



ASSOLOMBARDA

Settore Relazioni Esterne



Sviluppo delle infrastrutture e mobilità del territorio: le sfide per il Paese

10 - 11 febbraio 2014



RASSEGNA STAMPA

» 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-Ethad»

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?

«Sì 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 Ethad in Alitalia potrà dare una svolta?

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

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

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 possibili-

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 del 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

Sviluppo bloccato. La denuncia del rapporto Oti 2013: la burocrazia e la mancanza di fondi rallentano i cantieri infrastrutturali

Nord-Ovest, mobilità verso la paralisi

Fermi i progetti ferroviari, avanza la costruzione della Brebemi grazie al project financing

Marco Morino
 MILANO.

Nord-Ovest a rischio paralisi. Piemonte, Liguria e Lombardia hanno fame di infrastrutture per la mobilità: strade, autostrade, ferrovie, metropolitane, porti e piattaforme logistiche. Ma gran parte delle opere ritenute necessarie avanzano a passi di lumaca e, in molti casi, non avanzano affatto. Nel 2013 l'auspicio che lo sviluppo infrastrutturale del Paese e del Nord-Ovest in particolare potesse rappresentare un volano per la ripresa economica è stato in gran parte disatteso e al momento non si riscontrano segnali che facciano presagire una concreta inversione di tendenza.

È l'analisi che emerge dal rapporto Oti 2013 promosso da **Assolombarda**, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova. Il documento, ricco di dati e tabelle, verrà presentato lunedì 10 febbraio a Milano, nella sede di **Assolombarda**, in coincidenza con la prima delle due giornate della Mobility Conference, l'appuntamento annuale dedicato ai problemi delle infrastrutture e della mobilità.

Il Nord-Ovest è una delle più importanti concentrazioni pro-

ductive in Europa e nel mondo: 15 milioni di abitanti; 1,6 milioni di imprese (26% delle imprese italiane); 7,4 milioni di occupati (30% dell'occupazione nazionale); 32% del Pil, 41% dell'export e 50% dell'import italiano.

In questi anni si è verificata una crescente pressione sulla rete infrastrutturale dell'area che però non sta trovando riscontro in adeguati investimenti e nuove opere. Inoltre, carenza di fondi e iter procedurali troppo complessi ritardano anche di anni l'inizio di opere già programmate.

Il sistema logistico del Nord-Ovest si trova quindi in una situazione di grave inefficienza e, in molti punti strategici, di sostanziale collasso, che compromettono le potenzialità di sviluppo dell'area. A parte qualche eccezione, osserva l'Oti, nel 2013 si è riscontrato un generale rallentamento sia degli iter di approvazione dei progetti sia dell'avanzamento dei cantieri in corso. Diversi cantieri non hanno rispettato i programmi a causa di insufficiente continuità dei flussi di cassa, di contenziosi amministrativi, di necessità di varianti in corso d'opera e conseguenti rinegoziazioni con le imprese appaltatrici e degli effetti della pesante crisi econo-

mica e finanziaria che si ripercuote a tutti i livelli.

Secondo l'Oti hanno presentato ritardi i lavori sulla Pedemontana lombarda, sull'Asti-Cuneo, su alcune opere del nodo stradale milanese (Paullese) e genovese (viabilità a mare), sulle linee ferroviarie di raddoppio del Ponente Ligure, del nodo di Genova, dell'Arcisate-Stabio e della tratta Novara-Malpensa. Così pure si riscontrano ritardi sull'avanzamento delle linee di metropolitana già avviate a Milano e Torino. «I soli spiragli - osserva Rosario Bifulco, consigliere incaricato di Assolombarda per la competitività territoriale, ambiente ed energia - provengono dal closing dei project financing di Brebemi e Tangenziale Est esterna di Milano, a dimostrazione che il sistema industriale e quello bancario possono e devono lavorare assieme». Brebemi, il cui avanzamento dei cantieri è pari all'85%, sarà la prima autostrada europea costruita con l'impiego di soli capitali privati, ovvero senza nessun contributo pubblico. Sono invece bloccati i cantieri sulla linea 1 della metropolitana torinese e sulla ferrovia Milano-Mortara.

Rispetto alle progettazioni, sta proseguendo secondo le

aspettative il collegamento tra terminal 1 e terminal 2 di Malpensa, mentre si registra uno slittamento delle tempistiche per la tratta transfrontaliera della nuova linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, per il completamento della tangenziale Nord di Milano (Rho-Monza) e per la Gronda di ponente sul nodo autostradale di Genova.

Hanno assunto un preoccupante arresto i numerosi progetti ferroviari già segnalati nel rapporto Oti 2012: la tratta Av Brescia-Vercelli, le connessioni al tunnel del Gottardo, il nodo di Novara, il collegamento da nord a Malpensa, il potenziamento Rho-Gallarate. Analogamente nessun progresso si evidenzia per la linea 2 della metropolitana torinese, così come per la Pedemontana piemontese, la strada Magenta-Tangenziale Ovest di Milano, la Variante alla strada statale del Sempione, la Tangenziale Est di Torino e la quarta corsia di quella esistente, l'asse di Corso Marche di Torino e, infine, per alcune opere viarie di accessibilità a Expo 2015 a Malpensa. In particolare le opere di accessibilità a Expo hanno visto una riprogrammazione degli interventi sulla base delle risorse effettivamente disponibili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I CASI

Pedemontana lombarda, Asti-Cuneo, le ferrovie del Ponente ligure, di Genova e della Novara-Malpensa sono in grave ritardo

LE CITTÀ

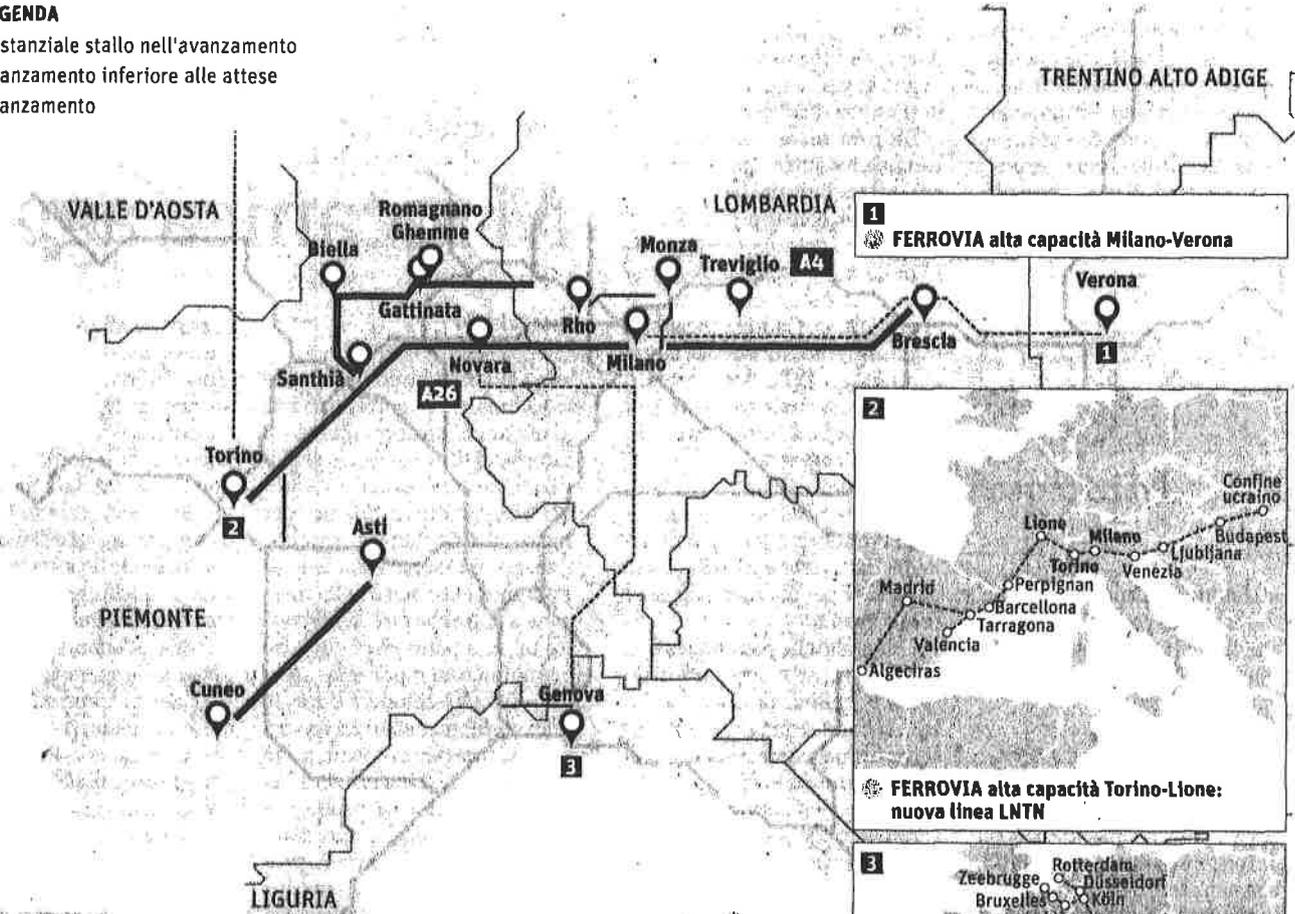
Al palo i collegamenti viari interni a Torino e Milano: a passo di lumaca anche le metropolitane



La mappa

LEGENDA

- Sostanziale stallo nell'avanzamento
- ⊗ Avanzamento inferiore alle attese
- Avanzamento



1 FERROVIA alta capacità Milano-Verona

2 FERROVIA alta capacità Torino-Lione: nuova linea LNTN

3 FERROVIA alta capacità Genova-Milano-Novara (Terzo Valico appenninico)

GRANDI ASSI FERROVIARI

NODI VIARI

METROPOLITANI

GRANDI ASSI VIARI

- TANGENZIALE est di Torino
- NODO AUTOSTRADALE di Genova: gronda di ponente
- ⊗ TANGENZIALE Nord di Milano: potenziamento Rho-Monza
- TANGENZIALE est esterna di Milano
- PEDEMONTANA Piemontese: A4 Santhià-Biella-Gattinara-A26 Romagnano Ghemme
- ⊗ AUTOSTRADA direttissima Brescia-Milano (Brebemi)
- AUTOSTRADA Asti-Cuneo
- AUTOSTRADA Torino-Milano (ammodernamento-adeguamento)

Fonte: Assolombarda, Unione Industriale di Torino, Confindustria Genova

L'evento. La due giorni della Mobility conference **Assolombarda**

Necessarie le risorse per le opere di Expo

MILANO.

«L'Expo è l'ultima chiamata per mobilitare, con le residue energie, impegni e risorse per il completamento di opere considerate strategiche per Milano e per il territorio lombardo. Per questo motivo abbiamo deciso di riservare un'intera giornata della Mobility conference (la seconda, ndr) al tema delle infrastrutture e della mobilità per vincere la sfida di Expo».

Così Rosario Bifulco, consigliere incaricato di **Assolombarda** per la competitività del territorio, inquadra la Mobility conference promossa da **Assolombarda** e Camera di commercio di Milano.

L'appuntamento si articola in due giornate di lavoro: lunedì 10 febbraio, nella sede di **Assolombarda** a Milano, si parlerà di reti europee e della necessità di agganciare l'Italia ai grandi assi di scorrimento che si sviluppano al di là delle Alpi. Da questo punto di vista è bene ribadire che la mancata o parziale realizzazione di un'opera facente parte di un'unico sistema infrastrutturale europeo rischia di comprometterne l'efficacia complessiva: per il Nord-Ovest questo vale per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti Ten e nei nodi metropolitani.

Al convegno di apertura parleranno, oltre ai rappresentanti



SU INTERNET

I casi in Italia di opere viarie ferme

Nella sezione Impresa & Territori gli approfondimenti sulle opere infrastrutturali nazionali incomplete, con una analisi delle cause (cavilli burocratici, mancanza di finanziamenti o cambi nei vertici politici e amministrativi locali).

www.ilsale24ore.com

delle istituzioni milanesi e lombarde, il presidente di Confindustria Giorgio Squinzi, il presidente di **Assolombarda** **Cinzio Rocca** e il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi. La seconda giornata, martedì 11 febbraio, si svolgerà nella sede della Cdc di Milano e sarà dedicata esclusivamente al tema delle infrastrutture per l'Expo. «Dalla Mobility conference - dice Bifulco - ci aspettiamo che escano indicazioni chiare e impegni precisi su una serie di progetti, con l'obiettivo di superare la complessa situazione che stiamo vivendo».

M. Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI

Francesco Antonioli

I territori non hanno più tempo da perdere

Il Nord-Ovest è cruciale per il Paese: non è un'affermazione egoistica, ma oggettiva. Una rete infrastrutturale e logistica bene incardinata nell'Europa è utile a tutto lo Stivale. Certo, per capirlo, servono velocità e alta capacità. Perché, ormai, di tempo da perdere non ne abbiamo proprio più.

 @FAntonioli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le infrastrutture indicano lo stato di salute, anche mentale, di un sistema-Paese. Danno il polso delle politiche industriali, delle strategie di investimento, soprattutto rivelano la capacità di visione di una intera classe dirigente. L'analisi dettagliata, e tristemente impietosa, dell'osservatorio Oti sul Nord-Ovest italiano è, in questo senso, un preoccupante segnale di debolezza. Intanto perché emerge che la funzione di volano per l'economia delle infrastrutture - stradali o ferroviarie - è ampiamente disatteso. Per di più ciò accade in quel triangolo industriale (tra Milano, Torino e Genova) dove servirebbero come il pane stimoli e supporti per lo sviluppo dei territori. Mancanza di fondi, contenziosi amministrativi, intoppi burocratici: la solita musica italiana, con l'aggravante del sensibile rallentamento avvertito nel corso del 2013.

L'articolata mappa di ciò che non si sta facendo verrà presentata lunedì e martedì nel corso della Mobility Conference a Milano, dove il mondo confindustriale e la rete camerale auspicano di poter ascoltare dai decisori pubblici impegni precisi, specialmente ora che si è a ridosso dell'Expo 2015. Concretezza, decisioni rapide, non promesse al vento. Certi ritardi appaiono incolumabili e determinate liturgie con i Palazzi sono ormai sfibranti. Serve un sussulto di responsabilità da parte di tutti.



IL CONVEGNO MOBILITY CONFERENCE, IMPRESE E ISTITUZIONI PROTAGONISTE IN ASSOLOMBARDA E ALLA CAMERA DI COMMERCIO

Due giorni di confronti dedicati alle reti europee di trasporto

- MILANO -

MOBILITY Conference 2014: lunedì e martedì due giorni dedicati a infrastrutture, mobilità e logistica (www.mobilityconference.it). Lunedì 10, in apertura si parlerà delle reti di trasporto: "connettere l'Europa per rilanciare l'Italia", presso Assolombarda, oltre a Gianluigi Rocca presidente Assolombarda intervengono il sindaco Pisapia, il ministro Lupi, Giorgio Squinzi presidente di Confindustria, Mauro Moretti di Fs, Francesco Bettoni (Brebemi), l'economista Alberto

Quadro Curzio e Andrea Tinagli di Bei. Nel pomeriggio, al workshop "Le Imprese per Milano smart city": tra gli altri, Michele Angelo Verna, direttore generale Assolombarda, il suo vice Pietro Guindani, Erica Corti membro di Giunta di Camera di Commercio e l'assessore Cristina Tajani. Martedì 11, presso la Camera di Commercio, al convegno della mattina "Infrastrutture e mobilità per vincere la sfida di Expo", oltre al presidente Sangalli, Roberto Maroni presidente Regione Lombardia e Rosario Bifulco consigliere incaricato Assolombarda per la Competitività Territoriale, Ambiente ed

Energia, Giorgio Spadi (Trenord), Claudio De Albertis presidente Assimpredil Ance, Antonio Acerbo Expo 2015, Marzio Agnoloni Milano Serravalle-Milano Tangenziali, Pietro Modiano Sea, Alberto Ribolla Confindustria Lombardia e Giovanni Valotti Metropolitana Milanese. Nel pomeriggio, al workshop "La City logistics milanese: move to Expo 2015" ci saranno, tra gli altri, Giorgio Balzaretto consigliere di Camera di Commercio, Mario Castaldo presidente del Gruppo Merceologico Trasporti Assolombarda, Ottorino Passariello di Expo 2015, l'assessore Pierfrancesco Maran e Giovanni De Nicola della Provincia di Milano.



Se le opere non sono più grandi

PAOLO VIANA

Da tempo, nel dibattito pubblico le opere non sono più "grandi" e neppure "strategiche" come si usava dire negli anni Novanta. Domani a Milano potrebbe anche cadere l'ultimo velo sul declino infrastrutturale del Paese. Il rapporto Oti Nordovest, infatti, quel velo lo strappa senza troppi complimenti: «l'auspicio che lo sviluppo infrastrutturale del Paese, e del Nordovest in particolare, potesse rappresentare un volano per la ripresa economica - recitano le sue conclusioni - è stato in larga misura disatteso e al momento non si riscontrano segnali che facciano presagire una concreta inversione di tendenza».

Il rapporto è frutto del monitoraggio attivato dalle associazioni industriali di Milano, Genova e Torino rispetto allo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali considerate prioritarie per lo sviluppo dei rispettivi territori e l'esito di quest'analisi suona come una condanna senz'appello per un Paese in cui «manca una strategia chiara e condivisa per lo sviluppo infrastrutturale» e le (ex) grandi opere restano sistematicamente al palo, a meno che non si tratti di project financing. Quan-

do a metterci i soldi sono industriali e banche i cantieri marciano a velocità più sostenuta. Anche nel Nordovest, «malgrado la prosecuzione di alcune opere - testimonia il rapporto - si registrano molti ritardi nelle fasi di progettazione e di realizzazione rispetto alle attese dei cronoprogrammi, riconducibili alla mancanza di adeguate coperture finanziarie e di condivisione tra gli enti coinvolti, a resistenze e difficoltà di rapporti con il territorio, nonché alla perdurante complessità delle procedure rese ancor più inefficaci dall'eccesso di burocratizzazione che si riscontra a ogni livello. In particolare, anche nel 2013 le condizioni critiche della finanza pubblica e le difficoltà di erogazione del credito agli investitori hanno comportato il rallentamento, ovvero il rinvio a tempi indefiniti, di diverse opere ferroviarie e autostradali per le quali è fondamentale il ricorso al capitale privato».

Questa radiografia terrà banco domani e dopodomani a Milano dove si terrà la Mobility Conference, organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio. Sarebbe la "solita" Mca, se non cadesse ad un anno dall'Expo e ancora a minor distanza dal semestre italiano di

presidenza del Consiglio Europeo, circostanza che carica i ritardi nazionali di un significato persino più sinistro. Al capezzale delle ex grandi opere, dunque, non mancherà nessuno, da Lupi a Moretti, da Squinzi ai banchieri, interessati a capire se esistano le risorse e i consensi per una politica infrastrutturale diversa e soprattutto come l'Italia possa agganciare quella europea che «ridisegna la rete dei trasporti in chiave unificata», ma nel fare questo crea anche una sorta di domino. «La mancata o parziale realizzazione di un'opera facente parte di un unico sistema infrastrutturale - spiega infatti il rapporto - rischia di comprometterne l'efficacia complessiva; per il Nordovest questo vale soprattutto per gli interventi ricompresi nei corridoi europei delle reti TEN-T e nei nodi metropolitani». I ridotti spazi di manovra della finanza pubblica (anche di quella europea) impongono ai singoli Stati di coinvolgere i capitali privati, industriali e bancari, come si è riusciti a fare nelle uniche due eccezioni che sfuggono al quadro fosco di Oti, la Brebemi e la Tangenziale Est Esterna Milano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Verso il 2015. Il presidente di Assolombarda: «Il governo operi per consentire alle compagnie aeree di tutto il mondo di attivare voli verso Milano»

Rocca: «Per l'Expo meno vincoli su Malpensa»

Marco Morino
 MILANO

L'Expo è un evento straordinario che richiede sia un impegno fuori dal comune, per presentarsi puntuali all'appuntamento con il mondo il 1° maggio 2015, sia decisioni altrettanto straordinarie. Tutte le migliori pratiche vanno accelerate e coordinate, per sfruttare al meglio le potenzialità dell'Expo. Ogni sforzo va fatto - dice il presidente di Assolombarda, **Gianfelice Rocca**, parlando a nome degli imprenditori milanesi dal palco della Mobility conference - perché i milioni di visitatori attesi e le migliaia di imprese coinvolte da tutto il mondo garantiscano non solo il successo della manifestazione, ma continuo ad alimentare nel tempo, dopo l'Expo, una corrente di domanda rivolta al nostro Paese.

Sul fronte delle infrastrutture per la mobilità - nota il presidente di Confindustria **Giorgio Squinzi**, anche lui presente alla Mobility conference (si veda l'articolo sopra) - Expo sembra scontare ritardi. «Dobbiamo fare il massimo - afferma Squinzi - per portare a termine gli interventi previsti».

Expo, aeroporti e reti europee di trasporto animano la giornata d'apertura della Mobility conference, il convegno annuale promosso da Assolombarda e Camera di commercio di Milano su infrastrutture, mobilità e logistica. Si parla molto di Malpensa, la naturale porta d'accesso al grande evento. Per l'Expo, Milano aspetta circa 20 milioni di visitatori, parte dei

quali provenienti dai paesi extra-europei e che dunque arriveranno in aereo. «È fondamentale che per allora - dice Rocca - e, almeno, per l'intera durata della manifestazione (sei mesi, ndr), il governo compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie aeree di tutto il mondo di attivare voli verso Milano. Occorre una deroga, almeno temporanea, agli accordi bilaterali e multilaterali che regolano il trasporto aereo limitando la possibilità di introdurre nuove destinazioni, nuove frequenze dei voli, nuovi servizi

SINERGIE

Il ministro Lupi: essenziale il collegamento dell'hub lombardo e di quello di Fiumicino con la rete dell'Alta velocità ferroviaria

offerti da compagnie diverse da quelle già presenti».

Diversamente corriamo il rischio, spiega in sostanza il presidente di Assolombarda, che per esempio il milione di passeggeri cinesi finisca per prenotare un bel soggiorno di una settimana a Parigi, a Londra o altrove per venire all'Expo una sola giornata. Sarebbe un danno gravissimo, non solo per Milano ma per tutto il Paese. Infine Rocca si lamenta per il mancato collegamento di Malpensa con la rete italiana dell'Alta velocità ferroviaria, una grande occasione in meno per l'Expo. «Quando è possibile immaginare che Malpensa - chie-

de Rocca - sarà pienamente e direttamente inserita nella dorsale Alta velocità, che ha mutato in profondità abitudini e consumi ferroviari?».

Anche per **Maurizio Lupi**, ministro delle Infrastrutture, che prende la parola dopo Rocca e prima di **Squinzi**, il collegamento dei due grandi hub nazionali, Fiumicino e Malpensa, con la rete Av è indispensabile. Sul caso specifico di Malpensa e sulle voci di un possibile ridimensionamento dello scalo (a beneficio sia di Linate sia di Fiumicino) nel quadro dell'alleanza Alitalia-Etihad, Lupi ribadisce concetti già espressi sabato al convegno della Fondazione Tempi: «Malpensa è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest, lo prevede il piano nazionale degli aeroporti presentato dal Governo. Dalle prime notizie che ho, Alitalia con Etihad è interessata a rilanciare Malpensa mentre da milanese dico che i miei concittadini sono stufi di sentir dire che il problema di Malpensa è la presenza di Linate». Secondo il ministro «la questione ha stufato tutti; rafforziamo invece Alitalia, perché non è chiudendo un aeroporto che se ne sviluppa un altro».

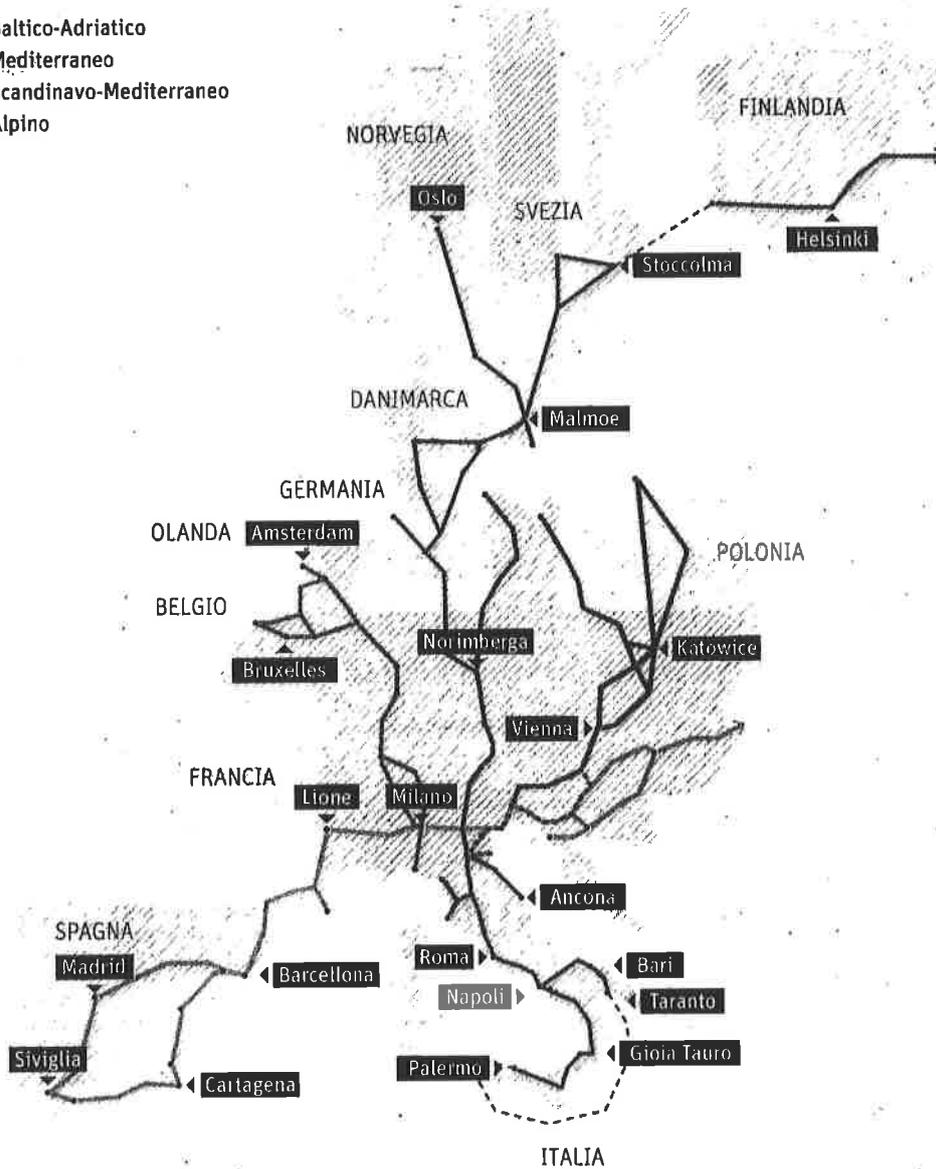
Infine un cenno all'Europa e alla nuova rete Ten-T (rete transeuropea dei trasporti): il network è articolato in nove corridoi principali, di cui quattro attraverseranno l'Italia (cartina a fianco). In questo scenario assume grande importanza la capacità dei singoli Stati di coinvolgere i capitali privati e di progettare e realizzare le opere sul proprio territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Reti europee di trasporto: i corridoi che attraversano l'Italia

- Baltico-Adriatico
- Mediterraneo
- Scandinavo-Mediterraneo
- Alpino



INFRASTRUTTURE

Squinzi: servono più investimenti pubblici

Nicoletta Picchio ▶ pagina 2

«Più infrastrutture per la crescita»

Squinzi: crollati gli investimenti pubblici (-23%), ora bisogna invertire la tendenzaNicoletta Picchio
ROMA

Lo definisce un «crollo»: sono i dati sugli investimenti pubblici negli ultimi anni: -23% tra il 2009 e il 2012, con una ulteriore flessione tendenziale fino al 26,2% nel 2015. Mentre, contemporaneamente, la spesa corrente è stata in costante crescita. Un andamento che «ha comportato una perdita di competitività e di capacità imprenditoriale con riflessi inevitabili sull'occupazione». Per Giorgio Squinzi invece le infrastrutture vanno rilanciate proprio per reagire alla crisi: «Il comparto infrastrutturale rientra a pieno titolo in una politica di crescita economica», ha detto ieri concludendo in **Assolombarda** la Mobility Conference.

«Agganciare il treno della crescita, restare in Europa non solo sulla carta ma anche nella sostanza è per noi una priorità ineludibile», sono state le parole di Squinzi. «Nelle ultime settimane Confindustria ha fatto

sentire, come oggi, la sua voce con la convinzione che le nostre imprese, i nostri lavoratori

debbano essere messi in condizione di eccellere, come sempre in Europa e nel mondo», ha aggiunto il presidente degli industriali, auspicando che «in un leale gioco di squadra potremo far sì che l'Italia continui ad essere attore di punta nell'economia europea e internazionale».

La crisi «che ancora non ci abbandona» offre l'opportunità per un diverso tipo di sviluppo economico, «più efficiente e sostenibile». Questo vale in particolare per le infrastrutture, «dove le inefficienze sono strutturali e i ritardi inaccettabili». Il Paese, ha sottolineato, «ha bisogno di una chiara inversione di tendenza sulla spesa pubblica in infrastrutture». Ed anche l'Europa è chiamata a «scelte concrete».

L'Italia ha un ruolo importante per realizzare una vera integrazione europea, visto che quattro dei dieci corridoi Ue

passano per il nostro Paese. Quindi vanno superate le criticità che da noi bloccano le infrastrutture. Serve una semplificazione dell'eccesso di burocrazia: «È inaccettabile perdere occasioni a causa di apparati troppo spesso ostili all'impresa», bisogna razionalizzare norme e procedure. Per raggiungere questo obiettivo occorre la riforma del Titolo V della Costituzione. Poi c'è il tema della partecipazione dei privati: finanza di progetto e partnership pubblico-privato stentano a decollare. Altro punto debole, una «stabile e corretta allocazione della spesa pubblica».

Per Squinzi bisogna insistere sulla strada dell'allentamento del patto di stabilità interno per quegli enti locali che investono in infrastrutture, rafforzando questa scelta, visto che il rapporto deficit-Pil è sotto il 3 per cento. Non solo: «Realizzare infrastrutture in Italia è estremamente difficile». Gli interventi non hanno respiro strategico, «non siamo riusciti a programmarli e

ad attuarli». Anche se qualcosa si sta muovendo: Squinzi ne ha dato atto al ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, intervenuto al convegno, pensando al piano aeroporti e all'annunciato piano per i porti. «Sia l'inizio di un disegno stabile e condiviso dello sviluppo del Paese e non muti a seconda dei governi e delle amministrazioni locali».

Un esempio emblematico di complicazioni burocratiche e allungamento di tempi è l'Expo 2015: «Sembra scontare ritardi tra responsabilità regolatorie poco chiare, contenziosi amministrativi, difficoltà di reperire tutte le risorse, con il rischio di rendere difficile l'accesso ai siti espositivi», ha denunciato Squinzi, sollecitando a fare il massimo per portare a termine gli interventi previsti. Le opere infrastrutturali legate all'evento, ha spiegato, avranno un impatto dell'immediato, ma anche sul lungo periodo in termini di occupazione, mobilità, potenziamento della logistica dell'area, «con un beneficio per la Lombardia e per tutta l'Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OPPORTUNITÀ

Secondo il presidente di Confindustria la crisi offre l'opportunità per un diverso tipo di sviluppo economico, «più efficiente e sostenibile»

Alleanze «Il governo scommette sull'accordo tra Alitalia e Etihad, anche per l'aeroporto varesino»

Salvare Malpensa? Il no di Moretti Ma Lupi: è uno scalo strategico

Il ministro: il ceo di Fs pensi a rafforzare i treni regionali

MILANO — «Non veniteci a raccontare che Milano ha bisogno di due aeroporti. Uno basta e avanza. L'Italia può avere due hub, Malpensa e Fiumicino: succede già in Germania. Ma due aeroporti per Milano sono troppi».

La voglia di andare controcorrente non difetta a Mauro Moretti. L'amministratore delegato di Fs, ieri invitato a parlare davanti agli imprenditori di Assolombarda in occasione dell'appuntamento di rito della Mobility Conference, conferenza annuale dedicata alla mobilità, è partito lancia in resta contro una delle poche certezze del mondo economico (e politico) milanese: Linate non si tocca.

Moretti non ha usato giri di parole. «La cosa da fare è una soltanto — ha detto Moretti —. I

milanesi dovrebbero prendere un compasso, centrarlo sui due aeroporti e vedere quanto ampio è il bacino passeggeri che si ha a un'ora e mezzo dagli scali. Si scoprirà che il bacino di Malpensa è di otto milioni di viaggiatori, quello di Linate di 16». Certo, c'è il problema che il Forlanini ha una pista soltanto. Ma anche questo per Moretti non è un ostacolo: «Per Linate l'idroscalo può diventare la seconda pista», ha ipotizzato l'ad di Fs. Che ha chiuso invitando al realismo e alla responsabilità le classi dirigenti del territorio: «Certe decisioni devono nascere dai gruppi dirigenti di una città. Potrei mettere in conto certi traccieggamenti in altre parti d'Italia. Ma da Milano mi aspetto la capacità di decidere e programmare il futuro».

