

» Il presidente Assolombarda «In vista dell'Expo serve una deroga per consentire alle compagnie di tutto il mondo di attivare voli su Milano»

Rocca: la ripresa? Iniziamo con aeroporti e treni veloci

«Il rilancio di Malpensa e Linate non può dipendere solo da un buon accordo Alitalia-Etihad»

MILANO — Volare alto, partendo dal basso. «Ristrutturare il sistema aeroportuale», «aprire al mercato», «chiedere una deroga al "tetto" del traffico aereo» per migliorare la capacità attrattiva della Milano che aspetta l'Expo. Nei giorni delle frizioni tra Confindustria e governo, **Gianfelice Rocca** allarga il dibattito alle «piccole cose» da fare presto e bene. Oltre ai finanziamenti: collegamenti. Assieme al cuneo fiscale: treni veloci. Accanto agli schemi politico-elettorali: liberalizzazioni. Questione di metodo «Partiamo dai numeri, per cambiarli». **Gianfelice Rocca**, classe 1948, presidente di Techint, è il timoniere di **Assolombarda**, la maggiore organizzazione nazionale, e l'imprenditore che prova a rompere il guscio dell'immobilismo italiano: «Le imprese sono l'unica forza del Paese. Se rinascita sarà, arriverà dal basso. Dai cluster, dalle filiere, dalle città...».

Tra Roma e Firenze si discute di legge elettorale e rimpasto: le priorità sono altre?

«La legge elettorale è cruciale, ma l'Italia ha bisogno anche di una profonda e urgente revisione del Titolo V della Costituzione. È una riforma più importante della legge elettorale per le conseguenze strutturali che può produrre, a cascata, per sbloccare i poderosi ostacoli allo sviluppo manifestati in questi anni da una confusa e conflittuale articolazione dello Stato».

Il suo slogan è: «Far volare Milano per far volare l'Italia». Ma come può volare, Milano, se è emarginata dalle rotte intercontinentali?

«Milano ha un indice di connessione insufficiente, abbondantemente inferiore alla capacità di Monaco e Francoforte. Ma il modello tedesco dimostra che possiamo "permetterci" due grandi aeroporti, Fiumicino e Malpensa. Quanto al sistema milanese, non possiamo indebolire Linate nella teorica prospettiva di rinvigorire Malpensa. Certo, i nostri scali vivono una difficoltà oggettiva...».

Occasioni perse o decisioni strategiche sbagliate?

«Si è privilegiata l'ottica dei produttori anziché quella dei consumatori. Le imprese esportano il 40 per cento del Pil, abbiamo bisogno di aeroporti di grande livello».

L'ingresso di Etihad in Alitalia potrà dare una svolta?

«Dobbiamo augurarci che la trattativa con Etihad porti a un buon accordo

per Alitalia. Tuttavia l'esperienza degli ultimi anni, e anche un'analisi delle scelte sin qui fatte da Etihad nelle compagnie europee (vedi Air Berlin e Darwin) dovrebbero energeticamente sconsigliarci dal credere che il rilancio di Malpensa e il ruolo di Linate possano dipendere, o essere collegati a doppio filo, dalle scelte di Etihad».

Il caso Alitalia-Malpensa sta provocando frizioni tra Regione, Comune e governo. Lei come la vede?

«Mi rivolgo idealmente al governatore Maroni: quel che serve alla Lombardia non è la ripresa di uno scontro politico in grande stile tra Milano e Roma. La cosa migliore è mettere in condizione Malpensa e Linate di agire liberamente sul mercato dei vettori».

Deve cambiare il ruolo di Sea?

«Sì. Chiediamo alle istituzioni locali, socie di Sea, di riflettere con attenzione se non sia il caso di privatizzare la società di gestione».

Perché i trasporti sono al centro del suo programma per il rilancio?

«L'economia digitale non ha contratto la domanda di mobilità, anzi. Da Seattle a Londra, alla Silicon Valley, vincono i nodi globali che offrono sistemi di mobilità di massa. Guardiamo Milano: tutti i progetti vanno misurati sull'asse Bergamo-Varese, un distretto che ha bisogno di infrastrutture e linee veloci».

A Malpensa, come noto, non arriva neppure l'Alta velocità.

«L'Alta velocità è una condizione imprescindibile per uno scalo intercontinentale. Se un imprenditore non sa quanto tempo impiega nel viaggio Bergamo-Malpensa, come possiamo chiedergli di non volare su Monaco?».

Mancano solo 14 mesi all'Expo: è tardi per le rivoluzioni, o no?

«Arriveranno 20 milioni di persone ed Expo sarà anche una vetrina di servizi e stile. Diceva un grande architetto: la battaglia si vince in anticamera. Bene: aeroporti e stazioni saranno l'anticamera dell'Italia. Dobbiamo investire di più nell'accoglienza. Mattei visitava le toilette dell'Agip: noi dobbiamo ritrovare la qualità del dettaglio e la passione per le piccole cose».

Il sistema aeroportuale attuale è in grado di reggere l'urto?

«È fondamentale che il governo compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie di tutto il mondo di attivare voli su Milano. Serve una deroga agli accordi bilaterali e multilaterali che limitano la possibi-

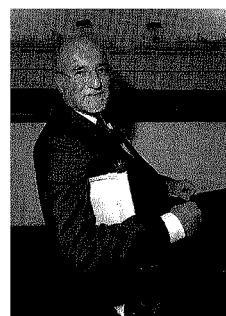
tà di introdurre destinazioni, frequenze dei voli e servizi di compagnie diverse da quelle già presenti. Altrimenti corriamo il rischio che un milione di passeggeri cinesi finisca per prenotare un soggiorno di una settimana a Parigi, a Londra o altrove, per fare solo una capatina all'Expo. Sarebbe un danno gravissimo per Milano e per il Paese».

Milano esce da uno sciopero selvaggio dei taxi e si prepara a viverne un altro. Chiede riforme anche qui?

«Lo sciopero dei taxi senza preavviso, le controversie sul servizio di noleggio Uber e i quasi centomila abbonati alle società di car sharing consegnano agli amministratori milanesi la necessità di scelte regolatorie coraggiose. Bisogna completare la liberalizzazione dei servizi di trasporto, eliminando le incertezze esistenti».

Armando Stella

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Stato-Regioni
La legge elettorale è cruciale, ma occorre una revisione del Titolo V della Costituzione



Privatizzare Sea
Chiediamo alle istituzioni locali socie di Sea se non sia il caso di privatizzarla

Imprenditore

Gianfelice Rocca, 65 anni, è il numero uno di **Assolombarda** e presidente del Gruppo industriale Techint, tra i leader mondiali nei settori della siderurgia, energia e infrastrutture

L'associazione

Le imprese associate ad **Assolombarda** sono 4.837, per un totale di 283.772 dipendenti nel territorio di competenza dell'Associazione: le province di Milano, Lodi e Monza e Brianza