

Intervento di Paolo Zanotto, sindaco di Verona

Io debbo dichiararmi fortunato di essere qui oggi e debbo dire di essere venuto volentieri, non solo per sentire il professor De Rita, che per altro ha dato dei suggerimenti che mi hanno sorpreso e incitato nel percorso che a Verona stiamo facendo per il piano strategico, ma anche per incontrare i colleghi, e in particolare il sindaco Ubaldi, perché mi ha dato delle conferme su alcune situazioni di grave difficoltà in cui i nostri territori definiti “terre di provincia o periferia” finiscono per ritrovarsi.

Partirei da una constatazione che è già stata sollevata, e cioè che oggi abbiamo delle sfide di fronte alle quali, se siamo fermi, veniamo travolti, rischiamo di perdere le opportunità che i nostri territori devono poter raccogliere.

Abbiamo uno scenario internazionale estremamente delicato, e mercati che si aprono. Abbiamo ormai quella che era una riserva di caccia, che erano le nostre aziende municipalizzate, le “multiutility” che vanno a gara; non abbiamo più neanche la certezza di avere la gestione delle autostrade, ormai è una situazione nella quale o ci mettiamo attorno ad un tavolo per vedere come affrontare il tema, oppure non riusciamo ad ottenere nessun risultato positivo.

Mi viene in mente, con un ragionamento il più semplificato possibile, di guardare la carta geografica dove possono verificarsi le criticità, per poi confrontare tali criticità con il sistema regionale, per vedere come questa spaccatura di impostazione tra il modo regionalistico, quasi a confine chiuso che troppe nostre regioni stanno adottando, è in contrasto netto con la soluzione di problemi drammatici che i nostri territori si ritrovano.

Non è un caso che il passante di Mestre sia perennemente ingolfato e per anni si parli senza riuscire a risolverlo. La Regione Veneto ha ritenuto di individuare solo nel polo veneziano le attenzioni per le proprie infrastrutture e così pure, per certi aspetti anche il territorio milanese, per altri anche il territorio di Genova e così via. L'alternativa è di individuare e trovare gli assi di soluzione per quegli sbocchi di traffici o di funzionalità industriale, nel caso dovessimo parlare di aziende delle “multiutility” che, per forza di cose, devono superare la realtà regionale, o meglio possono coincidere; ad ogni modo non possiamo permetterci il lusso che un'impostazione regionalistica del problema delle infrastrutture, delle aggregazioni sia alla fine condizionante e quindi, tanto per non far nomi, io soffro molto quando nella nostra regione, sento gli inviti del governatore regionale a fare sistema sulle multiutility e poi scopro che l'azienda di Padova si allea con Trieste, perché è dello stesso colore politico e quella di Venezia si sposa con Gorizia: si capisce allora che, se ci può essere una logica territoriale, ma che ha canali diversi a seconda del colore politico, evidentemente l'interesse sostanziale dei territori - che magari dopo cinque anni cambiano amministrazione - non può essere perseguito. Lo stesso dicasi per l'aspetto territoriale dei traffici e delle linee di indirizzo che noi oggi stiamo discutendo. L'asse del Brennero ha il suo naturale sbocco su Verona e guarda al Tirreno come sbocco anch'esso assolutamente naturale, altrimenti i traffici del Centro Europa potrebbero essere dirottati sulle linee del Gottardo e quindi Milano-Genova, ma è uno sbocco anche per le infrastrutture del Tirreno sulla Spezia e su Parma, perché se c'è massa critica riusciamo a canalizzare gli investimenti su queste realtà locali e quindi prendere coraggio e fare forza per potere sostenere, anche sul piano politico e finanziario, queste opere.

Ecco perché mi pare di individuare le linee, che prima sono state tracciate, come un fatto assolutamente naturale e che se orientate al di fuori dello schema dei confini