L'intervento di Moretti a Milano non è stato preso bene dai più. «La nostra città può mantenere due scali, purché abbiano ruoli distinti. Due aeroporti so-

no un punto di forza», è la difesa che il sindaco del capoluogo lombardo, Giuliano Pisapia, ha riservato al Forlanini. Il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi è stato ancora più duro. «L'aeroporto di Malpensa è strategico all'interno di un sistema che comprende altri aeroporti di in-

teresse nazionale come Linate, Bergamo e Torino», ha puntualizzato Lupi. «Con Moretti lavoriamo intensamente perché non si realizzi solo l'alta velocità ma ci si occupi anche di trasporti regionali — ha aggiunto il ministro —. Fs deve applicarsi al tema dei treni regionali, mentre, per quanto riguarda gli aeroporti, gli indirizzi li dà il governo».

Al momento i movimenti operati da Linate per le principali capitali europee sono molti di più di quelli concessi dal decreto Bersani bis (misura che dovrebbe porre limiti al traffico sullo scalo proprio per favorire lo sviluppo di Malpensa). Un esempio per tutti: i voli a settimana per Parigi dovrebbero essere 14 mentre hanno raggiunto quota 85. Sea, società che gestisce gli scali milanesi, stima in un milione e centomila i passeggeri che nel 2013 hanno usato Linate per partire verso un altro continente da un hub europeo ovviamente diverso da Malpensa.

Il problema del rapporto tra Linate e Malpensa esiste da quando è stato inaugurato lo scalo in provincia di Varese. Un paio di precedenti. Nel 2009 la nuova Alitalia gestita da Roberto Colaninno parlò chiaro al mondo dell'impresa milanese: «Se volete sviluppare Malpensa allora bisogna chiudere Linate». Di qui una levata di scudi trasversale a tutto il mondo dell'impresa meneghina. Stessa reazione nel settembre 2012, quando uno studio Ambrosetti-Sea suggerì di ridimensionare Linate a favore di Malpensa. La

novità, rispetto ad allora, è che al Forlanini non potrebbe più bastare la navetta Milano-Roma. Moretti insegna: sui collegamenti con la capitale è sempre più forte il treno.

Rita Querzé

 rquerze

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Moretti



**Milano
Non veniteci
a raccontare
che Milano
ha bisogno
di due
aeroporti,
uno basta**

L'ad delle Ferrovie riaccende lo scontro sugli aeroporti

“Milano scelga tra Linate e Malpensa” Il no di Pisapia: entrambi da valorizzare

ILARIA CARRA A PAGINA 11



Il traffico dei passeggeri a Malpensa è crollato dopo l'addio di Alitalia al progetto dell'hub varesino

Su Malpensa è ancora battaglia “Basta con due aeroporti, scegliete”

Replica di Pisapia: “Insieme sono un punto di forza”

ILARIA CARRA

LPIÙ ardo è il timoniere delle Ferrovie statali. Quando provoca, sostenendo che «a Malpensa ci sono più treni che aerei», l'amministratore delegato Mauro Moretti se la prende dritto con l'inerzia della politica: «Non venitemi a raccontare che a Milano ci devono essere due aeroporti, è una strana vicenda, i milanesi sono gli unici a volerne due: non potete continuare a non scegliere». E ancora, aggiunge, «Malpensa ha un bacino di 8 milioni di passeggeri, Linate ne ha 18 milioni perché è a un'ora e mezza da Firenze».

pochi dubbi sulla direzione da prendere. Per gli industriali lo sblocco dell'eterno e controverso duello tra Linate e Malpensa passa invece dalla privatizzazione della Sea, gestore degli scali: una tesi sponsorizzata dal padrone di

Il capo delle Ferrovie: “A Busto ci sono più treni che aerei”
Gli industriali: “La Sea va privatizzata”

casa della Mobility Conference, **Gianfelice Rocca** presidente di **Assolombarda** che ieri ha riunito tutti gli attori interessati al tema.

A scaldare il dibattito, alla presenza di imprenditori e politici è, ancora una volta, la travagliata convivenza tra il city airport e lo scalo varesino. La battaglia tra Linate e Malpensa divide. E diventa terreno anche di scontro. Sempre Moretti caldeggia un'eventuale espansione di Linate, che potrebbe avvenire attraverso l'Idroscalo: «Era nato come uno scalo per gli idrovolanti, in pratica è una seconda pista — dice Moretti—. Sotto Linate potrebbe essere fatta anche una stazione

dell'Alta velocità per Venezia. In ogni caso bisogna decidere». Ma ci pensa il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi a ridimensionare l'uscita del capo delle Ferrovie: «Fs deve lavorare molto sul tema dei treni regionali per migliorarli — mentre, per quanto riguarda gli aeroporti — gli indirizzi li dà il governo, che non si occupa solo di ferrovie». A ognuno il suo, insomma. E il governo di dubbi non ne ha: «Bisogna investire su Malpensa che è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest affinché ci arrivi anche l'Alta velocità — dice Lupi—. Puntiamo molto su questa alleanza Alitalia-Etihad perché

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ASSOLOMBARDA

una grande compagnia di bandiera non può che avere effetti benefici su tutto il sistema aeroportuale e io credo anche su Malpensa». Il mondo della politica esclude che uno scontro tra i scali. Piuttosto, il rilancio va fatto in condominio marcando i pregi dell'uno e dell'altro: «La comodità di Linate e la recettività di Malpensa non pongono i due scali uno contro l'altro, ma rappresentano un punto di forza generale della città da valorizzare insieme», è l'idea del sindaco Giuliano Pisapia. Tradotto: Malpensa per le rotte internazionali e Linate per gli spostamenti veloci. Il punto sono gli arabi di Etihad che, vicini alle nozze con Alitalia, sembrano avere altri programmi più rivolti al potenziamento dello scalo cittadino. Allora l'altolà: «Non può esserci un accordo salva Alitalia che penalizzi Malpensa». Pisapia ambisce poi a «una città metropolitana della mobilità». E a Rocca, che chiede «alle istituzioni locali di riflettere se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione», magari «al Fondo strategico italiano e ad operatori internazionali», Pisapia risponde picche: «C'è un momento per tutto e questo non è quello di privatizzare: si sono fatti passi in avanti fatti cedendo quote di Sea ai privati ma è necessario che rimanga il pubblico in vista di Expo». Proprio il grande evento che, secondo il numero uno di Confindustria, Giorgio Squinzi, «sul fronte infrastrutturale sembra scontare ritardi, tra responsabilità regolatorie poco chiare, contenziosi amministrativi e difficoltà di reperire tutte le risorse con il rischio di rendere difficile l'accesso ai siti espositivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



BUSTO ARSIZIO
Il grande scalo in provincia di Varese ha vissuto un tracollo che non riesce a invertire, anche se il governo continua a puntarci



MAURO MORETTI
Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato

Ferrovie

I milanesi vogliono mantenere sia Malpensa sia Linate, sono gli unici al mondo



GIANFELICE ROCCA
Presidente di Asso lombarda propone di privatizzare la Sea

Industriali

Le istituzioni locali riflettano se non sia il caso di aprire al mercato la società di gestione



MAURIZIO LUPI
Ministro delle Infrastrutture nel governo Letta

Governo

Moretti si occupi di trasporti regionali, affinché migliorino Malpensa resta uno scalo strategico



GIULIANO PISAPIA
Il sindaco ha difeso ancora una volta l'autonomia della Sea

Comune

Non è il momento di privatizzare Sea, è necessario che rimanga il pubblico in vista di Expo

Hanno detto

il commento

NON VOLER SCEGLIERE, COSÌ SI CONDANNA LO SCALO

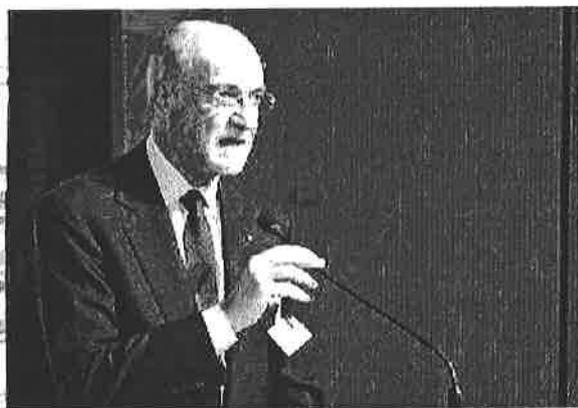
di Carlo Marina Lomartire

Se qualcuno sperava che questa «Mobility Conference Exhibition» facesse chiarezza sul futuro di Malpensa si sbagliava di grosso. Infatti la fortunata coincidenza con la trattativa fra Ethiad e Alitalia, che a Malpensa rischia di dare il colpo di grazia, ha fatto sì che sul futuro dei nostri aeroporti si sia sentito tutto e il contrario di tutto.

«A Malpensa ci sono più treni che aerei» ha detto l'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti, il quale sa benissimo che non sono troppi i treni - che anzi non sono sufficienti - ma troppo pochi gli aerei, dopo l'abbandono di Alitalia nel 2008. Per Moretti «se i milanesi vogliono mantenere sia Malpensa sia Linate sono gli unici al mondo», ma sa benissimo che molte altre metropoli del mondo, Roma compresa, dispongono di due scali. Tra i due aeroporti bisogna scegliere, aggiunge Moretti, «in modo razionale» e l'opzione - par di capire - consisterebbe nel sopprimere Malpensa puntando

tutto su Linate con una seconda pista realizzata al posto dell'Idroscalo (ma questa forse era una battuta, speriamo). Sospettiamo che queste considerazioni il capo delle Fs le faccia soprattutto pensando alla valorizzazione della «sua» alta velocità Milano-Roma, che ha tutto l'interesse a mantenere Fiumicino come unico hub. «Si debbono guardare i bacini di utenza, 8 milioni di abitanti per Malpensa, 18 per Linate, perché ci si arriva in un'ora e mezza da Firenze». Che però è più vicina a Roma: perché un fiorentino dovrebbe scegliere Linate? E comunque, a parte l'ottimistico calcolo dei tempi, i potenziali utenti di Malpensa sono almeno 25 milioni, in tutta l'area padano-alpina. Collegamenti permettendo, però, compresa l'alta velocità: e su questo forse le Ferrovie potrebbero avere qualche spiegazione da dare. Tuttavia che tra i due scali si debba scegliere è assolutamente vero, e la crisi di Malpensa dipende anche dalla mancata scelta: di ruoli e funzioni, e non di sopravvivenza dell'uno o dell'altro, come avviene in tutte le

metropoli con due scali aerei. Fare di Linate un vero city airport - con collegamenti prevalentemente nazionali e con pochi hub, per non portarvi del traffico domestico - e di Malpensa un vero scalo intercontinentale in grado di attirare compagnie straniere - non potendo contare su Ethiad-Alitalia nonostante le rassicurazioni del ministro Lupi - interessate a portare passeggeri del Nord su lunghe e lunghissime tratte. Infatti è incomprensibile il ragionamento del presidente di Assolombarda **Gianfranco Rocca** per il quale Linate «deve restare scalo col più alto numero di connessioni europee» e con «una pluralità di hub con destinazioni intercontinentali». Riduzione di Linate no, ma ridefinizione del suo suolo sì: Rocca non ci spiega, infatti, perché per volare a Pechino o Buenos Aires dovrei andare a Malpensa se posso farlo da Linate con Lufthansa e Iberia facendo scalo (forse) a Francoforte o a Madrid, anche senza sbarcare. Insomma, c'è un modo infallibile per condannare Malpensa a sicura estinzione: continuare a non scegliere.

**INDUSTRIALI**
Il presidente di**Assolombarda**
Gianfranco**Rocca** chiede che Linate abbia il più alto numero di connessioni europee

Malpensa, Moretti come un treno: non serve, si punta tutto su Linate

L'amministratore delegato delle Ferrovie fa uno spot al city airport: «La seconda pista? All'Idroscalo». Il ministro Lupi: «Polemica inutile»

■ Questa volta è il caso di dirlo. Sull'aeroporto di Malpensa piomba come un treno Mauro Moretti ad delle Ferrovie dello Stato che senza troppi giri di parole invita tutti a puntare su Linate: «Scegliete. Non potete continuare a buttare quattrini. Decidete e poi lavorate». Quello dell'amministratore delegato di Fs è il più diretto tra gli interventi alla «Mobility Conference» organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio. Sull'undicesima edizione del convegno dedicato allo sviluppo delle infrastrutture e alla mobilità, con l'Expo alle porte, pesano come un macigno i nodi

mai risolti sugli aeroporti milanesi. Per garantire competitività s'impone una scelta tra Linate e Malpensa, tuona Moretti, che esprime il suo parere con un esempio: «Basta fare una croce sulla Madonna sul Duomo e dividere il territorio in quadranti, inumerici sono già: Malpensa ha un bacino di 8 milioni di persone, Linate di 18 milioni, perché con la Tav si arriva a Firenze in un'ora e mezza». Una seconda pista dell'aeroporto più vicino al centro città si può fare, propone l'ad di Fs, dove ora c'è l'Idroscalo.

Giuliana De Vivo a pagina 3

IL CASO Il futuro degli aeroporti lombardi

Malpensa sotto un treno: «È inutile»

Il duro affondo dell'ad di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti: «Meglio puntare tutto su Linate»

Giuliana De Vivo

■ «Scegliete. Non potete continuare a buttare quattrini. Decidete e poi lavorate. Queste cose nascono dal gruppo dirigente, che non può dare le colpe ad altri». Quello dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti è il più diretto tra gli interventi alla «Mobility Conference» organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio. Sull'undicesima edizione del convegno dedicato allo sviluppo delle infrastrutture e alla mobilità, con l'Expo alle porte, pesano come un macigno i nodi mai risolti sugli aeroporti milanesi. Per garantire competitività s'impone una

scelta tra Linate e Malpensa, tuona Moretti, che esprime il suo parere con un esempio: «Basta fare una croce sulla Madonna sul Duomo e dividere il territorio in quadranti, i numeri ci sono già: Malpensa ha un bacino di 8 milioni di persone, Linate di 18 milioni, perché con la Tav si arriva a Firenze in un'ora e mezza». Una seconda pista dell'aeroporto più vicino al centro città si può fare, propone l'ad di Fs, dove ora c'è l'idroscalo.

Ditutt'altro avviso il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, per il quale l'hub «principale e strategico» resta Malpensa. «Basta con la polemica tra Linate e Malpensa, i milanesi non ce possono più, e non è che

chiudendo un aeroporto se ne sviluppa un altro. Bisogna rafforzare Alitalia, ed Etihad (la compagnia degli Emirati Arabi Uniti a un passo dall'investimento in Alitalia, ndr) concorda nel dare a Malpensa un ruolo fondamentale». Ma non vuol dire, insiste il ministro, che Linate «sia declassata. Resta uno scalo a tutti gli effetti, come Torino o Venezia». Poi, la stoccata a Moretti: «Oltre all'alta velocità bisogna migliorare il trasporto regionale. Lavoriamo anche su questo, ma la linea la dà il governo». E non è tanto diversa da quella espressa dal sindaco Giuliano Pisapia: i due scali sono «punti di forza da valorizzare congiuntamente», Linate per la sua «comodità» e Malpensa

per la «ricettività».

Nel portare i saluti all'inizio del convegno, però, il primo cittadino spende parole dure proprio nei confronti del governo, al quale chiede «un cambio di passo» e «un piano nazionale che non sia solo sulla carta». Punta il dito contro le «fibrillazioni» dell'esecutivo, responsabili di una stasi che rischia di «far perdere interesse agli stranieri che oggi voglio investire da noi». Ancora diverso il parere del presidente di **Assolombarda**, **Gianfelice Rocca**: «Perché Linate non è collegato alla città con il metrò? Inutile sacrificare questo scalo e premiare Malpensa se manca una direzione chiara». Per il presidente degli industriali lombardi, poi,

«è arrivato il momento di privatizzare Sea, la cui gestione finora è stata drammatica». Peccato che la posizione del sindaco sia opposta: «Non è il momento giusto».

La questione dei trasporti e

delle infrastrutture collegate nella Grande Milano, la città metropolitana che nascerà, scatenano un tutti contro tutti. E non solo sugli aerei. Anche la mobilità via terra lascia a desiderare, soprattutto in vista dell'Esposizione del 2015. «Arriveranno

140 Paesi, non ci possiamo limitare alle bancarelle», stigmatizza Francesco Bettoni, presidente di Brebemi. Le «strigliate» al sindaco sono parecchie. Il presidente Rocca fa notare che «la stazione centrale è ridotta a un

suk». L'ad Moretti critica un cavallo di battaglia dell'amministrazione arancione, le piste ciclabili: «Inutile creare corridoi europei se poi ci sono i colli di bottiglia nelle città. Altro che car sharing, io non ho visto un vero piano, con fondi consistenti, per le piste ciclabili».

LA PROPOSTA

Il manager: «Possibile fare una seconda pista dove ora c'è l'Idroscalo»

IL MINISTRO

Lupi: «Polemica inutile, meglio pensare a rafforzare Alitalia»

I numeri

+0,3%

Secondo l'«Osservatorio Malpensa», che ha elaborato dati di Sea, nel 2013 ci sono stati segnali di ripresa per lo scalo: uno di questi riguarda l'aumento, pur minimo, dei passeggeri: +0,3%.

+8,1%

Non solo passeggeri. Anche il traffico di merci, infatti, è cresciuto nel novembre dello scorso anno rispetto allo stesso mese del 2012, con un incremento dell'8,1%.

-2,8%

La nota dolente, sempre secondo l'«Osservatorio Malpensa», è invece rappresentata dal numero dei movimenti aerei, che segnano una diminuzione del 2,8%.



IN CITTÀ

Un velivolo Alitalia all'aeroporto di Linate

Hanno detto



Mauro Moretti

“Scegliete tra i due, non potete continuare a buttare quattrini”



Maurizio Lupi

“Anche Etihad concorda nel dare a Malpensa un ruolo centrale”



Giuliano Pisapia

“I due scali hanno punti di forza nella comodità e nella ricettività”

«Per rilanciare Malpensa va privatizzata la Sea»

La ricetta di **Assolombarda**. Ma il sindaco di Milano frena

Sandro Neri
MILANO

GLI INDUSTRIALI che chiedono di privatizzare la Sea per rilanciare Malpensa, il sindaco di Milano che frena. E poi la polemica fra l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti e il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, che sfocia in uno scambio d'accuse: «Malpensa ha più treni che aerei», attacca il primo. «Moretti pensi ai treni regionali, perché migliorino», replica l'altro. L'eterno duello fra Linate e Malpensa sembra travalicare i confini milanesi e diventare teatro di scontro istituzionale. È successo ieri, nel corso della Mobility Conference tenuta a Milano, nell'auditorium di **Assolombarda**. Il cui presidente, **Giampiero Rocca**, lancia la sua ricetta per «far volare Malpensa». «Privatizzare la Sea - spiega Rocca - potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee». Stra-

da che, precisa subito, «non è una scelta obbligata, ma sono convinto che noi dobbiamo dare alla società che gestisce gli scali milanesi una capacità imprenditoriale». Quindi, «muoversi per il mondo e trovare accordi con altre compagnie».

LA PARTITA, però, non va affidata alla politica: «Per gestire Malpensa meglio servono persone che sappiano gestire gli aeroporti, dobbiamo metterla sul mercato». Magari con l'intervento «del fondo italiano e di gestori internazionali di aeroporti».

Parole non condivise dal sindaco di Milano: «Per ogni cosa c'è il momento giusto - dice Giuliano Pisapia lasciando la sede di **Assolombarda** - questo non è il momento giusto per privatizzare. Abbiamo già fatto un passo avanti, quello di vendere quote di Sea a un privato. In questo momento è necessario che Sea rimanga al pubblico, perché ha un ruolo fondamentale per Expo e la città metropolitana». Piuttosto, Pisapia invoca un piano nazionale dei Trasporti, «ma non deve essere penalizzato alcuno scalo. Tanto meno

quello di Malpensa. Lo scalo vare-sino e quello di Linate sono complementari». Proprio questo è il punto. E scalda, nel suo intervento, le parole di Moretti. «I milanesi devono decidere quali sono le sue porte e scegliere con razionalità se privilegiare Malpensa o Linate. Come? Partendo dall'utenza. Malpensa ha un bacino di 8 milioni di abitanti; Linate di 18, perché è raggiungibile in un'ora e mezza da Firenze». E ha un asso nella manica: l'Idroscalo, che potrebbe «diventare una seconda pista» e offrire, grazie all'adiacente scalo merci di Milano Smistamento, lo spazio per «la nuova stazione della Milano-Venezia». Ipotesi che incassa un no immediato da Lupi, secondo cui «Malpensa è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest, come indicato nel Piano nazionale presentato dal governo». L'obiettivo, piuttosto, è di garantire all'hub un collegamento con l'Alta Velocità. Lo scalo, precisa, «è già sulla direttrice Milano-Torino. Collegare i grandi aeroporti è la responsabilità di un governo e di un sistema-Paese. Su un punto però non demordo: non è tutto uguale. Se uno sceglie Malpensa non è che gli altri scali sono declassati. Occorre fare sistema».

sandro.neri@ilgiorno.net

SCONTRO MORETTI-LUPI

L'ad di Fs: l'hub ha più treni che aerei, meglio Linate
Il ministro: pensi ai pendolari

L'INTERVENTO
Il ministro
Maurizio Lupi



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I PREPARATIVI: IL NODO INFRASTRUTTURE

Squinzi lancia l'allarme: troppi ritardi sui lavori A rischio l'accesso al sito

L'appello: fare il massimo per concludere le opere

di SANDRO NERI

— MILANO —

C'È UN PROBLEMA che riguarda il Sistema-Paese e che impone una «chiara inversione di rotta» sulla spesa pubblica per le infrastrutture. E c'è un problema che riguarda, più da vicino, l'Expo. E per risolverlo non c'è che da «fare il massimo per portare a termine gli interventi previsti, perché le opere legate all'evento del 2015 avranno un impatto nell'immediato, ma anche sul lungo periodo in termini di occupazione, mobilità e potenziamento della logistica dell'area». Giorgio Squinzi, dal palco della «Mobility Conference» organizzata da **ASSOLOMBARDA** a Milano, lancia l'allarme sui lavori previsti per la kermesse. Un appuntamento, osserva il leader di Confindustria, che rappresenta «una vetrina sul nostro Paese che dobbiamo saper sfruttare appieno», ma che «sul fronte delle infrastrutture sembra scontare ritardi tra responsabilità regolatorie poco chiare, conten-



SUL PALCO
Giorgio Squinzi
Sotto: il cantiere dell'Expo

ziosi amministrativi e difficoltà di reperire le risorse, con il rischio di rendere difficile l'accesso ai siti espositivi».

SOTTO accusa le politiche messe in atto dal governo, che pure ha messo l'Esposizione universale in evidenza nella propria agenda (un sopralluogo del premier Enrico Letta sui cantieri del sito espositivo è previsto per stamani). Secondo Squinzi, «con gli ultimi

provvedimenti di fatto si è cercato solo di assicurare la cantierabilità di opere già aggiudicate o ferme per assenza di risorse.

se. Alcune di queste sono strettamente legate ad Expo 2015, come previsto dal Decreto del Fare; altre sono legate a interventi minori, come il Programma 6.000 Campanili». Il problema è la carenza di risorse. «Il fabbisogno di 11 miliardi di euro per il triennio 2014-2016 indicato dall'allegato Infrastrutture al Def non viene coperto dalla legge di stabilità 2014, che ridistribuisce poco più di 2 miliardi non utilizzati su capitoli di spesa defianziati in precedenza». Dunque, sottolinea Squinzi, «le risorse del decreto Destinazione Italia che puntano su Expo sono ancora deboli, sebbene siano positive».

QUELLA dell'Expo, però, non è che una situazione emblematica da inquadrare in un panorama più ampio. Di qui l'appello: «Il Paese ha bisogno di una chiara inversione di rotta sulla spesa pubblica in infrastrutture». Un cambio di marcia necessario per ovviare al drammatico crollo del 23% tra il 2009 e il 2012. Crollo «costante che ha comportato una perdita di competitività e di capacità imprenditoriali con riflessi inevitabili sull'occupazione». La flessione tendenziale «è del 26,2% fino al 2015, mentre la spesa corrente è in crescita». Bene, dunque, «l'alentamento del Patto di stabilità interno per gli enti locali che investono in infrastrutture: bisogna insistere su questa strada, rafforzando e stabilizzando la scelta, visto che il rapporto deficit/Pil è sotto il 3%».

sandro.neri@ilgiorno.net

I PUNTI CRITICI**Roma**

Il governo sarebbe responsabile di aver assicurato che possano essere cantierate solo le opere già aggiudicate o ferme per assenza di risorse

Soldi

L'allegato al documento di Economia e finanza assegna solo due miliardi degli 11 di cui c'è bisogno nel triennio 2014-16

Frenata

Tra il 2009 e il 2012 la spesa pubblica per infrastrutture ha segnato un crollo del 23% che per Squinzi si traduce in minore competitività

Moretti-Lupi, duello su Malpensa “Va chiusa”. “Pensa ai tuoi treni”

Il ministro bocchia il piano delle Ferrovie per potenziare l'aeroporto di Linate



Quando alla fine degli Anni Venti Benito Mussolini volle l'Idroscalo, sognava che quello che sarebbe poi diventato «il lago dei milanesi» fosse un gigantesco specchio d'acqua da cui far partire gli idrovolanti, allora il mezzo del futuro. È passato quasi un secolo ma è cambiato quasi niente. Sull'Idroscalo e sul futuro di Malpensa - l'hub mai decollato, snobbato pure dalla compagnia di bandiera Alitalia che ha dirottato il core business su Fiumicino - si è litigato anche ieri a Milano durante la «Mobility Conference Exhibition». Mauro Moretti, l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, vorrebbe ridimensionare ancora di più Malpensa, far crescere Linate costruendo una terza pista e per trovare il posto «basterebbe interrare il

“mare dei milanesi” per fare spazio ad una seconda pista mentre l'adiacente scalo merce di Milano Smistamento potrebbe diventare la nuova stazione della Milano-Venezia».

La «rivoluzionaria» proposta dell'uomo delle Ferrovie non piace però al ministro dei Trasporti, il lombardo Maurizio Lupi che molto poco diplomaticamente risponde a Mauro Moretti: «Pensi piuttosto a migliorare i treni regionali. Malpensa è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest. E poi sugli aeroporti gli indirizzi li dà il governo». Ma Mauro Moretti insiste e non si arrende nemmeno di fronte alla superiorità «gerarchica»: «A Malpensa ci sono più treni che aerei. Se i milanesi vogliono mantenere sia Linate che Malpensa sono gli unici al mondo. Se dovete scegliere fatelo in modo razionale. Meglio allora guardare ai bacini di utenza. Malpensa può contare su 8 milioni di passeggeri. Linate su 18 milioni e poi ci si arriva in un'ora e mezza da Firenze». Certo una rivoluzione così rivoluzionaria non è che si possa fare in un amen. E allora c'è il rischio che tutto rimanga com'è. Però - insiste l'ad di Ferrovie - tanto vale razionalizzare il sistema dei trasporti: «Se la scelta dovesse ricadere su Malpensa, a Gallarate si po-

trebbe fare una stazione collegata direttamente con lo scalo».

Poi c'è chi pensa che Linate vale quanto Malpensa e pure quanto Orio al Serio, lo scalo vicino a Bergamo e pure a Milano. Un gruppo di consiglieri del centro-destra più Lega al Pirellone ha presentato una mozione per la difesa degli scali di Linate e Orio «che dovranno essere considerati come un unico sistema aeroportuale con Malpensa».

La discussione è assai accesa. Ma il sospetto di molti è che si parli di Linate e Malpensa sapendo che nel piatto c'è ben altro. A partire dall'annosa discussione sul futuro di Sea, la società che amministra sia Linate che Malpensa, controllata al 54,81% dal Comune di Milano. Di privatizzarla se ne parla da sempre. I favorevoli sono aumentati dopo che Malpensa ha iniziato a vedere ridimensionato il suo peso nella geografia del sistema aeroportuale italiano. **Gianfelice Rocca**, presidente di **Assolombarda**, allo stesso convegno invita ad «aprire una riflessione sulla privatizzazione di Sea aprendo ad operatori internazionali». Una scelta che non piace al sindaco Giuliano Pisapia che guarda alla città in vista di grandi appuntamenti: «Non è il momento giusto di privatizzare. È necessario che Sea rimanga pubblica in vista di Expo e della città metropolitana».

«Più infrastrutture per la ripresa»

Squinzi: possono fare da traino. Lupi: presto piano aeroporti e logistica

DIEGO MOTTA
MILANO

«La crisi ancora non ci abbandona» sottolinea Giorgio Squinzi ed è forse questa la sensazione prevalente al termine di una giornata in cui si mischiano dati contraddittori sullo stato di salute dell'economia italiana. Mentre l'Assolombarda di Milano, dopo lo scontro della scorsa settimana, assiste alla firma della "tregua" tra il leader di Confindustria e il governo, rappresentato dal ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi, l'Istat certifica un calo della produzione industriale dello 0,9% a dicembre, che interrompe il recupero dei mesi precedenti e ufficializza un -3% relativo a tutto il 2013.

È per questo che il leader degli industriali chiede «una chiara inversione di rotta», pur riconoscendo all'esponente dell'esecutivo che «qualcosa si sta muovendo». Il grosso problema dell'Italia è ormai la diminuzione cronica di capacità produttiva da parte delle imprese ed è evidente come in questa fase la necessità imprescindibile sia quella di attivare subito la leva degli investimenti, innanzitutto pubblici, che «possono trainare la ripresa» osserva Squinzi.

La linea di demarcazione tra crescita lieve e stagnazione è confermata dal superindice Ocse che, nelle stesse ore, parla di «un migliore slancio dell'economia italiana» nel contesto europeo, mentre il centro studi di Confindustria

L'Istat certifica un calo della produzione industriale dello 0,9% a dicembre, che interrompe il recupero dei mesi precedenti e ufficializza un -3% relativo al 2013

"bilancia" il saldo negativo dell'Istat segnalando un rialzo dello 0,3% delle attività produttive a gennaio rispetto a dicembre. «Per tornare a crescere, deve tornare a essere competitiva questa parte d'Italia che contribuisce da sola alla creazione del 65% del Pil» spiega Lupi, portando in dote due promesse: il via libera atteso per maggio al nuovo Piano nazionale sugli aeroporti, allo studio da tempo, e un nuovo progetto per ridefinire il sistema portuale e la logistica. «Su questo, dobbiamo recuperare un grande ritardo, anche di sistema, basti pensare che abbiamo ben 24 Autorità portuali che si fanno concorrenza tra loro e non riescono a dialogare» continua il ministro. Poco prima era toccato al padrone di casa, il presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca, ricordare che «ogni anno sosteniamo 50-60 miliardi di costi generati dall'inadeguatezza della rete infrastrutturale e dall'inefficienza dei servizi di mobilità». Ma è inutile dire che, a Milano, il derby più caldo in que-

ste ore rimane quello tra gli scali di Linate e Malpensa, rilanciato dalle mire degli arabi di Etihad su Alitalia, che potrebbe portare con sé anche un rimescolamento delle carte sul versante degli aeroporti. In materia, l'intervento più netto è arrivato dal numero uno di Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti. «Decidete cosa fare - ha scandito a chiare lettere Moretti - perché questo è un problema della classe dirigente. I numeri si conoscono: Malpensa vale 8 milioni di persone, in termini di bacino d'utenza. Linate può arrivare a 18, perché grazie alle interconnessioni con l'Alta velocità di fatto raggiunge Firenze». Poco dopo Lupi farà professione di realismo sostenendo che «bisogna smettere di pensare che se Malpensa è l'hub strategico per il Nord Ovest, ciò significhi il contemporaneo declassamento di tutti gli altri».

Il nodo più grosso sul versante congiunturale resta invece quello legato alla «sostanziale incertezza degli investitori» che, secondo Squinzi, sono in difficoltà, soprattutto all'estero, di fronte a un quadro regolatorio in movimento. «Anche l'Europa faccia delle scelte concrete» ha incalzato il leader degli industriali. Nel frattempo, Palazzo Chigi proverà a battere cassa sul capitolo infrastrutture. «Sulle reti Ten, all'Italia servono altri 4 miliardi di euro - ha spiegato Lupi - ed è necessario che i contributi chiesti dagli Stati non entrino nel Patto di Stabilità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rapporto oti. Ma i cantieri del Nord sono fermi

MILANO

I programmi del governo per le infrastrutture sono tanti e mobilitano sia risorse che risorse – come l'annunciato Fondo unico con una dotazione dello 0,3% del Pil – ma la realtà è molto meno entusiasmante di quel che si dice. A partire dal Nordovest. Il rapporto Oti pubblicato ieri dalle associazioni degli industriali di Milano, Genova e Torino offre un quadro dei cantieri decisamente negativo. Per realizzare le grandi opere necessarie alla ripresa il ricorso al capitale privato rappresenta l'unica via percorribile, peraltro talvolta è ostruita. Il rapporto parla esplicitamente di previsioni disattese e di cantieri fermi, di burocrazia che mette i bastoni tra le ruote a progettisti e imprese, di «molti ritardi» e di «rinvio a tempi indefiniti di diverse opere ferroviarie e autostradali» per le quali, annota, «è fondamentale il ricorso al capitale privato». Prendiamolo per buono, anche se secondo l'ottavo rap-

Lo studio degli industriali mette in evidenza i ritardi e la necessità di partnership pubblico-privato

porto della Legge obiettivo le risorse private per le grandi infrastrutture coprono già il 40% del fabbisogno e sono in diminuzione. Resta un fatto che nello stallo generale dei cantieri le uniche eccezioni degne di nota – anch'esse non esenti da problemi – sono la Brebemi e la Tangenziale Est Esterna di Milano: a parere di Oti, il closing del relativo project financing dimostrerebbe che «il sistema industriale e quello bancario possono e devono lavorare insieme per contribuire allo sviluppo infrastrutturale del territorio». L'alternativa è restare fuori dai programmi europei (tra cui il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Reno-Alpi, che

attraversano il cuore industriale del nostro Paese) e salutare l'Expo come l'ennesima occasione persa.

