

Intervista a Beltrami, presidente Assolombarda

Un "new deal" per lo sviluppo

di Paolo Mazzanti

È al timone dell'Assolombarda da poco più di un anno e ha dato nuova energia alla prima associazione imprenditoriale territoriale italiana. Ingegnere, ex manager dell'Olivetti ed ex presidente della Sip, Ottorino Beltrami è oggi il "portavoce" di una miriade di imprese, dai grandi gruppi come Pirelli e Falck, alle piccole e medie aziende che hanno contribuito a rendere Milano la capitale italiana dell'economia. In questa intervista, Beltrami illustra la posizione dell'Assolombarda sui grandi temi dell'economia e dello sviluppo di Milano.

Nell'ultima indagine congiunturale, l'attività produttiva milanese ha denunciato qualche sintomo di rallentamento. Anche da noi si sta profilando un accenno di recessione, oppure i sintomi sono passeggeri?

Effettivamente i dati che emergono dall'indagine congiunturale del secondo trimestre evidenziano una serie di risultati negativi. Sintetizzando, vorrei ricordare la minor crescita della produzione rispetto alle previsioni (+1,6% contro +3,3%), il minor utilizzo degli impianti (73,2% contro 74,8% nel primo trimestre 1986), il calo della domanda estera (-1,4%), l'andamento altalenante della cassa integrazione. Le cause di questa battuta d'arresto vanno ricercate principalmente sia nel rallentamento della domanda proveniente dall'area del dollaro, sia nel comportamento di alcuni operatori che hanno ritenuto più conveniente importare prodotti intermedi anziché approvvigionarsene sul mercato nazionale.

Le stesse previsioni per la seconda metà dell'anno sono improntate a cautela: l'Assolombarda stima infatti per i prossimi mesi un'ulteriore riduzione della domanda interna e soprattutto estera a causa di una sempre più agguerrita concorrenza internazionale che vede le nostre imprese svantaggiate dal dover coesistere con un ambiente cicale ri-



Ottorino Beltrami

gido, imbrigliato da infinite leggende e norme burocratiche e tendenzialmente diffidente nei confronti del nuovo.

Gli stessi segnali interni a livello nazionale sono contraddittori: infatti i recenti dati di agosto sul rallentamento del processo di rientro dell'inflazione dimostrano come l'esaurimento della discesa del prezzo del petrolio e la stabilizzazione del dollaro si riflettano immediatamente in modo negativo sulla dinamica dei prezzi. Il che significa che le forze politiche non hanno saputo cogliere nemmeno in parte le favorevoli prospettive di sviluppo e di progresso che si erano venute a creare all'inizio dell'anno.

Il problema fondamentale della nostra economia, non ci stanchiamo mai di ripeterlo, è e resta il contenimento della finanza pubblica. Se i nostri governanti non avranno il coraggio di assumere iniziative impopolari per riequilibrare la spesa pubblica, la nostra economia si troverà ancora una volta ad essere soggetto passivo di situazioni che noi non determiniamo ma che si scaricano su di noi con effetti il più delle volte devastanti.

Negli ultimi tempi anche i maggiori esponenti dell'imprenditoria pub-

blica e privata hanno sostenuto che è giunto il momento di tornare ad investire massicciamente nelle infrastrutture di base (trasporti, ristrutturazione ambientale, grandi opere tipo Ponte di Messina...). A suo giudizio quali sono i riflessi delle carenze infrastrutturali sull'attività economica e produttiva in generale?

Nella relazione che ho tenuto all'ultima assemblea dell'Assolombarda, ho richiamato l'impellente necessità di un massiccio rilancio degli investimenti nel settore delle grandi infrastrutture del paese, la cui dotazione — dicevo — si sta paurosamente degradando per effetto del progressivo deterioramento qualitativo della spesa pubblica ormai impegnata a trasferire reddito.

Ferrovie lente ed inadeguate a far fronte alla sempre maggiore domanda di trasporto su rotaia, aeroporti non all'altezza degli omologhi europei per dimensione e funzionalità, un sistema stradale vecchio di molti anni ed una rete autostradale che solo negli ultimissimi tempi è stata oggetto di maggiore cura dopo un blocco assurdo che l'ha resa insufficiente a sostenere le esigenze dell'utenza privata e imprenditoriale: questo è il desolante quadro del nostro sistema di trasporti che invece, sia per la particolare morfologia del nostro paese, sia per l'ambizione di voler continuare ad essere leader nel settore turistico, dovrebbe essere costantemente riadeguato.

