valutazioni espresse a proposito delle singole modalità per il trasporto di merci e persone, emerge come la capacità della rete ferroviaria del Nordest di rispondere alle necessità di spostamento degli utenti risulti negativa per l'85,7% dei rispondenti. Per il 73,6%, il giudizio è analogo a proposito della movimentazione di merci su rotaia.

Risultano scarsi consensi anche la rete stradale, giudicata inadeguata ai bisogni dei privati dal 61,8% e insufficiente alle necessità relative alle merci per il 64,1%. Relativamente migliore, seppure in un quadro comunque negativo, è il giudi-

zio concernente il sistema dei porti, a un livello di insufficienza per il 52,5%. Un giudizio simile viene espresso sugli interporti (che pure vedono in Veneto la presenza di due realtà dinamiche come Verona e Padova) non positivi per il 55% dei rispondenti.

Attualmente, lo sviluppo della rete ad alta velocità in Veneto e Friuli Venezia Giulia risulta fermo alla linea Padova-Venezia e l'apertura dei cantieri per costruire nuove tratte non sembra essere vicina. Nel resto del Paese, la Tav è già stata completata tra Torino, Milano, Bologna, Roma, Firenze e Napoli e i progetti per il breve termine prevedono la prosecuzione della nuova linea tra Milano e Brescia, per poi raggiungere Verona. Tra le ragioni principali di tale ritardo viene individuata innanzitutto l'incapacità della classe politica locale nordestina di rappresentare le istanze del proprio territorio (51,2%).

Anche la seconda e la terza tra le motivazioni più importanti coinvolgono direttamente i decisori politici e, più in generale, la classe dirigente. Le si-

tuazioni di litigiosità e l'assenza di una visione condivisa tra i comuni e le regioni coinvolte dall'opera sono indicate da più di un quinto del campione (22,7%). Tale dato riflette più episodi in cui, nelle regioni del Nordest, la normale prassi istituzionale che comporta il confronto tra gli amministratori locali per individuare soluzioni di tracciato condivise è evoluta in contrasti e visioni opposte che ancora restano da ricomporre. Per il 14,2% la causa del gap che sconta la Tav del Nordest va invece cercata nell'inadeguata considerazione verso l'opera da parte della classe dirigente locale. Da notare, poi, come tra le motivazioni indicate come seconda scelta, prevalga piuttosto nettamente la litigiosità tra gli enti locali (40,3%), già suggerita con forza come prima opzione.

Pochi coloro che ritengono più importanti i limiti di natura finanziaria legati alle disponibilità di cassa dello Stato italiano per gli investimenti in infrastrutture. Solo il 7,7% del campione pensa, infatti, che il ritardo sia dovuto alla necessità di contenere la spesa pubblica in una fase di difficoltà economica. In numero ancora minore chi, invece, considera come maggiormente decisivo il ruolo avuto da alcune associazioni ambientaliste o da gruppi di cittadini che si sono opposti a livello locale alla realizzazione della Tav (4,2%).

Lo sviluppo della rete ferroviaria del Nordest sembra rimanere al centro dell'attenzione dei rispondenti anche quando viene affrontato il tema delle priorità tra le opere infrastrutturali inserite nell'agenda di Regioni e Governo. Il Sistema ferroviario metropolitano regionale appare il progetto cui è attribuita maggiore importanza sommando quanti lo hanno indicato come prima scelta (28,8%) come seconda (12,6%) e come terza (14,4%). Si tratta di un'opera destinata ad avere un impatto sugli spostamenti dell'utenza privata nell'area a maggior urbanizzazione del Veneto tra Venezia, Treviso e Padova, che dunque dovrebbe intervenire proprio nel contesto della mobilità dei cittadini, questione già evidenziata come particolarmente problematica a giudizio dei rispondenti.

Ugualmente urgente risulta anche la terza corsia della A4 tra Venezia e Trieste, indicata come prima risposta dal 30,1% del campione. Tale sezione della A4 risulta avere un ruolo cruciale nei collegamenti tra l'Italia e l'Europa centrale per gli spostamenti delle merci quanto per quelli delle persone. Al terzo posto tra le opere che sarebbe opportuno realizzare per prime tra quelle in progetto si trova la Superstrada pedemontana veneta, prima scelta per l'11,5% dei rispondenti, seconda per il 22,7%. Come per la terza corsia della Trieste Venezia, quest'opera fa parte del sistema afferente l'autostrada A4, lungo l'asse Est-Ovest del Paese ed è chiamata a dare risposta a consistenti bisogni di mobilità del Nordest.

