

«Il Nord ha fame di mobilità»

«Trasferire risorse dalla spesa corrente agli investimenti nelle infrastrutture»

Marco Morino

■ Anche la pazienza ha un limite. E gli imprenditori, in particolare quelli del Nord, su una questione importantissima come le infrastrutture sono proprio sul punto di perderla. «La scarsità di risorse finanziarie non deve diventare un alibi», afferma con forza Diana Bracco, presidente di Assolombarda (l'associazione degli industriali milanesi), che invita il Governo a compiere scelte coraggiose: «È necessario spostare risorse dalla spesa corrente agli investimenti infrastrutturali. Questo Paese deve guardare avanti, pensando al futuro e ai giovani».

Diana Bracco (65 anni) anticipa al Sole-24 Ore le richieste che, a nome delle imprese, presenterà domani e dopodomani ai ministri presenti alla Mobility Conference di Milano promossa da Assolombarda e Camera di commercio. Al meeting su trasporti e infrastrutture interverranno tra gli altri Alessandro Bianchi, Antonio Di Pietro e Linda Lanzillotta.

Dottoressa Bracco, con quale umore si accosta alla conferenza sulla mobilità?

Con la determinazione di mantenere alta l'attenzione su una questione cruciale per il Paese e con la volontà di strappare dai decisori, nazionali e locali, impegni precisi.

Il quadro però, come rileva l'osservatorio Oti sulle infrastrutture (si veda Il Sole-24 Ore del 21 gennaio), resta sconsolante. È preoccupata?

Sì molto, ma non dobbiamo

perdere la fiducia. Segnali di buona volontà a livello nazionale, regionale e locale ci sono. Ma buona volontà e consapevolezza dei problemi non bastano: serve anche la quantità, cioè l'impegno finanziario. In ogni caso la Finanziaria 2007 ha fatto un passo in avanti negli stanziamenti per le infrastrutture, mettendo a disposizione nel triennio 2007-2009 25,3 miliardi complessivi. Lo riconosciamo, ma ci vuol ben altro.

Qual è il prossimo passo da compiere?

Passare da una lista indistinta a un vero programma di opere. Inoltre, bisogna definire con precisione tempi, costi e soggetti re-

sponsabili per le diverse opere e fasi realizzative. L'altro nodo basilare è quello del consenso, da acquisire però in modo compatibile con la necessità di realizzare le opere chiave in tempi coerenti con quelli degli altri Paesi europei. Ho appena letto che, mentre da noi l'Alta velocità sta procedendo a passo di lumaca, Francia e Inghilterra costruiscono il tunnel sotto la Manica in sette anni.

A suo avviso, quali sono le priorità?

Innanzitutto le grandi direttrici transeuropee, Nord-Sud ed Est-Ovest. Chi dice no o chi rallenta le decisioni, ad esempio sul-

la Tav Torino-Lione e sul Corridoio 5, non fa gli interessi dell'Italia. L'asse Est-Ovest dell'Alta capacità ferroviaria deve passare sotto le Alpi se non vogliamo che l'Italia resti tagliata fuori dalle grandi reti europee. Al pari del

Corridoio 5 sono strategici anche gli assi Genova-Rotterdam e Berlino-Verona-Palermo. L'Europa non aspetta: esistono progetti concorrenti che potrebbero escluderci dalle grandi reti di trasporto europeo, come l'asse ferroviario Nord-Sud Gibilterra-Stoccolma, o quello trasversale Parigi-Stoccarda-Vienna-Budapest sopra le Alpi.

Perché il malessere del Nord produttivo sul fronte delle infrastrutture è così evidente?

Il nostro territorio è uno dei motori d'Europa e senza collegamenti rischia di perdere la sua centralità. Cito solo un dato: nel 2005 negli aeroporti del Nord Italia sono transitate 634 mila tonnellate di merci, pari al 77% nazionale. Il Nord ha fame di infrastrutture per il trasporto.

A proposito di aeroporti: domani si chiude il bando per l'Alitalia. Quali prospettive ci sono per Malpensa?

Ribadisco che Alitalia non può non puntare su Malpensa. L'aeroporto lombardo movimentava il 44% dei passeggeri complessivi trasportati da Alitalia nel mondo. Io credo che Malpensa debba e possa continuare a svolgere un ruolo trainante all'interno del quadro nazionale. Bastano pochi numeri per dirlo: il 46% dei passeggeri italiani si concentra infatti nel Nord Italia; il traffico passeggeri del Nord Italia passerà, nel giro di 16 anni, da 49 milioni nel 2004 a 101 milioni nel 2021. A mio avviso la ricorrente contrapposizione Milano-Roma è malposta. La nuova Alitalia, infatti, potrebbe con-

centrare su Malpensa il traffico business e sviluppare su Fiumicino l'attività turistica in modo complementare.

Anche i progetti per le autostrade milanesi (Pedemontana, Brebemi e nuova tangenziale di Milano) faticano a decollare. Cosa ne pensa?

La Finanziaria ha previsto dei fondi per la Pedemontana, ma preferiamo restare cauti vista l'entità dello stanziamento (un miliardo e 90 milioni di euro, distribuito in un arco temporale di 15 anni, ndr). Sulla Brebemi siamo in attesa di una schiarita. Speriamo che il ministro Di Pietro ci porti delle buone notizie.