È un'analisi di parte ma chi se la sentirebbe di definirla infondata? Per finanziarie le reti trans-europee l'Ue ha messo da parte 250 miliardi e ne ha già assegnati 23,2, con percentuali di cofinanziamento fino al 40%; la legge di Stabilità 2014 ne smobilizza solo 2 sugli 11 miliardi richiesti dal ministero delle Infrastrutture... Il rapporto elenca puntigliosamente i ritardi del Nordovest, ventila lo «slittamento» della Torino-Lione e parla di «preoccupante arresto» di un robusto pacchetto ferroviario, e non solo. Oltre ai problemi dell'Alta velocità Brescia-Verona, o delle connessioni del Gottardo, infatti, il piatto piange per la Pedemontana Piemontese come pure per quella lombarda e i problemi non mancano neppure alle opere di accesso a Malpensa, fondamentali per l'Expo. A tal propo-

sito, Oti dice chiaramente che «diverse opere inizialmente inserite nel dossier di candidatura di Expo non saranno pronte per l'evento o lo saranno solo parzialmente». Le criticità, eccezion fatta per la Torino-Lione, sono tutte o quasi di carattere finanziario. Anche le opere in corso non possono dirsi avanzatissime. Del Terzo Valico dei Giovi è partito solo il primo lotto e rimangono da coprire i costi degli ultimi due. Quanto al sistema portuale ligure, continua scontare la naturale esiguità dei retroporti; appare più vitale quello del Nordest (e soprattutto il sistema aeroportuale), ma anche in quest'area diverse opere sono ferme al palo per ragioni finanziarie e per sbloccarne altre occorre superare contenziosi, con le popolazioni, come nel caso della Orte-Ravenna-Mestre, o addirittura con le istituzioni locali, come per l'autostrada A31, contestata dalla Provincia di Trento.

Paolo Viana
 © RIPRODUZIONE RISERVATA



«Due scali per Milano sono troppi»

Affondo di Moretti (Ferrovie). Lupi replica: «È materia del governo»

DIEGO MOTTA

Giusto che Linate e Malpensa continuino la loro convivenza forzata (che in questi anni non ha dato grandi risultati) o non è forse giunta l'ora di scommettere su uno solo dei due aeroporti?

È già a un bivio il grande risiko innescato dalla trattativa di Etihad per Alitalia e se n'è avuta la riprova ieri ad **Assolombarda**, in occasione della prima delle due giornate dedicate alla Mobility Conference 2014. Gli arabi sembrano condizionare l'acquisto della ex compagnia di bandiera italiana a un potenziamento dello scalo milanese, un "Super Linate" in pratica, orientato al traffico business. L'hub di riferimento nazionale, in accordo con Air France, dovrebbe invece rimanere Roma Fiumicino. Il mondo politico e le imprese si sono equamente divisi sugli scenari aperti dal possibile arrivo della compagine araba in Italia, sia pur con sfumature diverse. Chi invece non ha avuto dubbi nell'indicare la necessità di una scelta è stato Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, spettatore interessato alla partita in quanto protagonista del mercato dell'Alta velocità. «La classe dirigente milanese deve decidere, perché non si possono continuare a buttare i soldi dei contribuenti

Nodo aeroporti

L'ad: la pista milanese ha 18 milioni di potenziali utenti, Malpensa 8, si scelga. E sul "Super Linate" si apre il dibattito Pisapia: no a privatizzazione Sea

come si è fatto in passato. Fate una scelta il più possibile razionale tra Linate e Malpensa, ma fatela subito». I numeri, secondo Fs, sono chiari: lo scalo di Via Forlanini può contare su un pubblico di potenziali clienti pari a 18 milioni di persone, mentre l'hub varesino si fermerebbe a quota 8. Nessuno (nemmeno Moretti) si è schierato apertamente per l'uno o per l'altro aeroporto, a testimonianza che il dossier è delicato anche in termini di consenso politico, ma la sensazione è che il progetto del "Super Linate" sia qualcosa di più di una semplice teoria. Il ministro alla Infrastrutture, Maurizio Lupi, che a breve in Consiglio dei ministri porterà il piano degli scali nazionali (con la promozione di Malpensa e la retrocessione di

Linate), frena sul progetto Super Linate e replica a Moretti, invitandolo a «pensare a Fs e ai treni regionali» perché «il trasporto aereo è materia del governo».

«È il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della Grande Milano, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei» ha sottolineato il presidente di **Assolombarda**, **Giampaolo Rocca** che pure ha ricordato come sia necessario «uscire dalla logica per cui il potenziamento di Malpensa passi per la riduzione di Linate». **Assolombarda** ha chiesto la privatizzazione di Sea, ma a riguardo il sindaco Giuliano Pisapia ha risposto picche: «Non è il momento, sarebbe una svendita». Il confronto si è inserito nel dibattito aperto sul futuro della città metropolitana, ormai soggetto-chiave per sistemi di mobilità moderni ed efficienti. «La velocità media urbana di superficie a Milano è di 19 chilometri all'ora, contro i 23 di Monaco e i 28 di Amburgo» ha ricordato Rocca. «La sfida dei trasporti ormai non è più tra singoli Stati ma tra grandi città - ha convenuto Moretti -. I sindaci dovrebbero investire di più in collegamenti sostenibili, a partire dalle piste ciclabili». E oggi si discuterà del caso Malpensa-Linate in Consiglio regionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SECONDO IL PRESIDENTE DI ASSOLOMBARDA ROCCA LA SOCIETÀ ANDREBBE PRIVATIZZATA

Milano, tutti contro tutti su Sea

La replica del sindaco Pisapia: non è il momento giusto. Moretti (Fs): la città deve scegliere tra Linate e Malpensa. Ma il ministro Lupi risponde secco: si occupi di treni, agli aerei ci penso io

DI MANUEL FOLLIS

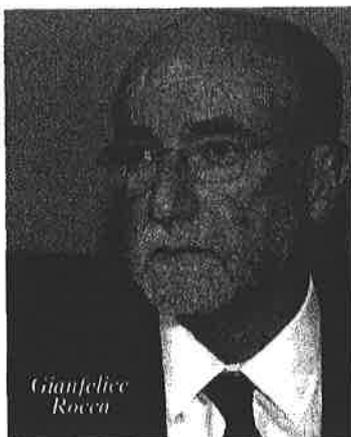
Il gruppo Sea è stato al centro dell'interesse della Mobility Conference 2014 organizzata da Assolombarda con una serie di botta e risposta a distanza, prima tra il presidente degli industriali milanesi, Gianfelice Rocca e il sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, e poi tra l'amministratore delegato delle Fs, Mauro Moretti, e il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Maurizio Lupi. Ha aperto le danze Rocca, che nel suo discorso ha sostenuto che «al centro del successo delle aree metropolitane» e della capacità delle imprese di crescere sta «il concetto di prossimità da un lato e la rete di connessioni globali dall'altro». Le tre maggiori criticità «aperte di fronte a noi», sono «i corridoi europei che incrociano Milano, il sistema aeroportuale e l'Expo». Sul secondo punto, quello

legato agli scali, «resta purtroppo irrisolto il problema del collegamento di Malpensa all'Alta Velocità. E occorre pensare subito a una deroga, per tutto il periodo dell'Expo, alle regole che limitano rotte e vettori internazionali in arrivo sugli scali milanesi, se non vogliamo che la maggior parte dei visitatori esteri si fermi in capitali europee e limiti a un giorno il soggiorno a Milano». A parere di Rocca occorre anche uscire dalla logica per cui il potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate» e anzi quest'ultimo «deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei». Rocca ha poi invitato a riflettere se non sia il caso di privatizzare Sea (la società di gestione), operazione nella quale «investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee». La privatizzazione, ovviamente, «non è una scelta obbligata», ma «sono convinto che noi dobbiamo dare

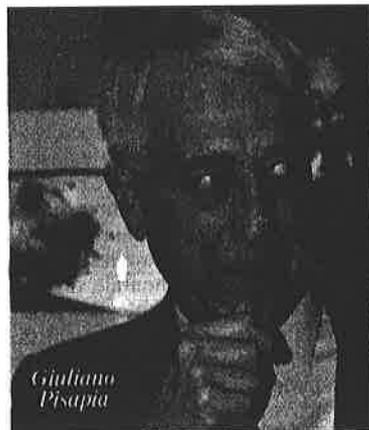
una capacità imprenditoriale alla società. Alle posizioni di Rocca ha risposto poco dopo Pisapia: «Per ogni causa c'è un momento giusto e questo non è il momento giusto per privatizzare Sea», ha detto il sindaco. «Il passo avanti che è già stato fatto è quello di vendere una quota di Sea ai privati. Ma è necessario che il pubblico resti perché Sea ha un ruolo fondamentale per Expo e per la città metropolitana». Sul tema aeroportuale è poi intervenuto il numero uno di Fs, Moretti. «Non raccontate che a Milano ci devono essere due aeroporti: dovete scegliere e dovete farlo in modo razionale», ha detto l'ad delle Ferrovie che poi si è addentrato fin nelle strategie, spiegando che l'Idroscalo di Milano potrebbe diventare la seconda pista dello scalo di Linate. L'idea sarebbe chiudere l'Idroscalo («Che era nato come un aeroporto per gli idrovolanti, in pratica è una seconda pista»), mentre sotto Linate «potrebbe essere fatta anche una stazione ferroviaria che collega lo scalo a Ve-

nezia». Anche in questo caso secca replica del ministro Lupi: «I milanesi non ne possono più» della questione Malpensa-Linate. «Dobbiamo rafforzare Alitalia. Ma non è che chiudendo un aeroporto se ne sviluppa un altro; il problema è avere un sistema competitivo o meno». Moretti, ha proseguito Lupi, lavora in Fs, mentre «io mi occupo anche degli aeroporti» chiudendo con una stoccata riguardante il trasporto regionale «che deve migliorare», e nel quale le Ferrovie devono «lavorare molto». Insomma, molte dichiarazioni contrastanti fra loro ma tutte riguardanti il ruolo e il futuro di Malpensa e di Linate. Tutto senza considerare però che, come ha ricordato Lupi, «gli indirizzi li dà il governo» e sarà da Roma che dovranno arrivare risposte e/o piani concreti che tengano conto della compatibilità tra i due scali milanesi che per Pisapia restano però «un punto di forza della città». (riproduzione riservata)

Quotazioni, altre news e analisi su www.milanofinanza.it/sea



Gianfelice Rocca



Giuliano Pisapia

AEROPORTI
Sulla Sea privata
volano stracci
tra Rocca, Pisapia,
Moretti e Lupi

(Bonadies e Follis a pag. 7)



La guerra dei trasporti

Moretti choc: «Malpensa? Deve chiudere»

L'ad di Ferrovie: nello scalo più treni che aerei. Poi stuzzica: interriamo l'Idroscalo e ampliamo Linate

::: NINO SUNSERI

■■■ Mauro Moretti ha fama di uomo duro e determinato. Una grinta che gli ha consentito di rimettere sui binari un baraccone come le Ferrovie. Ieri, alla conferenza sulla mobilità organizzata a Milano da **Assolombarda** non si è smentito. Ha invertito il canone e, smentendo il coro di economisti, politici, sindacalisti ha proposto di chiudere Malpensa e rilanciare Linate: «Interrando l'Idroscalo potremmo avere la seconda pista». Una provocazione, naturalmente, in cui però sono caduti in tanti: dal ministro Lupi («Moretti pensi a migliorare il trasporto regionale. Agli aeroporti penserà il governo») al sindaco Pisapia («I due scali sono complementari»). Ma la polemica è sferzante. «A Malpensa ci sono più treni che aerei» aggiunge ironicamente Moretti rispondendo al presidente di

Assolombarda **Cianfrancesco Rocca** quando chiede di rafforzare l'Alta Velocità con lo scalo del varesotto. I numeri che Moretti mette sul tavolo non sono contestabili: «Oggi Milano può permettersi un solo aeroporto ed è Linate che ha un maggior numero di clienti: 18 milioni contro gli 8 milioni di Malpensa». Chissà cosa ne penserà Pietro Modiano, il presidente della società di gestione degli scali lombardi, la Sea, che lunedì scorso al Tavolo competitività e sviluppo a Malpensa Fiere (Busto Arsizio) era al fianco di Maroni con la richiesta di mettere Malpensa sul tavolo del negoziato di Alitalia. Una preghiera per gli emiri: se Etihad vuole Alitalia, investa sull'aeroporto in provincia di Varese e non faccia come Air France che vorrebbe traghettare passeggeri a Parigi ed Amsterdam da Linate.

Moretti, per tutta risposta consiglia di privatizzare Sea suscitando le proteste di Pisapia («Non è il momento»).

La provocazione di Moretti ha il merito di rimettere brutalmente sul tavolo un tema che tutti conoscono: Milano non sviluppa un traffico tale da alimentare due aeroporti. A meno di non restituire alla scalo del varesotto la sua funzione di grande hub internazionale. «Per riuscire a far volare Malpensa occorre muoversi per il mondo e trovare accordi con altre compagnie» dice **Cianfrancesco Rocca** rilanciando la privatizzazione di Sea. Il numero uno di **Assolombarda** nota «il fallimento dei piani decisi dalla politica» che aveva cercato, per decreto, di dividere la torta fra i due scali. Poi, come al solito, il mercato è andato per i fatti suoi. «Per Malpensa -aggiunge Rocca- serve gente che sappia gestire aeroporti: dobbiamo metterla sul mercato con l'intervento del fondo strategico italiano e di gestori internazionali di aeroporti». Una bella idea ma, con l'aria che tira, difficilmente diventerà realtà.



MAURO MORETTI

■ *Malpensa? Meglio potenziare Linate. Interrando l'Idroscalo potremmo avere la seconda pista*

MAURIZIO LUPI

■ *Moretti pensi a migliorare il trasporto regionale*



Su Malpensa polemica Lupi-Moretti (Fs)

Continua il dibattito sul futuro degli scali milanesi di Linate e Malpensa, scaturito dalle «voci» di una possibile preferenza dello scalo cittadino milanese da parte di Etihad. Ieri il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, ha sostenuto la tesi che Sea venga privatizzata per rilanciare i progetti su Malpensa e Linate.

A stretto giro la replica del comune di Milano, principale azionista della società. «Per ogni causa c'è un momento giusto e questo non è il momento giusto» per privatizzare Sea, ha detto il sindaco di Milano, Giuliano Pisapia. «È necessario che il pubblico resti, perché Sea ha un ruolo fondamentale per Expo e per la città metropolitana».

Un'altra polemica è scaturita tra il ministro delle infrastrutture, Maurizio Lupi, e l'a.d. di Fs, Mauro Moretti, che aveva auspicato una

scelta drastica nell'area milanese, con la chiusura di uno dei due scali. Lupi, smentendo le voci su Etihad e Linate (la compagnia emiratina «è intenzionata a rilanciare Malpensa») ha ribadito che «il problema non è che chiudendo un aeroporto se ne sviluppa un altro; è avere un sistema competitivo o meno. Moretti questo lo sa, tant'è vero che lavora in Fs. Io lavoro anche sugli aeroporti. Con Moretti stiamo lavorando molto intensamente non solo sull'Alta velocità, ma anche per i trasporti regionali, che devono migliorare. Fs deve lavorare molto su questo. Gli indirizzi li dà il governo».

Intanto ieri si sono svolti nuovi incontri tra Alitalia e sindacati dei piloti sul taglio del costo del lavoro. Alitalia prevede contratti di solidarietà per 280 addetti su un organico di 1.545. Gli esuberanti della categoria sono 350.

— © Riproduzione riservata —



«Malpensa strategica Ma gli altri scali non sono declassati»

Il ministro Lupi: «Ora bisogna fare sistema»
Moretti (Fs): non ce ne possono essere 2 a Milano
E Rocca ricorda «il successo di Orio al Serio»

DALL'INVIATO
DINO NODALI
MILANO

«Dobbiamo smentire chi pensa che non essere negli aeroporti strategici sia un declassamento». Nella tempesta dei cieli nostrani, il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi cerca di riportare uno straccio di sereno: «Ma ora bisogna fare sistema». Nella fattispecie intorno a Malpensa, che il Piano nazionale degli aeroporti indica come (il solo) strategico «per questa area del Nord Ovest del Paese. Su Malpensa bisogna investire, l'alta velocità deve arrivare qui».

Grande è la confusione sotto il cielo: la massima maoista cala a perfezione per la situazione degli aeroporti del Nord, così come delineata nella 11ª Mobility Conference: Lupi rimanda al mittente l'accusa di avere declassato gli altri scali lombardi, rilevando però come Malpensa sia il perno del sistema. E ci può stare. **Gianfelice Rocca**, presidente di **Assolombarda** alza però il tiro, e rimette sul tavolo l'annosa questione di Linate: «Occorre uscire dalla logica per il quale il potenziamento di Malpensa passi per la sua riduzione».

Tombola! La conferma che Milano non intende rinunciare al proprio city airport a minuti 10 dalla Madonnina. Lo conferma il sindaco Giuliano Pisapia: «I due scali sono un punto di forza generale della città, da valorizzare insieme». E Rocca non usa giri di parole: «La cosa migliore è mette-

*Rocca lancia
la privatizzazione
di Sea, che ha
il 30,98% di Sacbo*

*«Expo 2015 è uno
straordinario
moltiplicatore per
tutta la Lombardia»*

re in condizione Malpensa e Linate di agire più liberamente sul mercato europeo e mondiale. Il successo di Orio al Serio è venuto da questa scelta». Con stoccata finale: «Se va privatizzata». E per la cronaca, la società che gestisce Linate e Malpensa ha pure il

30,98% di Sacbo. Quindi di Orio.

«Scegliete in maniera razionale»
Solo che nemmeno Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie, usa giri di parole, ed entra nella questione a gamba tesa: «Non venitemi a raccontare che a Milano ci devono essere due aeroporti. Scegliete in maniera razionale. Non potete continuare a non scegliere. Malpensa ha un bacino di 8 milioni, Linate ne ha 18». E affonda il colpo: «A Malpensa ci sono più treni che aerei, e una strana vicenda: se i milanesi vogliono mantenere sia Malpensa che Linate sono gli unici al mondo».

Su una cosa però sono tutti d'accordo, il sistema delle infrastrutture varivisto, a tutti i livelli. Cominciando da quelli procedurali: «Non possiamo morire di Conferenze dei servizi» commenta Rocca. «L'eccesso di burocrazia crea solo ritardi ed extracosti» aggiunge Giorgio Squinzi, presidente di Confindustria: «Il tasso di mortalità del project financing in Italia è del 60%».

Con qualche eccezione, come Brebemi: «Sarà pronta ben prima dell'Expo» ricorda il presidente Francesco Bettoni: «Ma temo che

molti non abbiano ancora capito cosa possa significare questo evento per la ripresa». Una vetrina «che dobbiamo saper sfruttare» rileva Squinzi: «Questo Paese ha bisogno di una chiara inversione sul versante delle infrastrutture».

«Uno straordinario moltiplicatore, non solo per Milano e la Lombardia, ma per il Paese» così Rocca definisce Expo. Anche per definire ruoli e dimensioni territoriali, partendo dall'area metropolitana «che è più un processo che un territorio». Ovvero non solo Milano: «Ma un territorio che va fino a Brescia, Bergamo, Pavia, Novara, il Ticino: stabiliamo la co-nurbazione logica e troviamo il coraggio di scegliere», chiosa Moretti. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La pista dell'aeroporto di Orto al Serio

Squinzi (Confindustria)

«Fare opere pubbliche qui è difficile»

«Malgrado la progettazione di alcune opere, si registrano molti ritardi nelle fasi di realizzazione rispetto alle attese dei cronoprogrammi, riconducibili alla mancanza di adeguate coperture finanziarie e condivisione tra gli enti coinvolti, o resistenze e difficoltà di rapporti col territorio, nonché alla perdurante complessità delle procedure e ancor più inefficaci dall'eccesso di burocratizzazione». Così il

rapporto Oti 2013, presentato ieri, inquadra la situazione delle Infrastrutture del Nordovest.

«Realizzare opere pubbliche nel nostro Paese non è cosa facile. Anzi: è estremamente difficile» è l'amara considerazione di Giorgio Squinzi, presidente di Confindustria. «Non siamo riusciti ancora a risolvere il nodo della capacità di avere respiro strategico, di programmare e attuare gli interventi. Le criticità restano sempre e comunque tutte in piedi. Penso ai temi sui quali, quotidianamente, siamo impegnati per una soluzione: pianificazione e programmazione efficienti, semplificazione delle procedure e partecipazione dei privati alla realizzazione delle Infrastrutture».



MOBILITY CONFERENCE

Moretti (FS) contro Lupi «Raddoppiamo Linate»

MALPENSA - Il fronte si allarga. Il dualismo tra Linate e Malpensa diventa motivo di scontro anche tra **Mauro Moretti**, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, e il ministro **Maurizio Lupi** (Trasporti). Il primo sostiene che lo scalo varesino «conta più treni che aerei» e i milanesi devono decidere quale dei due aeroporti privilegiare. Il secondo replica al manager di «pensare ai treni regionali affinché migliorino». Diatriba, scoppiata ieri alla prima giornata della Mobility conference 2014 organizzata da Assolombarda e Camera di commercio di Milano, subito trasformata in dibattito sul futuro di Sea (il 54 per cento delle azioni è in mano al Comune di Milano) con il presidente degli industriali lombardi **Clemente Rocco** pronto a chiedere di «aprire una riflessione» sulla privatizzazione della stessa società di gestione aeroportuale: «Malpensa ha perso troppi treni. Sea andrebbe privatizzata aprendo al Fondo strategico italiano e a operatori internazionali». Di tutt'altro avviso è però il sindaco milanese **Giuliano Pisapia**: «Non è il momento giusto per privatizzare».

Il sasso nello stagno lo lancia Moretti, proponendo di «scegliere razionalmente» tra Malpensa che ha un bacino di 8 milioni di abitanti e Linate che ne ha uno di 18 milioni ed è raggiungibile «in un'ora e mezza da Firenze». Di qui l'ipotesi dell'ad di raddoppiare il Forlanini interrando l'Idroscalo per fare spazio a una seconda pista e «trasformando l'adiacente scalo merci di Milano Smistamento nella nuova stazione della Milano-Venezia». Piano che non piace a Lupi: «Malpensa è strategico per il Nord-Ovest. Va collegato anche con l'Alta Velocità. E sugli aeroporti gli indirizzi li dà il Governo». Oggi tocca a **Pietro Modiano** dire la sua. Il presidente di Sea interviene alla seconda giornata della Mobility conference. L'impressione è che la battaglia su Malpensa diventi sempre più infuocata.



Il futuro di Malpensa: scontro Lupi-Moretti Per il ministro lo scalo resta «strategico»

MILANO Il dualismo tra Linate e Malpensa torna d'attualità e diventa oggetto di scontro tra l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti ed il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi. Il primo sostiene che lo scalo varesino oggi conta «più treni che aerei» e che i milanesi, a questo punto, debbono «scegliere con razionalità» se privilegiare questo o Linate, mentre Lupi replica al manager di «pensare ai treni regionali affinché migliorino». Uno scontro che coinvolge il futuro di Sea, la società che gestisce gli scali milanesi, controllata al 54,81% dal Comune di Milano, con il presidente di Assolombarda Gianluigi Rocca che apre le danze e chiede di «aprire una riflessione» sulla sua privatizzazione. Secondo Rocca «Malpensa ha perso troppi treni» e quindi la Sea andrebbe privatizzata aprendo «al Fondo strategico italiano e ad operatori internazionali».

Di tutt'altro avviso è il sindaco di Milano Giuliano Pisapia, secondo il quale «non è il momento giusto per privatizzare». Il sasso nello stagno lo lancia Moretti, proponendo di «scegliere razionalmente» tra uno scalo che ha un bacino di 8 milioni di abitanti (Malpensa) e Linate, il cui bacino è di 18 milioni ed è raggiungibile «in un'ora e mezza da Firenze».

Moretti ipotizza anche di raddoppiare l'aeroporto cittadino sfruttando l'Idroscalo, il «mare dei milanesi» che andrebbe interrato per fare spazio ad una seconda pista, mentre l'adiacente scalo merci di Milano Smistamento potrebbe diventare «la nuova stazione della Milano-Venezia». Non è d'accordo Lupi, il quale, ribadendo che «Malpensa è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest», come indicato nel «Piano nazionale presentato dal Governo», chiede che venga collegato anche con l'Alta Velocità. Rivolgendosi poi a Moretti, il ministro spiega che con le Fs il Governo «lavora intensamente perché non si realizzi solo l'alta velocità, ma ci si occupi anche di trasporti regionali, affinché migliorino». Inoltre, sugli aeroporti, «gli indirizzi li dà il governo».



Lupi, per Malpensa serve l'alta velocità

Dal ministro l'invito a investire sullo scalo «strategico» della brughiera



— MALPENSA —

«LO SCALO di Malpensa è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest». Lo chiarisce il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi citando il «piano nazionale presentato dal Governo». Lupi aggiunge che «su Malpensa bisogna investire anche con l'alta velocità» mentre sull'alleanza tra Alitalia ed Ethiad «dalle prime notizie che ho - dice - Alitalia con Ethiad è interessata a rilanciare Malpensa mentre da milanese dico che i miei concittadini sono stufo di sentir dire che il problema di Malpensa è che c'è Linate».

PER LUPI «la questione ha stufato tutti e i milanesi non ne possono più, rafforziamo invece Alitalia perché non è chiudendo un aeroporto che se ne sviluppa un altro». Da Milano ieri sono giunti

nuovi impegni per un rilancio complessivo dell'hub della brughiera, da collegare appunto anche col sistema dell'alta velocità ferroviaria che gli scorrerà sia a sud con la linea Milano-Torino che a nord con la nuova ferrovia in discesa dal Gottardo via Chias-

COLLEGAMENTO
I super-treni anche secondo Assolombarda utili per rendere lo scalo più competitivo

so. L'esigenza di un collegamento diretto con l'alta velocità «per far recuperare competitività a Malpensa» è stata sostenuta anche dal presidente di Assolombarda **Gianni Felice Rocca** al «Mobility Conference Exhibition» di Milano. «Malpensa - spiega - ha perso molti treni nel passato e siamo nella condi-

zione di dover recuperare molti treni compreso il fatto che a Malpensa mancano collegamenti con l'alta velocità». Inoltre «occorre uscire dalla logica per la quale il potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate». A suo avviso «è il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della grande Milano a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei con destinazioni intercontinentali».

QUANTO A Malpensa invece «deve adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralità di vettori». Assolombarda chiede, «in coerenza a una scelta

che rilanci entrambi gli scali di Linate e Malpensa», di «riflettere con attenzione se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione degli scali», il cui socio di maggioranza attualmente è il Comune di Milano con oltre il 54%. «Privatizzare Sea - aggiunge Rocca - potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee». Per Legambiente Lombardia, invece, i due aeroporti di Linate e Malpensa devono essere «complementari ma anche efficienti e più rispettosi del territorio circostante»: «C'è il mercato -rileva Dario Balotta in una nota diffusa inserata - ma non la capacità di gestire la domanda ed infatti le compagnie aeree ci stanno alla larga».

R.V.

Impegno

«Obiettivo rafforzare Alitalia che alleata con Ethiad è interessata a rilanciare l'aeroporto del Basso Varesotto»

Industria

Assolombarda chiede intanto una scelta che sia in grado di ridare slancio ai due aeroporti di Malpensa e di Linate



Duello su Malpensa

TRASPORTI «I milanesi vogliono mantenere sia Malpensa sia Linate: è una strana vicenda, sono gli unici al mondo a volere due aeroporti». Come dire: Milano si decida: o Malpensa o Linate. Ha risposto così ieri durante il "Mobility Conference" di **Assolombarda** l'Ad di Ferrovie Italiane Mauro Moretti a quanti chiedevano della possibile linea Tatra Malpensa e il sito Expo. Una risposta al veleno che è continuata con un perentorio: «Scegliete e fatelo in maniera razionale. Malpensa ha un ba-

► Scambio rovente tra Moretti (Fs) e Pisapia sul destino degli scali aerei ► Il Sindaco: "Sea resterà pubblica"

cino di 8 milioni di abitanti, Linate ne ha uno di 18 milioni perché con la Tatra si arriva fino a Firenze in un'ora e mezza». Tradotto: dovete sacrificare Malpensa. Una posizione che il sindaco Pisapia ha subito contestato: «La comodità di Linate e la ricettività di Malpensa non sono fattori di debolezza da attaccare, ma fattori di forza da far crescere in modo coordinato. È possibile mante-

nerne due aeroporti a Milano, se avranno due ruoli ben distinti. Malpensa per le grandi rotte internazionali, Linate per le rotte nazionali con alcune tratte europee». Poi Pisapia ha precisato: «Un piano nazionale del trasporto aereo è necessario, ma deve rispettare le esigenze dei territori. Milano chiede velocemente un coordinamento per un piano integrato, in cui Sea offra e

trovi idee ed interlocutori pronti al dialogo. Senza che nessuno scalo, tanto meno Malpensa, sia penalizzato». Infine il sindaco ha risposto anche al presidente di **Assolombarda** che chiedeva la privatizzazione totale della Sea. «Un passo avanti è stato già fatto con la vendita di una parte delle quote di Sea a un privato. In questo momento è necessario che Sea rimanga al pubblico perché avrà un ruolo importante per la mobilità aeroportuale con Expo e con la città metropolitana», ha detto. ● **METRO**



Malpensa sotto un treno: «È inutile»

[Giuliana De Vivo](#) - Mar, 11/02/2014 - 07:13

«Scegliete. Non potete continuare a buttare quattrini. Decidete e poi lavorate. Queste cose nascono dal gruppo dirigente, che non può dare le colpe ad altri».

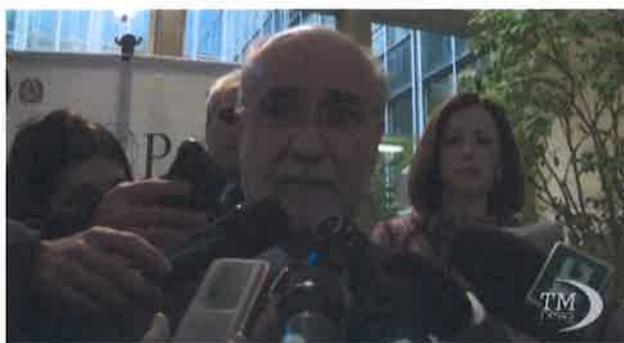
Quello dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti è il più diretto tra gli interventi alla «Mobility Conference» organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio. Sull'undicesima edizione del convegno dedicato allo sviluppo delle infrastrutture e alla mobilità, con l'Expo alle porte, pesano come un macigno i nodi mai risolti sugli aeroporti milanesi. Per garantire competitività s'impone una scelta tra Linate e Malpensa, tuona Moretti, che esprime il suo parere con un esempio: «Basta fare una croce sulla Madonnina sul Duomo e dividere il territorio in quadranti, i numeri ci sono già: Malpensa ha un bacino di 8 milioni di persone, Linate di 18 milioni, perché con la Tav si arriva a Firenze in un'ora e mezza». Una seconda pista dell'aeroporto più vicino al centro città si può fare, propone l'ad di Fs, dove ora c'è l'idroscalo. Di tutt'altro avviso il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, per il quale l'hub «principale e strategico» resta Malpensa. «Basta con la polemica tra Linate e Malpensa, i milanesi non ne possono più, e non è che chiudendo un aeroporto se ne sviluppa un altro. Bisogna rafforzare Alitalia, ed Etihad (la compagnia degli Emirati Arabi Uniti a un passo dall'investimento in Alitalia, ndr) concorda nel dare a Malpensa un ruolo fondamentale». Ma non vuol dire, insiste il ministro, che Linate «sia declassata. Resta uno scalo a tutti gli effetti, come Torino o Venezia». Poi, la stoccata a Moretti: «Oltre all'alta velocità bisogna migliorare il trasporto regionale. Lavoriamo anche su questo, ma la linea la dà il governo». E non è tanto diversa da quella espressa dal sindaco Giuliano Pisapia: i due scali sono «punti di forza da valorizzare congiuntamente», Linate per la sua «comodità» e Malpensa per la «ricettività».

