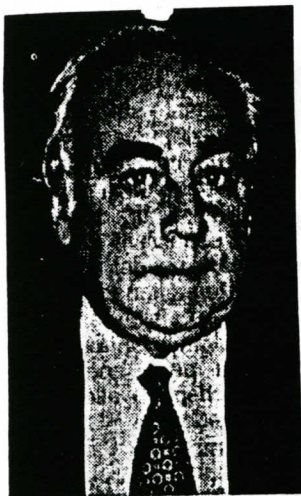


Economia italiana

Dopo il no di Strasburgo, l'Assolombarda denuncia il rischio di emarginazione

Presutti rilancia: Malpensa 2000 è lo scalo dell'Italia industriale



Ennio Presutti

MILANO — Lo choc, sia pure a qualche settimana di distanza, sembra essere tutt'altro che assorbito: anzi, proprio nella prospettiva di una possibile riddizione, il caso della bocciatura del progetto di Malpensa 2000 da parte del Parlamento di Strasburgo, ha spinto Ennio Presutti, presidente dell'Assolombarda, a scendere in campo con particolare decisione individuando i rischi e i pericoli che da questa scelta negativa derivano al sistema-Italia. «Al di là della constatazione, amara, di divisioni italiane che si ripropongono anche in sede europea, accentuando il rischio di emarginazione del nostro Paese — afferma il presidente dell'Assolombarda — la bocciatura di Malpensa 2000 conferma drammaticamente l'assenza di qualsiasi visione ampia della logistica, come strumento vincente per l'intero sistema economico del Paese».

«Purtroppo Malpensa è stato considerato, in un'ottica ristretta, esclusivamente come uno scalo passeggeri utile per l'area milanese, e proprio una sua presunta e totalmente limitativa rilevanza locale ha reso ipotizzabili alternative del tutto illogiche. È stato questo «vizio» di fondo a condannare un progetto — prosegue Presutti — che trova invece le sue motivazioni reali, e anche quelle connotazioni di urgenza ed irrinunciabilità, nel contesto di una rete logistica nazionale». «L'assenza di una visione complessiva e quindi anche di una capacità di coordinamento sul settore con competenze sparse fra diversi ministeri spesso totalmente disattenti, oltre che fra enti locali — continua il presidente dell'Assolombarda — ha avuto una volta di più conseguenze letali, accentuando i ritardi della rete italiana di logistica del trasporto merci, penalizzando le prospettive delle industrie che lungo gli assi di questa rete dovrebbero svilupparsi e preconstituendo quindi un fattore negativo in più per perdere, nel contesto europeo, la scommessa-Paese».

«Nel momento in cui tutte le grandi economie occidentali stanno investendo in modo massiccio sulla logistica, ipotizzando anche un utilizzo intensivo del trasporto aereo per il traffico merci — sottolinea ancora Presutti — Malpensa 2000, concepito come grande centro logistico e come «porta aerea» di due assi essenziali della rete trasportistica italiana (quella est-ovest, che corre da Lione a Trieste e quella Genova-Milano-confine, che interconnette il sistema portuale mediterraneo a quello produttivo sud-europeo), che proprio su Milano si intersecano, assume in modo

fin troppo evidente tutte le valenze economiche che racchiude per lo sviluppo futuro del sistema produttivo italiano».

Secondo il presidente di Assolombarda, privare questo sistema di logistica di un grande aeroporto merci non significa altro che remare controcorrente rispetto alle logiche proprie del trasporto internazionale, del «just-in-time», della qualità del servizio e, soprattutto, dei «reali strumenti per creare lavoro e occupazione».

«In ultima istanza — afferma Presutti — il caso di Malpensa 2000 va ricondotto a un problema più generale di cultura industriale del trasporto e della logistica. Poteri troppo parcellizzati e distribuiti anche su base locale per quanto concerne i grandi progetti, assenza di una programmazione per grandi progetti e incapacità totale di una strategia di coordinamento rischiano purtroppo di fare di Malpensa non solo un caso emblematico, ma anche il simbolo di ritardi strutturali e culturali che celano pesanti responsabilità politiche e nella pubblica amministrazione».

«E ciò nel momento in cui nel mondo imprenditoriale italiano — conclude il presidente di Assolombarda — proprio sui temi della logistica e del trasporto, come strumenti irrinunciabili per agganciare l'economia italiana all'Europa, è maturata una consapevolezza e una volontà di intervento del tutto inedita».

Bruno Dardani