

# Nord Est, le ragioni di una debolezza storica

**PERCHÉ LA TERZA REGIONE ITALIANA PER PIL NON RIESCE AD ESPRIMERE LEADERSHIP, DAI TRENI ALLE STRADE AL CREDITO. GLI AEROPORTI SONO L'ECCEZIONE**

**Alessandra Carini**

Cattolica del Veneto, Antonveneta e quattro casse risparmio: Padova e Rovigo, Venezia, Verona, Vicenza e Belluno, e Treviso. Su questa rete, non più di vent'anni fa, era incentrato il sistema del credito del Veneto che ha finanziato il boom industriale di fine secolo. Oggi non esistono più: sono state assorbite da **Intesa SanPaolo**, Unicredit e Montepaschi, facendo del Veneto - terza regione per Pil in Italia - l'unica che divide con l'Emilia Romagna il primato di non avere un centro creditizio nazionale. Se dal credito si passa al sistema infrastrutturale e dei servizi i risultati non sono più consolanti. Lo sviluppo della rete ferroviaria è inchiodata alle dispute: l'alta velocità è di fatto ferma a Brescia. Dovrebbe andare verso est fino a Venezia e Trieste. Ma come realizzarla? Con quale tracciato? E dietro l'assenza di scelte aleggia, come un incubo, la scarsità dei finanziamenti. Nel sistema dei porti, che va da Trieste a Ravenna, e degli interporti che vi sono alle spalle, che potrebbe essere di fatto il centro dello sviluppo di una zona vocata ad essere il cuore di un interscambio europeo, si fa fatica a trovare strategie unitarie e di comando.

Il processo di aggregazione delle multiutility locali, che prima o poi sarà imposto dalla realtà e dalle leggi nazionali, da almeno un decennio finisce nei libri dei sogni dei presidenti della Regione Veneto. Ma quei vaticini finora hanno prodotto una società quotata in Borsa, l'Ascopiave, efficiente e gelosa della propria autonomia, e un'aggregazione gestita altrove, dall'emiliana Hera, che si è presa Aps Holding cioè le realtà di Padova, Trieste cui ha aggiunto, di recente, Udine. Nelle fiere, centri di sbocco e di sviluppo per un sistema produttivo, resistono per ora, con le loro caratteristiche, i poli di Vicenza, Verona, Venezia, Padova. «Se in Veneto fossimo in grado di fare un'operazione di aggregazione, faremmo un servizio straordinario all'Italia», ha detto pochi giorni fa Matteo Marzotto, presidente di quella di Vicenza. Ma chissà se il suo appello riuscirà a superare le gelosie locali.

L'unico sistema che pare andare

controcorrente sembra essere quello aeroportuale, con la Save di Enrico Marchi che partendo da Venezia è riuscita ad aggregare prima Treviso, poi a superare le resistenze di Verona e ad arrivare fino a Brescia, mettendo le mani sul Catullo, e forse ad arrivare fino a Trieste in un'aggregazione che copre tutta l'area norddestina. Ma sembra un'operazione spuria da "socialismo in un solo Paese" di leniniana memoria. Cioè un soggetto privato che, in proprio, partendo da una realtà preziosa come quella di Venezia e del suo turismo, è riuscito con abilità e tenacia a realizzare un suo disegno, mettendo insieme la forza finanziaria per costruirlo e tenerne il controllo (all'inizio le Generali e la Finint da lui posseduta insieme a Andrea de Vido), quella politica per conquistarlo, con la cessione delle azioni della Regione al tempo guidata da Giancarlo Galan e infine la costanza di svilupparlo con conti che, tra dispute e critiche, sono tra i migliori negli aeroporti italiani. Ma rimane un caso isolato a testimonianza che localismi e interessi di bottega hanno impedito e a volte distrutto le potenzialità di sviluppo di un sistema che è ancora tra i più ricchi in Italia.

