

Assemblea Organizzativa 2007



CANTIERI PER IL VENETO

parliamo di Infrastrutture

Padova
4 ottobre 2007
Hotel Holiday Inn

DISCORSO INTRODUTTIVO DI FRANCA PORTO

1. L'orizzonte locale e quello europeo. Subire i costi o cogliere le opportunità?

Non è semplice per me introdurre un tema come quello delle infrastrutture tanto cruciale, per noi, per il Veneto e per l'intero sistema Europa. Non è semplice, non perché l'argomento sia difficile o sconosciuto. Anzi. La difficoltà sta nell'affrontare un tema che non può essere disgiunto e separato da un discorso più generale sul sistema economico e sociale per un Veneto Metropolitano e sul suo posizionamento all'interno dei flussi economici e relazionali europei.

Parlare di infrastrutture allora significa, prima di tutto, chiederci quale ruolo vorrà o potrà giocare la nostra regione: un ruolo attivo e propulsivo per l'intera Europa? O il Veneto continuerà a subire i costi (e non i benefici e le opportunità) che derivano dall'essere un passaggio obbligato per merci, persone e comunicazione da ovest e da sud verso est e verso nord?

Non posso sottrarmi, pur nel mio ruolo di apertura della tavola rotonda, dal proporre questi temi invitandovi a considerare l'ottica delle problematiche locali, con le quali siamo tutti giornalmente chiamati a confrontarci, in maniera congiunta ad un orizzonte almeno europeo. E' per questo che non parlerò di Nordest-Italia, ma di Metropoli Veneto, come ho iniziato a fare fin dal mio primo discorso di insediamento nella carica di segretario generale della Cisl¹. Ed è per questo che per introdurre il tema odierno cercherò anche di esporvi alcune mie precise convinzioni.

Parlare di infrastrutture per il nostro territorio significa avere in mente le necessità comunicative e logistiche di una grande e diffusa Metropoli veneta che ha bisogno di reti e vie di comunicazioni tanto al suo interno, per innovare ed

¹ Si veda Franca Porto, *Discorso di insediamento*, Consiglio Generale Cisl Veneto, Villa Braida, Mogliano Veneto (TV), 2 febbraio 2007.

implementare servizi e conoscenza, quanto all'esterno per interagire e collegarsi al resto dell'Europa. In altri termini le infrastrutture devono essere assieme funzionali alle esigenze locali e permettere anche e finalmente alle nostre imprese di comunicare con tutta l'Europa. Il Corridoio V deve trovare piena realizzazione e il tratto veneto, la tangenziale di Mestre in particolare, deve smettere di essere, come è stato efficacemente notato, *il più grande imbuto d'Europa*². Non è un discorso solo europeo, le implicazioni, come i vantaggi saranno globali e allo stesso tempo locali.

2. Quali infrastrutture?

Ma cosa dobbiamo intendere per infrastrutture? Certamente dobbiamo parlare di vie di comunicazione, strade, ferrovie, piattaforme logistiche. Sono queste *infrastrutture materiali*. Non dimentichiamoci però che esistono, e sono altrettanto fondamentali, le *infrastrutture immateriali* che sono alla base della creazione di capitale intellettuale: scuole, università, ricerca e sviluppo, formazione, cultura, associazionismo.

Da entrambi i punti di vista il Veneto non è certo la zona più arretrata dell'Europa. Non dobbiamo commettere questo errore di valutazione. Il Veneto invece è in tutto pronto per fare un ulteriore (e necessario) salto di qualità per andare ad affiancarsi definitivamente alle realtà più evolute dell'Europa. Allora direi che le premesse ci sono tutte, le forze e le capacità ci sono e sono d'eccellenza.

Ciò non significa che non vi siano problemi, difficoltà, ostacoli d'ogni genere. E senza girare troppo attorno ai problemi, uno dei nodi fondamentale è quello dei soldi, delle risorse da investire in infrastrutture tanto materiali quanto immateriali. Esiste forse un solo modo per far convogliare le risorse, *i schei*. Questo può avvenire nel momento in cui ci si mette assieme, politica, corpi intermedi, istituzioni, imprenditori, società civile e ci si incontra. Si smette cioè di confliggere, di pensare in

² Si veda tra gli altri Franco Migliorini. (2007) *Un corridoio tutto da inventare*, supplemento al n. 6, 1 giugno 2007, di *nordest europa.it*, Marsilio, Venezia. A questo testo si farà variamente riferimento anche in seguito e può essere considerato un valido strumento orientativo nell'ottica della riflessione sulle esigenze infrastrutturali della Metropoli nordest.

maniera parziale e ci si danno degli obiettivi comuni. Quando ci si mette insieme e si investe insieme, si smette di essere nemici e si diventa alleati. Condividere rischi e risorse significa cooperare e condividere fino in fondo gli obiettivi. Significa in una parola costituirsi come *comunità*.

Sono poche le cose da fare: stabilire le priorità, censire e decidere quali e quante risorse impiegare, decidere da cosa partire... e poi tutti dovranno difendere la decisione comune, l'obiettivo prefissato.

La Cisl si è sempre proposta, e ancor più lo fa oggi, come ponte, come agenzia di raccordo tra tutti i soggetti implicati. E allora ci sentiamo di dire: basta con i tavoli... piuttosto incontriamoci e facciamo! Questa è la nostra posizione: ci offriamo di svolgere il nostro ruolo di mediazione, ma chiediamo anche serietà e volontà operativa per chiari e definiti obiettivi comuni.

