

## CAMERE DI COMMERCIO DEL VENETO «UNO SCHIAFFO IL TAGLIO DELLA TAV»

POLONI / PAGINA 15



LA GRANDE OPERA CHE RESTA INCOMPIUTA

# Camere: «Tav, schiaffo al Veneto Noi tagliati fuori dallo sviluppo»

No fondi dal Recovery, l'alta velocità si ferma a Vicenza: «Colpe diffuse, ora trovi i soldi lo Stato»

Pozza (Treviso-Belluno)  
«Mancata una regia  
a livello regionale  
Assente il Governo»

Riello (Verona)  
«Linea importante  
come Milano-Roma  
ma meno politica»

Santocono (Padova)  
«Così si innesca  
un decadimento  
economico generale»

Xoccatto (Vicenza)  
«Soldi e competenze  
si sposteranno  
verso l'Emilia»

### Fabio Poloni

Signori, si scende. Vicenza capolinea della Tav, tagliato fuori il cuore del Veneto nel triangolo Padova-Treviso-Venezia. «Inaccettabile, un danno enorme, è necessario completare l'opera altrimenti la nostra regione, intera, sarà destinata a un futuro di marginalità. Le risorse, se non arriveranno dal Recovery fund, ora le trovi lo Stato». È la rabbia, per nulla dissimulata né ammorbidita nei toni, dei cinque presidenti delle Camere di commercio del Veneto.

### IL VIDEO-FORUM

Li abbiamo invitati tutti attorno a un tavolo, in videoconferenza, e ne abbiamo parlato con loro: a parte le divergenze su di chi siano le colpe di questo pugno allo stomaco che spezza il respiro allo sviluppo Nordestino, sono tutti concordi sulla gravità dell'occasione persa e sulla necessità di trovare un piano B, immediatamente. È mancata la sintesi, la capacità di mettersi d'accordo sulle priorità. Colpa della Regione? Del Governo? Alle domande del direttore di Nordest Economia, Paolo Possamai, i presidenti ci hanno detto come la pensano. E ci hanno dato la lista delle loro priorità: 12 opere irrinunciabili per le imprese del Veneto e di tutto il Nordest.

### COLPO PESANTE

Rapida cornice: la linea dei treni ad alta velocità si ferma a Vicenza. Almeno nell'orizzonte da qui al 2025 che caratterizza il Recovery fund che il governo Draghi sta per presentare alla Commissione europea al fine di ottenere i fondi per la ripartenza post Covid. Gli interventi proposti sull'asse padano sono «il tratto Brescia-Verona (47 km) e il tratto Verona-Bivio Vicenza (44 km)». Questo perché è già stata realizzata la progettazione, compresa la nuova stazione alta velocità di Vicenza Fiera. L'Europa chiede interventi immediatamente cantierabili, e dopo Vicenza non ci sono: attorno a Padova manca ancora la progettazione sia per il raddoppio e il potenziamento dei binari tra Grignano e la città del Santo, sia per la nuova stazione del capoluogo. «Siamo costretti a competere con il nostro Paese, non con aziende di altri Paesi – attacca **Mario Pozza**, presidente di Treviso e Belluno – è imbarazzante che un'opera come la Tav si fermi alle porte di Vicenza, tagliando fuori l'asse Padova Treviso Venezia, cuore produttivo del Veneto, dove ciascuna provincia da sola vale l'economia dell'intero Friuli. Questo è un Governo che sa leggere e scrivere, potevamo avere dubbi su quello precedente

ma non su questo. E nonostante i ministri bellunesi, di Venezia e di Trieste, il Veneto che produce è tagliato fuori». «Una situazione che potrebbe innescare processi di decadimento economico di tutto il territorio – rincara **Antonio Santocono**, Padova – emarginando Venezia e i suoi 32 milioni di turisti, Padova e l'università, Treviso e le sue imprese. Lo scorso anno, per la prima volta, l'Emilia Romagna ha superato il Veneto per Pil: l'alta velocità è fondamentale, da Bologna a Milano si viaggia in un'ora e mezza, da Padova a Bologna la rete ferroviaria è ridicola. Restiamo isolati». «Capitali e competenze così si spostano, è un pericolo concreto», denuncia **Giorgio Xoccatto**, Vicenza.

