

Miller: «La Tav Milano-Venezia va completata Le aziende venete pagano 15 anni di ritardi»

«La linea dei treni è ancora quella realizzata ai tempi di Cavour»

L'INTERVISTA

Albino Salmaso

I 725 chilometri di statali del Veneto che Zaia ha "ceduto" all'Anas? «Se il presidente della Regione ha firmato, ci sarà un motivo di carattere generale che lo ha convinto. Certo, si tratta di un accordo che non si concilia per nulla con la richiesta di autonomia. Ma più che le strade, la vera emergenza si chiama Tav Brescia-Venezia: il Nordest è in ritardo di 15 anni rispetto all'asse Milano-Bologna e Milano-Torino. I nostri binari sono saturi e la autostrada A4 non può reggere il traffico merci sul corridoio Lisbona-Kiev».

Franco Miller, veronese, nella squadra di Confindustria veneta, ha la delega alle infrastrutture e la sua idea di alta velocità è una mezza rivoluzione: Milano-Verona in 47 minuti e Verona-Venezia in 30, senza fermate a Brescia, Desenzano, Vicenza e Padova. Si potrà mai fare?

A che punto siamo in realtà con la Tav? L'appalto della galleria di Lonato è andato deserto, come mai?

«Mi sa che finirà così: se anche il secondo bando andrà deserto, Gentile (ad di Rfi) è orientato a concedere al consorzio Cepav2 l'appalto della galleria di Lonato e si tratta di un ottimo segnale, perché il 60% dei lavori sarà assegnato a imprese locali. Stiamo parlando dello stesso consorzio che ha realizzato la Treviglio-Brescia e per accorciare i tempi verrà utilizzata una "maxi-talpa" fabbricata in Cina. Dovrebbe arrivare in Italia il 10-15 febbraio».

Come mai si chiede aiuto alla Cina?

«Perché loro sono all'avanguardia e realizzano 500 chilometri di alta velocità l'anno. Dopo la Pechino-Shanghai pensano di arrivare a Mosca e poi fino a Berlino per portare le loro merci in Europa con i treni e non più via mare: una rivoluzione».

Se venissero anche in Italia forse la Brescia-Padova potrebbe arrivare al traguardo per le Olimpiadi di Cortina nel 2026 o no?

«Meglio no, altrimenti le nostre aziende restano senza lavoro. Il governo ha confermato l'impegno sulla Brescia-Verona e anche il tunnel di San Giorgio ai Salici è stato avviato. Temo però che per le Olimpiadi di Cortina 2026 non si arrivi al traguardo, perché manca tutto il progetto esecutivo da Vicenza a Padova. Tra qualche mese partiranno invece i cantieri sulla Venezia-Trieste che non prevede il quadruplicamento dei binari, ma la riqualificazione tecnica della linea per consentire ai treni di viaggiare a 200 chilometri all'ora».

Mestre da 30 anni attende di arrivare in treno fino all'aeroporto di Tessera: sarà la volta buona? Ci sono 411 milioni da spendere...

«Spero di sì, ma non per le olimpiadi di Cortina 2026. Il Marco Polo di Venezia, con Malpensa e Fiumicino, rientra nei tre progetti esecutivi di Rfi e quindi la bretella per l'aeroporto prima o poi si farà. Ci vuole la volontà politica e questo governo ha dissolto i dubbi. Mi pare invece più difficile far decollare la Tav sulla Padova-Bologna, perché non è inserita nei corridoi internazionali come la Torino-Lione e quindi la Ue non l'ha finanziata. Ci si può provare, anche se la vera priorità è la Milano-Venezia: è ancora quella realizzata ai tempi del regno lombardo-veneto dell'imperatore Ferdinando I d'Austria e poi completata da Cavour».

Dai progetti della Regione è sparito il dossier Sfmr, cioè la metropolitana veneta: si

può riprendere?

«Mi auguro di sì, ne ho parlato con l'assessore Elisa De Berti. Il progetto Sfmr è fermo, mancano le risorse di Rfi e Regione per farlo decollare, ma va certamente rilanciato per rispondere alle esigenze dei pendolari. Il tema di fondo resta quello dei binari: la Milano-Venezia è saturata, due binari non bastano e ci si deve assolutamente concentrare sull'alta velocità per recuperare il ritardo di 15 anni rispetto alla Milano-Torino».

Forse proprio per questo le categorie economiche spingono perché Abertis-Atlantia realizzi la quarta corsia sulla A4 da Brescia a Venezia. Lei che ne pensa?

«L'autostrada è più intasata di Tir della linea ferroviaria e va raggiunto l'obiettivo di trasferire il 20% del traffico merci dalla gomma alla rotaia. Io non credo che si debba realizzare la quarta corsia sulla A4 e ho proposto la Sitave, il sistema di tangenziali venete».

Nel concreto di cosa stiamo parlando?

«A Brescia, Verona, Vicenza e Padova esistono le tangenziali parallele alla A4. Vanno prolungate su tutto il percorso da Bergamo fino a Venezia sulla lato sud rispetto alla Serenissima, per consentire al traffico locale di spostarsi in tempi rapidi e senza pagare i pedaggi. Ci sono stati dei problemi con il project financing, ma l'idea va rilanciata d'intesa con la A4 e la A22; ci vuole un patto tra pubblico e privato».

Entro l'anno la Pedemontana dovrebbe tagliare il traguardo: che ne pensa?

«Finalmente un segnale positivo. È un'opera fondamentale da completare che può davvero sollevare la A4 dal traffico tra Montebello e Montecchio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Franco Miller, responsabile di Confindustria veneta per il settore infrastrutture. A destra una manifestazione con Boccia a favore della Tav