

Gli industriali: senza Alta velocità ce ne andremo dalla Lombardia

FLAVIA PODESTÀ
da Milano

«Oggi per noi è il giorno della verità. Se nemmeno questa volta ci sarà il via libera all'Alta velocità nella tratta Torino-Milano, vorrà dire che in Italia non ci sono le condizioni minime per operare. Dunque, meglio prendere il largo: costi quello che costi». Il tempo della diplomazia è abbondantemente scaduto per **Benito Benedini** che, nei panni di presidente dell'Assolombarda, ha riempito un voluminoso dossier con le proteste dei suoi associati. È ormai il tempo della denuncia, e Benedini prorompe: «Milano e la Lombardia sono strangolate dall'assenza di un sistema di trasporto adeguato e la ripresa economi-

ca ha trasformato in nodi scorsoi i vecchi lacci: un disastro. E il governo non capisce».

Che cosa non capisce il governo?

«Non capisce che c'è un'emergenza al Nord che può mandare il Paese in corto circuito, persino prima della persistente emergenza meridionale».

Possibile?

«Non esagero, stiamo scoppiando.

do. La Lombardia, che è la prima delle quattro regioni più ricche d'Europa, rappresenta da sola oltre il 25% del prodotto interno italiano e il 35% dell'intero interscambio con l'estero del Paese. Però, sul piano della viabilità e dei trasporti fa pena: ha solo il 9,5% della rete ferroviaria nazio-

nale e il 9% di quella stradale. Se poi, per la rete viaria, si fa un rapporto con la popolazione la Lombardia è all'ultimo posto in Italia, nonostante debba assorbire tutti i flussi che dalla Francia, dalla Liguria, dal Piemonte vanno verso il Veneto, la Germania, l'Austria e l'Est europeo e viceversa».

Non ci si muove letteralmente più: è così?

«Lo abbiamo detto al presidente del Consiglio Giuliano Amato e al ministro dei Trasporti Pierluigi Bersani: scommettere, come fa il governo, sulla net economy per far crescere l'occupazione è una bufala e una beffa. La net economy ha posto l'equazione «ordine, produzione in tempo reale, consegna a tambur battente»: senza uno di questi tre addendi, il business salta. Da noi salta per definizione, con questa logistica da terzo mondo. Ma noi non ci stiano: andremo altrove».

Il Sud fa il pianto greco, il Nord esplode e si ribella: come si fa a governare questo Paese?

«Basta un minimo di coraggio. Che non vedo. In Europa, negli ultimi tre anni si sono costruiti 1.936 chilometri di linee ad alta velocità e altrettanti sono in progettazione: Germania, Francia e Spagna sono così riuscite a mettere in rete i loro sistemi, i loro prodotti e servizi e le persone. In Italia non si è fatto nulla: prigionieri delle conferenze dei servizi, dell'ultimo sindaco dell'ultimo paese che pone veti. Basta. Sa che cosa le dico? O oggi la conferenza dei servizi, dopo sei anni, dà il via libera all'alta velocità sulla Torino-Milano e si avvia subito la conferenza dei servizi per la Milano-Verona, o non solo perderemo i fondi Ue, ma l'intera tratta che avrebbe dovuto collegare Lione a Lubiana, passando per Torino, Milano, Venezia e Trieste, verrà fatta al di là delle Alpi. E l'Italia sarà definitivamente tagliata fuori dalle reti europee».

Se domani ci dovesse essere l'ennesimo disastro rosso?

«Governo e Regioni hanno il dovere di esercitare i poteri sostitutivi e dar loro il via libera: altrimenti si dà un colpo mortale

alla competitività delle imprese. E non basta».

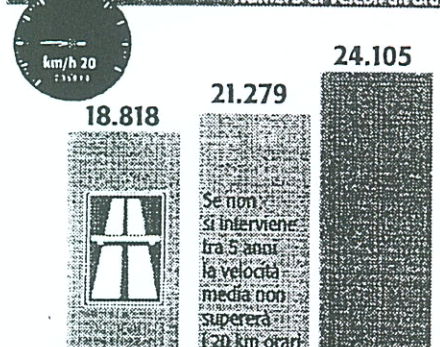
Pensate al trasporto su gomma?

«Esatto. La mobilità in Lombardia è sempre più incerta, costosa, pericolosa. Il governo deve sbloccare subito la direttissima Milano-Brescia, che non costa nulla allo Stato, perché siamo al collasso: un incidente su quel nastro stradale, in un'ora provoca code per 13,9 km sulla A8, per 16,3 km sulla Bustese, per 15,7 km sulla Vareseina e per 18,2 km sulla statale 336 per Malpensa. L'area milanese si ferma e con lei l'intero Nord. Quei ritardi costano alle imprese 1.200 miliardi l'anno. E a bocce ferme, abbiamo calcolato che in 5 anni, la velocità media sulla Milano-Brescia sarà di 20 chilometri all'ora (più lenti di un maratoneta). Altro che rinvii del Senato: non si può attendere il piano nazionale dei trasporti. E poi c'è Malpensa».

Già, Malpensa.

«Per sbottigliare Milano (ed eliminare le code di 10-15 chilometri allo snodo di Fiorenza) va realizzata subito la Pedemontana, l'autostrada dei parchi, per collegare Dalmine all'autostrada Torino-Milano, servendo Malpensa. Un libro dei sogni da troppi anni».

I NUMERI DELL'A4



ANNO 2000 — 2005 — 2010

Nei primi 5 mesi di quest'anno si sono verificati 548 incidenti con 463 feriti e 15 morti

Nel 2010 se ci fossero anche Pedemontana e Direttissima il traffico sull'autostrada non supererebbe le 11.529 auto all'ora

SEI

«Amato non capisce che l'emergenza può mandare in tilt l'intero Paese: la nostra rete viaria è ultima in Italia»



BENITO BENEDINI

Il presidente di Assolombarda: il traffico è paralizzato. Tocca al governo sbloccare i lavori di potenziamento autostradale

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.