### LE COLPE

Proprio Vicenza diventa il binario morto della Tav, «ma io non voglio essere la città di frontiera – dice ancora **Xoccatto** – mi sento parte del sistema Nordest». Ma se siamo rimasti fuori non è colpa in primis di



noi stessi? «Ci assumiamo le colpe di una mancanza di sintesi – dice **Xoccatto** – ma abbiamo lavorato tanto, spostando l'equilibrio economico da ovest a est. E non si può essere un gigante economico senza un apparato infrastrutturale adeguato a supporto». «È mancata una regia a livello regionale, questo è vero, grosso limite nostro – dice **Pozza** – ma al pari è mancata al Governo la volontà di imporsi. Se le autonomie locali non danno risposte, è il Governo centrale a dover intervenire. Ma siamo sempre sotto scacco elettorale, e spesso vince la voglia di non scontentare nessuno». «Non vorrei dare la colpa all'amministrazione regionale, e non certo per piaggeria – dice **Santocono** – nessuno aveva messo in discussione

che l'alta velocità sarebbe passata su Padova e poi verso Bologna. Siamo mancati sul progetto cantierabile, Vicenza invece l'ha promosso». Il piano della Regione Veneto sul Recovery plan è composto da 400 pagine: non è marcata alcuna priorità. Non è normale, in queste condizioni, che il Governo dica «io non capisco cosa vuoi»? «Quel piano è fuffa, le cose vanno giocate strada facendo – dice **Massimo Zanon**, presidente della Camera di commercio di Venezia e Rovigo – i bisogni c'erano già prima, non ci si può giocare tutto sul Recovery. Dobbiamo fare un discorso senza l'emergenza scritte».

#### LE SOLUZIONI

Sottolineando che «l'imprenditoria veneta ha sottovalutato il

problema di essere scarsamente rappresentata politicamente, e ce ne accorgiamo quando c'è il danno – dice **Giuseppe Riello**, Verona – ora non so da dove debbano arrivare i soldi per l'alta velocità in Veneto se non dal Recovery, di certo è un'opera incompiuta che va riprogrammata in tempi brevi. Per importanza, pensiamo alle imprese e al turismo da Venezia a Verona, è una linea pari a quella tra Milano e Roma, ma evidentemente è meno politica». «Dove trovare i soldi? Tagliando iniziative demenziali come il cashback e la lotteria degli scontrini, miliardi sprecati», chiude **Pozza**, «E se serve affidare tutto a un commissario, modello ponte Morandi, lo si faccia». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE STRATEGIE

### Chiesto un incontro con Zaia, ministri e parlamentari

Con un'azione congiunta, le Camere di commercio chiederanno un incontro al presidente della Regione, Luca Zaia, e ai ministri e parlamentari veneti. E per dimostrare che la sintesi la sanno fare, hanno elencato le loro 12 priorità: le vedete nella nostra infografica, e ri-

guardano reti ferroviarie e stradali. L'intenzione è quella di coinvolgere anche le associazioni di categoria, industriali in primis, in questa battaglia per le imprese del territorio. Al videoforum e al dibattito organizzato da Nordest Economia hanno partecipato tutti i cinque presidenti delle Camere di commercio del Veneto: **Mario Pozza** (Treviso e Belluno), **Giuseppe Riello** (Verona), **Antonio Santocono** (Padova), **Giorgio Xoccatto** (Vicenza) e **Massimo Zanon** (Venezia e Rovigo).

## LE 12 OPERE INFRASTRUTTURALI PRIORITARIE PER IL SISTEMA CAMERALE DEL VENETO

- Alta Velocità Brescia-Verona, Verona-Padova e Padova-Bologna
- Prolungamento della A27 Alemagna
- Prolungamento della A31 verso Nord
- Completamento Superstrada Pedemontana Veneta
- Ampliamento della A4 Venezia-Trieste con la Terza corsia nella tratta San Donà-Portogruaro. Realizzazione del casello autostradale di Bibione
- Collegamento tra la S.R.308 con la superstrada Pedemontana veneta; potenziamento della S.P.47 Valsugana nell'Alta Padovana e collegamento con la Pedemontana; completamento della S.S.10 nella Bassa Padovana e collegamento con la Valdastico
- Via del mare "Meolo-Jesolo"
- Potenziamento dell'Interporto di Verona Quadrante Europa
- Potenziamento della linea ferrovia Verona-Brennero
- Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria dei porti e degli aeroporti veneti
- Collegamento diretto tra il porto di Venezia e l'interporto di Padova
- Potenziamento della linea ferroviaria tra Venezia-Trieste



Mario Pozza (Treviso Belluno)



Giuseppe Riello (Verona)



Antonio Santocono (Padova)



Giorgio Xoccatto (Vicenza)



Massimo Zanon (Venezia Rovigo)