

Benedini: mancano ancora superstrade, ferrovie e una catena di servizi

Sono il suo pallino. E il suo cruccio. Le infrastrutture. «E' l'obiettivo che mi sono posto fin dall'inizio del mio mandato», quattro anni fa, quando Benito Benedini fu eletto presidente di Assolombarda, l'associazione che riunisce gli industriali di Milano.

E oggi?

«Oggi mancano ancora strade, ferrovie, piattaforme logistiche intermodali. Pur se qualcosa, rispetto al '97, è stato fatto».

Ad esempio?

«Il Piano nazionale dei trasporti, approvato di recente, che rappresenta un passo in avanti. O come la legge che modifica le disposizioni della Conferenza dei servizi, con il ricorso al voto di maggioranza al posto dell'unanimità: un risultato positivo verso la semplificazione amministrativa. E l'accelerazione dei progetti».

Ma è ancora troppo poco...

«Siamo solo all'inizio. Pensiamo alla new economy. Oggi, grazie all'e-commerce, per qualsiasi azienda è facile offrire prodotti. E semplice è diventato fare acquisti. Gli ordini arrivano in pochi secondi e le fabbriche lavorano just in time».

Poi c'è l'imbuto della consegna, del trasporto.

«Esattamente. In Italia le consegne, a causa dell'emergenza logistico-infrastrutturale, avvengono in media in 16 giorni. Contro i 4,4 giorni del Regno Unito e i 7,2 della Germania. Se non sono ritardi questi... Sono attese

vergognose».

Tutta colpa della mancanza di strade e di ferrovie?

«Lo stesso ministro Bersani lo ha ammesso: sono 25 anni che in Italia non si costruisce un'autostrada e 50 che non si realizza un chilometro di nuova ferrovia. Tutto si è fermato e i ritardi, anche per le linee metropolitane, si sono accumulati in modo spaventoso».

Insomma siamo sempre il Paese delle opere incompiute?

«Lo ha scritto Guido Gentili nel suo recente libro. E lo sottoscrivo anch'io. Incompiute a livello nazionale, regionale, provinciale».

Cosa pensa, presidente, del progetto Ge-Mi-To?

«E' una grande opportunità per il Nord-Ovest, che sotto il profilo produttivo sta crescendo, e per l'Italia. Un progetto sul quale abbiamo raggiunto, a livello interregionale, un'intesa positiva, che corre, però, un forte rischio».

Quale pericolo corre?

«Di non decollare, proprio a causa del gap infrastrutturale che la blocca. Se così sarà, il Nord-Ovest vedrà minacciata la possibilità di competere con successo con le altre aree forti d'Europa. Il triangolo è un'area di eccellenza del Paese con numerosi punti di forza nel campo tecnologico, industriale e anche nei trasporti e nei servizi. Penso all'hut di Malpensa, al Porto di Genova

alla Fiera di Milano. Tutto ciò però va integrato meglio dal punto di vista logistico».

Che fare allora?

«Dobbiamo dire basta ai soprusi di piccoli gruppi mossi da interessi o pregiudizi ideologici e politici. Devono prevalere gli interessi generali».

E a Milano?

«Faremo lo stesso. Con alcune attenzioni particolari. Ad esempio non permetteremo che accada con il polo esterno della Fiera quello che è accaduto con Malpensa, che in occasione dell'inaugurazione era una splendida cattedrale nel deserto. Senza collegamenti».

Che ruolo giocherà Assolombarda sulla Fiera?

«Denunceremo in anticipo chi non farà il suo dovere. Così come denunceremo eventuali ritardi rispetto alla data prevista per la consegna del polo esterno del 31 dicembre 2004. Non accetteremo che i nuovi padiglioni della Fiera nascano senza l'allungamento delle linee del metrò».

Altri nodi da sciogliere?

«Eccome. E' normale che l'iter realizzativo del Passante ferroviario di Milano sia iniziato negli anni 80 e che l'opera verrà completata, forse, nel 2005? Ed è normale che la Conferenza dei servizi per la tratta ad Alta capacità ferroviaria Milano-Torino sia stata chiusa dopo sette anni? No che non è normale. Poi c'è il tratto

Novara-Milano: se sarà realizzato, come si dice, nel 2007, significa che il territorio lombardo non avrà adeguati collegamenti per le Olimpiadi invernali di Torino del 2006».

Insomma progetti importanti su cui ci sono grandi interrogativi...

«E potrei continuare con il completamento della tratta ferroviaria Cadorna-Bovisio o l'interramento di quella di Castellanza. Opere necessarie per eliminare le strozzature nei collegamenti con Malpensa. Senza contare la realizzazione della Gronda Nord ferroviaria».

Ma è solo un problema di mancanza di soldi?

«Non c'è solo la fatica al reperimento dei finanziamenti, ma anche di capacità di spesa».

E i tanto sbandierati project financing?

«Il caso Brebemi è un esempio di cosa si può fare e delle difficoltà. Lo stesso si può dire della cerchia dei Bastioni. Insomma perché il project financing funzioni occorrono regole chiare e tempi certi per le opere. Senza regole e tempi perché gli imprenditori dovrebbero rischiare i loro soldi a occhi chiusi?».

Insomma è un disastro: ma va tutto così male?

«Lo ripeto, qualcosa si è mosso. Per fortuna. Anche a livello politico. A destra come a sinistra. Gli interventi del ministro Bersani, degli assessori Goggi e Corsaro dimostrano che la mentalità sta cambiando. Ma bisogna fare di più».

Da. Gor.



Benito Benedini

«Sono 25 anni che in Italia non si costruisce una autostrada»