regionali, ben vengano perché le nostre regioni, e parlo del Veneto perché Verona è spostata, ma parlo anche della Liguria e per certi versi del mantovano per la Lombardia, hanno solo da guadagnarci da questi sviluppi territoriali, perché vuol dire che saranno meno intasati nei loro territori; potremo avere meno gelosie nell'ambito delle infrastrutture rispetto a quelle che in passato hanno bloccato alcune opere. Faccio un esempio, tanto per capirci: l'asse del Brennero, ad un certo punto, poteva essere intercettato da quella che era definita, per chi la ricorda, la "pirubi" cioè l'autostrada che da Trento collega Vicenza e Rovigo e che anche noi veronesi all'epoca contrastammo, per timore che la corrente dei traffici venisse sottratta a Verona, senza accorgerci che tale situazione oggi si è tradotta in un sovraccarico delle infrastrutture ferroviarie ed autostradali. Per tali ragioni, Verona spera che si apra la via verso Vicenza, in modo che i traffici diretti verso il Tirreno non vadano ad intasare le infrastrutture veronesi, che possono essere dedicate ad altri tipi di traffici. Ecco perché mi sembra che ragionare attraverso una logica di interesse reale, e non di interesse regionale, sia per i nostri territori molto più serio e responsabile. Per questo, credetemi, un territorio non capisce un'aggregazione se questa viene fatta su base politica. E' un ragionamento che ho già fatto con il collega Ubaldi, nel momento in cui noi al contrario lo presentiamo come una soluzione che va bene oggi, ma che andrà bene anche fra cinque o dieci anni; anzi ha proprio senso perché se si prospetta nel futuro, la proposta è valida qualunque sia il colore dell'amministrazione che la va a sostenere. E questo vale anche per tante altre tematiche che riguardano l'energia, il turismo ecc.

Mi ha fatto piacere che in questo incontro si sia parlato di "tre stelle", cioè di varie diramazioni in cui un territorio si può rivolgere. Non è detto che la direzione sia soltanto univoca: c'è quella delle infrastrutture, della logistica e dei trasporti nella quale io vedo uno sbocco sul Tirreno e quindi su La Spezia, come un fatto naturale.

Ci sono altre realtà socioeconomiche in cui è più opportuno fare sistema in un'altra direzione. Ad esempio Verona, che ha una robusta realtà finanziaria e bancaria, può guardare al Nord-Est come centro di questa forza finanziaria e così pure può guardare alla Lombardia e all'area del Garda per l'area turistica insieme con quella del Trentino.

Quindi non esiste una unica direzione per tutte le materie, per tutte le componenti di un'economia territoriale; l'importante è capire che la ricerca del polo aggregativo va fatta sulla reale esistenza di questo interesse. Io condivido il timore che questo centralismo delle regioni possa essere un vero freno allo sviluppo dei nostri territori, e credo che sia una riflessione che all'interno del nostro territorio e delle nostre amministrazioni, debba essere fatta, perché ormai siamo giunti alla vigilia di scelte importanti e soprattutto siamo arrivati alla vigilia di temi, quali quelli del corridoio 5, dell'asse del Brennero, sui quali esiste non solo massa critica, ma una forza politica ad ampio spettro che possa sostenere questi canali, altrimenti non concluderà nulla. Abbiamo, ahimè, una logica localistica che talvolta ci paralizza. Faccio un esempio: se il corridoio 5 è stato progettato fino a Verona, ma non prosegue da Verona a Trieste, noi come gli spezzini non avremo nessun tipo di sbocco del Tirreno verso l'est. Pertanto, far leva sui veneti e sui vicentini che insistono sul far passar il corridoio 5 attraverso Vicenza, quando tutti sostengono che bisogna che la linea sia il più veloce possibile, è un problema che interessa tutti perché altrimenti, per come la interpreto io, il Tirreno che avrebbe uno sbocco sull'Est europeo per tutte le grandissime opportunità che può rappresentare, finisce per bloccarsi per delle piccole particolarità che paralizzano il quadro.

Così pure pensiamo alle difficoltà, ahimè, recenti sull'asse del Brennero, dove il diniego dell'Unione Europea alla proroga della concessione dell'autostrada impedisce, di fatto, la realizzazione del tunnel del Brennero. È facile capire che cosa vuol dire in termini di rallentamento dei flussi di traffici che convergono su Verona e quindi su Parma e La Spezia, rispetto alle linee del Gottardo o altre linee. Ecco perché avere consapevolezza delle difficoltà su queste infrastrutture, significa capire che lo sviluppo dei nostri territori può andare in crisi e questo non possiamo permettercelo, perché già i tempi della politica e della finanza sono eterni, se aggiungiamo anche una difficoltà a relazionarci sul piano territoriale, si rischia il non raggiungimento del risultato sperato.

