

GRANDI OPERE / Parla il presidente di Assolombarda

«Torino-Lione, una vittoria ma la Ue sia più coraggiosa»

di Cesare Paroli

MILANO — La Lione-Torino ce l'ha fatta, la Genova-Milano-Basilea no. Nella lista delle grandi opere, che riceveranno il 12 dicembre dal summit dei capi di governo europei il timbro di urgenza, manca il terzo valico, cuore del cosiddetto Ponte dei due mari, da Genova all'Olanda, via Milano e Gotardo. Resta comunque la soddisfazione di avere vinto una battaglia per il Corridoio 5 (di cui la Lione-Torino è una *conditio sine qua non*), così com'è chiamato l'asse ferroviario ad alta capacità da Lisbona a Kiev, che attraverserà il Nord Italia da Torino a Trieste.

Uno di quelli che più si è battuto per il Corridoio 5 è Michele Perini, presidente di Assolombarda e di Fiera Milano.

Allora presidente ce l'abbiamo fatta...

«Speriamo»

Lei è ancora preoccupato?

«Finché non vedrò nero su bianco, preoccupato lo sarò sempre. Sono stato forse il primo nell'ottobre 2000 a mettere in guardia contro la Parigi-Stoccarda-Kiev, progetto alternativo alla Lione-Torino. In questi tre anni Assolombarda non ha perso occasione per sottolineare la necessità di un'opera come la Lione-Torino. Ora sembra che l'opera sarà inserita fra le priorità europee. Bene. Sarebbe stato un disastro il contrario per l'Italia e per tutto il sud dell'Europa: credo che anche il sindaco di Lione non sarebbe stato molto contento. Oltre alla Spagna, tutto il Mezzogiorno francese sarebbe rimasto tagliato fuori. Il problema è che l'Europa deve valorizzare anche il centro-sud».

Ci sarà un grande impatto su Milano e Lombardia.

«Sicuramente, ma per tutto quello che Milano e Lombardia significano nel Paese».

Ma si troveranno privati disposti a investire sulle ferrovie?

«Auguriamoci che sia così. Magari si potrebbe pensare anche a una soluzione in parte pubblica e in parte privata. L'obiettivo del project financing, comunque, è che i privati abbiano un tornaconto sull'investimento effettuato».

Quale tornaconto si può ipotizzare?

«La movimentazione delle merci su un asse ferroviario di questo tipo in futuro sarà molto più importante del trasporto su gomma. Pensiamo alla logistica, alla movimentazione dei vagoni. Una società che abbia in mano una parte di questa movimentazione, e si parla di milioni e milioni di tonnellate di merce, credo che potrebbe avere un buon ritorno economico. Un discorso che passa attraverso il rilancio della strada ferrata per lo spostamento delle merci».

Come valuta la bocciatura del terzo valico?

«Questo è un altro grande

problema che dovremo risolvere. Ma cominciamo a risolverne uno alla volta. Cerchiamo comunque di non dimenticare che anche questo collegamento per noi è importantissimo. Tutto, però, è legato alla ripresa economica. Io mi auguro che i grandi economisti, come hanno sbagliato le previsioni nel 1999 ipotizzando 4 anni di crescita al 3% (che fanno 12 punti e invece siamo cresciuti probabilmente solo di 5), si sbagliano anche ora e che la ripartenza economica sia più forte di quanto immaginato. Ciò potrebbe darci maggiori possibilità di far partire quelle opere che in questo momento non sono inserite nelle priorità europee. E' l'economia che deve tornare a galoppare. Forse dovremmo avere un'Europa più coraggiosa e meno ingessata, non dobbiamo morire d'inedia a causa dei parametri...»

cesare.paroli@ilgiorno.it



BATTAGLIA
Michele Perini, 51 anni, più di ogni altro si è battuto perché l'asse ferroviario di collegamento est-ovest dell'Europa passasse a sud delle Alpi, in Italia, e non a Nord