Nel portare i saluti all'inizio del convegno, però, il primo cittadino spende parole dure proprio nei confronti del governo, al quale chiede «un cambio di passo» e «un piano nazionale che non sia solo sulla carta». Punta il dito contro le «fibrillazioni» dell'esecutivo, responsabili di una stasi che rischia di «far perdere interesse agli stranieri che oggi voglio investire da noi». Ancora diverso il parere del presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca: «Perché Linate non è collegato alla città con il metrò? Inutile sacrificare questo scalo e premiare Malpensa se manca una direzione chiara». Per il presidente degli industriali lombardi, poi, «è arrivato il momento di privatizzare Sea, la cui gestione finora è stata drammatica». Peccato che la posizione del sindaco sia opposta: «Non è il momento giusto».

La questione dei trasporti e delle infrastrutture collegate nella Grande Milano, la città metropolitana che nascerà, scatena un tutti contro tutti. E non solo sugli aerei. Anche la mobilità via terra lascia a desiderare, soprattutto in vista dell'Esposizione del 2015. «Arriveranno 140 Paesi, non ci possiamo limitare alle bancarelle», stigmatizza Francesco Bettoni, presidente di Brebemi. Le «strigliate» al sindaco sono parecchie. Il presidente Rocca fa notare che «la stazione centrale è ridotta a un suk». L'ad Moretti critica un cavallo di battaglia dell'amministrazione arancione, le piste ciclabili: «Inutile creare corridoi europei se poi ci sono i colli di bottiglia nelle città. Altro che car sharing, io non ho visto un vero piano, con fondi consistenti, per le piste ciclabili».

Rocca: privatizzare Sea per rilanciare Linate e Malpensa

Presidente Assolombarda: aprire a mercato la società di gestione



Milano, 10 feb. (TMNews) - Privatizzare Sea per rilanciare gli scali di Linate e Malpensa. Lo sostiene il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, nel corso del suo intervento alla Mobility Conference. "Come Assolombarda in coerenza a una scelta di mercato che rilanci entrambi gli scali - ha affermato - chiediamo anche alle istituzioni locali, socie di Sea, di riflettere se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione". "Privatizzare Sea - ha spiegato Rocca - potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee".

Assolombarda: Sea ai privati per sbloccare derby Linate-Malpensa

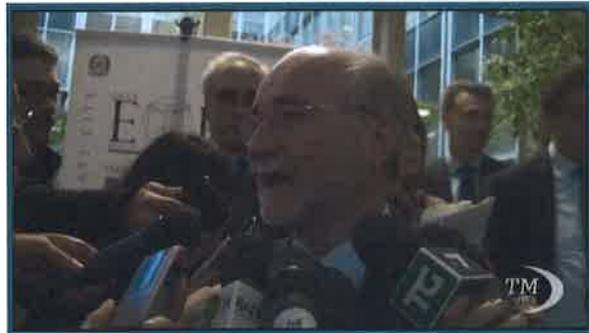
Pisapia frena e Lupi tranquillizza: "Etihad interessata a Mxp"



Milano (TMNews) - Se Malpensa piange a causa del rischio di un ulteriore calo di passeggeri provocato dal possibile accordo tra Alitalia e Etihad, Linate non ride visto che è un aeroporto saturo e senza possibilità di ingrandirsi. Serve una soluzione che sblocchi la partita e quella di Gianfelice Rocca, leader degli imprenditori di Assolombarda, è la privatizzazione di Sea, società che gestisce entrambi gli scali: "Ci poniamo solo questo problema: come facciamo a raggiungere i nostri mercati senza questa tortura, per andare a Buenos Aires, di dovere andare a Francoforte o Parigi". La speranza degli imprenditori è che lasciando fare la sua parte al libero mercato i due scali possano specializzarsi e dotarsi di collegamenti adeguati. Nel frattempo il sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, frena però sull'ulteriore vendita ai privati di ulteriori quote Sea anche se non la esclude del tutto, mentre il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, getta acqua sul fuoco: "Dalle prime notizie che ho Etihad è assolutamente interessata, con Alitalia, a rilanciare Malpensa". Il primo banco di prova sarà l'Expo 2015 e tra gli obiettivi evidenziati durante la Mobility Conference di Assolombarda c'è quello di ripristinare per l'occasione il collegamento tra Malpensa e la rete ferroviaria ad alta velocità.

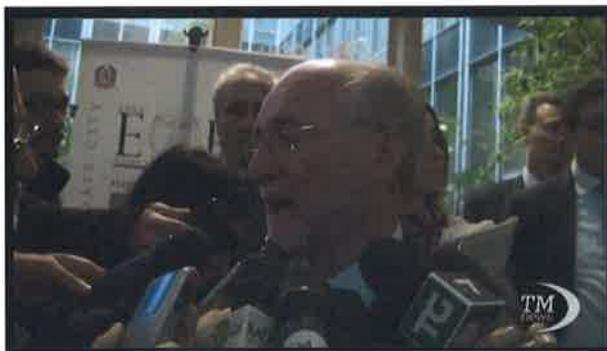


Assolombarda: Sea ai privati per sbloccare derby Linate Malpensa



Milano (TMNews) - Se Malpensa piange a causa del rischio di un ulteriore calo di passeggeri provocato dal possibile accordo tra Alitalia e Etihad, Linate non ride visto che è un aeroporto saturo e senza possibilità di ingrandirsi. Serve una soluzione che sblocchi la partita e quella di Gianfelice Rocca, leader degli imprenditori di Assolombarda, è la privatizzazione di Sea, società che gestisce entrambi gli scali: "Ci poniamo solo questo problema: come facciamo a raggiungere i nostri mercati senza questa tortura, per andare a Buenos Aires, di dovere andare a Francoforte o Parigi". La speranza degli imprenditori è che lasciando fare la sua parte al libero mercato i due scali possano specializzarsi e dotarsi di collegamenti adeguati. Nel frattempo il sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, frena però sull'ulteriore vendita ai privati di quote Sea anche se non la esclude del tutto, mentre il ministro dei Trasporti, Maurizio Lupi, getta acqua sul fuoco: "Dalle prime notizie che ho Etihad è assolutamente interessata, con Alitalia, a rilanciare Malpensa". Il primo banco di prova sarà l'Expo 2015 e tra gli obiettivi evidenziati durante la Mobility Conference di Assolombarda c'è quello di ripristinare per l'occasione il collegamento tra Malpensa e la rete ferroviaria ad alta velocità.

Assolombarda: Sea ai privati per sbloccare derby Linate-Malpensa



Milano, 10 feb. (TMNews) - Privatizzare Sea per rilanciare gli scali di Linate e Malpensa. Lo sostiene il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, nel corso del suo intervento alla Mobility Conference. "Come Assolombarda in coerenza a una scelta di mercato che rilanci entrambi gli scali - ha affermato - chiediamo anche alle istituzioni locali, socie di Sea, di riflettere se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione". "Privatizzare Sea - ha spiegato Rocca - potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee".

Rocca: quel che vogliamo fare qui è far volare Milano

10 Feb, 21:26 Assolombarda

Dichiarazione del Presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca in apertura dell'XI^a Mobility Conference.

Milano, 10 febbraio 2014 - "Come imprenditore alla testa di un gruppo fortemente internazionalizzato, radicato in Paesi sviluppati come in Paesi Emergenti, sono convinto che un rinascimento italiano possa partire solo dal basso, dalle città che si allargano in aree e regioni urbane, dalle reti di imprese, da un nuovo senso di cittadinanza". Così Gianfelice Rocca, presidente di Assolombarda, nella relazione di apertura dell'XI^a Mobility Conference. "Quel che vogliamo fare qui è far volare Milano".

"E in atto una grande divergenza - ha proseguito Gianfelice Rocca - città con economie più forti, i cosiddetti 'hub mondiali dell'innovazione', vanno rafforzandosi, mentre città caratterizzate da attività produttive tradizionali e livelli di capitale umano molto più bassi vanno indebolendosi. Al centro del successo delle aree metropolitane e della capacità delle imprese di salire nella catena knowledge intensive sta il concetto di prossimità da un lato e la rete di connessioni globali dall'altro".

"Abbiamo uno straordinario moltiplicatore di fronte a noi, tra 15 mesi - ha detto Rocca - ed è l'EXPO. Tutte le migliori pratiche vanno accelerate e coordinate al fine di sfruttarne al meglio le potenzialità, non solo per Milano e la Lombardia, ma per l'intero Paese. Ogni sforzo va fatto, perché i milioni di visitatori attesi e le migliaia di imprese coinvolte da tutto il mondo garantiscano non solo il successo della manifestazione, ma perché continuino successivamente nel tempo ad alimentare una corrente continua di domanda rivolta al nostro Paese".

"Sono tre le maggiori criticità aperte di fronte a noi - ha detto Rocca - i corridoi europei che incrociano Milano, il sistema aeroportuale, l'EXPO".

"Sui due corridoi europei che incrociano Milano, i maggiori problemi sono il rinvio accumulato per la realizzazione del Terzo Valico sull'asse Genova-Milano, e i ritardi sull'Alta Velocità ferroviaria sull'asse Brescia-Padova-Venezia-Trieste".

"Quanto al sistema aeroportuale milanese - ha detto Rocca - resta purtroppo irrisolto il problema del collegamento di Malpensa all'Alta velocità. E occorre pensare da subito a una deroga, per tutto il periodo dell'EXPO, alle regole che limitano rotte e vettori internazionali in arrivo sugli scali milanesi, se non vogliamo che la maggior parte dei visitatori esteri si fermi in capitali europee e limiti a un giorno il soggiorno a Milano".

"Ma quel che è necessario - ha proseguito il Presidente di Assolombarda - ora che la trattativa tra Etihad e Alitalia entra nel vivo, non è la ripresa di uno scontro politico tra Milano e Roma, come se potesse dipendere da questo il numero di più rotte sul lungo raggio dall'hub lombardo. Occorre uscire dalla logica per la quale il

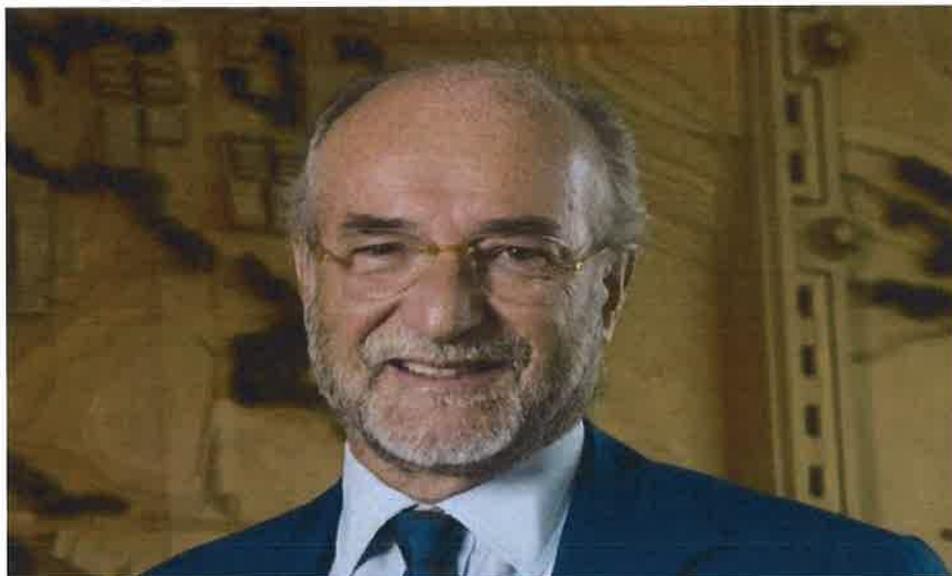
potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate. E' il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della Grande Milano, a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei. E che Malpensa deve adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralità di vettori. Affinché non solo Milano, ma anche il Piemonte, la Liguria, l'Emilia, il Canton Ticino possano disporre di connettività aerea diretta adeguata alle loro necessità, tanto più considerando che queste regioni producono la parte largamente più ampia dell'interscambio commerciale con l'estero del Paese, e che su Malpensa già oggi si addensa quasi il 50% dell'intero traffico cargo nazionale".

"Come Assolombarda - ha proseguito Rocca - in coerenza a una scelta di mercato che rilanci entrambi gli scali, chiediamo anche alle istituzioni locali, socie di SEA, di riflettere se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione. Privatizzare SEA potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee".

In vista dell'EXPO, Gianfelice Rocca ha affrontato infine il tema della mobilità urbana. "Il punto centrale nei prossimi 15 mesi - ha detto Rocca - è quello di una complessiva mobilità metropolitana di qualità. Il recente sciopero senza preavviso dei taxi a Milano, le controversie aperte sul servizio offerto da Uber, mentre sale in maniera vigorosa l'offerta - e la domanda - di car sharing, consegnano agli amministratori milanesi la necessità di scelte regolatorie che portino a compimento la liberalizzazione dei servizi di trasporto, eliminando le incertezze esistenti nel settore. In soli tre mesi, 100 mila milanesi su 1,3 milioni di abitanti abbonati al car sharing, rappresentano una percentuale che fa di Milano una delle metropoli al mondo più pronte a rispondere positivamente a modalità di trasporto che rendono meglio sostenibili gli indici di densità e congestione urbana. Per soddisfare al meglio tutte queste esigenze - ha concluso Rocca - servono decisioni regolatorie capaci di aprirsi a logiche di sviluppo industriale e di mercato libere da condizionamenti politici, mentre al pubblico si chiedono regole chiare e stabili nel tempo e maggior uniformità nel garantirne il rispetto".

Rocca: quel che vogliamo fare qui è far volare Milano

Publicato mercoledì 12 febbraio 2014



Dichiarazione del Presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca in apertura dell'XI^a Mobility Conference: "Come imprenditore alla testa di un gruppo fortemente internazionalizzato, radicato in Paesi sviluppati come in Paesi Emergenti, sono convinto che un rinascimento italiano possa partire solo dal basso, dalle città che si allargano in aree e regioni urbane, dalle reti di imprese, da un nuovo senso di cittadinanza". Così Gianfelice Rocca, presidente di Assolombarda, nella relazione di apertura dell'XI^a Mobility Conference. "Quel che vogliamo fare qui è far volare Milano".

"E in atto una grande divergenza - ha proseguito Gianfelice Rocca - città con economie più forti, i cosiddetti 'hub mondiali dell'innovazione', vanno rafforzandosi, mentre città caratterizzate da attività produttive tradizionali e livelli di capitale umano molto più bassi vanno indebolendosi. Al centro del successo delle aree metropolitane e della capacità delle imprese di salire nella catena knowledge intensive sta il concetto di prossimità da un lato e la rete di connessioni globali dall'altro".

"Abbiamo uno straordinario moltiplicatore di fronte a noi, tra 15 mesi - ha detto Rocca - ed è l'EXPO. Tutte le migliori pratiche vanno accelerate e coordinate al fine di sfruttarne al meglio le potenzialità, non solo per Milano e la Lombardia, ma per l'intero Paese. Ogni sforzo va fatto, perché i milioni di visitatori attesi e le migliaia di imprese coinvolte da tutto il mondo garantiscano non solo il successo della manifestazione, ma perché continuino successivamente nel tempo ad alimentare una corrente continua di domanda rivolta al nostro Paese".

"Sono tre le maggiori criticità aperte di fronte a noi - ha detto Rocca - i corridoi europei che incrociano Milano, il sistema aeroportuale, l'EXPO".

"Sui due corridoi europei che incrociano Milano, i maggiori problemi sono il rinvio accumulato per la realizzazione del Terzo Valico sull'asse Genova-Milano, e i ritardi sull'Alta Velocità ferroviaria sull'asse Brescia-Padova-Venezia-Trieste".

“Quanto al sistema aeroportuale milanese - ha detto Rocca - resta purtroppo irrisolto il problema del collegamento di Malpensa all'Alta velocità. E occorre pensare da subito a una deroga, per tutto il periodo dell'EXPO, alle regole che limitano rotte e vettori internazionali in arrivo sugli scali milanesi, se non vogliamo che la maggior parte dei visitatori esteri si fermi in capitali europee e limiti a un giorno il soggiorno a Milano”.

“Ma quel che è necessario - ha proseguito il Presidente di Assolombarda - ora che la trattativa tra Etihad e Alitalia entra nel vivo, non è la ripresa di uno scontro politico tra Milano e Roma, come se potesse dipendere da questo il numero di più rotte sul lungo raggio dall'hub lombardo. Occorre uscire dalla logica per la quale il potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate. E' il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della Grande Milano, a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei. E che Malpensa deve adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralità di vettori. Affinché non solo Milano, ma anche il Piemonte, la Liguria, l'Emilia, il Canton Ticino possano disporre di connettività aerea diretta adeguata alle loro necessità, tanto più considerando che queste regioni producono la parte largamente più ampia dell'interscambio commerciale con l'estero del Paese, e che su Malpensa già oggi si addensa quasi il 50% dell'intero traffico cargo nazionale”.

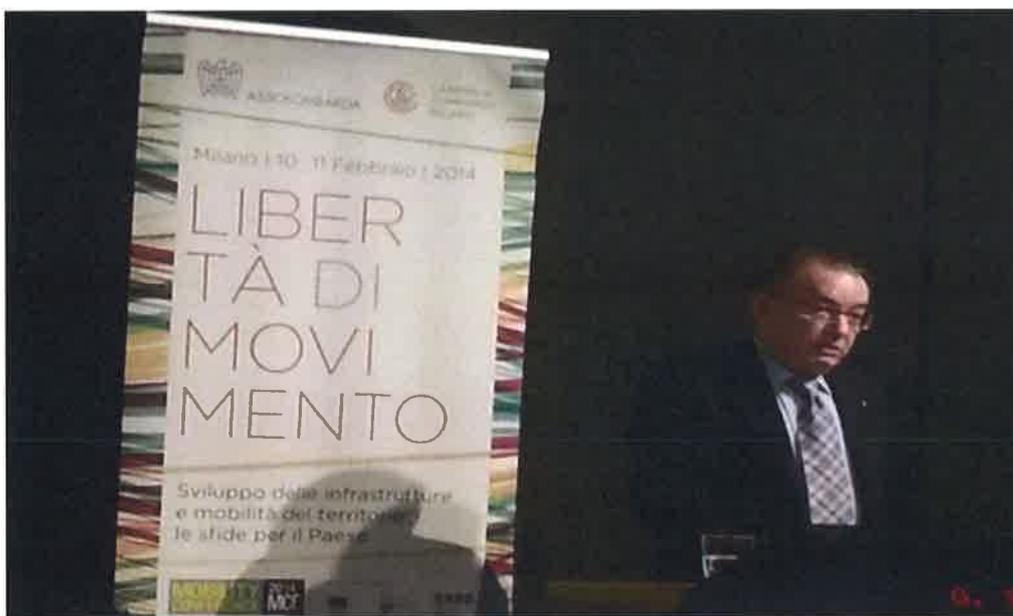
“Come Assolombarda - ha proseguito Rocca - in coerenza a una scelta di mercato che rilanci entrambi gli scali, chiediamo anche alle istituzioni locali, socie di SEA, di riflettere se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione. Privatizzare SEA potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee”.

In vista dell'EXPO, Gianfelice Rocca ha affrontato infine il tema della mobilità urbana. “Il punto centrale nei prossimi 15 mesi - ha detto Rocca - è quello di una complessiva mobilità metropolitana di qualità. Il recente sciopero senza preavviso dei taxi a Milano, le controversie aperte sul servizio offerto da Uber, mentre sale in maniera vigorosa l'offerta - e la domanda - di car sharing, consegnano agli amministratori milanesi la necessità di scelte regolatorie che portino a compimento la liberalizzazione dei servizi di trasporto, eliminando le incertezze esistenti nel settore.

In soli tre mesi, 100 mila milanesi su 1,3 milioni di abitanti abbonati al car sharing, rappresentano una percentuale che fa di Milano una delle metropoli al mondo più pronte a rispondere positivamente a modalità di trasporto che rendono meglio sostenibili gli indici di densità e congestione urbana. Per soddisfare al meglio tutte queste esigenze - ha concluso Rocca - servono decisioni regolatorie capaci di aprirsi a logiche di sviluppo industriale e di mercato libere da condizionamenti politici, mentre al pubblico si chiedono regole chiare e stabili nel tempo e maggior uniformità nel garantirne il rispetto”.

Il leader degli industriali alla Mobility Conference di Milano

Publicato mercoledì 12 febbraio 2014



Crollo degli investimenti pubblici in infrastrutture, piano per le grandi opere senza programmazione strategica, ritardi per Expo 2015. Sono questi gli allarmi lanciati dal presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, intervenuto alla Mobility Conference di Milano. Nel corso del convegno organizzato da Assolombarda su "Le reti di trasporto: connettere l'Europa per rilanciare l'Italia", Squinzi ha sottolineato come il minore impegno pubblico nelle infrastrutture abbia significato soprattutto ridotta competitività con forti conseguenze sul lavoro.

"Realizzare opere pubbliche nel nostro Paese è estremamente difficile. Le criticità restano tutte in piedi. Penso ai temi sui quali siamo impegnati per una soluzione: pianificazione e programmazione efficienti, semplificazione delle procedure e partecipazione dei privati alla realizzazione delle infrastrutture", ha detto Squinzi.

"L'assenza di una pianificazione nazionale coerente e stabile non può consentirci di rispettare i vincoli di Bruxelles nè di mettere in atto gli interventi per completare la nostra parte di Rete Ten-T" ma - ha aggiunto - "qualcosa si sta muovendo, ne diamo atto al ministro Lupi: penso ad esempio al Piano aeroporti e all'annunciato piano per i porti. Il nostro auspicio è che questo sia l'inizio di un disegno stabile e condiviso dello sviluppo del Paese e non muti a seconda dei governi".

Sul "tema cruciale delle risorse pubbliche", il leader degli industriali ha sottolineato che l'Italia ha bisogno di una "chiara inversione di rotta" sulla spesa pubblica per le infrastrutture, per ovviare al drammatico crollo del 23% tra il 2009 e il 2012. Si tratta di un crollo "costante che ha comportato una perdita di competitività e di capacità imprenditoriali con riflessi inevitabili sull'occupazione". La flessione tendenziale, ha aggiunto, "è del 26,2% fino al 2015, mentre la spesa corrente è in crescita". "Il problema della stabile e corretta allocazione della spesa pubblica - ha concluso Squinzi - resta il punto debole di qualsivoglia politica infrastrutturale" che approva "l'allentamento del Patto di stabilità interno per gli Enti locali che investono in infrastrutture, bisogna insistere su questa strada, rafforzando e stabilizzando la scelta, visto che il

rapporto deficit/Pil è sotto il 3%".

Secondo il leader degli industriali, "non è un tema solo italiano: anche l'Europa è chiamata a scelte concrete".

"Agganciare il treno della crescita, restare in Europa non solo sulla carta, ma anche nella sostanza, e' nostra priorità ineludibile, quasi una sfida per dimostrare la nostra capacità di visione strategica", ha detto Giorgio Squinzi. In questo senso, il presidente degli industriali italiani ha sottolineato come "dobbiamo fare nostro una volta per tutte l'assunto che il comparto infrastrutturale rientra a pieno titolo in una politica di crescita economica".

"La crisi che ancora non ci abbandona offre l'opportunità' per un diverso tipo di sviluppo economico, più intelligente e sostenibile. Questo vale anche e soprattutto per il settore delle infrastrutture dove le inefficienze sono strutturali e i ritardi oggi più che mai inaccettabili" ha aggiunto Squinzi.

"L'Italia deve e vuole essere europea. La crisi e le politiche di austerità hanno fatto crescere pericolosamente un sentimento antieuropeista che non appartiene alla nostra cultura e alla nostra storia", ha detto il presidente.

"A questo sentimento - ha aggiunto Squinzi- vanno date risposte concrete, non affidandosi alla sola passione europea, utilizzando appieno le opportunità che ci vengono da Bruxelles e facendo sentire forte la nostra voce, quando necessario, per evitare squilibri o penalizzazioni del nostro Paese rispetto a chi vuole pesare di più e influenzare le scelte politiche europee".

Il piano per le infrastrutture strategiche, stando all'ottavo rapporto dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici, "conferma che , al di là dei tentativi di ridurre il numero di interventi e di dirottare su di essi le esigue risorse disponibili, non siamo riusciti ancora a risolvere il nodo della capacità di avere respiro strategico, di programmare e attuare gli interventi". Questo quanto evidenziato dal presidente di Confindustria.

"Il legislatore - ha fatto notare - ha emanato negli anni provvedimenti che testimoniano una sostanziale discontinuità nelle scelte: si è passati dai grandi programmi infrastrutturali, concentrati solo sulle grandi opere, alla scelta di realizzare opere piccole e manutentive, a carattere locale". Ma tutto questo viene fatto "spostando di continuo le stesse risorse, quando non sono state ridotte, creando una sostanziale incertezza per gli investitori, per le imprese e per la collettività". Ma per Squinzi "qualcosa si sta muovendo. Ne diamo atto al ministro Lupi: penso ad esempio al piano aeroporti e all'annuncio piano porti. Il nostro auspicio - ha concluso - è che questo sia l'inizio di un disegno stabile e condiviso dello sviluppo del Paese e non muti a seconda dei governi e delle amministrazioni locali".

Squinzi ha ricordato anche che "è un dato che il fabbisogno di 11 miliardi di euro per il triennio 2014-2016 indicato dall'allegato infrastrutture al Def non viene coperto dalla legge di stabilità 2014 che ridistribuisce poco più di 2 miliardi inutilizzati su capitoli di spesa definanziati in precedenza. Ancora deboli, sebbene positive, le risorse del Destinazione Italia, che puntano su Expo".

"Più significativo - ha aggiunto Squinzi- è stato l'intervento sulla defiscalizzazione sulle opere pubbliche ha abbassato la soglia di applicazione della norma dalle opere di valore superiore ai 500 milioni di euro alle opere di valore inferiore ai 200 milioni di euro".

Confindustria sollecitava "un intervento più deciso con una riduzione ulteriore fino a 50 milioni di euro per ampliare lo spettro delle opere interessate, ma la via intrapresa e' confortante".

"Sul fronte infrastrutturale Expo 2015 sembra scontare ritardi, tra responsabilità regolatorie poco chiare, contenziosi amministrativi e difficoltà di reperire tutte le risorse con il rischio di rendere difficile l'accesso ai siti espositivi". Per il leader degli industriali e' necessario "fare il massimo per portare a termine gli interventi previsti, perché le opere infrastrutturali legate all'evento avranno un impatto nell'immediato, ma anche sul lungo periodo, termini di occupazione, di mobilità, di potenziamento della logistica dell'area, con un beneficio per la Lombardia e, di conseguenza, per l'Italia tutta".



Arcipelago Milano

settimanale milanese di politica e cultura
direttore luca beltrami gadola

ASSOLOMBARDA E “FAR VOLARE MILANO”. FORTUNATAMENTE NON È UNA METAFORA

11 febbraio 2014 - L'Assolombarda nel dicembre scorso ha lanciato il programma “Far volare Milano” come progetto pilota per fare volare l'Italia. Inutile dire quanto un documento di questo tipo fosse atteso, data la presenza sotto tono delle organizzazioni degli imprenditori italiani nell'arena delle proposte strategiche per la riconversione e lo sviluppo. È questa una proposta opportuna perché nello sfrangersi delle forze guida del nostro paese, un soggetto che proponga un modello di leadership aperto, guidato dalla ricerca di nuovi valori e nuove forme di valore è importante per la rigenerazione del paese.

Il modello che propone Assolombarda è consolidato e si basa sulla sinergia fra sapere, accoglienza e relazioni ecosistemiche. In questo modello al sapere è affidato il ruolo di forza guida ‘rigenerativa’, in quanto capace di rigenerare all'infinito il sistema economico e sociale, contando sul bene illimitato costituito dall'intelligenza e dalla creatività collettiva, all'accoglienza il ruolo di forza guida sociale e spaziale, in quanto solo accogliendo il valore della diversità e riconoscendo la forza propulsiva della sua aggregazione spaziale si è in grado di alimentare adeguatamente il motore ‘generativo’ del sapere; alla visione ecosistemica è assegnato il ruolo di identificare azioni che, a causa dell'impovertimento delle risorse, diano l'avvio a un modello di sviluppo metabolico, ispirato al funzionamento delle risorse naturali, il quale richiede di minimizzare il consumo di materia ed eliminare le emissioni.

Questo modello assegna al settore della ricerca il ruolo di settore primario, all'area metropolitana e all'integrazione fra aree metropolitane la dimensione spaziale più opportuna per operare, al modello metabolico il ruolo di strumento per procedere con grande rapidità alla riconversione dei settori produttivi e dei consumi per passare da modelli ad alto prelievo di risorse a modelli biologici, che lavorano in sinergia con la natura.

Questo ragionamento porta Assolombarda a identificare tre moltiplicatori (Milano città della conoscenza, Milano aperta al mondo, Milano ecosistema vitale) i quali guidano “i 50 progetti per rilanciare imprese e territorio”, suddivisi nelle seguenti categorie: imprese al centro, Milano al centro, Expo – la grande occasione, Assolombarda – al centro riorganizzazione interna.

In sostanza il progetto ha il suo punto di forza nella declinazione degli interventi a favore del potenziamento delle risorse umane (con progetti per rafforzare la cultura manageriale, la partnership scuola-impresa, il *long life learning*, la qualità e l'innovazione nei servizi), che confluisce nella proposta spaziale di Milano hub della conoscenza e nelle dichiarazioni a favore della realizzazione dell'area metropolitana. I suoi punti di debolezza consistono nella mancata valutazione dei processi d'innovazione che coinvolgeranno i settori manifatturieri e dei servizi, la debole citazione della necessità del potenziamento della pratica e della qualità dei bilanci integrati, nell'inadeguata declinazione del rinnovo infrastrutturale che dovrebbe coinvolgere l'area metropolitana.

Al tema della “*disruptive innovation*”, ossia degli scenari riguardanti il radicale rinnovo tecnologico, andrebbe dedicata più attenzione, con l'obiettivo di rendere trasparenti le alternative di trasformazione dell'area metropolitana; infatti si prevede che i nuovi modelli localizzativi non tenderanno più alla delocalizzazione ma a una prospettiva che enfatizza la simultanea prossimità alla domanda e all'innovazione. Si apre uno scenario in cui il contributo di Assolombarda è

importante per ridefinire, a livello produttivo, competenze, partnership, e reti a scala metropolitana e fra reti metropolitane.

A ciascuna azione il progetto assegnato un soggetto guida, identificato nell'organigramma dell'Assolombarda, la durata del programma è biennale (2014-2016).

Questo impianto, secondo l'organizzazione degli imprenditori, è finalizzato a produrre risultati, "uno degli aspetti più sintomatici della crisi della rappresentanza italiana – in tutti gli ambiti – è quello della progressiva distanza nel tempo tra ciò che si dice e ciò che si fa, tra le parole o gli annunci, e i fatti concreti e conseguenti", da cui "... il metodo è dunque quello di proporsi su progetti specifici, concreti, misurabili".

È proprio su quest'ultima affermazione, dalla quale dipende la reale e urgente realizzazione dei progetti, che vale la pena soffermarsi.

Infatti il modello, come si è già detto, è noto e maturo dalla metà degli anni '70 (ad esempio attraverso i lavori di Robert Solow, Jane Jacobs, Club di Roma, Gro Harlem Brundtland) e codificato negli obiettivi vincolanti degli organismi internazionali (ad es. riguardo a emissioni, intensità del prelievo di materia, produzione di energia, ...) i quali determinano le politiche e i programmi operativi dell'UE. Questi riferimenti sono importanti perché se Milano vuole essere un modello, le sue azioni devono essere sincrone con le regole delle organizzazioni internazionali, che sono recepite dai nostri ordinamenti. A questo proposito è essenziale riconoscere che con l'8° programma quadro dell'UE, la condizione per partecipare ai programmi europei è di operare attraverso piattaforme economiche o sociali.

In sintesi, mi sembrano indispensabili tre integrazioni alla proposta di Assolombarda:

- l'integrazione dei programmi, con le azioni bandiera del programma quadro Europa 2020;
- l'integrazione dei soggetti attuatori, con i quali s'intende procedere per formalizzare una piattaforma d'azione sincrona con gli scopi comunitari;
- l'integrazione dei tempi; infatti la scadenza 2014-2016 dovrebbe essere inquadrata all'interno delle scadenze 2020-2030-2050 in cui rientrano gli obiettivi e le azioni programmate dalla comunità internazionale.

Credo che con queste integrazioni la concretezza e la fattibilità del programma Assolombarda farebbero un balzo in avanti, a condizione, per essere nello stesso tempo competitivi e integrati, di inserire nel programma una chiara metrica. Infatti, stiamo parlando di progetti largamente praticati nella comunità internazionale, per cui, ai fini della nostra integrazione, è fondamentale, una volta definiti i contenuti, precisare le quantità in gioco, i tempi di realizzazione, gli investimenti (una dimensione che manca nella proposta Assolombarda).

Un esempio: in occasione dell'avvio dell'8° programma quadro dell'UE, il cui tema è la crescita delle risorse umane, la città di Amsterdam ha presentato il suo progetto chiave incentrato sulla crescita del sapere attraverso lo sviluppo dell'accoglienza. Essa pensa di raggiungere questo obiettivo grazie all'aumento della presenza degli studenti stranieri, da realizzarsi grazie al contributo di una rete internazionale di università eccellenti e alla rigenerazione dei servizi urbani. Vale la pena di leggere la proposta vincitrice Amsterdam metropolitan solutions, la quale potrebbe agire da stimolo per l'ambiente lombardo.

