

## MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

Il tema della dotazione infrastrutturale per la mobilità è naturalmente fondamentale nell'ottica di sviluppo della nostra regione. Un territorio che punta ad elevare la qualità della vita e la competitività del proprio sistema economico, infatti, non può prescindere dal perseguitamento dell'obiettivo della facilità di collegamento tra persone, produttori e prodotti, sia per effetto degli investimenti che verrebbero così messi in moto, sia per i benefici in termini di minor costo e maggiore velocità di collegamento.

Nella prospettiva di un'**evoluzione del Veneto dal modello policentrico alla forma della città metropolitana**, passaggio, che può riuscire soltanto con lo sviluppo di strette relazioni a rete tra i diversi centri oggi riconosciuti, appare un presupposto imprescindibile l'esistenza di un **efficace ed efficiente sistema di circolazione delle persone e delle merci**.

Nell'analisi delle esigenze di mobilità della nostra regione, occorre considerare due importanti elementi: la **posizione logistica** e la **forma della diffusione insediativa**.

Il Veneto si colloca geograficamente lungo il grande crocevia Nord/Sud e Ovest/Est che connette l'Italia al resto d'Europa. Una collocazione che, con l'inserimento dei Paesi dell'Est nell'Unione europea, è diventata sempre più strategica e oggetto di crescita esponenziale, soprattutto del traffico merci.

Allo stesso tempo il Veneto è, come detto, una realtà territoriale di tipo policentrico, dove le funzioni direzionali ed economiche sono distribuite in più centri, di dimensioni ed importanza sostanzialmente equilibrate, intorno ai quali ci si muove, ci si sposta, si scambia.

**Più che altrove il Veneto è regione in costante movimento dove centinaia di migliaia di persone hanno bisogno di reti di mobilità efficienti.**

Due, quindi, le esigenze principali che il piano di sviluppo delle infrastrutture deve soddisfare:

1. la mobilità locale di corto raggio, che comprende gli spostamenti quotidiani all'interno del territorio regionale, per motivi di studio, lavoro, di disponibilità di servizi e che costituiscono elemento essenziale della città metropolitana;
2. la mobilità a lungo raggio, che riguarda i collegamenti extraregionali, nazionali, continentali fondamentali principalmente per garantire lo sviluppo economico e turistico del Veneto.

Attualmente, tuttavia, le attuali infrastrutture non rispondono a quell'ambizione di progresso e crescita economica della regione, e la carenza di queste reti è uno dei principali fattori di freno economico e sociale.

Per trovare le soluzioni a questa situazione di “sottoinfrastrutturazione” del territorio regionale, è opportuno analizzare due diversi aspetti: quello strategico e quello legislativo/regolamentare.

Partiamo dal **piano strategico**.

Uno dei maggiori problemi in questo ambito è rappresentato dai **tempi biblici** necessari per la sola fase di definizione delle opere infrastrutturali da realizzare, con il rischio concreto che quelle stesse opere, una volta portate a termine, risultino inadeguate o insufficienti per le esigenze venutesi a creare nel frattempo.

Un esempio significativo di lentezza è dato dal tratto autostradale Venezia-Trieste, tuttora a due corsie nonostante il flusso di traffico, soprattutto di merci, tra l'Italia e l'Europa Orientale sia cresciuto in maniera esponenziale dai tempi della caduta del Muro di Berlino (vent'anni fa!).

Risulta allora fondamentale predisporre un **Piano di Sviluppo del Veneto di medio e lungo periodo**, da cui ridefinire il fabbisogno infrastrutturale regionale alla luce dell'evoluzione delle condizioni economiche, sociali e demografiche del territorio.

Un piano che possa essere costantemente aggiornato di fronte ai repentini cambiamenti delle condizioni economiche e sociali, ma che fornisca l'indicazione della **“direzione” verso la quale il Veneto deve andare**.

In questo senso, particolarmente importante risulta l'analisi di lungo periodo, che deve partire dall'individuazione dei **nuovi assets** e delle **nuove “vocazioni”** della nostra regione.

Possiamo provare ad ipotizzarne due.

