

Intervista a Benedini: la carenza di infrastrutture minaccia la capacità di export delle imprese

Strade lombarde al collasso

Positiva l'accelerazione della linea ferroviaria Torino-Milano ma sono urgenti altri interventi

MILANO ■ «Entro cinque anni la velocità media sulle autostrade lombarde non supererà i 20 chilometri l'ora. In pratica un maratona correrà più speditamente delle merci prodotte dalle imprese manifatturiere del territorio e destinate all'export». Non è un paradosso ma una drammatica realtà, come sottolinea il presidente di Assolombarda, Benito Benedini che lancia un ulteriore allarme: «La ripresa economica corre, la produzione anche ma il sistema infrastrutturale lombardo è ormai al collasso. I lacci di un tempo sono oggi veri nodi scorsoli. Se non si interverrà in tempi molto stretti, tutta la logistica delle nostre imprese andrà incontro a serie difficoltà».

Presidente Benedini, prevede quindi il rischio di una ripresa strozzata dalla carenza di strade e ferrovie?

In tutto il Paese ci sono situazioni di emergenza, ma al Nord, dove si concentra l'attività produttiva e industriale, il livello è drammatico. La Lombardia rappresenta il 20% del Pil e il 33% dell'interscambio estero, eppure dispone solo del 9% della rete stradale nazionale e del 9,5% di quella ferroviaria. La dotazione della rete autostradale per abitante è inferiore al 51% della media nazionale, percentuale che sale al 52% per le strade provinciali.

La responsabilità di questa

situazione?

Ognuno ha una quota di responsabilità. I Governi nazionali che si sono succeduti e che non hanno capito l'importanza di un valido sistema infrastrutturale. Dal '70 al '95 la percentuale di spesa sul Pil è scesa dall'1,4 allo 0,2. E poi il fatto che quando si progetta la costruzione di un nuovo asse stradale o ferroviario spuntano i mille localismi, i veti ambientali e tutto si blocca. Una sola persona può bloccare per anni, con un semplice ricorso al Tar, la costruzione di un bene di interesse nazionale. Con il risultato che da cinquant'anni in Italia non si costruisce una nuova linea ferroviaria. In Europa, essenzialmente in Francia, Spagna e Germania, sono stati costruiti 1.936 chilometri di linea ferroviaria rapida e altrettanti sono in progettazione o in fase di realizzazione.

Però qualche cosa si muove. Il ministro Bersani nei giorni scorsi ha annunciato un'accelerazione dell'iter per la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Milano.

E questo è un bene. Come imprenditori abbiamo promosso nei mesi scorsi una serie di incontri con i ministri dei Trasporti e dei Lavori pubblici. Il 10 luglio, durante la visita del presidente del Consiglio, abbiamo ribadito queste gravi difficoltà. E a distanza

di qualche settimana Bersani ha mostrato sensibilità accelerando sulla Torino-Milano, a sei anni dalla chiusura della Conferenza di servizio. Devo anche aggiungere che lo stesso ministro ha accolto le nostre richieste, utilizzando lo strumento dei poteri sostitutivi per questa tratta ferroviaria. Ma non è tutto. Bersani si è impegnato a convocare in settembre la Conferenza preliminare di servizio per la tratta Milano-Trieste, completando così il segmento nazionale della dorsale Lione-Lubiana. Infine il Piano generale dei trasporti è arrivato nei tempi previsti. Questi sono passi che fanno ben sperare, ma noi, comunque, non abbasseremo la guardia perché servono altri interventi.

Esattamente quali?

In primo luogo realizzare con urgenza di tutte le opere già progettate, come la Pedemontana. Poi è necessario dare al Paese un chiaro indirizzo di programmazione infrastrutturale, mentre con l'applicazione del Piano generale dei trasporti dovrà crescere l'interscambio di modalità tra la strada e la ferrovia e dovrà arrivare un forte impulso alla liberalizzazione dei servizi. Inoltre va approvato il disegno di legge che riforma i meccanismi delle Conferenze di servizio, introducendo il voto a maggioranza anziché all'unanimità.

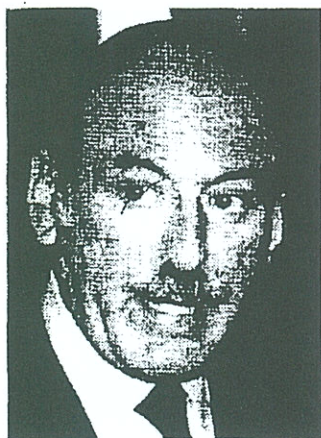
E poi c'è lo strumento del project financing.

Esattamente, ma è necessario un atto fondamentale e cioè l'abolizione della legge che dal 1975 vieta ai privati la costruzione di nuove autostrade. Con lo strumento del project financing gli imprenditori sono in grado di arrivare là dove le esigenze di rigore del bilancio pubblico non arrivano. In Lombardia sono pronti 2.200 miliardi per costruire la direttrice Milano-Brescia e dare così respiro all'autostrada più intasata d'Italia. Ma senza l'abolizione di quella legge, per altro già prevista nel collegato alla Finanziaria, abbiamo le mani legate.

Resta tuttavia il fatto che i tempi per costruire nuove infrastrutture non sono brevi.

Per questo è necessario fare presto con un mix di interventi. La competitività si gioca prima di tutto tra sistemi territoriali e poi tra imprese. Nell'epoca della "net-economy" l'equazione produttiva è rappresentata dagli ordini, dalla produzione e dalla consegna. I primi due fattori corrono veloci, ma poi gli sforzi delle imprese si infrangono contro il muro di strade e ferrovie sature.

ROBERTO IOTTI



Benito Benedini

«Va cambiato il criterio di voto delle Conferenze di servizio»