In questo caso la municipalità è consapevole dell'importanza di attrarre studenti stranieri ed è in grado di definirne la numerosità, contemporaneamente è consapevole dell'urgenza della rigenerazione urbana ed è in grado di proporre un piano attuativo. La comunità universitaria è 'aperta', quindi recepisce i vantaggi dell'operare attraverso una rete internazionale di atenei, le

imprese contribuiscono tecnologicamente e finanziariamente, sulla base della garanzia costituita dai programmi pubblici di rigenerazione.

Il risultato è una piattaforma, che agisce in rete, e propone un progetto di fattibilità finanziaria nel quale sono chiari gli investimenti e il loro livello di redditività. In questo piano il contributo finanziario della municipalità e dei programmi dell'UE è del 20%, il capitale di rischio delle imprese è dell'80%. Da qui alcune riflessioni: il rafforzamento delle risorse umane è condizionato da una pubblica amministrazione attiva, una comunità accademica aperta e da imprenditori con forte propensione all'investimento. Infine, i programmi comunitari sono visti come generatori di nuovi investimenti, non come fonte d'accaparramento di risorse.

Giuseppe Longhi



IL GHIRLANDAIO

Magazine di Real Estate, Arte e Architettura

Infrastrutture: apre a Milano il 10 e 11 febbraio la Mobility Conference 2014

di Redazione

(Il Ghirlandaio) Milano, 7 feb. - Sviluppo delle infrastrutture, mobilità e logistica, Milano smart city: sono questi i temi portanti della undicesima edizione della Mobility Conference, promossa da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano che si terrà il 10 e 11 febbraio a Milano. Un appuntamento ormai consolidato e riconosciuto a livello nazionale, che quest'anno si articola in due convegni e due workshop, per dar voce alle richieste delle imprese in tema di infrastrutture e servizi di mobilità, leve strategiche per lo sviluppo economico e la competitività di Milano e dell'intero Paese. L'evento cade a poco più di un anno dall'inizio di Expo 2015 e anticipa il semestre italiano di presidenza del Consiglio Europeo. L'Italia sarà dunque oggetto di particolare attenzione sul piano internazionale. In vista di questo scenario la Mobility Conference sarà l'occasione per fare il punto in particolare sulle strategie dell'Europa e del nostro Paese per il rilancio delle reti transeuropee di trasporto, sulle infrastrutture e i servizi di mobilità necessari per vincere la sfida di Expo 2015 e sul ruolo del sistema delle imprese in termini di prodotti, soluzioni e idee progettuali finalizzati allo sviluppo sostenibile del territorio.

Nel convegno di apertura saranno messi a fuoco i punti fondamentali per cogliere le opportunità della nuova rete transeuropea dei trasporti per il nostro Paese, anche in vista del semestre italiano di presidenza del Consiglio Europeo. Oltre a Gianfelice Rocca, presidente di Assolombarda, intervengono Giuliano Pisapia, Sindaco di Milano, Maurizio Lupi, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giorgio Squinzi, Presidente di Confindustria, Mauro Moretti, Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato Italiane, Francesco Bettoni, Presidente Brebemi, Alberto Quadro Curzio, Economista, Andrea Tinagli, Capo Ufficio Bei in Italia e Capo Divisione Settore Pubblico, Infrastrutture, Energia per l'Italia e Malta Banca Europea per gli Investimenti. Nel pomeriggio, sempre in Assolombarda, si terrà il workshop Le Imprese per Milano smart city: idee, prodotti e soluzioni, un'occasione per presentare una prima serie di idee progettuali e best practice aziendali sulle tematiche legate alle smart city, al fine di facilitare il dialogo e le occasioni di collaborazione tra le imprese e tra queste e la pubblica amministrazione. Parteciperanno, tra gli altri, Michele Angelo Verna, Direttore Generale Assolombarda e Cristina Tajani, Assessore alle Politiche per il Lavoro, Sviluppo economico, Università e Ricerca Comune di Milano.

La Mobility Conference proseguirà poi, martedì 11 febbraio, presso la Camera di Commercio di Milano. Il convegno analizzerà le principali criticità da sciogliere per garantire il successo di Expo 2015 in termini di accessibilità e di ricadute positive per il territorio. Oltre a Carlo Sangalli, Presidente della Camera di Commercio di Milano, Roberto Maroni, Presidente Regione Lombardia e Rosario Bifulco, Consigliere Incaricato Assolombarda per la Competitività Territoriale, Ambiente ed Energia, intervengono Giorgio Spadi, Direttore Pianificazione Strategica e Direttore Commerciale di Trenord, Claudio De Albertis, Membro di Giunta Camera di Commercio di Milano e Presidente Assimpredil Ance. Nel pomeriggio, invece, il workshop di chiusura che si terrà sempre presso la Camera di Commercio di Milano, metterà a confronto domanda e offerta di mobilità.

connessa all'Expo 2015 al fine di fare il punto sulle soluzioni previste e di evidenziare le criticita' che ancora permangono. A confrontarsi sul tema saranno, tra gli altri, Giorgio Balzaretti, Consigliere Camera di Commercio di Milano, Pierfrancesco Maran, Assessore Mobilità, Ambiente, Metropolitane, Acqua pubblica, Energia del Comune di Milano e Giovanni De Nicola, Assessore Infrastrutture, Viabilità e Trasporti della Provincia di Milano.

IL MONDO DEI TRASPORTI

MENSILE DI POLITICA, ECONOMIA, CULTURA E TECNICA DEL TRASPORTO
FONDATO E DIRETTO DA PAOLO ALTIERI

MOBILITY CONFERENCE 2014

Una due giorni dedicata a infrastrutture, mobilità e logistica

Mercoledì, 12 Febbraio 2014



A Milano in Camera di commercio e in Assolombarda si è tenuto il convegno su “Sviluppo delle infrastrutture e mobilità del territorio: le sfide per il Paese”, una due giorni dedicata a imprese, enti e istituzioni chiamati a discutere su infrastrutture, mobilità e logistica, Milano Smart City.

“I trasporti sono centrali per un’area come quella milanese e lombarda - ha dichiarato Claudio De Albertis, membro di giunta della Camera di commercio di Milano - su cui si concentra una parte significativa dell’internazionalizzazione e degli scambi di tutta Italia. Milano e la Lombardia rappresentano l’hub degli investimenti stranieri. Secondo i dati dell’ufficio studi della Camera di commercio, l’investitore che sceglie Milano e la Lombardia come prima destinazione è portato a consolidare la sua decisione estendendo i suoi investimenti successivi in tutto il Paese. Infatti il 56% di tutti gli investimenti attivati dal 2005 al 2011 in Italia deriva da multinazionali straniere che avevano già in precedenza la sede generale in Lombardia”.

“Per Erica Corti, membro di giunta Camera di commercio di Milano: “Il rilancio della competitività nazionale e internazionale, in questo periodo ancora difficile per la crisi, passa anche attraverso un miglioramento delle reti infrastrutturali e dei collegamenti. Soprattutto in vista di Expo bisogna migliorare l’accessibilità di Milano, nazionale, ma anche dalle diverse destinazioni internazionali. Questa Mobility Conference rappresenta un’occasione di richiamo per arrivare preparati all’appuntamento dal punto di vista delle necessarie infrastrutture di trasporto”.

“Una impresa del settore trasporti su sei in Italia ha sede in Lombardia – ha commentato Giorgio Balzaretti, consigliere Camera di Commercio di Milano -. Da Expo le imprese del settore si aspettano un indotto positivo per fatturato e occupazione. A tal proposito è necessario da parte delle istituzioni attivare i necessari interventi per avviare il rilancio”.

IDEE/ Così Malpensa può tornare a crescere, senza fermare Linate

Pubblicazione: mercoledì 12 febbraio 2014

Andrea Giuricin



Infophoto

La proposta del presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, di aprire al traffico entrambi gli aeroporti milanesi in occasione dell'Expo 2015 ha aperto un vivo dibattito su un tema molto sentito in Regione Lombardia. Malpensa ha registrato un calo di traffico negli ultimi anni di quasi 6 milioni di passeggeri rispetto al picco massimo raggiunto nel 2007, quando se ne movimentavano circa 23,7. La diminuzione è stata dovuta in un primo momento al dehubbing di Alitalia e successivamente all'incapacità della gestione aeroportuale di saper attrarre nuovo traffico.

Forse pochi ricordano che il "Piano Prato" del settembre del 2007 ha previsto la focalizzazione della vecchia compagnia di bandiera solo sullo scalo di Fiumicino, perché di fatto era impossibile potere mantenere due hub in un mercato come quello italiano per una compagnia di piccole dimensioni come Alitalia. La compagnia nel giro di soli due anni ha ridotto il traffico da oltre 11 milioni di passeggeri a circa 1,5 milioni e ora Alitalia su Malpensa conta meno del 10% del traffico totale e un quarto di quanto invece conta la low cost inglese Easyjet.

In molti pensano che un hub sia semplicemente un grande aeroporto, dimostrando di non sapere di cosa si parla. In realtà, l'hub è creato da una compagnia aerea e può esistere solamente se c'è una compagnia che punta su un

Approfondisci

- ALITALIA/ Malpensa-Fiumicino, la scelta "impossibile" di Etihad, int. a M. Ponti
- ALITALIA/ Etihad salva la compagnia per "prenderli" Fiumicino, di P. Annoni

NEWS Economia e Finanza

- IDEE/ Così Malpensa può tornare a crescere, senza fermare Linate
- MEDIASET & TELECOM/ Cosa c'è dietro la vittoria della Champions League?
- BANKITALIA/ La Germania "svela" l'autogol del decreto
- IL CASO/ Forte: così la Corte tedesca vuole commissariare l'Italia
- Fiat: Moody's taglia rating a B1, outlook stabile
- Unicredit: inaugura nuova filiale piazza Gae Aulenti Milano

[LEGGI TUTTE LE NOTIZIE ECONOMIA E FINANZA](#)

ULTIM'ORA

7.00 Cronaca SANTO DEL GIORNO/ Il 12 febbraio si celebra San Melezio di Antiochia

6.35 Musica e concerti OPERA/ "Les Contes de Hoffmann" a Pisa: si può fare grande lirica anche spendendo poco

6.11 Cinema, Televisione e Media I SEGRETI DI OSAGE COUNTY/ Cast da Oscar in un film che "indaga" nell'lo di tutti

6.10 Educazione SCUOLA/ Dispersione, la ricetta-Carrozza è quella giusta

6.09 Cultura DARWIN/ Se il caso ha "creato" il mondo, perché siamo ancora qui?

6.08 Esteri SUORE RAPITE/ Douad: la strategia dell'islam per colpire tutti i luoghi sacri cristiani

[TUTTE LE ULTIM'ORA](#)

determinato scalo con una flotta di aerei a lungo raggio. Il sistema hub and spoke infatti prevede l'alimentazione dell'aeroporto con voli secondari per portare passeggeri che successivamente ripartono per destinazioni a lungo raggio.

Questo sistema esiste solo laddove vi è una compagnia in grado di sviluppare volumi di traffico importanti con un investimento nella flotta per diversi miliardi euro. Alitalia non ha i soldi per farlo e Malpensa deve trovare sul mercato un partner che sia in grado di sviluppare questa tipologia di traffico. Chi può creare questo sistema investendo miliardi di euro? Innanzitutto deve essere una compagnia europea, perché non è possibile per un operatore extra-Ue poterlo fare. Ma forse è bene prima rispondere a una domanda più generale: chi ha la volontà e si fida a investire miliardi di euro in Italia?

Come ben sappiamo gli investimenti esteri non sono ben visti da molti italiani e non si può dire che i governi abbiano dimostrato una forte propensione all'arrivo di capitali stranieri che possano creare occupazione sul territorio. Ora, chi si dice contro gli investimenti diretti esteri forse dovrebbe abbassare il tono di voce e sperare che qualcuno investa i miliardi di euro necessari per Malpensa.

PAG. SUCC. >

 [SEGNALA](#)

 [STAMPA](#)

 [COMMENTA QUESTO ARTICOLO](#)

[Privacy Policy](#)

[Aiuto](#)

[Redazione](#)

[Chi Siamo](#)

[Pubblicità](#)

[Versione Mobile](#)

P.IVA: 06859710961

Powered By



Milano Smart City: infrastrutture, mobilità e logistica, ecco i temi del convegno

lunedì 10 febbraio 2014 17:08:12

Sviluppo delle infrastrutture, mobilità e logistica, Milano smart city: questi i temi portanti della undicesima edizione della Mobility Conference, che si terrà il 10 e 11 febbraio a Milano. Si comincerà con "Le reti europee di trasporto: connettere l'Europa per rilanciare l'Italia", oltre a Gianfelice Rocca, presidente di Assolombarda, intervengono Giuliano Pisapia, Sindaco di Milano, Maurizio Lupi, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giorgio Squinzi, Presidente di Confindustria, Mauro Moretti, Amministratore Delegato Ferrovie dello Stato Italiane.

Nel pomeriggio, si terrà il workshop Le Imprese per Milano smart city: idee, prodotti e soluzioni. Parteciperanno, tra gli altri, Michele Angelo Verna, Direttore Generale Assolombarda, Pietro Guindani, Vice Presidente Assolombarda con delega a Università, Innovazione e Capitale Umano. La Mobility Conference proseguirà martedì 11 febbraio, presso la Camera di Commercio di Milano.

Il convegno della mattina, Infrastrutture e mobilità per vincere la sfida di Expo, analizzerà le principali criticità per garantire il successo di Expo 2015. Ci saranno Carlo Sangalli, Presidente della Camera di Commercio di Milano, Roberto Maroni, Presidente Regione Lombardia. Nel pomeriggio, invece, il workshop di chiusura La City logistics milanese: move to Expo 2015 (e oltre...) presso la Camera di Commercio di Milano. A confrontarsi sul tema saranno, tra gli altri, Giorgio Balzaretto, Consigliere Camera di Commercio di Milano, Mario Castaldo, Presidente Gruppo Merceologico Trasporti Assolombarda, Ottorino Passariello e il Direttore Generale Divisione Operations Expo 2015.

Umberto Del Boca

Smart City

► Europa > Italia

Smart city, 89 idee per trasformare Milano

Presentato alla MCE2014 di Milano il progetto '89 idee per una smart city' di Assolombarda. Già 35 le aziende che hanno presentato soluzioni per efficienza energetica, sostenibilità ambientale, smart mobility, ITS, ehealth.

In occasione della **Mobility Conference** di Milano, **Assolombarda** ha presentato il repertorio "**89 idee per una città più intelligente**": una guida per trasformare il capoluogo milanese in una moderna metropoli europea, ma valida per qualsiasi progetto **smart city** d'Italia.



Al repertorio hanno aderito da subito 35 aziende associate e altre se ne aggiungeranno nel tempo. Tra queste alcune delle più importanti realtà tecnologiche attive del nostro Paese: **Telecom Italia, Vodafone, Italtel**, Siemens, IBM, Quantum, Epson, Enel, ABB, A2A, Accenture, Cisco.

Un'iniziativa che è andata crescendo nel corso del 2013 e in cui Assolombarda ha voluto convogliare una serie di proposte progettuali e di best practice delle proprie associate sulle tematiche legate alle smart city.

L'obiettivo immediato è stato quello di mettere a punto e presentare al **Comune di Milano** e alla **Camera di Commercio** (già impegnate nel progetto di governance della futura smart city) una prima raccolta di progetti innovativi che possano essere assunti come punto di partenza per avviare la costruzione di una Milano più intelligente, così da consentire la valorizzazione delle economie di scala ottenibili dal riuso e dall'integrazione di infrastrutture tecnologiche presenti sul territorio, incluse quelle che saranno lasciate in eredità da **Expo 2015**.

L'inizio di un percorso pienamente coerente con il piano strategico che, è scritto sul magazine online di Assolombarda, l'associazione e il suo presidente, **Gianfelice Rocca**, hanno voluto darsi per il triennio 2014-2016 e che, non a caso, è dedicato a "*Far volare Milano*".

Tra le 89 idee per una smart city ci sono progetti dedicati a **smart energy ed efficienza energetica, sostenibilità ambientale, mobilità sostenibile e trasporti intelligenti, ICT, security ed ehealth**.

La partnership tra imprese e la collaborazione pubblico-privato sono i driver strategici per il successo delle iniziative: il 60% dei progetti vede coinvolti più soggetti.

Più del 20% di questi è realizzato o in corso di attuazione all'estero e tra i fattori di successo emergono l'innovatività e la disponibilità di incentivi e/o finanziamenti pubblici e privati. Tra le principali preoccupazioni emerse tra i partner del progetto, invece, c'è la scarsa interlocuzione con i soggetti istituzionali, ancora non preparati e poco informati.

(F.F.)

© 2014 Key4biz

(13 febbraio 2014, notizia 223020)

TGR LOMBARDIA H. 14.00 (Ora: 14:07:20 Min: 1:44)

Oggi a Milano si discute di mobilità e traffico. Interventui alla conferenza anche il ministro Lupi, il Presidente di Confindustria Squinzi ed il Sindaco Pisapia.

Il futuro degli aeroporti milanesi passa dal destino di Sea, la società che li gestisce. il Presidente degli industriali milanesi ~~Gianfelice Rocca~~ apre alla cessione di Sea ai privati, Pisapia rimanda. Ancora Rocca: "Per potenziare Malpensa è necessario che sia collegata all'alta velocità".



TGR LOMBARDIA H. 19.30 (ORA: 19:39 NOTIZIA: 1.1)

ATTUALITA': REFERENDUM SVIZZERA, ROBERTO MARONI CHIEDE L'ISTITUZIONE DI UNA ZONA FRANCA.

INTERVISTA A: ROBERTO MARONI, PRES. REGIONE LOMBARDIA

INTERVISTA A: ALESSANDRO ALFIERI, PD

INTERVISTA A: SUSANNA CAMUSSO, SEG. CGIL

INTERVISTA A: ~~GIANNI ROCCA~~ PRES. ASSOCOMBIANZA

AUTORE: RENATO ANDREOLASSI

(1) DURATA:0:02:00



TGR LOMBARDIA H 00.10 (Ora: 00:12:34 Sec: 40)

Dura critica del Presidente di ~~ASSOCIATION~~ Rocca sull'esito del referendum svizzero



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SEGNALAZIONI RADIO TV

TGR BUONGIORNO REGIONE - LOMBARDIA (Ora: 07:41:24 Min: 1:25)

Assolombarda chiede la privatizzazione di SEA. Secco no del sindaco Pisapia: "il controllo pubblico è strategico in vista di Expo"



NOTIZIARIO H 12.30 (Ora: 12:52:06 Min: 2:40)

Milano, in corso un convegno sulle infrastrutture organizzato da Assolombarda il tema è il rilancio dell' Italia e dell' Europa attraverso lo sviluppo delle reti per i trasporti.



MALTEMPO. PROSEGUE ALLERTA IN CENTRO NORD
12.52 MALTEMPO. DUE ESCURSIONISTI SONO STATI RECUPERATI SULL'ETNA



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.52 QUARTI DELLA FED CUP



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.52 IL LAZIO ROMA 0-0, LIVORNO GENOA 0-1, PARMA CATANIA 0-0, SAMPDORIA CAGLIARI



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.52 ROMA 1-0, TORINO BOLOGNA 1-2, FIORENTINA REALAZIA 2-0, UDINESE CREMONA VERDI



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.52 PADOVA MILAN 3-2, INTER SASSUOLO 3-0



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.51 MILANO, UDINESE RIVOLTA AL 18 FEBBRAIO. LETTA: "ACCUSE INACCETTABILI"



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 "INACCETTABILI, L'ITALIA E L'UE REAGIRANNO". BONINO: RICORSO A OGNI STRADA



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 BLITZ ANTICAMBIO, 27 ARRESTI NEL NAPOLETANO



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 A PALAZZO MADAMA CERIMONIA PER IL 50° ANNO DEL RICORDO CON IL PRINCE



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 "MAFOUTANO È IL PREMIER ENRICO LETTA, IN MEMORIA DELLE VITTIME DELLE FOIBE E



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 LETTA, IN MEMORIA DELLE VITTIME DELLE FOIBE E DELL'ESODO GIUGIANO DAIAMATA



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 200 GIUGIANO-DIEMATE



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 "ESAGUE PER L'ITALIA: INNEVHOVER E D'ARGENTO IN DISCESA LIBERA, BRONZO PER DO



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 WERNHOVER E D'ARGENTO IN DISCESA LIBERA, BRONZO PER DOGGELER NELLO SLITTINO



INFRASTRUTTURE. SQUINZI: LE CRITICITÀ RESTANO
12.53 ENTO IN DISCESA LIBERA, BRONZO PER DOGGELER NELLO SLITTINO

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

NOTIZIARIO H. 13.30 (Ora: 13:36:56 Min: 2:44)

A Milano il convegno sulle infrastrutture organizzato da **Assolombarda**, il presidente Squinzi torna a chiedere di agganciare la ripresa per poter restare in Europa e cita gli ultimi dati pubblicati dal Sole 24 Ore sui tagli agli investimenti pubblici.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SEGNALAZIONI RADIO TV

REPORT IL TG DELLA FINANZA (Ora: 18:04:39 Min: 1:50)

Delude l'industria: produzione -3%. Il commento del Presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca e' che l'export non basta.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SEGNALAZIONI RADIO TV

TG7 LOMBARDIA H. 19.00 (Ora: 19:07:10 Min: 3:50)

Le reazioni politiche più interessate all' esito del referendum votato ieri dalla Confederazione Elvetica che con una maggioranza di appena 20000 voti impone al Governo di Berna di negoziare con l' Unione europea il tetto degli immigrati sul suolo svizzero sia comunitari ed extra comunitari un referendum che costringe a rivedere gli accordi nel giro di 3 anni commenta il Presidente di ~~ASSOCIATI~~ Rocca



TL NOTIZIE H. 19.15 (Ora: 19:17:30 Min: 2:17)

In ~~ASSOLOMBARDA~~ stamattina si è svolto un convegno sulla futuro della mobilità con il ministro dei trasporti Maurizio Lupi e il Presidente di Confindustria Quinzi: si è parlato soprattutto di aeroporti lombardi in vista della vendita di Alitalia.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SEGNALAZIONI RADIO TV

EFFETTO GIORNO (Ora: 13:14:45 Min: 1:36)

Si sta parlando di economia ed infrastrutture anche di investimenti pubblici a Milano nella sede di ~~ASSOLOMBARDA~~ Sta intervenendo il Presidente di Confindustria Giorgio Squinzi. Tra gli altri era presente al tavolo rotondo anche l' amministratore delegato di Trenitalia Mauro Moretti che ha invitato le istituzioni a scegliere.

GR LOMBARDIA H. 13.30 (ORA: 13:31 NOTIZIA: 4.1)

VARIE: IL SINDACO DI MILANO ALLA CONFERENZA SULLA MOBILITA' IN CORSO NELLA SEDE DI ASSOKOM: ~~IN~~ V'LINATE E MALPENSA SONO UN PUNTO DI FORZA DELLA CITTA' DA VALORIZZARE INSIEME'.

AUTORE: FILIPPO COLOMBO SPEAKER.

(1) DURATA:0:00:36

PANE AL PANE (ORA: 19:08 NOTIZIA: 1.1)

**ATTUALITA': INCONTRO-SCONTRO SULLA VICENDA SEA E MALPENSA DURANTE LA MOBILITY
CONFERENCE ORGANIZZATA DA ASSOLOMBARDA**

AUTORE: LAURA COSTA SPEAKER.

(1) DURATA:0:01:17

PANE AL PANE (ORA: 19:03 NOTIZIA: 1.1)

ATTUALITA': NEL CORSO DELLA CONFERENZA SULLA MOBILITA' DI ~~ASSOLOMBARDA~~ MARONI HA PARLATO DEL PROGETTO ATM-TRENORD.

INTERVISTA A: DANIELE BONECCHI - AGL NEWS.

AUTORE: LAURA COSTA SPEAKER.

(1) DURATA:0:01:11

Malpensa: Rocca, ha perso molti treni, serve alta velocità

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - Un collegamento diretto con l'alta velocità "per far recuperare competitività a Malpensa". Lo sostiene il presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca al Mobility Conference Exhibition di Milano.

"Malpensa - spiega - ha perso molti treni nel passato e siamo nella condizione di dover recuperare molti treni compreso il fatto che a Malpensa mancano collegamenti con l'alta velocità". Inoltre "occorre uscire dalla logica per la quale il potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate". A suo avviso "è il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della grande Milano a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei con destinazioni intercontinentali". Quanto a Malpensa invece "deve adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralità di vettori". (ANSA).

Aeroporti: Rocca, aprire dibattito su privatizzazione Sea

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - Assolombarda chiede, "in coerenza a una scelta che rilanci entrambi gli scali di Linate e Malpensa", di "riflettere con attenzione se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione degli scali", il cui socio di maggioranza attualmente è il Comune di Milano con oltre il 54%.

"Privatizzare Sea - aggiunge Rocca - potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee". Difficile invece che possa essere una cordata di imprenditori a muoversi: "Abbiamo già visto - spiega Rocca - cosa è successo con Alitalia quando gli imprenditori non fanno il loro mestiere". "La privatizzazione - spiega Rocca - non è una scelta obbligata ma sono convinto che noi dobbiamo dare alla società una capacità imprenditoriale". L'obiettivo è "riuscire a far volare Malpensa" e per raggiungerlo occorre "muoversi per il mondo e trovare accordi con altre compagnie".

Dopo aver constatato il "fallimento dei piani decisi dalla politica" Rocca indica che "per gestire Malpensa meglio servono persone che sappiano gestire gli aeroporti, dobbiamo metterla sul mercato" con l'intervento "del fondo italiano e di gestori internazionali di aeroporti". (ANSA).

Svizzera: Rocca, più difficile movimento di aziende

Europa decida che atteggiamento tenere

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - Il referendum elvetico sull'ingresso di stranieri in Svizzera "non è un fatto positivo e implica una revisione degli accordi in un arco di tre anni".

Lo sostiene il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca secondo cui "per certi versi rende anche più difficile a breve termine il movimento di aziende verso la Svizzera". A fronte di un flusso di lavoratori verso il paese che "è diminuito" secondo Rocca "bisogna capire la portata del referendum ma soprattutto che l'Europa decida che atteggiamento tenere verso la Svizzera su molti fronti tra cui la questione della mobilità delle persone che è uno dei pilastri dell'Europa stessa". (ANSA).

Sea: Rocca, per privatizzazione meglio Fsi ed esperti settore

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "Privatizzazione Sea ovviamente non è una scelta obbligata: sono comunque convinto che dobbiamo dare una capacità imprenditoriale alla società". Lo ha detto il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, a margine di un convegno che si sta tenendo a Milano. Interpellato su come vede il possibile intervento di una cordata di imprenditori ha risposto "credo che per gestire Malpensa la cosa migliore sia avere persone che sappiano gestire aeroporti. Le cordate di imprenditori che si mettono a fare un mestiere che non conoscono non mi sembra una grande idea, vedi Alitalia. Bisogna piuttosto metterla sul mercato e secondo me, con Fondo strategico italiano e gestori internazionali, sono convinto che possiamo fare volare Malpensa di nuovo rispetto all'attuale situazione".

man-

Crediti: Rocca, per rilanciare mercato partire da pagamento debiti Pa

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "E' chiaro che oggi abbiamo, oltre al problema derivato dall'aspetto fiscale, quello del credit crunch e siamo poi tutti d'accordo che con Basilea questo problema si appesantira". Così Gianfelice Rocca, presidente di Assolombarda, in merito all'ipotesi arrivata dal congresso Assiom Forex di costituire un Fondo di garanzia che favorisca l'erogazione dei crediti da parte delle banche. "Diciamo che il credito - ha affermato ancora Rocca, parlando a margine di un convegno di Milano - tende oggi ad andare alla ricerca della pura qualità, cosa comprensibile: ma oggi è impossibile avere delle certezze, anche su molti business plan delle aziende". Quindi si rende necessario, ha proseguito, dare credito alle imprese per rilanciare l'economia. Tuttavia, secondo il presidente di Assolombarda, "abbiamo sempre detto che l'aspetto principale è quello del pagamento dei debiti Pa". Bisogna partire da qui perché, ha insistito, "stiamo parlando di 100 miliardi di credito vantati dalle aziende: tutti questi sistemi vanno bene, ma cominciamo da casa nostra e facciamo il pagamento dei debiti della Pa che mi sembra un fatto ineludibile".

man-

AEROPORTI: ROCCA, POTENZIAMENTO MALPENSA NON PASSA PER RIDUZIONE LINATE

'RESTI APERTO AD ALTO NUMERO CONNESSIONI EUROPEE'

Milano, 10 feb. (Adnkronos)- "Quel che e' necessario, ora che la trattativa tra Alitalia ed Etihad entra nel vivo, non e' la ripresa di uno scontro politico tra Milano e Roma, come se potesse dipendere da questo il numero di piu' rotte sul lungo raggio dell'hub lombardo". Questa l'opinione di Gianfelice Rocca, presidente di Assolombarda, che, durante il suo intervento alla Mobility Conference 2014 a Milano, sottolinea che "occorre uscire dalla logica per la quale il potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate".

Secondo Rocca, "e' il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della grande Milano, a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al piu' alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralita' di hub europei". Malpensa, per il presidente di Assolombarda, "deve adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralita' di vettori".

(Red/Ct/Adnkronos)

SVIZZERA: ROCCA, PIU' DIFFICILE SPOSTAMENTO AZIENDE

REVISIONE ACCORDI ENTRO TRE ANNI

Milano, 10 feb. - (Adnkronos) - L'esito del referendum in Svizzera ha come diretta conseguenza una maggiore difficolta' dello spostamento delle aziende sul territorio elvetico, perche' hanno bisogno di frontalieri e implica la necessita' di rivedere gli accordi entro tre anni. Ne e' convinto il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, che si e' cosi' espresso a margine della Mobility Conference in corso a Milano.

"E' un referendum che implica -sottolinea- una revisione degli accordi in un arco di tre anni. Va detto che gia' oggi il flusso migratorio nei confronti della Svizzera e' gia' diminuito. Ma certamente e' un fatto negativo, di cui dobbiamo capirne la portata e vedere cosa significa".

"Per certi versi -aggiunge Rocca- rende anche piu' difficile a breve termine il movimento di aziende verso la Svizzera, perche' queste ultime hanno sicuramente bisogno di frontalieri". "Io credo -chiosa Rocca- che ci sara' un momento in cui l'Europa deve decidere quale atteggiamento tiene nei confronti della Svizzera su molti fronti, in particolare sul tema della mobilita' delle persone che e' uno dei pilastri dell'Europa".

(Red/Ct/Adnkronos)

Sea: Rocca, privatizzarla e rilanciare Linate-Malpensa

(AGI) - Milano, 10 feb. - Privatizzare Sea e rilanciare gli

aeroporti di Linate e Malpensa, senza mettere inutilmente in contrapposizione i due scali. Questa la soluzione preferita da Assolombarda, secondo quanto affermato oggi dal presidente Gianfelice Rocca durante l'annuale edizione della 'Mobility Conference'.

"Chiediamo alle istituzioni locali socie di Sea di riflettere se non sia il caso di aprire al mercato la societa' di gestione - ha detto - privatizzare Sea potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee". (AGI)
Gla/Stp

Aeroporti: Rocca, potenziare Malpensa senza penalizzare Linate

(ASCA) - Milano, 10 feb 2014 - Potenziare Malpensa senza penalizzare Linate. E' la parola d'ordine del presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, che durante il suo intervento alla Mobility Conference si e' soffermato sulle prospettive del sistema aeroportuale milanese. Secondo il numero uno degli imprenditori milanesi, "occorre uscire dalla logica per la quale il potenziamento di Malpensa passa per la riduzione di Linate. E' il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della Grande Milano, a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al piu' alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralita' di hub europei. E che Malpensa deve adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralita' di vettori. Affinche' non solo Milano, ma anche il Piemonte, la Liguria, l'Emilia, il Canton Ticino possano disporre di connettivita' aerea diretta adeguata alle loro necessita', tanto piu' considerando che queste regioni producono la parte largamente piu' ampia dell'interscambio commerciale con l'estero del Paese, e che su Malpensa gia' oggi si addensa quasi il 50% dell'intero traffico cargo nazionale". Da scongiurare "la ripresa di uno scontro politico tra Milano e Roma" soprattutto "ora che la trattativa tra Etihad e Alitalia entra nel vivo". Assolombarda sollecita anche, "in coerenza a una scelta di mercato che rilanci entrambi gli scali", di privatizzare la Sea, la societa' di gestione dei due scali. Un'operazione di questo genere, secondo Rocca, "potrebbe utilmente risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee". fcz/cam

>ANSA-FOCUS/ Scontro su Malpensa; Moretti, ha più treni che aerei

Ma per Lupi è strategica; Assolombarda chiede privatizzare Sea

(di Paolo Verdura)

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - Il dualismo tra Linate e Malpensa torna d'attualità e diventa oggetto di scontro tra l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato Mauro Moretti ed il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi. Il primo sostiene che lo scalo varesino oggi conta "più treni che aerei" e che i milanesi, a questo punto, debbono "scegliere

con razionalità'' se privilegiare questo o Linate, mentre Lupi replica al manager di ''pensare ai treni regionali affinché migliorino''. Uno scontro che diventa dibattito sul futuro di Sea, la società che gestisce gli scali milanesi, controllata al 54,81% dal Comune di Milano, con il presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca che apre le danze e chiede di ''aprire una riflessione'' sulla sua privatizzazione. Secondo Rocca ''Malpensa ha perso troppi treni'' e quindi la Sea andrebbe privatizzata aprendo ''al Fondo strategico italiano e ad operatori internazionali''. Di tutt'altro avviso è il sindaco di Milano Giuliano Pisapia, secondo il quale ''non è il momento giusto per privatizzare''.