Fiumi di inchiostro sono stati spesi a tentare di spiegare perché, dopo il governo della Dc, che ha accompagnato l'uscita dalla miseria e poi l'incredibile sviluppo del Veneto, non ci sia stata una classe dirigente e una leadership capace di raccogliere il testimone e tradurlo in risultati a livello nazionale degni del posto che il Veneto in effetti occupa in Italia. L'ideologia sottostante della Lega prima protestataria e poi antistatalista, con quel suo motto sottovoce "lasciateci produrre e la ricchezza arriverà, restituiteci quel ci spetta e dateci quel che ci serve a produrre, questo ci basta", ha di fatto impedito il nascere di obiettivi e disegni più ambiziosi. La loro assenza, il policentrismo territoriale che ha impedito l'aggregarsi di punti di riferimento, ha fatto sì che tutte le grandi realtà industriali che pure sono nate e cresciute in questi anni, usino come centro finanziario e di servizi Milano e che pochi risultati siano stati ottenuti nel confronto con il potere politico romano.

Quella malattia che fa sì che tutti perdano purché non vinca uno, che ha colpito il Veneto delle banche così come quello delle infrastrutture, **Giovanni Costa**, economista e vicepresidente esecutivo di **Intesa Sanpaolo**, la ha ribattezzata

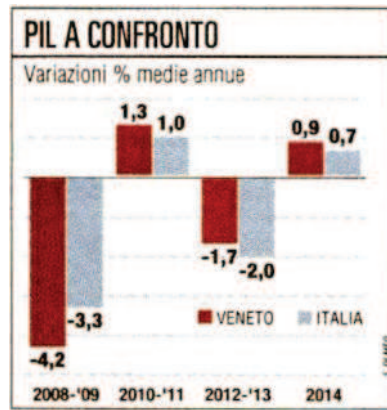
la Sindrome del Turione, l'asparago noto nel Veneto che appena esce fuori terra viene tagliato per finire sulle tavole. "Tutti a fare un ottimo lavoro sottoterra come l'asparago bianco, ma attenti a non emergere, sembra questo il motto del sistema Veneto", dice. E spiega: "Il Veneto non è bloccato per mancanza di leader, ma di leadership: la differenza è che il primo tende ad importare se stesso e a manipolare, la seconda, più che sul leader che è comunque necessario, si basa su follower capaci di attivare e sostenere leadership forti. Al Veneto e al Norddest manca proprio questo: follower capaci di attivare e sostenere processi aggregativi e di costruire attorno ad essi leadership forti". È un sistema che comincia con le aziende famigliari, che hanno fatto il successo di questa Regione, "che spesso si frammentano e si dividono perché non riescono a sostituire la leadership del fondatore" e finisce per dilagare in banche e infrastrutture.

Massimo Malvestio, un brillante avvocato veneto di successo, profondo conoscitore della sua realtà bancaria, ha descritto i passaggi di questo processo "distruttivo" in un libro dal titolo significativo: "Malagestio: perché i veneti stanno tornando poveri" nel quale racconta come non sia stata né la crisi né forze oscure e lontane ad aver impoverito il Veneto, ma il disinteresse in cui si è lasciata la cosa pubblica e la sopraffazione di tanti piccoli interessi privati. Le pagine più gustose sono dedicate proprio alle vicende bancarie: "Cinque banche "perse" in questi anni - dice - con un Veneto che, per una scadente gestione politica, ne è uscito periferia per il perduto peso delle Fondazioni in Unicredit ed **Intesa** - dove, dopo aver comandato non contano più nulla. Una fondazione, Cassamarca, che ha consumato e distrutto un patrimonio e che ancora oggi è oggi gestita da un 87enne, Dino de Poli, che è stato attore e protagonista di questo processo. Le tre banche che rimangono, Popo-



lare di Verona, Veneto Banca e Popolare di Vicenza hanno raggiunto livelli nazionali a prezzo di costose acquisizioni, e, le ultime due hanno oggi un valore delle azioni molto distante dalle sorelle quotate: questo è ciò che rimane del sistema veneto", dice con amarezza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nella foto a destra, un'immagine dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, controllato dalla Save e che ha aggregato gli scali di Treviso, Verona, Brescia e ora punta su Trieste