**Il primo “asset” riguarda la logistica.**

Il Veneto, come detto per la sua posizione strategica nell'intersezione dei corridoi 2 e 5, ha l'opportunità di diventare un centro logistico dell'Europa verso Asia ed Africa.

Venezia e il suo Porto potrebbero rappresentare una piattaforma logistica importantissima, proprio nell'ottica di sviluppo dei traffici verso Oriente.

A tal proposito il lavoro da svolgere è notevole, se pensiamo che non sono rari i casi in cui le merci dal nostro territorio partono via terra in direzione Rotterdam per poi partire da lì via mare per il resto del mondo.

Da questi esempi risulta ancora più evidente la necessità di una programmazione degli interventi di rilancio dell'apparato infrastrutturale regionale in termini di piattaforme logistiche e di servizi per lo scambio di merci, che preveda, prima di tutto, un loro coordinamento, al fine di evitare quanto già accaduto con le zone industriali: un polo logistico in ogni comune.

In quest'ottica, tra l'altro, appare quanto mai evidente la necessità di realizzare un **esame del fabbisogno logistico regionale**, al fine di procedere ad una programmazione e razionalizzazione delle infrastrutture ad esso dedicate, evitando di avere opere inutili o, al contrario, insufficienti.

### **Un'altra “vocazione” della nostra regione è rappresentata dal turismo.**

Gli oltre 60 milioni di presenze annue, che valgono al nostro territorio il primato tra le regioni scelte dai turisti come destinazione delle proprie vacanze, sottolineano l'importanza del turismo nell'economia regionale.

Per questo motivo, va sviluppata un'analisi dettagliata dei flussi turistici, quale base per la definizione degli interventi strutturali in grado di garantire l'accessibilità al territorio.

A questa esigenza, ad esempio, risponderebbero senz'altro il collegamento ferroviario tra gli aeroporti e il sistema di trasporto già presente, oppure la presenza di un sistema efficiente di trasporto tra le città principali, come il tanto annunciato Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale.

Più volte, in quest'analisi, abbiamo ribadito l'importanza di programmare gli interventi infrastrutturali partendo dallo **studio delle mutazioni delle condizioni sociali ed economiche del territorio regionale, così come di quello nazionale e globale**.

Questo compito appare così complesso che non può essere demandato soltanto da chi è chiamato ad amministrare la regione.

La carenza di risorse finanziarie pubbliche, che comporta una selezione delle opere da realizzare, e la lentezza procedurale e burocratica dell'apparato pubblico, causa di una sempre più evidente inadeguatezza dei tempi della politica nel far fronte alle esigenze immediate di chi vive e opera sul territorio, rendono necessari **il coinvolgimento, l'impegno e il contributo di tutti gli stakeholders operanti nel territorio**.

Anche sull'esempio degli incontri realizzati nel percorso di preparazione di questo convegno, noi proponiamo **la costituzione di un tavolo regionale**, condiviso da tutti gli attori politici, economici e sociali, per la definizione di un piano strategico di lungo periodo.

Un piano che, poi, i rappresentanti politici dovranno avere la forza e la capacità di portare a compimento, garantendo il rispetto dei tempi e, possibilmente, dei costi degli interventi definiti.

### **A nostro avviso, inoltre, va affrontato il problema normativo.**

Da diversi anni si susseguono le proposte di nuove opere necessarie per lo sviluppo della regione. Opere che il nuovo PTRC, nella parte dedicata agli interventi per la mobilità, ha riassunto e definito in maniera senz'altro molto articolata.

Nonostante, quindi, sulla carta sia già chiaro cosa ci sia da fare, la realizzazione degli interventi rimane tuttora un'incognita: queste opere vedranno mai la luce? E se sì, quando?

Se vogliamo che le infrastrutture per la mobilità vengano costruite e risolvano le necessità del territorio e di chi in esso opera, allora occorre prima di tutto chiarire **quali sono i “nodi”** che impediscono alle stesse di essere realizzate entro i termini e i costi prestabiliti, e trovare le relative soluzioni.

La nostra riflessione può utilmente partire dal caso del Passante di Mestre: un'opera portata agli onori non tanto per la sua indiscussa utilità, quanto per il fatto che sia stata realizzata nei tempi previsti.

Questo risultato è stato raggiunto grazie all'istituzione di un Commissario con poteri straordinari.