Il sasso nello stagno lo lancia Moretti, proponendo di ''scegliere razionalmente'' tra uno scalo che ha un bacino di 8 milioni di abitanti (Malpensa) e Linate, il cui bacino è di 18 milioni ed è raggiungibile ''in un'ora e mezza da Firenze''. Moretti ipotizza anche di raddoppiare l'aeroporto cittadino sfruttando l'Idroscalo, il 'mare dei milanesi' che andrebbe interrato per fare spazio ad una seconda pista, mentre l'adiacente scalo merci di Milano Smistamento potrebbe diventare ''la nuova stazione della Milano-Venezia''. Un piano che però non piace a Lupi, il quale, ribadendo che ''Malpensa è l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest'', come indicato nel ''Piano nazionale presentato dal Governo'', chiede che venga collegato anche con l'Alta Velocità. Rivolgendosi poi a Moretti, il ministro spiega che con le Fs il Governo ''lavora intensamente perché non si realizzi solo l'alta velocità, ma ci si occupi anche di trasporti regionali, affinché migliorino''. Inoltre, sugli aeroporti, ''gli indirizzi li dà il governo''.

Quanto alla privatizzazione di Sea, Rocca sostiene che ''non è una scelta obbligata'' ma potrebbe aiutare la società a ''muoversi per il mondo e trovare accordi con altre compagnie'' con l'aiuto di ''persone che sappiano gestire gli aeroporti'' e con l'intervento ''del Fondo italiano e di gestori internazionali di aeroporti''. Pisapia, invece, ricordando i ''passi in avanti fatti cedendo quote di Sea ai privati'', con F2i al 44,31%, sottolinea che in Sea ''è necessario che rimanga il pubblico in vista di Expo e della città metropolitana''. (ANSA).

Malpensa: Pisapia, non deve essere penalizzata

Serve un piano nazionale dei trasporti

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - "La comodità di Linate e la ricettività di Malpensa non sono una contro l'altra". Lo afferma il sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, parlando alla Mobility Conference Exhibition in corso a Milano. Secondo Pisapia i due scali "sono un punto di forza generale della città, da valorizzare insieme". "Serve - prosegue - un piano nazionale dei trasporti che non penalizzi nessuno scalo, quanto meno Malpensa". (ANSA).

Sea: Pisapia, non e' momento giusto per privatizzarla

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "Per ogni cosa c'e' il momento giusto e questo non e' il momento giusto". Così il sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, rispondendo agli imprenditori che disegnano e auspicano un futuro 'privato' per la Sea, società che gestisce gli aeroporti milanesi. "Un passo avanti e' già stato fatto ed e' quello di vendere quote di Sea a un privato" ha sottolineato ancora Pisapia, parlando a margine di un convegno che si tiene a Milano, aggiungendo che "in questo momento e' necessario che rimanga il pubblico, perché Sea ha un ruolo fondamentale per l'Expo e per la città metropolitana".

Man-

TRASPORTI: PISAPIA, COSTRUIRE CITTA' METROPOLITANA DELLA MOBILITA'

Milano, 10 feb. - (Adnkronos) - "Una città e un territorio devono muoversi, ma devono anche muoversi bene. Per questo E' tempo di costruire la città metropolitana della mobilità'. Solo questo approccio consente di dare risposte strategiche ed efficaci". Lo ha affermato il sindaco di Milano Giuliano Pisapia nel suo intervento alla Mobility Conference 2014 organizzata da Assolombarda.

'A livello aeroportuale -ha aggiunto Pisapia- abbiamo bisogno di un forte impulso qualitativo e quantitativo su tutti gli scali lombardi. La comodità di Linate e la ricettività di Malpensa non sono fattori di debolezza da attaccare, ma fattori di forza da far crescere in modo coordinato'.

'Un piano nazionale del trasporto aereo e' necessario, ma deve rispettare le esigenze dei territori. Milano -ha aggiunto Pisapia- chiede velocemente un coordinamento per un piano integrato, in cui Sea offra e trovi idee interlocutori pronti al dialogo. Senza che nessuno scalo, tanto meno Malpensa, sia penalizzato'.

(Red/Col/Adnkronos)

Red

*** Crisi: Squinzi, da austerità pericoloso sentimento antieuropeista

Agire per contrastarlo, evitare squilibri e difendere Italia

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "La crisi e le politiche di austerità hanno fatto crescere pericolosamente un sentimento antieuropeista che non appartiene alla nostra cultura e alla nostra storia". Così il presidente di Confindustria, Giorgio Napolitano, nel suo intervento al convegno 'Mobility Conference' che si tiene a Milano. Per questo sentimento antieuropeista, ha insistito, "vanno date risposte concrete, non affidandoci alla sola passione europea, utilizzando appieno le opportunità che ci vengono da Bruxelles e facendo sentire forte la nostra voce". Tutto questo, ha affermato, "per evitare squilibri o penalizzazioni del nostro Paese rispetto a chi vuole pesare di più e influenzare le scelte politiche europee".

Man-

Crisi: Squinzi, Paese senza alternative, deve agganciare la crescita

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - Il Paese non ha alternative: "agganciare il treno della crescita, restare in Europa non solo sulla carta, ma anche nella sostanza, e' nostra priorita' ineludibile, quasi una sfida per dimostrare la nostra capacita' di visione strategica". Lo ha sottolineato il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, durante il tuo intervento al convegno 'Mobility Conference' che si tiene a Milano. In primo luogo, ha spiegato, "dobbiamo fare nostro, una volta per tutte, l'assunto che il comparto infrastrutturale rientra a pieno titolo in una politica di crescita economica". Inoltre, ha aggiunto, bisogna considerare che "la crisi, che ancora non ci abbandona, offre l'opportunita' per un diverso tipo di sviluppo economico, piu' intelligente e sostenibile".

Man-

Crisi: Squinzi, inaccettabile burocrazia ostile alle imprese

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "E' inaccettabile perdere occasioni, tempo, condizioni solo a causa di apparati (pubblici, ndr) troppo spesso ostili all'impresa, con il risultato che veniamo impediti di creare posti di lavoro, migliorando la capacita' di spesa dei cittadini e riattivando nel contempo la domanda interna". Lo ha detto il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, durante il suo intervento al 'Mobility Convention', sottolineando che "se vogliamo ritrovare la strada dello sviluppo economico razionalizziamo norme e procedure".

Man-

Crisi: Squinzi, imprese devono essere messe in condizioni di eccellere

Un leale gioco di squadra puo' fare la differenza e vincere

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "Nelle ultime settimane Confindustria ha fatto sentire, come oggi, la sua voce con la convinzione che le nostre imprese e i nostri lavoratori debbano essere messi nella condizione di eccellere, come sempre, in Europa e nel mondo". Lo ha ricordato il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, che ha concluso il suo intervento al 'Mobility Convention', auspicando che "solo insieme, in un leale gioco di squadra, potremo far si' che l'Italia continui ad essere attore di punta nella economia europea e internazionale".

Man-

Infrastrutture: Squinzi, con crollo investimenti pubblici meno competitivita'

C'e' problema di corretta e stabile allocazione risorse

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "Il crollo degli investimenti pubblici in infrastrutture dalla crisi fino ad oggi e' stato costante e ha comportato una perdita di competitivita' e di capacita' imprenditoriale con riflessi inevitabili sull'occupazione". Lo ha sottolineato il presidente di Confindustria, Giorgio Squinzi, durante il suo intervento alla 'Mobility Convention', ricordando che gli investimenti pubblici sono diminuiti di "circa il 23% tra il 2009 e il 2012, con una ulteriore flessione tendenziale fino al 26,2% nel 2015, a fronte di una spesa corrente che al contrario si e' in costante crescita". Il problema della stabile e corretta allocazione delle risorse, ha sottolineato il numero uno di Viale dell'Astronomia, "resta il punto debole di qualsivoglia politica infrastrutturale. E contemporaneamente occorre spendere bene, sfruttando la capacita' della domanda pubblica di essere un driver strategico di crescita".

Man-

Trasporti: Lupi, Malpensa e' aeroporto strategico

Contiamo su Alitalia-Ethiad, funzionale per rilancio scalo

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Milano, 10 feb - "Il Governo ha presentato il piano nazionale aeroporti e per quest'area, lo scalo strategico si chiama Malpensa". Lo ha detto Maurizio Lupi, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, interpellato sul dualismo e sulla convivenza tra i due aeroporti milanesi. "Lo abbiamo detto che su Malpensa bisogna investire, c'e' disponibilita' a farlo in infrastrutture perche' l'alta velocita' arrivi" presso questo scalo. E al riguardo, ha aggiunto, "contiamo molto su questa alleanza Alitalia-Ethiad: speriamo che si possa chiudere perche' una grande compagnia di bandiera non puo' che avere effetti benefici su tutto il sistema aeroportuale". E, ha concluso, "dalla prime notizie che ho Alitalia, con Ethiad, e' interessata a rilanciare Malpensa".

Man-

Malpensa: Lupi a Moretti, pensi a treni regionali

Lui si occupa di ferrovie, governi dà indirizzi anche aeroporti

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - "Con Moretti lavoriamo molto intensamente perchè non si realizzi solo l'alta velocità ma ci si occupi anche di trasporti regionali, affinché migliorino". E' la replica del ministro dei Trasporti Maurizio Lupi all'Ad di Fs, che ha chiesto ai milanesi di "scegliere in modo razionale tra Linate e Malpensa". Secondo Lupi "Fs deve lavorare molto sul tema dei treni regionali" mentre, per quanto riguarda gli aeroporti, gli indirizzi li dà il governo, che non si occupa solo di ferrovie". (ANSA).

Malpensa: Lupi, è aeroporto strategico Nord-Ovest

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - Lo scalo di Malpensa è "l'aeroporto strategico per il Nord-Ovest". Lo chiarisce il ministro dei Trasporti Maurizio Lupi citando il "piano nazionale presentato dal governo". Lupi aggiunge che "su Malpensa bisogna investire anche con l'Alta velocità" e il governo punta "sull'alleanza tra Alitalia ed Ethiad". "Dalle prime notizie che ho, Alitalia con Ethiad è interessata a rilanciare Malpensa" mentre "da milanese dico che i miei concittadini sono stufi di sentir dire che il problema di Malpensa è che c'è Linate". A suo avviso, "la questione ha stufato tutti e i milanesi non ne possono più, rafforziamo invece Alitalia perchè non è chiudendo un aeroporto che se ne sviluppa un altro". (ANSA).

AEROPORTI: LUPI, MALPENSA E' HUB STRATEGICO PER IL NORD-EST
'DA PRIME NOTIZIE ETIHAD DOVREBBE ESSERE INTERESSATA A INVESTIRE
SU MALPENSA'

Milano, 10 feb. (Adnkronos)- "Il Governo ha presentato un piano azione degli aeroporti e l'aeroporto strategico per il nord-est e' Malpensa". Così' Maurizio Lupi, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, risponde a chi gli chiede un commento sulle conseguenze che il possibile accordo tra Alitalia e Etihad potrebbe avere sugli scali aeroportuali lombardi.

Parlando a margine della Mobility Conference 2014 a Milano, il titolare del dicastero di Porta Pia sottolinea che "su Malpensa bisogna investire e c'e' la disponibilita' a investire in infrastrutture perche' l'alta velocità' arrivi fino a Malpensa".

Il ministro sottolinea che si punta molto "su questa alleanza tra Alitalia ed Etihad, sperando che si concluda, perche' una grande compagnia di bandiera non puo' che avere effetti benefici su tutto il sistema aeroportuale. Dalle prime notizie che si hanno, Etihad dovrebbe essere come Alitalia interessata a investire su Malpensa".

(Red/Col/Adnkronos)

AEROPORTI: LUPI, DUE GRANDI HUB, MA NON COLLEGATI CON ALTA VELOCITA'
'NECESSITA' DI FARE SISTEMA E COLLEGARE IL SISTEMA DEGLI
AEROPORTI'

Milano, 10 feb. (Adnkronos)- "Abbiamo due grandi hub, due grandi aeroporti e abbiamo investito nel nostro paese sull'alta velocità', ma malgrado questo nessuno dei due aeroporti e' collegato". Così' Maurizio Lupi, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, commenta la situazione degli scali aeroportuali italiani, durante il suo intervento alla Mobility Conference 2014 a Milano, alla luce anche del possibile accordo tra Alitalia ed Etihad.

"Abbiamo sempre ragionato sulle reti -prosegue Lupi- ma senza pensare all'interconnessione che le reti devono avere nel sistema paese". Il titolare del dicastero di Porta Pia fa l'esempio di Malpensa, che "si colloca già' sull'asse dell'alta velocità' della Milano-Torino". Secondo il ministro "bisogna assumersi la responsabilità' di decidere quali sono gli aeroporti strategici e le funzioni che questi rivestono. Collegarli con l'alta velocità' e darsi

delle priorit  nella destinazione delle risorse e' la responsabilit  di un Governo e di un sistema paese che torna a ragionare, non a compartimenti stagni, ma secondo un disegno complessivo".

Per Lupi, in conclusione, il problema e' "fare sistema, bisogna collegare il sistema degli aeroporti. La condizione necessaria e' che ognuno svolga e rispetti le regole e presenti un piano industriale in cui sia programmato quanti anni si hanno a disposizione per arrivare all'obiettivo e che investimenti si vogliono fare. Le risorse pubbliche sono talmente scarse che non possono continuare a essere date a pioggia".

(Red/Col/Adnkronos)

Malpensa: Moretti, ci sono pi  treni che aerei

Milanesi vogliono anche Linate, si decidano

(ANSA) - MILANO, 10 FEB - L'ad di Fs Mauro Moretti sostiene che "a Malpensa ci sono pi  treni che aerei" e che "c'  una strana vicenda, se i milanesi vogliono mantenere sia Malpensa che Linate sono gli unici al mondo". E' quanto ha affermato a margine della 'Mobility Conference Exhibition' in corso ad Assolombarda.

"Credo proprio di s ",   la risposta di Moretti a chi gli chiedeva se a Malpensa ci fossero pi  treni che aerei. (ANSA).

INFRASTRUTTURE: MAULLU, MORATORIA SLOT PROPOSTA DA ROCCA ACCELERAZIONE INTEGRAZIONE

'SOSPENDERE FINO AL 2016 VINCOLI CHE IMPEDISCONO SVILUPPO DI

LINATE E MALPENSA'

Milano, 10 feb. (Adnkronos) - "L'integrazione dei collegamenti su gomma e su ferro con il sistema aeroportuale della Grande Milano avviata in vista di Expo risulterebbe certamente accelerata da una sospensione, almeno sino al 2016, dei vincoli nazionali ed europei che impediscono a Malpensa e Linate di svilupparsi accogliendo nuovi vettori e rotte". Lo ha detto oggi, a margine della Mobility Conference 2014 a Milano, Stefano Maullu, consigliere di Tangenziale Esterna Spa con delega alle relazioni istituzionali.

"A 445 giorni dall'inizio di Expo -prosegue Maullu- bene ha fatto, il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, a inquadrare la moratoria degli slot ambrosiani con il grandangolo del potenziamento di strade, ferrovie, metropolitane e scali. Questo processo, che, grazie al volano anticiclico attivato dalla costruzione in atto delle opere, sta gi  garantendo occupazione e crescita, porra', del resto, la Lombardia -conclude- piu' al riparo da ulteriori crisi economiche, quando tutte le infrastrutture previste verranno ultimate e messe in rette".

(Red/Opr/Adnkronos)

Il premier alle aziende: fatevi avanti, occasione unica. In arrivo le gare per mobilità e manutenzione

Expo, l'allarme degli industriali

“Grandi opere in ritardo”. Letta e Maroni: “I lavori procedono”

COSTRUTTORI e industriali accendono la luce rossa sulle infrastrutture per l'Expo e il rispetto dei tempi. «Si registrano

ritardi sulle opere legate all'Esposizione tanto che si devono pianificare nuovamente le scadenze», rileva il presidente dell'Assimpredil, Claudio De Al-

bertis. Non apprezza il governatore Maroni, che parla di «tesi superficiale». Mentre il premier Letta, in visita ieri ai cantieri a Rho-Però, prova a infondere fi-

ducia: «Dobbiamo mettercela tutta in questi mesi che saranno cruciali perché tutte le scadenze di Expo vengano rispettate».

ILARIA CARRA A PAGINA 11

Expo, l'allarme degli industriali

“Troppi ritardi sulle grandi opere”

Maroni: tesi superficiale. Letta: dobbiamo mettercela tutta

ILARIA CARRA

PER i padiglioni si dovrebbe fare in tempo, c'è un certo ottimismo. Ma è sulle infrastrutture per l'Expo, tra strade e metrò e autostrade da consegnare tra poco più di un anno, che c'è più incertezza. Tanto che i costruttori accendono la luce rossa: «Si registrano ritardi sulle altre opere legate all'Esposizione tanto che si deve pianificare nuovamente le scadenze», rileva il presidente dell'associazione di categoria Assimpredil, Claudio De Albertis. Ma il premier Letta, in visita ieri ai cantieri a Rho-Però dove «mi sembra che nonostante il maltempo i lavori procedano», prova a infondere fiducia.

«Dobbiamo mettercela tutta in questi mesi che saranno cruciali perché tutte le scadenze di Expo vengano rispettate», scandisce Enrico Letta. Che dallo stand Expo 2015 che sarà mostrato alla Bit invita tutti a far squa-

dra. Con una ricetta: «Sono convinto che l'Italia abbia una capacità di attrazione straordinaria: se riusciremo a unire anche capacità organizzativa e affidabilità non ci batte nessuno». Agli industriali dice che «Expo è l'occasione per creare posti di lavoro: è fondamentale che le aziende si facciano avanti». Che i giochi si facciano adesso lo dice anche il commissario unico di Expo, Giuseppe Sala: «In questi giorni lanceremo molte gare, dalla ristorazione alla manutenzione e alla mobilità. Anche i Paesi inizieranno i lavori dei loro padiglioni: è il momento che le aziende si attivino perché, per loro, c'è molto lavoro». Iniezione di ottimismo e di fiducia dal premier. Anche in un settore, quello dei trasporti, che vale 1,2 miliardi compreso l'indotto, come ha ricordato ieri alla Mobility Conference il consigliere di Assolombarda Rosario Bifulco. Ma ci sono perplessità da parte di chi, nei giochi, è già coin-

volto. E, tra la Pedemontana e il metrò 4 tra Linate e Forlanini ormai fuori tempo massimo, rimarca i ritardi. Dopo le preoccupazioni espresse dal numero uno di Confindustria Giorgio Squinzi, due giorni fa, per i ritardi nella realizzazione delle opere connesse, ieri il faro l'hanno acceso i costruttori. «Ritardi dovuti per lo più a un sistema di appalti complesso e un iter burocratico troppo lungo — aggiunge Claudio De Albertis —. Ma ha anche inciso la difficoltà nella raccolta di capitali dalle banche». Di tutt'altra opinione il governatore Maroni che sempre ieri, nella seconda giornata dell'evento alla Camera di Commercio, replica con un po' di stizza: «Parlare di ritardi sulle infrastrutture per Expo senza dati alla mano è un esercizio un po' superficiale. Ci sono questioni finanziarie che stiamo quotidianamente affrontando e risolvendo». Di più: «È sbagliato lanciare allarmi che non corrispondono

all'effettivo stato delle opere. Io sono ottimista». Che le criticità ci siano non è un mistero per nessuno, in realtà. Neanche per il governatore lombardo, che difatti traccia una riga: «Ho convocato un tavolo il 17 febbraio proprio per monitorare lo stato di avanzamento dei lavori, capire cosa si riesce a fare e cosa no e concentrare gli sforzi». Si ripartirà da lì.

Sempre in tema di trasporti, Maroni ha attaccato di nuovo il Comune sulle nozze Atm-Trenord ormai arenate: «Sul progetto di fusione siamo su un binario morto, la disponibilità iniziale del Comune che ha dato il via a questa operazione poi non c'è più stata». Nei giorni scorsi, su questo tema, Giuliano Pisapia aveva sottolineato di essere al lavoro «per trovare la soluzione migliore nell'interesse degli utenti», un piano cioè per promuovere l'integrazione tariffaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente

I prossimi mesi saranno cruciali, dobbiamo rispettare le scadenze. Le aziende si facciano avanti: una chance unica per creare occupazione

Il governatore

Sbagliato lanciare allarmi che non corrispondono all'effettivo stato delle opere. Io sono ottimista: siamo intervenuti sulle criticità

Il commissario

In questi giorni apriremo diverse gare, dalla mobilità alla manutenzione. Per le aziende ci saranno molte occasioni di lavoro

Aeroporti. Dopo la proposta di Assolombarda

Malpensa, governo favorevole a deroga



MILANO

Il sistema Milano insiste sulla proposta, lanciata lunedì al convegno di apertura della Mobility Conference dal presidente di Assolombarda **Gianfelice Rocca**, di prevedere una deroga, per tutto il periodo dell'Expo, alle regole che limitano rotte e vettori internazionali in arrivo a Malpensa. Ieri, alla seconda e ultima giornata della Mobility, è stato il presidente della Sea, **Pietro Modiano**, a rilanciare il tema della deroga per Malpensa durante l'Expo (1° maggio-31 ottobre 2015). Modiano ha detto che il governo è favorevole alla liberalizzazione dei diritti di volo durante i sei mesi dell'esposizione universale, in deroga alla necessità di specifici accordi bilaterali con i Paesi extraeuropei. «È una richiesta che ha avuto un'ottima accoglienza a tutti i livelli. Questo - ha aggiunto Modiano - ci incoraggia molto perché siamo sicuri che quando ci saranno richieste di nuovi collegamenti da parte di altri Paesi sarà la volta che i collegamenti saranno concessi con grande rapidità. La richiesta è stata pubblicamente fatta e il governo la ha accolta favorevolmente». Modiano ha inoltre candidato Malpensa a un ruolo importante nei piani di Alitalia dopo un eventuale accordo con gli arabi di Etihad. Uno scalo, ha ammesso Modiano, «nato male», ma che oggi può contare su oltre 130 collegamenti ferroviari al giorno. Anche se, va aggiunto, Malpensa non è ancora inserita nella rete dell'Alta velocità italiana e ciò rappresenta una grande occasione in meno per l'Expo. Il premier **Enrico Letta** nel prossimo mese di maggio andrà in missione in Cina e Modiano lo sa: «Io vorrei essere con lui e dire ai ci-

nesi: vi mettiamo a disposizio-

ne un aeroporto, Malpensa, efficiente e non saturo, facciamo un accordo».

«Per l'Expo 2015 - ha ribadito **Rosario Bifulco**, consigliere incaricato di Assolombarda per la competitività territoriale nel corso del suo intervento alla Camera di commercio di Milano - ci aspettiamo almeno 20 milioni di visitatori, parte dei quali provenienti da paesi extra-europei e che arriveranno utilizzando l'aereo. È fondamentale che per allora e, almeno, per l'intera durata di Expo 2015, il governo compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie di tutto il mondo di attivare voli verso Milano».

M.Mor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

mondo di attivare voli verso Milano

PASSO AVANTI

Modiano (Sea): la richiesta di liberalizzare i diritti di volo durante i sei mesi dell'Expo ha trovato ascolto presso l'esecutivo

LA PROPOSTA



Meno vincoli per Malpensa
 Sul Sole 24 Ore di ieri abbiamo dato conto dell'appello che **Gianfelice Rocca**, presidente di Assolombarda, ha rivolto al governo affinché compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie aeree di tutto il



Grandi opere, Maroni mette il punto «Il 18 diremo quelle che si fanno»

Teem, Pedemontana e Brebemi «sicure». «Investire su Malpensa»



CONVEGNO Tra gli altri, al tavolo della «Mobility Conference», da destra: Pietro Modiano, presidente Sea; Claudio De Albertis, numero uno Assimpredil Ance; il governatore lombardo Roberto Maroni

— MILANO —

QUESTIONE di una settimana: martedì prossimo, sarà il giorno della verità. Il presidente di Regione Lombardia Roberto Maroni ieri ha annunciato che il 18 febbraio dirà «ufficialmente quali opere si faranno e quali no» per Expo 2015. Il punto della situazione è in calendario per il giorno prima, lunedì 17, quando al Pirellone si riunirà il tavolo per le infrastrutture. Ospite alla seconda giornata del convegno «Mobility conference», organizzato da **Assolombarda**. **RT** Maroni ha tracciato una prima stima: Brebemi, Teem e Pedemontana si faranno «tutte», tranne «forse la metro (la M4, ndr) che arriva a Linate». Una sfida, quella del sistema dei trasporti, che secondo un'indagine della Camera

LA FIRMA Manca l'ok del Cipe per collegare la Brebemi alle tangenziali milanesi

di commercio vale per l'Italia novemila posti di lavoro e un indotto di 1,8 miliardi di euro. Partiamo dalle strade. Marzio Agnoloni, presidente di Milano Serravalle e Milano tangenziali, ha ricordato che «se il Cipe non approva il nuovo piano di Serravalle, non si può completare il tratto che collega la Brebemi, che finisce a Pioltello, con le altre tangenziali». Sul fronte ferrovie, «Trenord assicurerà 10mila posti l'ora, 50mila insieme ad Atm», ha assicurato il direttore commerciale della società

Giorgio Spadi. Ma il lavoro non è finito. «Da Expo abbiamo bisogno di sapere dove dormiranno i visitatori per potenziare le linee — osserva Spadi — e il biglietto di ingresso deve valere anche come titolo di viaggio».

ROSARIO Bifulco, consigliere **Assolombarda**, fa i conti: «Delle 24 opere lombarde monitorate dal nostro osservatorio, in 12 anni sei sono state concluse, 9 sono in corso di realizzazione e 9 ancora da avviare». Tra le soluzioni per far fronte ai problemi strutturali, Bifulco indica il «matrimonio tra Atm e Trenord», per un «maggiore coordinamento» del servizio: «Oggi attraverso Milano da nord a sud ha tempi inaccettabili». Maroni ha ribadito di essere pronto

ad andare all'altare: «È il Comune di Milano che ha tirato il freno». E il governatore ha ricordato l'interesse al 54,8% delle quote di Sea detenute da Palazzo Marino.

CAPITOLO aeroporti, quindi. «Malpensa è l'unico aeroporto strategico di tutto il Nordovest, lì bisogna investire anche con l'alta velocità, ne ho parlato ieri con Moretti (ad di Fs, ndr)», ha detto Maroni. Fa sponda il presidente di Sea, Pietro Modiano: «Malpensa è l'unica porta intercontinentale di questa nostra comunità territoriale, guai a chi la indebolisce. Linate va bene così come». Roma sarebbe già disponibile a liberalizzare i diritti di volo nei sei mesi dell'Expo sull'aeroporto, anticipa

GLI AEROPORTI Modiano promuove lo scalo come porta intercontinentale dell'area del Nordovest

il presidente di Sea, che lancia anche una campagna marketing per lo scalo: «Letta a maggio andrà in Cina, io vorrei essere con lui per dire ai cinesi: vi mettiamo a disposizione aeroporti efficienti e non saturi, facciamo un accordo». Anche perché, avverte il presidente di Assimpredil-Ance, Claudio De Albertis, se non si stabiliscono collegamenti sufficienti con il Paese di Mezzo, il rischio è che i cinesi nel semestre di Expo facciano base altrove, fuori dall'Italia.

Luca Zorloni
luca.zorloni@ilgiorno.net



Il presidente di Sea

Modiano: «Rilanciare Malpensa»

Il presidente di Sea, Pietro Modiano, rassicura sul destino degli aeroporti milanesi, dopo la cessione di quote Alitalia a Etihad,

che preoccupa le istituzioni lombarde: «Malpensa va sviluppata sul fronte intercontinentale mentre Linate resterà così com'è.

Alla Conferenza sulla mobilità organizzata dalla

Camera di commercio, ieri è intervenuto anche il governatore Roberto Maroni: «Linate e Malpensa non si toccano».

A PAGINA 2 Dal Monte

Trasporti Metrò 4 in ritardo, slitta l'inaugurazione. A marzo due nuove fermate della «lilla»

«Malpensa è da rilanciare e Linate non sarà declassato»

Modiano: il nostro sistema si basa su due aeroporti

«Due aeroporti: uno da sviluppare sul fronte intercontinentale (Malpensa) e l'altro da lasciare così com'è (Linate)». Il presidente Sea, Pietro Modiano, lo ribadisce: Milano deve tenersi entrambi i suoi scali, con specializzazioni e ruoli diversi. Le provocazioni sulla necessità di tagliarne uno (l'ultima è quella fatta lunedì dall'ad di Trenitalia Mauro Moretti) lasciano il tempo che trovano.

Le istituzioni lombarde difendono a spada tratta il loro sistema aeroportuale. Anche ieri, seconda giornata della Mobility Conference organizzata da Assolombarda e Camera di Commercio per fare il punto sulle infrastrutture Expo, il governatore Roberto Maroni ha ribadito che i due scali non si toccano. E ha contestato l'intenzione di Alitalia di investire in tratte internazionali da Linate a danno di Malpensa: «Mi auguro che la compagnia si salvi con l'ingresso degli arabi di Etihad, ma non di nuovo a scapito dello scalo

varesino, già danneggiato anni fa dal trasloco a Fiumicino». Modiano rilancia e candida Malpensa a «pezzo importante nelle strategie della nuova Alitalia-Etihad». Così il premier Enrico Letta, a Milano per il lancio della Borsa del Turismo: «Sono sicuro che si troverà il giusto equilibrio per le esigenze di Malpensa e di Linate, ci sarà lavoro per entrambe le strutture».

Il presidente di Sea ne è convinto: «Serve una connivenza intelligente tra Linate e Malpensa». Come? «Linate potrà passare da nove a dieci milioni di passeggeri nei prossimi 4-5 anni, non di più — spiega Modiano —, perché altrimenti si intacca quello zoccolo di voli che possono far diventare Malpensa uno scalo intercontinentale. L'aeroporto varesino dovrà essere centrale nel sistema dei trasporti nazionali con l'obiettivo di intercettare la nuova domanda di trasporto a lunga tratta: ci aspettiamo il 4-5% di passeggeri in più all'anno». Poi: si punterà

sui voli merci, in crescita del 9% contro lo 0,4 della media nazionale, sul restyling in vista di Expo, sulla battaglia per liberalizzare i voli. Cioè la possibilità di far partire le compagnie extraeuropee da Malpensa con tratte intercontinentali. La richiesta è stata girata al governo da Sea e da Expo insieme: Modiano parla di «un'accoglienza favorevole». Sul fronte numeri, Modiano precisa che il tanto atteso milione di cinesi in arrivo per Expo non ci sarà: «I visti disposti dalla Cina sono 300 mila, al massimo raddoppieranno. Ci aspettiamo due milioni di passeggeri in più nel 2015. Possiamo gestirli».

Aeroporti a parte, il punto sulle infrastrutture in vista di Expo non è stato dei migliori. Ma nel suo bilancio conclusivo Maroni si è detto fiducioso: «Ce la faremo». Sicure le autostrade Pedemontana, Brebemi e Tem, mentre la Rho-Monza aspetta una firma del governo. Resta fuori la prima tratta del metrò 4 (due stazioni), che dovrebbe

collegare lo scalo Linate alla nuova fermata del Passante. Lo ammette lo stesso presidente di Metropolitana Milanese, Giovanni Valotti: «Al momento è più plausibile che si debbano pianificare delle navette». Tradotto: se non sarà pronta per maggio 2015 la mini-linea «blu», Atm organizzerà un servizio di trasporto su pullman verso i nodi più vicini della rete ferroviaria (Dateo, Rogoredo e Porta Vittoria). Ieri intanto c'è stata l'ispezione della commissione ministeriale Trasporti nel tunnel del metrò 5 (Isola e Garibaldi.) La fase di rodaggio tecnico può riprendere, gli ispettori torneranno a breve e le due nuove stazioni apriranno nella prima settimana di marzo.

Sul fronte fusione Atm-Trenord, Maroni torna ad attaccare Giuliano Pisapia: «Il Comune non ci ha più fatto sapere nulla». Il governatore rilancia anche sulle quote Sea: «La Regione è disponibile a subentrare se Palazzo Marino dovesse dismettere la sua parte».

Alessandra Dal Monte

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rho-Monza al via ma la Brebemi è senza bretella

Il punto alla Mobility Conference: l'ok al raccordo bloccato al Cipe. Agnoloni (Serravalle): stop delle banche ai finanziamenti Pedemontana

■ ■ ■ DINO BONDAVALLI

■ ■ ■ Per la telenovela della Rho-Monza è stata finalmente scritta la parola fine. Ma per le altre opere strategiche in vista di Expo 2015, i pericoli sono tutt'altro che scongiurati.

