

**Tav, allarme a Nord-Est dopo lo stop ai fondi**

Cresce il malumore tra le imprese del Nord-Est dopo il nuovo stop ai finanziamenti per le tratte venete dell'Alta velocità ferroviaria. Tomat: tagliati fuori dall'Expo.

> pagina 23

Commento > pagina 18

**Trasporti.** L'aggiornamento del contratto di programma con le Fs non prevede alcuno stanziamento per le tratte venete

# Stop a Treviglio per l'alta velocità

Le imprese: tagliate fuori dall'Expo, perderemo turisti e occasioni d'affari

**MAXI RITARDI**

La progettazione della linea tra Verona e Padova slitta oltre il 2011. Impossibile anche solo fissare una data per la Venezia-Trieste

**Claudio Pasqualetto**

VENEZIA

■ A mettere il dito nella piaga sono ancora quei "rompiscatole" dei veneti. Si corre, o almeno si prova a farlo, per l'Expo di Milano del 2015, ma in quella data un'infrastruttura fondamentale come la Tav sarà ancora ferma a Treviglio. La certezza arriva da una semplice constatazione. Per il tratto Treviglio-Brescia c'è una disponibilità finanziaria di 1.130,9 milioni ma ne servono 2.050. Scontata la previsione degli addetti ai lavori su un arrivo a Brescia certamente non prima del 2016, anche perché resta da risolvere il nodo tecnico dell'interferenza del tracciato con il nuovo raccordo per la Brebemi. E poi bisognerebbe almeno già guardare verso Verona. Per la tratta successiva servono 2.800 milioni, un migliaio dei quali figurava nella tabella previsionale per il 2011 delle Ferrovie dello Stato ma nell'aggiornamento del contratto di programma 2007-2011 di Fs approvata nei giorni scorsi dal Cipe quella voce è sparita. Oltre il 2011 è stata spostata anche la progettazione della linea fra Verona e Padova. È vero che da qualche anno è in funzione il micro-tratto fra Padova e Venezia, ma oltre il capoluogo lagunare verso Trieste e Lubiana c'è il buio previsionale più fitto. E non basta, perché i problemi ancora da risolvere sono tanti, dal nodo di Vicenza al tracciato fra Venezia e Trieste, dato per assodato che la fermata veneziana sarà nello snodo

con il sistema metropolitano all'aeroporto Marco Polo.

Ce n'è abbastanza perché Andrea Tomat, presidente di Confindustria Veneto, torni a infuriarsi, e non è una novità visto che gli imprenditori veneti praticamente da decenni si stanno battendo per ottenere infrastrutture adeguate alle necessità del territorio e soprattutto proiettate verso gli scenari futuri ed hanno ottenuto come unica, reale soluzione il Passante di Mestre.

Tomat fa un piccolo conto sul mancato indotto da Expo. Secondo le previsioni a Milano sono attesi 30 milioni di ospiti, almeno un 20% di questi visiterà sicuramente altre città. Potranno andare senza problemi con l'alta velocità a Firenze e Roma ma per Venezia dovranno accontentarsi del servizio attuale, con un tempo di percorrenza minimo di 140-150 minuti. Chi ripagherà il Nordest degli inevitabili e pesanti mancati introiti e chi di tutto l'indotto che ne potrebbe derivare, di immagine ma anche di business? A prescindere dall'immagine che può dare un paese con una Tav che si ferma a Treviglio, isolando di fatto la sua area più dinamica e soprattutto la sua porta naturale verso l'Est ed i nuovi mercati, a far andare fuori dai gangheri gli imprenditori nordestini è l'assoluta impossibilità di una qualsiasi seria programmazione e di una adeguata visione di scenario. Hanno incassato a denti stretti la "sconfitta" della candidatura per le Olimpiadi del 2020, corrono per fare di una Venezia allargata la capitale europea della cultura nel 2019, ma se da un lato sanno bene che queste sono occasioni di accelerazione delle grandi opere, dall'altro si ritrovano a fare i conti con una sorta

di muro di gomma che continua a nascondere sorprese amare.

«Sono due anni - denuncia Tomat - che alla fine della fiera ci ritroviamo a secco di fondi e di risorse. Sono sempre altre le opere considerate più urgenti, anche se spesso più complesse e di più difficile realizzazione». Inutile dire che la stragrande maggioranza delle imprese locali traduce queste considerazioni in una domanda: perché in un momento difficile come l'attuale investire in un'opera di prestigio come il Ponte di Messina ma ben poco profittevole e trascurare invece quella porta a Nordest del Paese che è fondamentale per conquistare nuovi mercati e per dare concretezza a quel Corridoio 5 di cui tanto si è parlato ma che se non ha una rapida realizzazione rischia di trovare altro sbocchi, certamente molto interessanti?

Anche se qualcuno a livello politico si dichiara comunque ottimista, torna a serpeggiare il "mal di pancia" di un tempo quando il Nordest si sentiva emarginato politicamente. Adesso i ministri ci sono, la ragione pure, la squadra comincia a vedersi manca forse la capacità lobbyista di far capire che da quest'area continua a passare lo sviluppo del Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