Eppure Milano, che ambisce a ospitare l'Expo 2015, non può restare al palo...

L'Expo è un progetto di importanza nazionale nel quale anche il Governo, candidando Milano, ha dato prova di credere. È un obiettivo per cui Assolombarda si sta impegnando al massimo, perché avrebbe ricadute economiche notevoli e attiverebbe un numero significativo di nuovi posti di lavoro. Il nesso con la situazione dei metrò e delle infrastrutture è evidente. Nel 2008 dovremo dimostrare che Milano è più attrezzata di Izmir per accogliere l'Expo.

Cosa pensa del Fondo infrastrutture tenuto a battesimo martedì scorso dal ministro Padoa-Schioppa?

Ci auguriamo che il Fondo possa concorrere alla risoluzione dei nodi finanziari, e che sarà presto fugato ogni dubbio sull'ambito di competenza e sulle modalità di intervento.

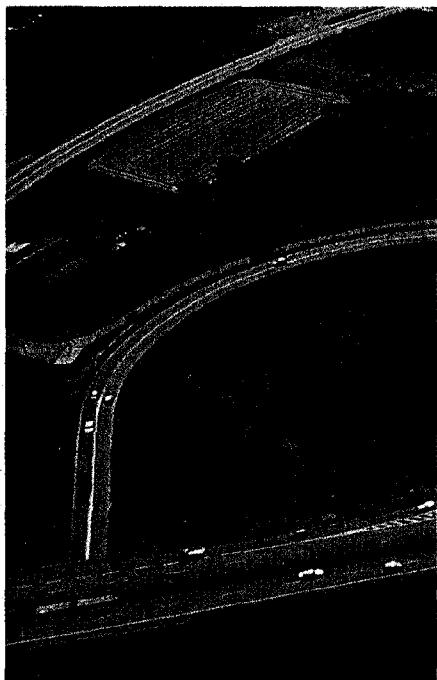
LE PRIORITÀ

«Realizzare le grandi direttrici transeuropee: dalla Torino-Lione ai corridoi Nord-Sud»

**I RISCHI DELLA PARALISI
«Fermare questi progetti significa bloccare lo sviluppo del Paese e non pensare ai giovani»**

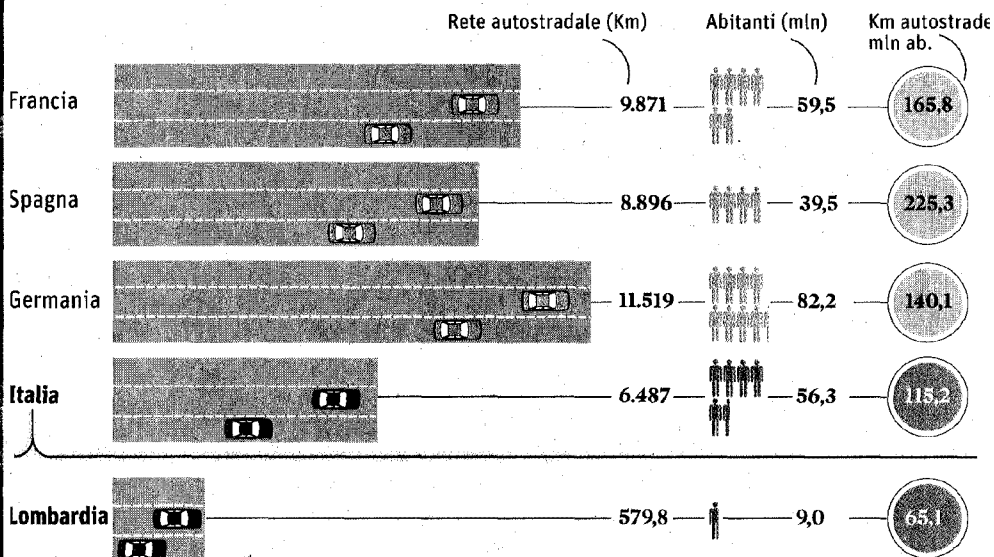


INTERVISTA | **Diana Bracco** | Presidente **Assolombarda**

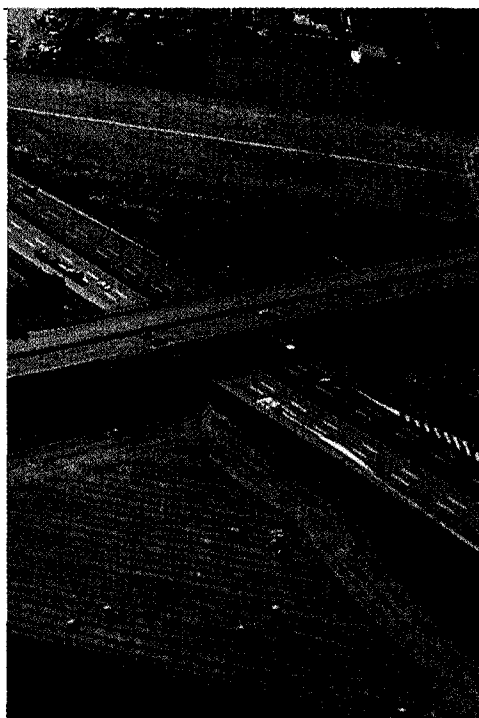


Il ritardo italiano

Il gap infrastrutturale nel settore autostradale



Diana Bracco, presidente degli imprenditori milanesi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.