Vorrei esprimere un'ultima considerazione sul ruolo del piano strategico che stiamo concretizzando a Verona: in base a quello che Lei Professor De Rita ci ha citato, siamo sostanzialmente a metà strada e questo dato oggettivo mi pone veramente di fronte ad una situazione di grande impegno e di grande preoccupazione per i nostri territori: lo abbiamo constatato proprio attraverso l'indagine che fatta sugli "staycallers" che sono circa 150 e che hanno dato il loro orientamento proprio qui a Verona dove la linea guida è "facciamo una città dove si sta bene". Io credo che tutto sommato alla gente non interessino più di tanto i soggetti economici, ma spera di più in un consolidamento e in un'innovazione. Per questo motivo il sistema di relazione, che invece è connesso con questo tipo di ragionamento, che mette insieme le reti di città, è posto verso la fine dei desideri da realizzare. E questo mi preoccupa, perché è una necessità che mi sembra sia emersa anche dall'incontro odierno, e cioè che senza le relazioni oggi non si possa costruire un futuro al passo con i tempi ed è una forte preoccupazione che c'è nelle nostre città, anche se Verona ha 250.000 abitanti ed è quindi una città che potrei definire medio grande, con tutto l'indotto che la coinvolge ed ha un fortissimo attaccamento alle proprie radici storiche e di tradizione. Verona però, ha anche una posizione che non le consente, ce lo dicono i soggetti esterni, ce lo dice l'economia, ce lo dicono la storia e la geografia, ce lo dice l'Europa stessa che non può rimanere ferma! Allora niente di meglio che presentare ai nostri cittadini un progetto dove la relazione messa ai primi punti, viene già presentata con concretezza, quindi che insieme con Verona ci sia il rapporto con il Trentino, con l'asse del Brennero, con l'asse del Tirreno e con l'asse dell'Emilia. Allora, se si ragiona in termini diffusi, non è soltanto perché è l'idea di un sindaco che dice che "bisogna andare a fare il corridoio 5 o la linea che dal Brennero dà sul Tirreno", ma significa che la cosa è condivisa da tante popolazioni e città che sono simili alle nostre. E credetemi questo è l'unico modo attraverso il quale si possono sapere anche delle gelosie aggregative e su quanto di più caro ha una città: faccio riferimento, ad esempio, alle società "multiutility" dei servizi: i nostri cittadini hanno la tendenza a considerarle come proprie, soprattutto nelle città dove queste aziende sono ancora interamente di proprietà pubblica; se si comincia a fare alleanza con una città che magari ha una struttura patrimoniale più robusta rispetto alle altre, si ha la sensazione di essere comprati, quindi i cittadini hanno questo timore e pongono resistenza. Ma se assieme a questa città se ne aggiungono tre o quattro, si ha una diffusione di gestione delle "multiutility" e, di conseguenza, non si ha un soggetto che comanda su una rete di città numerose, per cui l'impatto nei confronti del localismo viene ad essere superato. Questa, secondo me, è l'unica strada che ci consente di fare numero, di fare anche qualcosa che va al di fuori dei nostri territori. Mi pare che valga la pena fare questo tentativo e debbo dire che il piano strategico, che tante città hanno già concluso e che noi stiamo ultimando, possa aiutarci in questa direzione. Il 16 ottobre scorso, insieme proprio alla città della Spezia e con la

promozione del comune di Firenze abbiamo sottoscritto un protocollo d'intesa: erano presenti i Comuni di Torino , Trento La Spezia che si erano dotati di un piano strategico, cioè un piano strategico nel quale non c'è soltanto un progrès continuo di aggiornamento, ma c'è anche la consapevolezza che le città che hanno adottato questo percorso devono mettersi insieme, devono relazionare per contare di più, ma specialmente per avere un processo decisionale che in qualche modo sia comune. Ritengo questa, una sfida importante per poi passare alle realizzazioni. Se intanto iniziamo dal percorso che guarda questa linea che attraversa Verona Mantova e Parma e arriva al Tirreno, che è un sogno che già da tempo c'era, ma è un sogno che si vede sulla carta geografica, sulla carta delle nostre economie territoriali. Credo che ci sia la possibilità di perseguirlo e più siamo convinti della validità di questo progetto più noi sindaci saremo in grado di trasmettere la qualità di questo progetto ai nostri cittadini. E' una fatica che vale la pena fare, ma mi pare che lo spirito che ha animato questo incontro sia proprio quello di spingersi in questa direzione.