Mentre da un lato i lavori per la bretella di collegamento tra la Tangenziale Nord di Milano e la strada provinciale Rho-Monza sono pronti a cominciare, molte delle altre infrastrutture sembrano ancora viaggiare con il freno a mano tirato. Questo, almeno, è quanto emerso ieri nel corso della seconda giornata di Mobility Conference, evento andato in scena a Milano e dedicato alle novità a livello nazionale in tema di infrastrutture e servizi di mobilità.

«Se nessuno si mette di traverso nei prossimi giorni partiremo con gli espropri dei terreni, in modo che i cantieri possano essere consegnati tra marzo e aprile», ha annunciato Marzio Agnoloni, presidente di Serravalle, società che ha il ruolo di alta sorveglianza per la Rho-Monza. E l'opera, almeno nello stralcio funzionale essenziale per la viabilità di accesso al sito di Expo, verrà completata in tempo per l'inaugurazione dell'Esposizione universale fissata per il 1 maggio 2015, visto che «abbiamo un anno di tempo per fare pochissimi pezzi di strada», ha assicurato Agnoloni.

Una notizia rassicurante, a fronte della quale il presidente di Serravalle ha però lanciato l'allarme per altre infrastrutture. Innanzitutto per quanto riguarda il tratto di autostrada che collegherà la nuova Brebemi, la "direttissima" Brescia-Milano, alle tangenziali milanesi.

Gli ostacoli arrivano, tanto per cambiare, da Roma. Per il via libera serve infatti che il Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, approvi il Piano economico finanziario di Serravalle, così come quello delle altre concessionarie autostradali.

Peccato che l'approvazione tardi ad arrivare, con la conseguenza che «il grande sforzo fatto da tutti per completare la Brebemi in tempo per Expo rischia di essere in qualche modo compromesso, con l'autostrada che a quel punto si fermerebbe a Pioltello», ha spiegato Agnoloni, senza connettersi alla Tangenziale Est. Non solo. Nel paniere delle opere per le quali si intravede più di una difficoltà c'è anche la Pedemontana Lombarda, l'autostrada che dovrebbe collegare le province di Bergamo, Monza, Milano, Como e Varese, passando nella fascia di territorio a Nord di Milano.

In questo caso il problema è rappresentato dal fatto che le banche, «che si erano impegnate a mettere a punto un piano di finanziamento da 3,2 miliardi di

euro per l'opera, hanno detto che non sono più in grado di farlo», ha denunciato Agnoloni. E anche se il cronoprogramma dell'infrastruttura è già stato notevolmente rivisto, prevedendo che per Expo saranno pronti solo il tratto A e il tratto B1 della Pedemontana, da Cassano Magnago (in provincia di Varese) fino alla Milano-Meda, svincolo di Lomazzo incluso, di incognite ne rimangono ancora parecchie. Tutto ciò nonostante l'opera, decongestionando il traffico e rendendo più diretti i collegamenti tra le zone pedemontane della Lombardia, garantisca un risparmio di 700 milioni di euro all'anno solo tra minor carburante utilizzato (35 milioni di litri) ed emissioni inquinanti prodotte (380 mila kg all'anno).

D'altra parte, a guardare il Rapporto 2013 presentato dall'Oti Nordovest, l'Osservatorio territoriale infrastrutture promosso da **Assolombarda**, Unione industriale di Torino e Confindustria Genova, le opere programmate per Expo che verranno effettivamente realizzate secondo quanto progettato sono poche. Se per la Teem (Tangenziale Est esterna di Milano), sbloccata proprio nei giorni scorsi, e il collegamento ferroviario tra il Terminal 1 e il Terminal 2 di Malpensa, di problemi non ce ne saranno, per tutte le altre rimangono delle incognite.

«Confidiamo che si riesca quantomeno a realizzare entro Expo l'estensione della Metropolitana 1 da Sesto a Monza Bettola, visto che l'idea di una linea metropolitana (la M4, Ndr) che collegasse lo scalo di Linate con 21 fermate non è ipotizzabile fino al 2020», ha commentato Rosario Bifulco, consigliere incaricato alla Competitività territoriale di **Assolombarda**. Proprio la M4 rappresenta una delle note più dolenti per Milano. Soprattutto dopo che anche il presidente di Metropolitana Milanese, Giovanni Valotti, ha ammesso che anche per la tratta Linate-Forlanini Fs, che avrebbe dovuto garantire il collegamento tra l'aeroporto e il nodo ferroviario durante i sei mesi di Expo, «si sta valutando un piano B che prevede l'impiego di navette su strada, e che al momento rappresenta l'opzione più probabile».

Per non esporsi a una figuraccia colossale durante l'Expo, appuntamento per il quale sono previsti a Milano venti milioni di visitatori, di cui almeno otto provenienti dall'estero, bisognerà quindi correre ai ripari. Non caso, il presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, ha annunciato che «il 17 febbraio si terrà in Regione un nuovo Tavolo per le infrastrutture in vista di Expo. E lì si farà il punto in maniera definitiva su ciò che potrà essere realizzato entro l'aprile 2015 e cosa invece no».

E la Milano del business rilancia «Più libertà di voli in brughiera»

MALPENSA

Non una guerra Milano - Roma. E neanche Milano - Varese. Il presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca si è rivolto al presidente Maroni per dire che «quel che serve alla grande Milano e alla Lombardia non è la ripresa di uno scontro politico in grande stile tra Milano e Roma, come se potesse dipendere da questo il numero di aeromobili destinabili a più rotte sul lungo raggio da Malpensa».

Per il numero uno degli imprenditori milanesi la cosa migliore è «mettere in condizione Malpensa e Linate di agire più liberamente sul mercato europeo e mondiale dei vettori».

Dopotutto, aggiunge, «il successo di Orio al Serio è venuto da questa scelta». E se Lufthansa, ricorda Rocca, non ha più fatto di Malpensa un proprio hub, «non per questo ha molto senso credere che Etihad non miri ad attrarre traffico per la propria base nel Golfo per le destinazioni asiatiche».

Insomma, Linate continui a svolgere il proprio ruolo e l'aeroporto del duemila trovi compagnie aeree che portino voli di lungo raggio in brughiera. Tutto risolto? Per nulla.

«Non disperdiamo l'unità»

«Il rapporto tra Linate e Malpensa deve essere riequilibrato», annota il segretario generale della Uil di Varese Antonio Albrizio. Lui ha rappresentato le forze sindacali al Tavolo competitività e sviluppo organizzato dalla Camera di Commercio di Varese il 3 febbraio. «Quel tavolo ha dato uno scrollone generale e se il territorio non deve disperdere una ritrovata unità di intenti, non vogliamo una guerra Milano - Varese. Non ci dovrà essere un vinto e un vincitore - continua Albrizio - dobbiamo vincere tutti e trovare una soluzione che vada bene a tutti è possibile».

Rocca chiede libertà di voli per Malpensa, deroghe agli accordi bilaterali e multilaterali per poter introdurre nuove destinazioni,

nuove frequenze e nuovi servizi offerti da compagnie di tutto il mondo.

Soggiorno a Parigi e un giorno qui Altrimenti, «corriamo il rischio che, per esempio, il milione di passeggeri cinesi previsto finisca per prenotare un bel soggiorno di una settimana a Parigi, a Londra o altrove, per venire all'Expo una sola giornata».

«Sarebbe un danno gravissimo non solo per Milano ma per tutto il Paese». Linate, invece, chiama Europa secondo Rocca: «È il bisogno oggettivo dei cittadini e delle imprese della Grande Milano a cominciare dal settore business, a dire che Linate deve restare uno scalo aperto al più alto numero di connessioni europee e all'interconnessione con una pluralità di hub europei con destinazioni intercontinentali». Replica Albrizio: «Proprio quello che penalizza la crescita di Malpensa. È sulla tipologia dei voli di Linate che bisogna intervenire». Il ritornello

è sempre lo stesso, Linate imbarca passeggeri che volano nel mondo via Parigi, Amsterdam, Londra e anche Berlino e che non partirebbero, perciò, da Malpensa.

«Ma come si fa a riempire gli aerei che fanno voli di lungo raggio senza passeggeri in transito?» rimarca Albrizio. Non basta insomma il bacino di riferimento di Malpensa. «I passeggeri in transito a Malpensa sono quasi pari a zero ed Expo non dovrà essere un momento felice, ma isolato, per Malpensa», incalza il numero uno della Uil varesina.

Nemmeno la privatizzazione di Sea rilanciata da Assolombarda convince. «Privatizzare Sea potrebbe, utilmente, risolversi in un'operazione nella quale investitori istituzionali di settore potrebbero accompagnare e affiancare il potenziamento della presenza di alcune grandi compagnie europee», sostiene Rocca. «Un gestore pubblico è una garanzia per lo Stato, da molti punti vista», punge il sindacato. ■ A. Ped.



Il presidente di Assolombarda, Gianfelice Rocca, ha rilanciato



Lupi incalza Moretti

Alta velocità Dopo il flop c'è la voglia di riprovarci

Quattro treni al giorno da e per l'aeroporto con fermata Milano Centrale e in tutte le principali città italiane dell'asse nord-sud dell'Alta Velocità. Da Napoli, Roma, Firenze e Bologna era possibile arrivare a Malpensa senza cambiare treno. Ma il servizio Freccia Rossa che "volava" all'aeroporto del duemila, inaugurato a settembre 2010 è rimasto in auge un paio d'anni. Ora è il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi a chiedere l'Alta Velocità a Malpensa per il 2015.

«Malpensa troverà impulso da Expo ma dovrà essere collegata con l'alta velocità», ha già dichiarato Lupi. Ma l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Mauro Moretti sembra non volerci sentire. Alla Mobility Conference di Assolombarda ha infatti anticipato che ci saranno decli di Freccie e anche treni svizzeri per Rho Fiera quando sarà tempo di Expo. Anche il presidente di Assolombarda Giancarlo Rocca condivide l'obiettivo di Lupi. «Quando è possibile immaginare che Malpensa sarà pienamente e direttamente inserita nella dorsale Alta Velocità, che ha mutato tanto profondamente abitudini e consumi ferroviari, tanto da rappresentare una sorta di metropolitana nazionale?» domanda Rocca. «Il mancato collegamento di Malpensa all'Alta Velocità è sicuramente una grande occasione in meno per l'Expo».

Quindi la nota polemica: «Gli studi di fattibilità - siamo ancora a questo stadio preliminare - del raccordo diretto tra la linea Alta Velocità da Torino e le Ferrovie Nord Milano verso Malpensa, sfruttando parte dell'interconnessione di Novara ovest non hanno fatto progressi». A.PED.



Letta tenta la pace tra Linate e Malpensa «Serve un giusto equilibrio e si troverà»

Il premier prova a metter fine alla bufera sollevata dalla trattativa Alitalia-Ethiad «Ci sarà lavoro per entrambi». Ma Maroni ribatte: «Rassicurazioni non sufficienti»

MALPENSA

ALESSANDRA PEDRONI

«C'è la volontà di trovare il giusto equilibrio per le esigenze di Malpensa e di Linate e sono convinto che si troverà»: il presidente del Consiglio, Enrico Letta, lo ha assicurato ieri alla conferenza stampa nello stand di Expo 2015 alla Bit, la Borsa del Turismo che aprirà domani a Rho Fiera.

Il premier sembrava voler mettere un punto e a capo nel valzer di prese di posizione e lotte fratricide tra Milano e Varese, non senza rimbalzi su Roma.

Il piano del ministro

«Non ho dubbi - ha aggiunto Letta - che ci sarà lavoro per entrambe le strutture in una divisione dei compiti quale è quella prevista anche nel piano a cui ha lavorato il ministro Lupi».

Nel guardare il bicchiere mezzo pieno come lui stesso ha sostenuto, Enrico Letta ha parlato di «scelta globale» anche rispetto al destino di Alitalia, certo che l'interessamento di Etihad Airways per la ex compagnia di bandiera risulterà «importante anche per la Lombardia». Quanto basta a rassicurare il presidente della Regione Roberto Maroni che si è speso in un'aperta battaglia pro Malpensa? Niente affatto. «Le rassicurazioni

del presidente del Consiglio Enrico Letta non sono sufficienti», ha replicato a stretto giro di posta Maroni. «Ha detto che i due scali possono coesistere: qual è la novità? Io vorrei evitare che il governo, facendosi influenzare da Ethiad, penalizzi Malpensa. Vigileremo perché non accada». E ancora: «La vicenda degli aeroporti milanesi e quella di Alitalia devono essere due storie distinte».

Per Maroni, quello varesino «è l'unico aeroporto strategico di tutto il Nordovest, da lì bisogna partire, lì bisogna investire anche con l'alta velocità».

«La scelta del partner arabo è importante anche per il Nord»

E se il Comune di Milano, attuale azionista di Sea con il 54,8% dovesse voler cedere altre quote della società che gestisce Linate e Malpensa, il presidente della Lombardia si è

già detto pronto a un subentro.

L'acquisizione di quote Sea

«La Regione è disponibile ad acquisire quote di Sea perché può giocare un ruolo fondamentale». Dunque, Sea resti pubblica. Non importa il farsi avanti degli imprenditori milanesi a favore di una Sea da privatizzare, come sostenuto dal presidente di Assolombarda **Gianfelice Rocca**. Non è questa la «condizione necessaria né sufficiente a rendere efficiente

la società», ha dichiarato il presidente di Sea Pietro Modiano. «Uno dei migliori aeroporti europei, quello di Amsterdam, è pubblico. Malpensa aspira a essere un grande aeroporto internazionale e il problema non è la cannibalizzazione di Linate, ma la politica estera del Paese».

Il numero uno di Sea sposta l'asse della controversia. E si dichiara disponibile ad «accompagnare il presidente del Consiglio Enrico Letta in Cina per dire ai cinesi che mettiamo a loro disposizione un aeroporto efficientissimo e non saturo».

Modiano pronto alla Cina

In questa direzione anche la richiesta di aprire lo spazio aereo di Malpensa, dunque consentire permessi di tratte aeree a qualsiasi Paese in occasione dell'Expo, per poter incrementare i voli.

«Siamo sicuri che quando ci saranno richieste di collegamenti da parte di altri Paesi sarà la volta che saranno concessi loro con grande rapidità», ha reso noto Modiano. Ribadendo, però, un altro concetto: «Candidiamo Malpensa ad essere un pezzo importante delle strategie della nuova Alitalia - Etihad. Questa alleanza può far tornare Malpensa ad essere una piattaforma per voli dal Medio Oriente che abbiano poi come destinazione Sudamerica o la Costa est del Nord America». ■



Il premier Enrico Letta ha tentato di mettere fine alle polemiche



Stranieri e non solo Il business di Varese vuol viaggiare meglio

VARESE

Non solo turismo e nuove opportunità nei settori del commercio, dell'accoglienza e della ristorazione, ma in vista di Expo 2015 le aziende lombarde e varesine chiedono di rafforzare la rete dei trasporti.

Un supporto fondamentale se si vuole materialmente portare i turisti, soprattutto stranieri, sul territorio. In Lombardia, nel settore trasporti operano 157 mila imprese per un totale di 200 mila addetti.

La Camera di Commercio di Milano e la Società Expo 2015 hanno affidato a un team di economisti una ricerca sull'impatto economico diretto di Expo; la stima della produzione aggiuntiva e dell'occupazione in Lombardia per il settore dei trasporti, nel periodo 2012 - 2020, è di un miliardo e 200 milioni di euro e di seimila unità di lavoro.

Lo chiede il 90% delle imprese

Numeri importanti che coinvolgono anche la nostra provincia e le sue aziende del settore. Le imprese lombarde chiedono di rafforzare i trasporti per Expo; secondo l'indagine dell'ente camerale milanese, che ha sentito 1.152 aziende lombarde, lo chiede il 90% delle imprese.

Ieri, nel capoluogo si è svolta in **Assolombarda** la Mobility Conference 2014, proprio per affrontare i temi delle infrastrutture e della mobilità del territorio. Per l'area milanese, varesina e lombarda, i trasporti sono centrali, perché qui si concentra una parte significativa dell'in-

ternazionalizzazione e degli scambi di tutta Italia. Il 56% di tutti gli investimenti attivati dal 2005 al 2011 in Italia deriva da multinazionali straniere che già avevano in precedenza la sede generale in Lombardia.

Il rilancio della competitività, in questo periodo di crisi, passa anche attraverso un miglioramento delle reti strutturali e dei collegamenti.

Un'impresa del settore trasporti su sei in Italia ha sede in Lombardia; da Expo, le imprese si aspettano un indotto positivo per fatturato ed occupazione.

Competitività

Le imprese chiedono che le istituzioni attivino i necessari interventi per avviare il rilancio. «Expo 2015 rappresenta un driver fondamentale, un'occasione irripetibile per il rilancio della competitività del nostro territorio - afferma Rosario Bifulco, consigliere per la Competitività territoriale, Ambiente ed Energia di **Assolombarda** - vogliamo mettere al centro dell'agenda pubblica la competitività del territorio e la sua capacità di attrarre investimenti, risorse e talenti».

Expo sarà un formidabile moltiplicatore e snodo di relazioni. **Assolombarda** ha tra i suoi progetti proprio quello di promuovere la realizzazione di infrastrutture strategiche per il nord ovest, un'area cruciale per lo sviluppo di tutto il Paese e di cui anche la provincia di Varese fa parte a pieno titolo. ■ **M. Fon.**

**Il turismo di Expo offre lavoro
 Alla generazione nuda in Italy**
 Un'indagine di Assolombarda e Assosolombarda ha rivelato che il 90% delle imprese lombarde chiedono di rafforzare i trasporti per Expo.

**Stranieri e non solo
 Il business di Varese
 Vuol viaggiare meglio**

**Più bella,
 più ricca,
 più Orobie.**

Petrolino. Orobie è più bella (Orobie grassa) e più ricca (Orobie nera).

orobie

«Il problema è la politica estera»

Modiano invita il Governo ad aiutare il rilancio del T1. Letta dà rassicurazioni

MALPENSA - Se ne parla, eccome se ne parla, se ne sta parlando molto da due settimane. E tutti dicono che Malpensa deve essere al centro della strategia aeroportuale del Nord Italia. Le parole sono poca cosa? Forse. Sicuramente in altri momenti lo sono state. Ma questa volta la levata di scudi bipartisan a difesa dei due terminal della brughiera dalla tagliola mortale rappresentata dalla trattativa Etihad-Alitalia potrebbe evitare il peggio. Sarà per questo o sarà per altri motivi di maggior solidità, sta di fatto che **Pietro Modiano** è molto contento dell'acceso dibattito di questi giorni e, per mantenere dritta la rotta, ribadisce con forza un concetto: «È l'unico accesso intercontinentale per questo territorio. Malpensa aspira a essere un grande aeroporto internazionale. Il problema non è la cannibalizzazione di Linate, ma la politica estera del Paese». Con la Cina come grande opportunità e al contempo esempio ideale dell'azione da intraprendere ovunque. E con il premier **Enrico Letta**, grande artefice dell'ingresso degli arabi nell'indebitata compagnia presieduta da **Roberto Colaninno**, veloce a dare

rassicurazioni in tal senso. Per la verità ancora un po' troppo generiche. Ecco il punto. La politica. L'unica responsabile da sempre del traballante asset del volo civile in Italia. Il presidente di Sea lo ricorda a tutti durante il suo intervento di ieri alla seconda giornata della Mobility conference 2014 di **Assolombarda** e Camera di commercio di Milano. Parla di prima mattina e si inserisce proprio nel solco della discussione che già lunedì aveva visto aggiungersi in modo eclatante lo stesso presidente degli industriali lombardi **Franco Rocco** (favorevole a una privatizzazione della società di gestione aeroportuale) e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato **Mauro Moretti** (sostenitore dell'interramento dell'Idroscalo allo scopo di fornire una seconda pista al Forlanini). Modiano afferma: «Sono disponibile ad accompagnare il presidente del Consiglio in Cina per dire ai cinesi che gli mettiamo a disposizione un aeroporto efficientissimo e non saturo». Poi informa che Sea ha invocato l'apertura dello spazio aereo sulla brughiera in occasione di Expo 2015: «È una doman-

da che è stata accolta favorevolmente dal Governo, che ha avuto un'ottima accoglienza a tutti i livelli e che ci incoraggia molto, perché siamo sicuri che quando ci saranno richieste di collegamenti da parte di altri Paesi sarà la volta che saranno concessi con grande rapidità». Quindi, lancia la sfida: «Candidiamo Malpensa a essere un pezzo importante delle strategie della nuova Alitalia-Etihad». Infine, sulla privatizzazione: «Non è condizione necessaria né sufficiente a rendere efficiente la società, poiché uno dei migliori aeroporti europei, quello di Amsterdam, è pubblico». In buona sostanza, Modiano invita a finirla con il dualismo Linate-Malpensa. E passa a Palazzo Chigi l'incombenza di aiutare, attraverso una politica internazionale, l'arrivo di nuove compagnie al Terminal 1. L'esempio proposto è la Cina: cresciuta nella mobilità dai 12 milioni di viaggiatori del 2001 ai 100 milioni previsti nel 2014, con le sue tre rotte dal T1 (le quotidiane Shanghai e Hong Kong e la Pechino cinque giorni alla settimana) nel 2013 ha prodotto 570mila passeggeri. Immediata dalla Fiera di Rho-

Pero, al margine del lancio di ieri della prossima Bit, giunge una prima risposta di Letta. Garantisce il premier: «C'è la volontà di trovare il giusto equilibrio per le esigenze di Malpensa e di Linate e sono convinto che si troverà. Non ho dubbi che ci sarà lavoro per entrambe le strutture in una divisione dei compiti quale quella che è anche nel piano a cui ha lavorato il ministro **Maurizio Lupi**». Quale sia l'equilibrio non è ancora dato saperlo. Al momento ciò basta al segretario regionale del Pd, il partito più coinvolto nella vicenda vista la sua attuale esposizione istituzionale, per essere contento. «Accogliamo con soddisfazione le rassicurazioni del presidente del Consiglio», rimarca **Alessandro Alfieri** in una nota. «Il grande lavoro di concertazione e pressione fatto dal Pd lombardo e dai suoi parlamentari, per evitare il depotenziamento degli scali del Nord, ha fatto breccia anche a Roma. Del resto, il premier è da sempre sostenitore dell'Expo. E per la riuscita dell'evento è del tutto evidente che l'aeroporto di Malpensa vada rilanciato, non penalizzato».

Angelo Perna

«Expo dà forza a Milano»

La visita di Letta. I dati: 1,8 miliardi di indotto e 6000 posti

Simona Romano

«Expo è un'occasione fondamentale e Milano si presenterà in modo forte».

Lo ha ribadito ieri il presidente del Consiglio Enrico Letta, a margine dell'inaugurazione del grattacielo dell'Unicredit in piazza Gae Aulenti. Il premier, in città per una serie d'incontri, non ha perso l'occasione per un sopralluogo al cantiere di Rho-Però dove sorgono i padiglioni. Poi, la rassicurazione durante la visita al padiglione Expo della Bit che apre domani: «Nonostante il

maltempo i lavori procedono. Se uniamo la capacità d'organizzazione e l'affidabilità alla nostra capacità di attrazione, non ci batte assolutamente nessuno». Letta ci crede. A Rho-Però tutto fila liscio, mentre sui nodi delle grandi opere, per le quali c'è l'allarme ritardi, è intervenuto il presidente della Regione Roberto Maroni: «Lunedì si svolgerà il tavolo infrastrutture e martedì dirò ufficialmente quali opere si fanno e quali no. Brebemi, Tem, Pedemontana si faranno, in forse la tratta della M4 che arri-

va a Linate». A giorni, quindi, non ci saranno più dubbi.

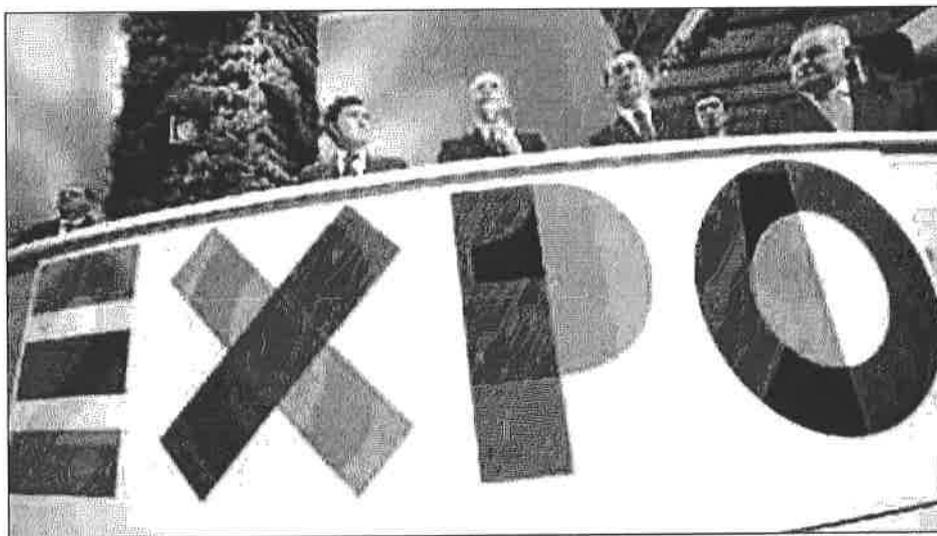
Nel frattempo, la Camera di Commercio anticipa l'effetto Expo 2015 sul settore dei trasporti nel periodo 2012-2020, snocciolando durante la Mobility Conference in **Assolombarda** i dati di una ricerca: si parla di 1,8 miliardi di indotto e 6mila posti di lavoro fra Milano e l'intera Lombardia. E il 90% delle 1152 imprese che operano nei trasporti rileva la necessità di rafforzarli per il 2015. C'è fibrillazione quando mancano 443 giorni: occorre pubblicizzare e far conoscere

l'Expo ai cittadini. Ad aprile sarà inaugurato un mega-info point in largo Beltrami, fra il Castello e Cairoli, mentre Comune e Camera di Commercio stilano un accordo per promuovere e gestire un programma coordinato di eventi pro-Expo, oltre a un logo che contraddistingua tutti gli appuntamenti culturali e turistici realizzati in città in occasione dell'Esposizione dal 1° maggio al 31 ottobre 2015. Si gioca la formula del fuori-salone che comprenderà 400mila euro d'attività.

riproduzione riservata ©



Sopralluogo del premier ai padiglioni della Bit. Poi taglio del nastro al grattacielo Unicredit



Trasporti Metrò 4 in ritardo, slitta l'inaugurazione. A marzo due nuove fermate della «lilla»

«Malpensa è da rilanciare e Linate non sarà declassato»

Modiano: il nostro sistema si basa su due aeroporti

«Due aeroporti: uno da sviluppare sul fronte intercontinentale (Malpensa) e l'altro da lasciare così com'è (Linate)». Il presidente Sea, Pietro Modiano, lo ribadisce: Milano deve tenersi entrambi i suoi scali, con specializzazioni e ruoli diversi. Le provocazioni sulla necessità di tagliarne uno (l'ultima è quella fatta lunedì dall'ad di Trenitalia Mauro Moretti) lasciano il tempo che trovano.

Le istituzioni lombarde difendono a spada tratta il loro sistema aeroportuale. Anche ieri, seconda giornata della Mobility Conference organizzata da **ASSOLOMBARDA** e Camera di Commercio per fare il punto sulle infrastrutture Expo, il governatore Roberto Maroni ha ribadito che i due scali non si toccano. E ha contestato l'intenzione di Alitalia di investire in tratte internazionali da Linate a danno di Malpensa: «Mi auguro che la compagnia si salvi con l'ingresso degli arabi di Etihad, ma non di nuovo a scapito dello scalo varesino, già danneggiato anni

fa dal trasloco a Fiumicino». Modiano rilancia e candida Malpensa a «pezzo importante nelle strategie della nuova Alitalia-Etihad». Così il premier Enrico Letta, a Milano per il lancio della Borsa del Turismo: «Sono sicuro che si troverà il giusto equilibrio per le esigenze di Malpensa e di Linate, ci sarà lavoro per entrambe le strutture».

Il presidente di Sea ne è convinto: «Serve una connivenza intelligente tra Linate e Malpensa». Come? «Linate potrà passare da nove a dieci milioni di passeggeri nei prossimi 4-5 anni, non di più — spiega Modiano —, perché altrimenti si intacca quello zoccolo di voli che possono far diventare Malpensa uno scalo intercontinentale. L'aeroporto varesino dovrà essere centrale nel sistema dei trasporti nazionali con l'obiettivo di intercettare la nuova domanda di trasporto a lunga tratta: ci aspettiamo il 4-5% di passeggeri in più all'anno». Poi: si punterà sui voli merci, in crescita del 9%

contro lo 0,4 della media nazionale, sul restyling in vista di Expo, sulla battaglia per liberalizzare i voli. Cioè la possibilità di far partire le compagnie extraeuropee da Malpensa con tratte intercontinentali. La richiesta è stata girata al governo da Sea e da Expo insieme: Modiano parla di «un'accoglienza favorevole». Sul fronte numeri, Modiano precisa che il tanto atteso milione di cinesi in arrivo per Expo non ci sarà: «I visti spostati dalla Cina sono 300 mila, al massimo raddoppieranno. Ci aspettiamo due milioni di passeggeri in più nel 2015. Possiamo gestirli».

Aeroporti a parte, il punto sulle infrastrutture in vista di Expo non è stato dei migliori. Ma nel suo bilancio conclusivo Maroni si è detto fiducioso: «Ce la faremo». Sicure le autostrade Pedemontana, Brebemi e Tem, mentre la Rho-Monza aspetta una firma del governo. Resta fuori la prima tratta del metrò 4 (due stazioni), che dovrebbe collegare lo scalo Linate alla

nuova fermata del Passante. Lo ammette lo stesso presidente di Metropolitana Milanese, Giovanni Valotti: «Al momento è più plausibile che si debbano pianificare delle navette». Tradotto: se non sarà pronta per maggio 2015 la mini-linea «blu», Atm organizzerà un servizio di trasporto su pullman verso i nodi più vicini della rete ferroviaria (Dateo, Rogoredo e Porta Vittoria). Ieri intanto c'è stata l'ispezione della commissione ministeriale Trasporti nel tunnel del metrò 5 (Isola e Garibaldi.) La fase di rodaggio tecnico può riprendere, gli ispettori torneranno a breve e le due nuove stazioni apriranno nella prima settimana di marzo.

Sul fronte fusione Atm-Trenord, Maroni torna ad attaccare Giuliano Pisapia: «Il Comune non ci ha più fatto sapere nulla». Il governatore rilancia anche sulle quote Sea: «La Regione è disponibile a subentrare se Palazzo Marino dovesse dismettere la sua parte».

Alessandra Dal Monte

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Secondo la Camera di Commercio di Milano seimila saranno in Lombardia Trasporti, con Expo 9000 posti di lavoro

MILANO - (e.spa.) - Il settore dei trasporti vale 1,2 miliardi di euro, compreso l'indotto, con 9.000 posti di lavoro in Italia e 6000 per la Lombardia entro il 2020. E' quanto stima la Camera di Commercio di Milano, che, insieme ad Expo 2015 ha dedicato uno studio sull'argomento, presentato alla Mobility Conference Exhibition, organizzata in collaborazione con **Assolombarda**. Secondo la ricerca, il 90% delle imprese milanesi chiede di «rafforzare i trasporti per Expo», in base ad un sondaggio condotto su un campione di 1.152 aziende milanesi e lombarde su un totale di 157.000 imprese regionali.

«I trasporti sono centrali per un'area come quella milanese e lombarda - ha commentato **Claudio De Albertis**, membro di giunta dell'Ente camerale - su cui si concentra una parte significativa dell'internazionalizzazione e degli scambi di tutta Italia. Milano e la Lombardia rappresentano l'hub degli investimenti stranieri». De Albertis ha ricordato poi che «il 56% di tutti gli investimenti attivati dal 2005 al 2011 in Italia deriva da multinazionali straniere che avevano già in precedenza la sede generale in Lombardia».

Sono più di 157mila le imprese attive in Italia nel settore dei trasporti, di queste più di 27mila (una su sei) si trovano in Lombardia. A livello regionale Milano è prima per numero di imprese (13.149), seguita da Brescia (2.865) e Bergamo (2.338). Varese ne conta 1572. In Italia un ad-



La stazione centrale di Milano. Con Expo nel settore trasporti si prevedono 6000 posti di lavoro in Lombardia (foto Arch)

detto ai trasporti su cinque lavora in Lombardia (198.795). Il maggior numero di addetti si registra nel settore magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti (99.984) e nel trasporto terrestre e mediante condotte (92.170). Netto primato di Milano per il numero di addetti rispetto alle altre province (121.773, circa il 60% degli addetti lombardi). In provincia di Varese gli addetti del settore sono 9354.

«Una impresa del settore traspor-

ti su sei in Italia ha sede in Lombardia - ha commentato **Giorgio Balzaretto**, consigliere Camera di Commercio di Milano -. Da Expo le imprese del settore si aspettano un indotto positivo per fatturato e occupazione. A tal proposito è necessario da parte delle istituzioni attivare i necessari interventi per avviare il rilancio»

«Come **Assolombarda** - ha aggiunto **Rosario Bifulco**, consigliere di via Pantano - intenda-

mo mettere al centro dell'agenda pubblica la competitività del territorio e la sua capacità di attrarre investimenti, risorse, talenti. Il piano strategico della nuova presidenza, che contiene 50 progetti per far volare Milano e che abbiamo posto alla base della nostra operatività, vuole favorire la trasformazione di Milano in città metropolitana contribuendo a renderla una città attrattiva, snodo di relazioni a cui Expo contribuirà come moltiplicatore».