Dovendo esprimere una valutazione dell'attuale sistema infrastrutturale nordestino, può indicarci **come giudica attualmente il livello di (molto negativo, negativo, normale, positivo, molto positivo) (val. %)**

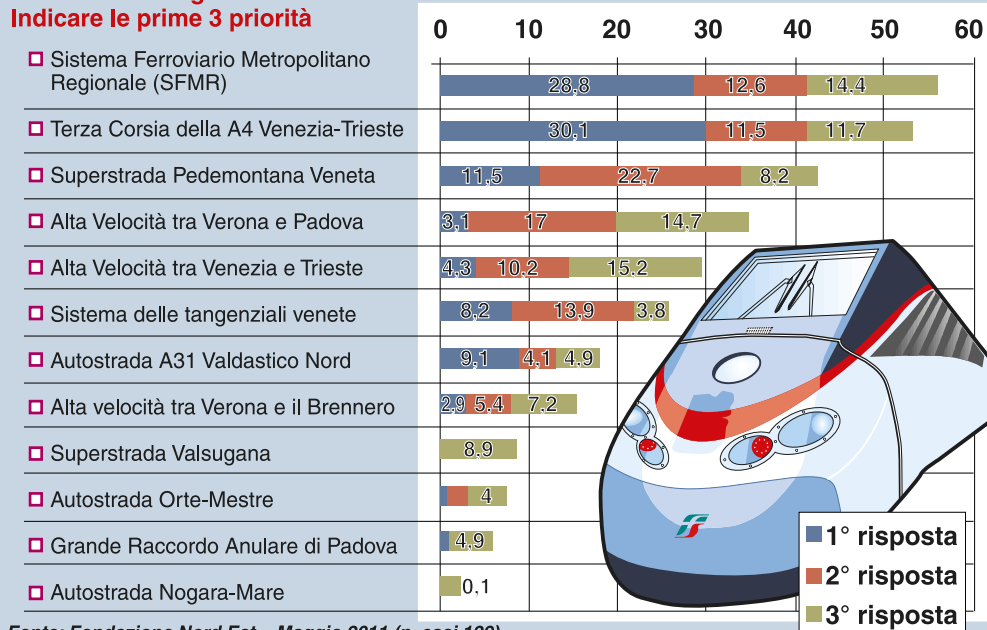
	Positivo	Negativo
□ Capacità stradale di movimentare merci	35,9	64,1
□ Capacità ferroviaria di movimentare merci	16,4	73,6
□ Capacità stradale di rispondere ai bisogni dell'utenza privata	38,3	61,8
□ Capacità ferroviaria di rispondere ai bisogni dell'utenza privata	14,3	85,7
□ Capacità interportuale	45,0	55,0
□ Capacità dei porti	47,5	52,5

Attualmente, l'alta velocità ferroviaria unisce Torino, Milano, Roma e Napoli, mentre tra Milano e Trieste sono stati realizzati le sole tratte Milano-Treviglio (Bg) e Padova-Mestre. A suo giudizio, tra le seguenti, quali sono le 2 principali cause di questo ritardo? (val. %)

	Prima scelta	Seconda scelta
□ Incapacità della classe politica locale di rappresentare il territorio	51,2	15,2
□ Necessità di contenere la spesa pubblica in una fase di crisi	7,7	14,8
□ Litigiosità tra i comuni e le regioni coinvolte dall'opera	22,7	40,3
□ Opposizione da parte di gruppi ambientalisti o di cittadini	4,2	8,8
□ Inadeguata considerazione verso l'opera da parte della classe dirigente locale	14,2	20,9
□ Totale	100,0	100,0

Quali delle opere infrastrutturali di viabilità stradale e ferroviaria oggi all'ordine del giorno nel Nord Est (il cui iter è più o meno in avanzamento) dovrebbe avere a suo avviso la maggiore priorità in termini di investimenti e di sforzi da parte della classe dirigente?

Indicare le prime 3 priorità



Fonte: Fondazione Nord Est - Maggio 2011 (n. casi 129)

Questo l'elenco degli interpellati nel sondaggio



Gli interpellati: Franco Andolfato, Corrado Antonini, Paolino Barbiero, Marina Bergamin, Sergio Bolzonello, Francesco Borga, Marina Brolo, Dario Bruni, Giuseppe Caldiera, Massimo Carraro, Andrea Castagna, Ferdinando Ceschia, Stefano Cimatti, Massimo Codato, Gerardo Colamarco, Cristiana Compagno, Alessandro Conte, Maurizio Conte, Nello Coppeto, Giancarlo Corò, Giuseppe Covre, Aniello Cum, Luigi Curto, Riccardo Dal Lago, Elio De Anna, Moreno De Col, Cesare De Michelis, Alberto Felice De Toni, Franco Debortoli, Barbara Degani, Luciano Di Bernardo, Paolo Doglioni, Giovanni Fania, Pietro Fontanini, Alessandro Forabosco, Guglielmo Frezza, Flavio Grendele, Paolo Liva, Franco Lorenzon, Feruccio Macola, Sergio Marini, Francesco Mattiazzo, Giacinto Menis, Massimo Miani, Marco Michielli, Vincenzo Milanese, Roberto Molinaro, Roberto Muradore, Alberto Neri, Antonio Padoan, Lauro Paoletto, Oreste Parisato, Carla Pellegatta, Arturo Pellizzon, Lucia Perina, Francesco Peroni, Roberto Pinton, Dino Pistolato, Giovanni Pone, Franca Porto, Adriano Pozzato, Armando Querin, Sergio Rebecca, Gianfranco Refosco, Piergiorgio Renier, Sergio Rosato, Giovanni Sammartini, Luigi Mario, Francesco Savina, Silvano Scandian, Roberto Scarciglia, Ilario Simonaggio, Giorgio Simonetto, Adriano Sincovich, Paola Stuparich, Emilio Terpin, Giuseppe Tonutti, Luca Visentini, Giuseppe Zaccaria, Lucio Zarantonello, Gabriele Zuppati.