Parallelamente è auspicabile che il governo assuma concrete iniziative per fronteggiare il dissesto ambientale e il degrado del patrimonio artistico che interessa tutto il nostro paese e che ha un prezzo insostenibile in vite umane e in danneggiamenti di attività economiche. Così operando si potrebbero coinvolgere utili sinergie per la difesa del paesaggio, per la tutela e l'espansione di attività economiche agricole ed agroalimentari, e per il rilancio dell'attività turistica.

Simili progetti potrebbero inoltre contribuire a dare risposte non certo definitive ma incoraggianti al problema della disoccupazione giovanile in una sorta di *new deal* italiano degli anni '90. Da questa grande sfida l'industria privata non può essere esclusa: occorre però, perché essa sia messa in grado di poter dare un contributo positivo, che si intraprenda un coraggioso processo di deregolamentazione e che si creino nuovi strumenti finanziari, come ad esempio i fondi immobiliari, che in altri paesi hanno contribuito al massiccio sviluppo delle infrastrutture sul territorio.

E quali sono le maggiori carenze infrastrutturali nell'area milanese?

Vorrei fare una premessa. Tante volte, come imprenditore, mi pongo questa domanda: che senso ha continuare a migliorare i propri prodotti se poi essi non possono essere trasportati perché le ferrovie sono antiquate, perché non esistono centri di interscambio delle merci integrati con il resto del sistema di comunicazioni, perché le procedure doganali rispecchiano regolamenti borbonici, perché il sistema di poste e telecomunicazioni è insufficiente, perché per anni dovremo ancora aspettare la città cablata.

Un'area come quella milanese, che rappresenta per concentrazione di popolazione e di attività produttive circa il 50% della Lombardia e il 16% dell'Italia, esige un sistema di infrastrutture (trasporti e telecomunicazioni) efficienti come premessa indispensabile per il consolidamento e la crescita della propria economia. Come Assolombarda abbiamo da tempo avanzato una serie di proposte per potenziare la rete di trasporti che interessa la nostra città. Riteniamo infatti urgente, per quanto concerne il trasporto su strada, rafforzare la rete stradale e autostradale intorno a Milano, soprattutto in direzione Nord ed Est (penso ad esempio alla Pedemontana, all'apertura della rinnovata Statale 36 del Lago di Como, alla terza corsia sulla Bergamo-Brescia, alla Gronda Nord che decongestionerà il tratto cittadino dell'Autostrada Torino-Venezia), e procedere rapidamente ad un progetto concreto riguardante i trafori alpini (lo Spluga) per un più rapido collegamento con Svizzera, Germania ed Austria.

Il trasporto ferroviario, che già ricaverà vantaggio dalla realizzazione del Passante Ferroviario, dovrà essere potenziato sulle linee Milano-Venezia e Milano-Bologna, e perché

non pensare al recupero della Valmorea da adibire esclusivamente al trasporto merci da e verso la Svizzera?

Penso anche ad un potenziamento delle stazioni periferiche che pur sono importanti perché raccolgono un notevole traffico sia merci che pendolare. A questo proposito mi domando come sia possibile che Milano non abbia ancora una stazione di autobus a media e lunga distanza la cui costruzione viene continuamente rimandata. Lo stesso sistema aeroportuale è inadeguato, anche dopo il minor potenziamento di Linate, poiché Malpensa non riesce a decollare e il progetto per un suo definitivo ampliamento è oggetto di frequenti ed inconcludenti trattative.

A Milano c'è il problema delle aree industriali dismesse o da riqualificare (esempio Bicocca). Che cosa sta facendo l'Assolombarda per favorire il riutilizzo di queste aree e che cosa potrebbe fare di più?

Occorre a questo proposito accompagnare la trasformazione di Milano da città industriale a città terziaria, modificando di conseguenza sia la logica degli insediamenti produttivi sia favorendo appunto lo sviluppo di un sistema integrato di trasporti. Occorre agevolare il decentramento e il decongestionamento della metropoli.