Una procedura “straordinaria”, appunto.

Ciò significa che, forse, le procedure “normali” non sono così efficaci e, soprattutto, non garantiscono quell'efficienza in termini di costi e di tempi sempre più importanti.

Il processo di realizzazione di un'opera è così complesso e coinvolge così tanti portatori di interessi che eventuali ostacoli possono emergere in qualsiasi fase, dalla condivisione politica dell'opera alla sua definizione, dalla progettazione alla costruzione fino, non ultimo, al suo “utilizzo”.

Senza dubbio occorrono, da un lato, **capacità e credibilità politica e**, dall'altro, **capacità tecnica**. Deve essere chiaro a tutti che le opere definite servono e, poi, che saranno realizzate bene, nei costi e nei tempi previsti.

Di fronte a questi problemi, perché non studiare le **best practice degli altri Paesi europei?**

I Giovani di Ance Treviso quest'anno hanno incontrato a Berlino i loro colleghi costruttori tedeschi. Dal confronto sulle regole per la realizzazione di opere pubbliche, è emerso che in Germania l'iter procedurale è decisamente più rapido del nostro: il progetto è pressochè definitivo sin dalla prima stesura, alle gare per l'aggiudicazione dell'appalto partecipano poche imprese (di norma cinque imprese), i ribassi sono minimi (mai superiori al 5-7%), mentre il subappalto è illimitato.

In tal modo le possibilità di ricorsi, di contenziosi e di altre cause di ritardo nell'esecuzione dei lavori sono drasticamente ridotte.

Certamente, la realtà delle imprese tedesche, per lo più medie e grandi aziende, è diversa dalle nostre, e chiaramente le best practice degli altri Paesi vanno rimodulate nel nostro contesto.

Ma se, per fare un esempio, la TAV in Italia costa oltre 50 milioni al chilometro contro i 10 milioni spesi in Francia, oppure se per realizzare 590 chilometri di rete ad alta velocità in Italia ci sono voluti dodici anni e mezzo, mentre in Europa per fare la stessa cosa ci mettono in media sette anni e mezzo, non può soltanto essere colpa della particolare conformazione del nostro territorio!

Occorre, innanzitutto, **la volontà politica di rivedere l'attuale sistema di aggiudicazione** nelle gare di appalto e di definire nuovi strumenti, atti a garantire la realizzazione efficace ed efficiente delle opere, per l'appunto, prioritarie e quindi urgenti.

Ad esempio, il sempre maggiore ricorso ai capitali privati, mediante la finanza di progetto, per lo sviluppo infrastrutturale del territorio, rappresenta certamente un utile sistema per far fronte al deficit di infrastrutture del Veneto, oltre ad essere uno dei più riusciti esempi di sinergia tra pubblico e privato.

Tuttavia il **project financing** richiede alcune correzioni, utili a far sì che questa procedura diventi un'opportunità importante anche per le piccole e medie imprese, che dal canto loro devono fare un salto di qualità, per farsi trovare preparate ed in grado di sviluppare iniziative di questo tipo.

Allo stesso modo potrebbe essere utile la **costituzione di centrali di committenza**, con il compito di uniformare l'applicazione delle procedure di gara, di validare i progetti e di verificare la validità delle offerte.

Questi organismi potrebbero anche risolvere problemi organizzativi, specie per le amministrazioni di modeste dimensioni, spesso sfornite di adeguati uffici tecnici ed amministrativi.

Accanto ad un ammodernamento del sistema normativo necessario per la realizzazione delle opere infrastrutturali, non va dimenticata l'importanza di **disporre di un sistema politico “forte”, in grado cioè di portare a termine le decisioni assunte** per rispondere alla crescente esigenza di mobilità di persone e merci, e approvate proprio in quanto capaci di perseguire un interesse pubblico, della collettività.

Come nel precedente intervento, anche qui, dunque, la conclusione cui siamo giunti è quella di **sviluppare un confronto tra la politica e il mondo dell'impresa, dei professionisti, del mondo accademico**, non solo per la fase di realizzazione delle opere, ma anche, e soprattutto, per delineare in maniera condivisa le linee guida dello sviluppo del sistema infrastrutturale della nostra regione.