3. Strade, ferrovie, logistica. Le esigenze della comunicazione

E quali sono oggi i principali obiettivi infrastrutturali comuni per il Veneto Metropolitano ed europeo? L'esigenza è di quelle imprescindibili per lo sviluppo. Il Veneto è cresciuto dimenticandosi di adeguare le proprie vie di comunicazione, le proprie strade e le proprie ferrovie. Eppure a scuola ce lo hanno sempre insegnato con puntuali ed inattaccabili esempi: come hanno fatto i Romani a costruire ed amministrare il più grande impero della storia antica? costruendo strade! E la colonizzazione dell'America non è forse passata attraverso la costruzione di una capillare rete ferroviaria? Ed ancora, senza andare più di tanto indietro nel tempo e restando a casa nostra: non è stato forse attraverso la costruzione di vie di comunicazioni che l'Impero Austro-Ungarico ha impostato il sistema viario veneto implementando quello già realizzato da un altro modello vincente del passato, la Repubblica veneziana, gettando così le basi dello sviluppo socio-economico del nostro territorio?

E allora è evidente che lo sviluppo, in qualsiasi epoca e in qualsiasi luogo, *transita* inesorabilmente per delle reti viarie che sono in tutti i sensi *reti comunicative*. E questo vale appunto anche nell'odierna società delle comunicazioni e della conoscenza dove senza le reti il mezzo non serve a nulla: se non abbiamo reti telematiche efficienti e veloci possiamo avere i computer più potenti e tecnologicamente più avanzati, ma non comunicheremo con gli altri. Allo stesso modo non andiamo da nessuna parte se abbiamo le capacità per costruire treni e mezzi super veloci, navi bellissime e poi non abbiamo strade, ferrovie e porti adeguati. E se la comunicazione oggi ci permette di ridurre, in alcuni ambiti, la mobilità, in altri aumentano e maturano, in uno scenario sempre più globale, nuove esigenze di spostamento di persone e di cose e quindi, ancora, nuove esigenze di comunicazione e di vie di comunicazione.

4. Suggestioni, provocazioni, proposte

Vorrei concludere il mio intervento con alcune suggestioni o se volete provocazioni, o forse anche delle proposte.

Abbiamo detto che servono vie di comunicazione, e questo serve, è servito e servirà a tutti. Ma non bisogna dimenticare che tra loro le diverse soluzioni possono portare costi e benefici diversi. Certo le nostre strade venete sono del tutto congestionate e sempre sull'orlo del collasso. L'alternativa però non è solo quella di costruirne di nuove. Anzi direi: completiamo quelle che dovevamo fare già da venti o trent'anni. Ma poi la rete va riorganizzata razionalizzandone la gestione, soprattutto per quanto riguarda il trasporto di merci. L'Europa centrale insegna che con pedaggi, fasce orarie e sistemi veloci di pagamento è possibile fare molto.

L'alternativa per assorbire la continua richiesta di mobilità di merci e persone sta invece, per noi, nel trasporto ferroviario. Intanto subito almeno l'alta velocità da Milano a Venezia. Attenzione, i vantaggi dell'alta velocità sono prima di tutto dei

vantaggi per il trasporto locale. Liberare la rete dai treni a lunga percorrenza permetterà finalmente di decongestionare l'esistente e implementare il trasporto locale portandolo a standard europei. Come è nostra convinzione che in Veneto non si potrà che organizzare gli spostamenti locali attraverso una rete di metropolitane di superficie. In questo la Regione forse sta spingendo troppo poco.

Dicevamo all'inizio che il primo problema sono i soldi, le risorse economiche, che evidentemente non possono essere solo pubbliche. Tornano buoni alcuni esempi già fatti in precedenza: alcune delle infrastrutture più importanti della storia, per esempio la ferrovia americana, sono state possibili grazie ad investimenti di imprenditori o di consorzi di imprenditori. Sarà ancora questa una delle vie percorribili. Certo siamo consapevoli che costruire strade rende, nel breve periodo, economicamente di più che costruire ferrovie(consente scambi per le scelte sulle aree edificabili, vede stanziamenti e movimenti di risorse ingenti). Ciononostante il bilancio dei costi/benefici è assolutamente a favore, soprattutto per la nostra situazione specifica, della via ferrata. Costi e benefici che non sono solo economici, ma anche ambientali, sociali, di qualità della vita.

Vorrei offrire infine un ultimo spunto alla discussione. Anzi, una domanda e una proposta.

Perché non abbiamo coraggio di pensare ad un piano o modello specifico per la logistica? Innovare significa anche saper valorizzare e riproporre in ambiti diversi quello che già funziona altrove. Pensiamo allora a quanto potrebbe essere utile un modello "scoasse", un modello che si rifacesse alla gestione della spazzatura. Il modello funziona perché vi è accordo sul fatto che chi produce spazzatura deve essere responsabilizzato e deve pagare appunto per quello che produce e perché il soggetto istituzionale amministrativo incaricato di organizzare la raccolta e lo smaltimento è molto vicino ai cittadini. E lo stesso potrebbe essere per logistica e il trasporto. Chi produce trasporto, per esempio con i camion, deve sapere che andrà in contro ad una serie di costi e che potrà comunque trovare agevolazioni nell'utilizzo dell'alternativa ferroviaria. Così, magari, invece che avere in giro tre camion,

l'azienda ne manderà fuori uno o al massimo due e troverà più vantaggioso cogliere il suggerimento del trasporto su rotaia opportunamente organizzato e magari cofinanziato attraverso risorse pubbliche e private.

Vi lascio alla discussione su questi temi e con queste suggestioni ribadendo tutta la disponibilità della Cisl al dialogo, alla mediazione e soprattutto all'azione concreta e condivisa per il rafforzamento e il rilancio di qualità nel nostro Veneto.



www.cislveneto.it