E infine bisogna rendere possibile

un recupero a vario titolo delle aree industriali dismesse per lo più non riutilizzabili per fini analoghi. Tale recupero, nel rispetto del vincolo territoriale e delle indicazioni del piano regolatore, deve vedere l'impresa come attore principale perché è lei che dismette e che si espone in prima persona in nuovi affari da sola o in partnership con altri. E anche perché l'azienda ha ben presente l'andamento dei propri conti e di conseguenza qualsiasi iniziativa che essa promuove non può non tener conto di un corretto rapporto costi/benefici. In quest'ottica, l'operazione Bicocca, che ha visto l'Assolombarda in prima linea nel favorire la ricerca di nuove soluzioni, rappresenta una grande scommessa, perché per la prima volta a Milano esisterà un luogo dove sarà possibile collegare strettamente il mondo della scuola alle esigenze vive dell'industria tecnologicamente avanzata.

Che cosa pensa l'Assolombarda dei Progetti d'Area che il Comune sta promuovendo (centro direzionale Portello-Fiera; Cadorna-Nord)?

Come potrebbero collaborare le istituzioni pubbliche e l'imprenditoria privata per favorire la trasformazione urbana evitando lungaggini e scelte errate?

Ripeto quello che ho già espresso in precedenza: per molti anni a Milano, a parte il potenziamento della Metropolitana e i lavori del Passante Ferroviario, non si è fatto niente per dotare la città delle grandi infrastrutture di cui vi è necessità per renderla sempre più la capitale del subcontinente. Solo negli ultimi anni Palazzo Marino è parso uscire dalla paralisi progettuale presentando nuovi indirizzi, tendenti a rafforzare la funzione fieristica (Progetto Portello) ed a rilanciare il centro direzionale (Progetto Garibaldi-Repubblica) in una logica di decentramento. Mi sembra anche opportuno sottolineare come sia importante che questi progetti si muovano in una logica di impresa, cioè rispondano a delle effettive esigenze degli operatori economici o dei cittadini in generale e non siano delle mere esercitazioni progettuali.

In quest'ottica l'ampliamento della Fiera, la creazione di una nuova Borsa, la dotazione di un centro congressi integrato con altre attività ricettive, la costituzione di nuovi centri commerciali di servizi, richiedono una presenza attiva della rappresentanza imprenditoriale. A questo scopo non posso non essere d'accordo sulla necessità di utilizzare nuovi strumenti che vedano compartecipare tutti i soggetti interessati all'attivazione degli interventi; penso ad esempio a società miste che vedano la presenza anche dell'Amministrazione.

Lei proviene per esperienza professionale dall'industria elettronica e delle telecomunicazioni. Milano che cosa potrebbe fare di più per accelerare il processo di adeguamento tecnologico in questo delicato settore?

Occorre potenziare il rapporto tra scuola e impresa; si avverte la carenza di materia prima: mancano i laureati ed i periti industriali con le caratteristiche richieste dall'industria. Occorrono quindi scuole più idonee a fornire, in numero sufficiente, laureati e periti; il "gettito" delle Università e delle scuole industriali milanesi è inferiore alla domanda. Questa domanda viene colmata da giovani provenienti da altre sedi che, arrivando a Milano, debbono affrontare i costi e le difficoltà logistiche della nostra città.

Questi giovani, dopo due o tre anni di esperienza nell'industria milane-

se, si sentono abbastanza forti per tornare ai Paesi di origine anche ad affrontare attività autonome, specialmente nel campo del software.

Occorrono progetti per accelerare la realizzazione di sistemi avanzati di telecomunicazione e di automazione di ufficio.

Occorre creare un network di telecomunicazioni sfruttando le nuove tecnologie (fibre ottiche); questo network specializzato nel trattare immagini e dati, oltre che la voce, potrà rendere disponibili efficienti sistemi di informatica sofisticata e sistemi per l'automazione d'ufficio.

Una rete ottica consentirebbe lo sviluppo di software-houses e di aziende di data-base che a loro volta fornirebbero servizi alle aziende, ed in particolare alle medio-piccole.

