

Intervista a Giancarlo Galan

Presidente della Regione Veneto

Presidente, qual è la situazione delle infrastrutture in Veneto e quali sono le prospettive concrete di sviluppo?

Nella graduatoria dell'accessibilità intercontinentale, il primo posto è occupato da Francoforte e la prima città italiana è Milano al 47° posto. Venezia è la prima città veneta in 102° posizione, seguita da Treviso (121°), Padova (130°), Verona (148°), e così via. Per quanto riguarda l'accessibilità interregionale tramite strada, la graduatoria è guidata da Colonia. E la prima città italiana, Como si trova al 131° posto. Per giungere ad una città veneta bisogna scendere fino al 151° posto di Verona. Questa è la realtà che ho ereditato da quando presiedo la Regione del Veneto, ed è questa la realtà che si sta modificando profondamente anche grazie al sostegno del Governo Berlusconi.

Il Veneto dunque soffre di carenza notevole in materia di infrastrutture sia stradali che ferroviarie. La risposta a tale carenza dal punto di vista stradale è nella realizzazione del Passante di Mestre, della Pedemontana Veneta, della Romea Autostradale e nell'adeguamento della rete di secondo livello. Nel settore ferroviario la risposta è nella realizzazione dell'alta capacità ferroviaria lungo la tratta Milano-Venezia-Trieste, che è il segmento del corridoio europeo destinato a proseguire verso l'Europa dell'Est e che darà risposte sufficienti alla domanda di grande viabilità. Restando sempre nello stesso settore, di certo l'immediato futuro conoscerà orizzonti positivi perché è già in corso di realizzazione il Sistema Ferroviario Regionale Metropolitano. Questo Sistema decongestionerà l'area centrale veneta dagli effetti del pendolarismo.

Come è stato risolto l'aspetto economico delle nuove infrastrutture in Veneto?

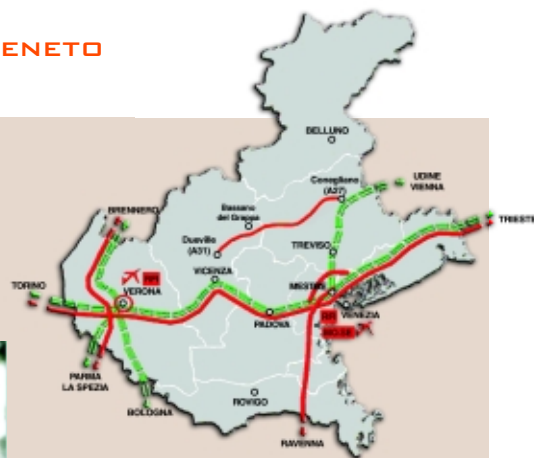
Principalmente attraverso la finanza di progetto. Nel caso del Passante il contributo pubblico è di 113 milioni di euro su 750 milioni per realizzare l'opera. Nel caso della Pedemontana il contributo pubblico è già stanziato ed è in corso la procedura di finanza di progetto per arrivare alla realizzazione.

Come viene affrontato il nodo del consenso e con quali costi?

Facciamo il caso del Passante di Mestre: il consenso con gli enti locali interessati è stato raggiunto con uno stanziamento di 103 milioni di euro per opere di viabilità locale comunque necessarie. Ma c'è un consenso difficilissimo da ottenere e che comunque provoca danni ingenti anche dal punto di vista finanziario. È il consenso che viene negato alle grandi opere da cosiddetti comitati cittadini e da pubbliche amministrazioni appartenenti all'Ulivo e dintorni. Sono forze da sempre contrarie al "fare" e lo si è visto quando governavano a Roma, ma lo si vede anche oggi quando si trovano al governo di province o di qualunque ente locale.

Quali sono i problemi ancora aperti?

Penso che il problema principale sia la Romea Autostradale: è indispensabile dare una risposta in tempi brevi ad un problema sia di sicurezza stradale che di



completamento del corridoio adriatico. Mi spiego meglio: mi riferisco ad un'infrastruttura per davvero indispensabile per il miglioramento dei trasporti nella nostra regione e nel resto d'Italia. Realizzare un asse viario tra Mestre e Ravenna potrebbe migliorare di molto le economie e la qualità della vita per

milioni e milioni di cittadini. A questo proposito, si sappia che è rilevantisimo il numero degli incidenti mortali ancora oggi riscontrabili lungo l'attuale Romea.

Quali gli scenari per il prossimo futuro, sia per le infrastrutture sia per l'economia veneta?

Solo un esempio: il Passante di Mestre è già stato calendarizzato, nel senso che la sua realizzazione conosce ormai tempi e scadenze che verranno rispettate. Ma lo stesso si può dire per la Valdastico o per il Sistema Ferroviario Regionale, in larga misura già realizzato. Gli operatori economici del Veneto sono i più convinti sostenitori e i migliori alleati della nostra politica infrastrutturale.

Quali sono le prospettive per una concreta realizzazione del Mose di Venezia e del Passante di Mestre?

Per il Mose non ci sono prospettive, c'è la realtà che è sufficiente conoscere se solo si ha la voglia di andare personalmente a vedere quanto si sta facendo alle tre bocche di porto. Il cantiere di lavoro più avanzato da questo punto di vista è quello della bocca di porto di Malamocco. Insomma oggi, per quanto riguarda questo tema, la prospettiva va riferita alla data di inaugurazione del Mose ultimato. Quanto al Passante, a novembre i cantieri apriranno. In un anno e mezzo siamo riusciti a risolvere un problema che da più di 20 anni era oggetto solo di esecuzione.

Quali sono i motivi dell'accelerazione delle grandi infrastrutture in alcune regioni e le difficoltà di altre?

La Legge Obiettivo è stata un passo fondamentale per arrivare alla realizzazione delle grandi infrastrutture e mi sembra che il Veneto sia la prima Regione ad avviare, con il Passante di Mestre, opere previste dalla Legge Obiettivo. Ma poi è il Veneto che ha ricevuto il maggior numero di impegni dal Governo nazionale, anche sul piano finanziario, per la realizzazione di infrastrutture. E se in questo campo c'è una gara fra regioni, benedetta sia questa competizione. Fortuna, calcolo, casualità, sono categorie inesistenti e assolutamente improbabili quando si tratta di grandi opere e di grandi finanziamenti. Il successo lo si ottiene sia chiamando gli operatori privati a progettare sia elaborando progetti politici di lungo respiro.



Giancarlo Galan, presidente della Regione Veneto