Grandi opere, zero certezze Già dimenticati dalla politica

La Mobility conference riserva al nostro territorio solo delusioni Un paragrafo alla metropolitana

LUNGI LOSA

Infrastrutture, soprattutto 'grandi infrastrutture' ma la cosa non riguarda proprio Monza e per quanto riguarda la Brianza poi son più 'rogne', con la Pedemontana, che prospettive.

Dal summit annuale della Mobility conference di Assolombarda e Camera di commercio di Milano (due giorni di interventi e dibattiti con tutti i big del settore, dalla politica all'imprenditoria, il ministro Lupi e il presidente di Confindustria Squinzi per capirci, ore e ore di parole, progetti che non mancano mai e quattrini che invece mancano sempre e di più), la terza città della Lombardia è quasi completamente ignorata.

E poiché tutti gli occhi sono rivolti e puntati su Expo 2015 dove pure la Villa reale dovrebbe, così viene ripetuto sino alla noia, essere la sede ufficiale di rappresentanza, ci si aspetta che in fatto di collegamenti e trasporti, su gomma o su ferro, ci si ricordi

anche di Monza. E invece praticamente nulla. Anche il corposo rapporto 2013 di Oti nordovest, l'osservatorio territoriale infrastrutture che le tre 'confindustrie' di Milano, Torino e Genova hanno messo in piedi da diversi anni, nelle sue 80 pagine a Monza riserva uno striminzito paragrafo a proposito del prolungamento della linea Rossa M1 della metropolitana da Sesto FS a Bettola e qualche citazione a riguardo della ferrovia Milano-Como-Chiasso. Del prolungamento sempre vagheggiato della M5 la 'lilla' da Bignami alla periferia di Cinisello B. a sua volta sino a Bettola non c'è traccia di sorta, così come di quello della M2, la 'verde' verso Vimercate che potrebbe lambire la città dalle parti di Brugherio.

Quella della metropolitana a Monza pare proprio essere una sorta di maledizione visto e considerato che Bettola, il capolinea del prolungamento della M1, è un quartiere più di Cinisello B. che



Il trasporto delle merci pare destinato a un binario morto

della città di Teodelinda. Oltre tutto i lavori sono in ritardo di anni e la conclusione è fissata manco a dirlo per il giugno 2015, tanto per riuscire a centrare Expo.

Ma c'è il rischio concreto che dopo aver speso 200 e passa milioni di euro il capolinea sbuchi, per i passeggeri in mezzo a rovine sterpaglie di aree incolte che sarebbero destinate alla costruzione del parcheggio di interscambio da 2500 posti che è di là da venire perché non si sa chi lo deve pagare e soprattutto dove si tro-

vano i soldi necessari (un'altra paccata di milioni di euro). Vuoi vedere che alla fine andranno a pietre un accordo con l'Auchan che sta a due passi e che di posti di parcheggio ne ha più di 3600, per la gran parte inutilizzati dal lunedì al venerdì? Oppure daranno il via a qualche altro centro commerciale che in cambio realizzerà il parcheggio?

Evidentemente Monza, con il tunnel di viale Lombardia costato quasi 350 milioni (e non è ancora finita), ha già avuto tanto, troppo per Milano. Roma e dintorni. ■

Sbaglia chi ritiene che l'aeroporto milanese e quello della brughiera siano antitetici

Linate e Malpensa utili entrambi

L'hub non è un aeroporto ma la scelta di una compagnia

DI ANDREA GIURICIN

La proposta del presidente di Assolombarda, **Carlo Felice Rocca**, di aprire al traffico entrambi gli aeroporti milanesi in occasione dell'Expo 2015 ha aperto un vivo dibattito su un tema molto sentito in Regione Lombardia. Malpensa ha registrato un calo di traffico negli ultimi anni di quasi 6 milioni di passeggeri rispetto al picco massimo raggiunto nel 2007, quando se ne movimentavano circa 23,7. La diminuzione è stata dovuta in un primo momento al de-hubbing di Alitalia e successivamente all'incapacità della gestione aeroportuale di saper attrarre nuovo traffico.

Forse pochi ricordano che il «Piano Prato» del settembre del 2007 ha previsto la focalizzazione della vecchia compagnia di bandiera solo sullo scalo di Fiumicino, perché, di fatto, era impossibile potere mantenere due hub in un mercato come quello italiano per una compagnia di piccole dimensioni come Alitalia. La compagnia, nel giro di soli due anni, ha ridotto il traffico da oltre 11 milioni di passeggeri a circa 1,5 milioni e ora Alitalia su Malpensa conta meno del 10% del traffico totale e un quarto di quanto invece conta la low cost inglese Easyjet.

In molti pensano che un hub sia semplicemente un grande aeroporto, dimostrando di non sapere di cosa si parla. In realtà, l'hub è creato da una compagnia aerea e può esistere solamente se c'è una compagnia che punta su un determinato scalo con una flotta di aerei a lungo raggio. Il sistema *hub and spoke* infatti prevede l'alimentazione dell'aeroporto con voli secondari per portare passeggeri che successivamente ripartono per destinazioni a lungo raggio.

Questo sistema esiste solo laddove vi è una compagnia in grado di sviluppare volumi di traffico importanti con un investimento nella flotta per diversi miliardi euro. Alitalia non ha i soldi per farlo e Malpensa deve trovare sul mercato un partner che sia in grado di sviluppare questa tipologia di traffico. Chi può creare questo sistema, investendo miliardi di euro? Innanzitutto deve essere una compagnia europea, perché non è possibile per un operatore extra-Ue poterlo fare. Ma forse è bene, prima, rispondere a una domanda più generale: chi ha la volontà e si fida a investire miliardi di euro in Italia?

Come ben sappiamo gli investimenti esteri non sono ben visti da molti italiani e non si può dire che i governi abbiano

dimostrato una forte propensione all'arrivo di capitali stranieri che possano creare occupazione sul territorio. Ora, chi si dice contro gli investimenti diretti esteri forse dovrebbe abbassare il tono di voce e sperare che qualcuno investa i miliardi di euro necessari per Malpensa.

Può allora la chiusura di Linate aiutare Malpensa? A oggi l'aeroporto cittadino è già limitato nell'operatività a 18 slot orari, contro una capacità teorica di 30 movimenti (studio Commissione europea 2004) e un'effettiva di circa 25 slot. L'aeroporto potrebbe quindi sviluppare molto più traffico e sicuramente le compagnie investirebbero molto volentieri. Linate era stato limitato ai tempi dell'accordo Alitalia-Klm, ma qui si parla del secolo scorso. Per rispondere alla domanda di cui sopra, può bastare ricordare ciò che dicevo insieme a **Ugo Arrigo** e **Carlo Stagnaro** in un lavoro dell'Istituto Bruno Leoni: «Nel complesso, i milanesi perderebbero l'attuale rilevante offerta di voli con scalo nei grandi hub europei partendo da un aeroporto collocato nella loro città, senza acquisire significative destinazioni aggiuntive nello scalo di Milano Malpensa. Sarebbe quindi un gioco a somma fortemente ne-

gativa». Bisogna stare attenti a non pensare un aeroporto indipendente dalle compagnie aeree, soprattutto nel momento in cui si pensa a un hub.

Un hub, ripeto, è una struttura creata da una compagnia aerea, non è un aeroporto. La compagnia che crede nella creazione di un nuovo hub deve mettere sul piatto un investimento di 4 miliardi di euro e non certo aprire solamente qualche rotta europea. Personalmente, con la concorrenza delle low cost - Easyjet su Malpensa e Ryanair su Bergamo - vedo poco spazio per un grande vettore europeo per ricreare un sistema hub and spoke. Ci ha provato timidamente Lufthansa con il progetto Lufthansa Italia, fallito velocemente pochi anni orsono, e a oggi è difficile trovare una compagnia aerea europea che abbia la capacità di investire così pesantemente.

Togliere le limitazioni a Linate e favorire gli accordi bilaterali a Malpensa invece va nella direzione di agevolare l'aumento di traffico. È una misura che migliora l'attrattiva degli scali e favorisce l'investimento delle compagnie straniere per cercare di sviluppare il traffico punto a punto e riportare Malpensa ben sopra i 20 milioni di passeggeri l'anno.

Ilussidiario.net



BREBEMI, LA RISPOSTA POSITIVA ALLA CRISI

di **BEPPE FACCHETTI**

La messa a punto pubblica che i vertici di Brebemi faranno stamattina a Treviglio nell'audito-

rium della Cassa Rurale cade molto a proposito. Non solo e non tanto per le notizie, è facile prevedere positive, che verranno fornite sul veloce andamento finale di un'autostrada

che, pur attraversando una pianura, è stata per tanto tempo in salita ed ora ha imboccato finalmente una discesa rapida verso l'inaugurazione del 1° luglio. Ma soprattutto per

quello che potrà emergere nel confronto con una platea di sindaci e amministratori locali, associazioni e cittadini, interessati non più solo alla

CONTINUA A PAGINA 12

IL COMMENTO

Con la Brebemi una risposta positiva alla grande crisi

di **BEPPE FACCHETTI**

Segue da pagina 1

macroprospettiva dell'infrastruttura, ma ai dettagli «minimi», eppure decisivi dell'assetto presente e futuro di molti Comuni bergamaschi. Almeno il 50% di quanto realizzato riguarda la viabilità secondaria, i raccordi, i sovrappassi, la galleria (una sola, ma straordinaria, costruita a Treviglio), gli attraversamenti dei fiumi, la salvaguardia delle attività agricole e persino della fauna e della flora. Una cura attenta, tecnologicamente la più avanzata, per la mitigazione di una ferita oggettiva, per l'ambiente ma soprattutto per l'agricoltura. Su questa Brebemi per così dire minore si appunterà l'attenzione del meeting che il presidente Franco Bettoni, protagonista dell'incontro con Duilio Allegrini, direttore generale, ha voluto si svolgesse a Treviglio, baricentro dell'autostrada, e in particolare alla Cassa Rurale, il cui leader Gianfranco Bonacina è stato, soprattutto nei momenti difficili, uno dei (non molti) strenui e coerenti sostenitori della necessità dell'opera. E, forse, Brebemi stessa potrebbe dare a Treviglio, che ha ospitato i suoi uffici direzionali, qualcosa di più di un riconoscimento simbolico. Stamane sarà messa una specie di lente d'ingrandimento soprattutto sul tratto bergamasco, non dimenticando i punti non ancora del tutto chiari dell'intreccio con l'Alta velocità ferroviaria, che pure è in movimento, e che darà solo nel tempo un volto definitivo alla stessa Brebemi. Basti pensare al tratto Treviglio-Caravaggio, oggi quasi accarezzato proprio

dalla grande galleria che va sotto traccia e che domani sarà invece caratterizzato dai 14 metri d'altezza dello scavalco ferroviario. Risolte le grandi questioni di un'opera che ha meritato apprezzamento finanziario a Londra, e che è la prima grande anticipazione dell'Expo 2015, Bettoni e Allegrini dovranno fornire ai sindaci informazioni e rassicurazioni e forse saranno invitati a qualche sforzo ulteriore. Talune ostilità localistiche hanno avuto, in sede di progettazione, l'effetto boomerang di far trascurare alcune opere di cui oggi si sente la necessità. Una per tutte: il brusco taglio dell'itinerario campestre verso il parco del Roccolo, per i trevigliesi luogo di memorie e nostalgie. Dal piccolo al grande. Brebemi è un simbolo positivo della risposta, in termini di interesse pubblico, alla grande crisi. Proprio nei giorni scorsi hanno insistito su questo il presidente di Assolombarda Gianfelice Rocca e il presidente di Confindustria Giorgio Napolitano. Il primo, mettendo al centro - proprio nella grande area da Varese a Bergamo - la questione della velocità dei trasporti via terra e dell'efficienza di quelli aerei. Il secondo, ricordando che le infrastrutture sono il passaggio decisivo per il rilancio economico. Mentre la spesa pubblica corrente cresce senza interruzioni, quella per infrastrutture è scesa del 23% dal 2009 al 2012, e scenderà del 26,2% entro il 2015. Con uno Stato che resta indietro, la rondine Brebemi fa davvero primavera, con il suo investimento totalmente privato in un'opera che può dare le ali alla Lombardia. Insieme alla buona notizia del ricorso Sacho vinto al Tar, si conferma oltretutto la possibilità di un'integrazione Bergamo-Brescia di cui Brebemi è stata in questi anni l'alfiere.

Trasporti per Monza e Brianza? Poco meno che le briciole

Infrastrutture, soprattutto 'grandi infrastrutture' ma la cosa sembra non riguardare proprio Monza e la Brianza se non in termini più di problemi o vere e proprie 'rogne' - come la Pedemontana - che prospettive.

Dal summit annuale della Mobility conference di Assolombarda e Camera di commercio di Milano (due giorni di interventi e dibattiti con tutti i big del settore, dalla politica all'imprenditoria,

il ministro Lupi e il presidente di Confindustria Squinzi per capirci, ore e ore di parole, progetti che non mancano mai e quattrini che invece mancano sempre e di più), il territorio brianzolo è uscito quasi completamente ignorata.

E poiché tutti gli occhi erano rivolti e puntati su Expo 2015 dove pure la Villa reale dovrebbe, così viene ripetuto sino alla noia, essere la sede ufficiale di rappresentanza, ci si aspettava che in fatto di collegamenti e trasporti, su gomma o su ferro, ci si ricordasse anche di Monza.

E invece praticamente nulla. Anche il corposo rapporto 2013 di Oti nordovest, l'osservatorio territoriale infrastrutture che le tre 'confindustrie' di Milano, Torino e Genova hanno messo in piedi da diversi anni, nelle sue 80 pagine a Monza e Brianza riserva striminziti passaggi. Per quanto riguarda le metropolitane si parla

del prolungamento della linea Rossa M1 della da Sesto FS a Bettola, quartiere a metà tra Cinisello e Monza che dovrebbe essere finalmente pronto per il giugno del 2015, tanto per riuscire a centrare Expo. Ma per il parcheggio di interscambio da 2500 posti non si sa chi lo deve pagare e soprattutto dove si trovano i soldi necessari (un'altra paccata di milioni di euro). Del prolungamento sempre vagheggiato della M5 la 'lilla' da Bignami alla periferia di Cinisello B. a sua volta sino a Bettola non c'è traccia di sorta, così come di quello della M2, la 'verde' verso Vimercate.

Per le strade si punta praticamente tutto sulla Monza-Rho ma

con il nodo di Paderno D, ancora tutto da sciogliere mentre, date per certe e sicure le realizzazioni di Brebemi e Tem, su Pedemontana continua il 'balletto' della costruzione a pezzi visto che dei 4 e passa miliardi di euro di costi, sinora se ne sono spesi e ce ne sono a disposizione solo qualche centinaio di milioni. Con il rischio sempre più reale che il tutto si risolva in un completo, assoluto e continuo ingorgo sulla Milano-Meda: oltre al danno la beffa, insomma.

Evidentemente Monza e Brianza, con il tunnel di viale Lombardia sulla Valassina, costato quasi 350 milioni (e non è ancora finita), ha già avuto tanto, troppo per Milano, Roma e dintorni. ■ LL



Expo 2015: Bifulco, serve deroga per trasporto aereo

MILANO (MF-DJ)--"Per l'Expo 2015 ci aspettiamo almeno 20 mln di visitatori, parte dei quali provenienti da paesi extra-europei e che arriveranno utilizzando l'aereo. E' fondamentale che per allora e almeno per l'intera durata di Expo 2015, che il governo compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie di tutto il mondo di attivare voli verso Milano. Occorre una deroga, almeno temporanea, agli accordi bilaterali e multilaterali che regolano il trasporto aereo limitando la possibilita' di introdurre nuove destinazioni, nuove frequenze di voli, nuovi servizi offerti da compagnie diverse da quelle gia' presenti". E' un passaggio dell'intervento di Rosario Bifulco, consigliere incaricato alla competitivita' territoriale, ambiente ed energia di Assolombarda, in occasione del Mobility Conference 2014. "Diversamente" ha detto Bifulco, "corriamo il rischio che il milione di passeggeri cinesi previsto finisca per prenotare un bel soggiorno a Parigi, a Londra o altrove per venire all'Expo una sola giornata. Sarebbe un danno gravissimo non solo per Milano ma per tutto il Paese". Infine, ha concluso Bifulco, "riscontriamo ancora un grave ritardo intermodale di Malpensa. Nel 2013, gli studi di fattibilita' del raccordo diretto della linea alta velocita' verso Malpensa. Il mancato collegamento di Malpensa all'Alta Velocita' e' sicuramente una grande occasione in meno per Expo".

lab (fine) MF-DJ NEWS 1113:57 feb 2014

Infrastrutture e mobilità, debolezze lombarde nonostante l'Expo

Imprese chiedono voli intercontinentali liberi per almeno sei mesi



Milano (TMNews) - Se la Lombardia produce il 21% del Pil italiano e ha il 16% della popolazione, la sua rete stradale è quasi la metà della media nazionale per abitante e la ferrovia di Milano 30 volte meno estesa di quella di Monaco di Baviera. Una debolezza strutturale che con l'Expo 2015 alle porte rischia di essere un biglietto da visita negativo come evidenzia Rosario Bifulco, delegato di Assolombarda per la competitività: "Dal punto di vista delle infrastrutture siamo in ritardo in alcuni casi, troppi rispetto a quello che noi ci aspettavamo, anche se qualcosa di positivo è avvenuto vedi Brebemi". Per gli imprenditori riuniti alla Mobility Conference serve un colpo di coda che parta da due punti: il collegamento di Malpensa con la ferrovia ad alta velocità e la liberalizzazione dei diritti di volo intercontinentali almeno per sei mesi. Una partita nelle mani del presidente di Sea Pietro Modiano: "Si fa ovviamente si fa, ma quello che conta è trasformare il potenziale in attuale e per avere venti domande di nuovi voli intercontinentali bisogna lavorare tantissimo, prima ancora di avere l'open sky, ed è una cosa di sistema". La buona notizia è che il governo è d'accordo, ma in coda, per ora, c'è soltanto la vecchia Alitalia, che anche senza Etihad è pronta ad aprire un collegamento Malpensa-Buenos Aires.

Infrastrutture e mobilità, debolezze lombarde nonostante l'Expo



Milano (TMNews) - Se la Lombardia produce il 21% del Pil italiano e ha il 16% della popolazione, la sua rete stradale è quasi la metà della media nazionale per abitante e la ferrovia di Milano 30 volte meno estesa di quella di Monaco di Baviera. Una debolezza strutturale che con l'Expo 2015 alle porte rischia di essere un biglietto da visita negativo come evidenzia Rosario Bifulco, delegato di Assolombarda per la competitività: "Dal punto di vista delle infrastrutture siamo in ritardo in alcuni casi, troppi rispetto a quello che noi ci aspettavamo, anche se qualcosa di positivo è avvenuto vedi Brebemi". Per gli imprenditori riuniti alla Mobility Conference serve un colpo di coda che parta da due punti: il collegamento di Malpensa con la ferrovia ad alta velocità e la liberalizzazione dei diritti di volo intercontinentali almeno per sei mesi. Una partita nelle mani del presidente di Sea Pietro Modiano: "Si fa ovviamente si fa, ma quello che conta è trasformare il potenziale in attuale e per avere venti domande di nuovi voli intercontinentali bisogna lavorare tantissimo, prima ancora di avere l'open sky, ed è una cosa di sistema". La buona notizia è che il governo è d'accordo, ma in coda, per ora, c'è soltanto la vecchia Alitalia, che anche senza Etihad è pronta ad aprire un collegamento Malpensa-Buenos Aires.



Bifulco(Assolombarda): Expo 2015 fondamentale per competitività

Scritto da Asa | TMNews – mar 11 feb 2014 13:17 CET

Milano, 11 feb. (TMNews) - Rosario Bifulco, consigliere incaricato di Assolombarda per la competitività territoriale, l'ambiente e l'energia, considera l'Expo 2015 "un driver fondamentale" per il rilancio dell'area di Milano e dell'intero Paese. Una "occasione irripetibile" per cogliere la quale l'associazione di imprenditori ha promosso un "piano strategico" di 50 progetti in grado di contribuire a trasformare Milano in Città metropolitana e aumentare così l'attrattiva del territorio. Tra gli obiettivi c'è il "miglioramento della qualità dei servizi per la mobilità delle merci e delle persone" per il "pieno dispiegamento delle potenzialità che le nuove infrastrutture" in via di costruzione in Lombardia "esprimono una volta realizzate".

Expo 2015 fondamentale per competitività

Economia

Martedì, 11 Febbraio 2014 13:17

Milano, 11 feb. (TMNews) - Rosario Bifulco, consigliere incaricato di Assolombarda per la competitività territoriale, l'ambiente e l'energia, considera l'Expo 2015 "un driver fondamentale" per il rilancio dell'area di Milano e dell'intero Paese. Una "occasione irripetibile" per cogliere la quale l'associazione di imprenditori ha promosso un "piano strategico" di 50 progetti in grado di contribuire a trasformare Milano in Città metropolitana e aumentare così l'attrattività del territorio. Tra gli obiettivi c'è il "miglioramento della qualità dei servizi per la mobilità delle merci e delle persone" per il "pieno dispiegamento delle potenzialità che le nuove infrastrutture" in via di costruzione in Lombardia "esprimono una volta realizzate".

Bifulco(Assolombarda): Expo 2015 fondamentale per competitività

Città metropolitana aumenterà l'attrattività di Milano

Milano, 11 feb. Rosario Bifulco, consigliere incaricato di Assolombarda per la competitività territoriale, l'ambiente e l'energia, considera l'Expo 2015 "un driver fondamentale" per il rilancio dell'area di Milano e dell'intero Paese. Una "occasione irripetibile" per cogliere la quale l'associazione di imprenditori ha promosso un "piano strategico" di 50 progetti in grado di contribuire a trasformare Milano in Città metropolitana e aumentare così l'attrattività del territorio. Tra gli obiettivi c'è il "miglioramento della qualità dei servizi per la mobilità delle merci e delle persone" per il "pieno dispiegamento delle potenzialità che le nuove infrastrutture" in via di costruzione in Lombardia "esprimono una volta realizzate".

Assolombarda mette al centro dell'agenda pubblica la competitività del territorio

Publicato mercoledì 12 febbraio 2014



In occasione di Mobility Conference 2014, alla Camera di Commercio di Milano, dal titolo: Convegno Infrastrutture e Mobilità per vincere la sfida di Expo, la dichiarazione di Rosario Bifulco, consigliere incaricato competitività territoriale, ambiente ed energia Assolombarda.

Expo 2015 rappresenta un driver fondamentale, occasione irripetibile per il rilancio della competitività del nostro territorio e dell'intero Paese. In vista di quest'occasione, ma non solo, come Assolombarda, intendiamo mettere al centro dell'agenda pubblica la competitività del territorio e la sua capacità di attrarre investimenti, risorse, talenti. Il piano strategico della nuova presidenza di Assolombarda, che contiene 50 progetti per 'far volare Milano' e che abbiamo posto alla base della nostra operatività, vuole favorire la trasformazione di Milano in città metropolitana contribuendo a renderla una città attrattiva, snodo di relazioni a cui Expo contribuirà come moltiplicatore.

Uno di questi progetti riguarda proprio le infrastrutture e la mobilità e ha l'obiettivo di promuovere la realizzazione delle infrastrutture strategiche per Milano e il Nord Ovest e il potenziamento della mobilità di quest'area cruciale per lo sviluppo del Paese. La MCE, giunta quest'anno alla sua undicesima edizione, costituisce un'occasione importante per valutare lo stato di avanzamento dei cantieri e individuare le criticità da risolvere con il contributo delle istituzioni e dei principali operatori del settore.

L'istituzione e l'avvio della città metropolitana, infine, da intendersi non come una nuova sovrastruttura istituzionale, ma come ente di governo intermedio cui si chiede di organizzare al meglio i servizi per i cittadini e le imprese, è un passaggio fondamentale perché Milano sia sempre più attrattiva e competitiva nella sfida globale tra territori.



Effetto Expo sui trasporti, indotto da 1,8 miliardi e 9mila unità di lavoro 9 imprese su 10 chiedono rafforzamento per Expo

12 Feb 2014

1,8 miliardi e 9mila unità di lavoro in Italia, di cui 1,2 miliardi e 6mila unità di lavoro in Lombardia, è la stima della produzione aggiuntiva e dell'occupazione per il settore dei trasporti, per il periodo 2012-2020. Lo dice una ricerca sull'impatto economico diretto e legacy di Expo promossa dalla Camera di Commercio di Milano e dalla Società Expo 2015 e affidata a un team di analisti economici.

Rafforzare i trasporti per Expo, lo chiede il 90% delle imprese milanesi e lombarde e il 63,5% chiede di potenziarli molto. Emerge da un'indagine della Camera di commercio di Milano a febbraio 2014 su 1152 imprese milanesi e lombarde.

Secondo i dati del servizio studi della Camera di commercio di Milano al terzo trimestre 2013, sono 157mila le imprese in Lombardia con 200mila addetti. Milano è prima per numero di imprese (13.149), seguita da Brescia (2.865) e Bergamo (2.338).

Mobility Conference 2014: oggi in Camera di commercio la seconda giornata. Ieri in **Assolombarda** il convegno di apertura. Sviluppo delle infrastrutture e mobilità del territorio: le sfide per il Paese, una due giorni dedicata a imprese, enti e istituzioni chiamati a discutere su infrastrutture, mobilità e logistica, Milano Smart City. www.mobilityconference.it.

"I trasporti sono centrali per un'area come quella milanese e lombarda - ha dichiarato **Claudio De Albertis**, membro di giunta della Camera di commercio di Milano - su cui si concentra una parte significativa dell'internazionalizzazione e degli scambi di tutta Italia. Milano e la Lombardia rappresentano infatti l'hub degli investimenti stranieri. Secondo i dati dell'ufficio studi della Camera di commercio, l'investitore che sceglie Milano e la Lombardia come prima destinazione è portato a consolidare la sua decisione estendendo i suoi investimenti successivi in tutto il Paese. Infatti il 56% di tutti gli investimenti attivati dal 2005 al 2011 in Italia deriva da multinazionali straniere che avevano già in precedenza la sede generale in Lombardia".

"Per Erica Corti, membro di giunta Camera di commercio di Milano: "Il rilancio della competitività nazionale e internazionale, in questo periodo ancora difficile per la crisi, passa anche attraverso un miglioramento delle reti infrastrutturali e dei collegamenti. Soprattutto in vista di Expo bisogna migliorare l'accessibilità di Milano, nazionale, ma anche dalle diverse destinazioni internazionali. Questa Mobility Conference rappresenta un'occasione di richiamo per arrivare preparati all'appuntamento dal punto di vista delle necessarie infrastrutture di trasporto".

"Una impresa del settore trasporti su sei in Italia ha sede in Lombardia - ha commentato Giorgio Balzaretto, consigliere Camera di Commercio di Milano -. Da Expo le imprese del settore si aspettano un indotto positivo per fatturato e occupazione. A tal proposito è necessario da parte delle istituzioni attivare i necessari interventi per avviare il rilancio".

MILANO - TRASPORTI: 9 IMPRESE SU 10 CHIEDONO RAFFORZAMENTO PER EXPO

Milano, 13 febbraio 2014 - 1,8 miliardi e 9mila unità di lavoro in Italia, di cui 1,2 miliardi e 6mila unità di lavoro in Lombardia, è la stima della produzione aggiuntiva e dell'occupazione per il settore dei trasporti, per il periodo 2012-2020. Lo dice una ricerca sull'impatto economico diretto e legacy di Expo promossa dalla Cdc di Milano e dalla Società Expo 2015 e affidata a un team di analisti economici. Dalla ricerca emerge la richiesta di rafforzare i trasporti per Expo: lo chiede il 90% delle imprese milanesi e lombarde e il 63,5% chiede di potenziarli molto. Secondo i dati del servizio studi della Cdc di Milano al terzo trimestre 2013, sono 157mila le imprese in Lombardia con 200mila addetti. Milano è prima per numero di imprese (13.149), seguita da Brescia (2.865) e Bergamo (2.338). Mobility Conference 2014: ieri in Camera di commercio la seconda giornata, lunedì in ~~Assolombarda~~ il convegno di apertura. Sviluppo delle infrastrutture e mobilità del territorio: le sfide per il Paese, una due giorni dedicata a imprese, enti e istituzioni chiamati a discutere su infrastrutture, mobilità e logistica, Milano Smart City. [Www.mobilityconference.it](http://www.mobilityconference.it). oel trasporti sono centrali per un'area come quella milanese e lombarda - ha dichiarato Claudio De Albertis, membro di giunta della Cdc di Milano - su cui si concentra una parte significativa dell'internazionalizzazione e degli scambi di tutta Italia. Milano e la Lombardia rappresentano infatti i hub degli investimenti stranieri. Secondo i dati dell'ufficio studi della Cdc, l'investitore che sceglie Milano e la Lombardia come prima destinazione è portato a consolidare la sua decisione estendendo i suoi investimenti successivi in tutto il Paese. Infatti il 56% di tutti gli investimenti attivati dal 2005 al 2011 in Italia deriva da multinazionali straniere che avevano già in precedenza la sede generale in Lombardia". Per Erica Corti, membro di giunta della Cdc di Milano, oel rilancio della competitività nazionale e internazionale, in questo periodo ancora difficile per la crisi, passa anche attraverso un miglioramento delle reti infrastrutturali e dei collegamenti. Soprattutto in vista di Expo bisogna migliorare l'accessibilità di Milano, nazionale, ma anche dalle diverse destinazioni internazionali. Questa Mobility Conference rappresenta un'occasione di richiamo per arrivare preparati all'appuntamento dal punto di vista delle necessarie infrastrutture di trasporto . oeUna impresa del settore trasporti su sei in Italia ha sede in Lombardia - ha commentato Giorgio Balzaretto, consigliere della Cdc - Da Expo le imprese del settore si aspettano un indotto positivo per fatturato e occupazione. A tal proposito è necessario da parte delle istituzioni attivare i necessari interventi per avviare il rilancio .

TGR LOMBARDIA H. 14.00 (Ora: 14:03:37 Min: 1:56)

Seconda giornata della Mobility Conference a Milano c'è preoccupazione per i ritardi nella realizzazione delle infrastrutture. Il parere di Rosario Bifulco di ~~ASSOMILANO~~



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SEGNALAZIONI RADIO TV

IL GAZZETTINO PADANO H. 07.20 (Ora: 07:25:54 Min: 1:19)

Oggi seconda giornata della Mobility Conference, si parlerà degli scali aerei lombardi. ~~ASSOCIATI~~ chiede a Pisapia di privatizzare Linate.

IL GAZZETTINO PADANO H. 12.10 (Ora: 12:14:01 Min: 1:13)

Di Expo si discute anche alla Mobility Conference. Il Presidente di Confindustria Giorgio Squinzi lancia l'allarme: sulle infrastrutture siamo in ritardo. Allarme ripreso dalla Camera di commercio che ha aggiunto: molte delle opere previste non si faranno. Sarà completata la tangenziale esterna di Milano, la tangenziale nord dovrebbe essere finite in tempo ma è soprattutto sulle infrastrutture ferroviarie che ci sono i maggiori dubbi, Rosario Bifulco di ~~ASSOTOMERISTI~~ sottolinea la preoccupazione degli industriali sulla mancata realizzazione della linea 4 della metropolitana di Milano.

EXPO 2015: BIFULCO, GOVERNO CONSENTA A COMPAGNIE DI ATTIVARE VOLI SU MILANO
'IL MANCATO COLLEGAMENTO DI MALPENSA ALL'ALTA VELOCITA' E' OCCASIONE PERSA'

Milano, 11 feb. (Adnkronos) - "Per l'Expo 2015 ci aspettiamo almeno 20 milioni di visitatori, parte dei quali provenienti da paesi extra-europei e che arriveranno utilizzando l'aereo. E' fondamentale che per allora e almeno, per l'intera durata di Expo 2015, il Governo compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie di tutto il mondo di attivare voli verso Milano. Occorre una deroga, almeno temporanea, agli accordi bilaterali e multilaterali che regolano il trasporto aereo limitando la possibilita' di introdurre nuove destinazioni, nuove frequenze di voli, nuovi servizi offerti da compagnie diverse da quelle gia' presenti".

Lo afferma Rosario Bifulco, consigliere incaricato competitivita' territoriale, ambiente ed energia di Assolombarda, durante il suo intervento alla Mobility Conference 2014 a Milano. Secondo Bifulco, "diversamente, corriamo il rischio che il milione di passeggeri cinesi previsto finisca per prenotare un bel soggiorno a Parigi, a Londra o altrove per venire all'Expo una sola giornata. Sarebbe un danno gravissimo non solo per Milano ma per tutto il Paese".

Infine, conclude Bifulco, "riscontriamo ancora un grave ritardo intermodale di Malpensa. Nel 2013, gli studi di fattibilita' del raccordo diretto tra la linea alta velocita' da Torino e le Ferrovie Nord di Milano verso Malpensa, sfruttando parte dell'interconnessione di Novara Ovest, non hanno fatto progressi. Il mancato collegamento di Malpensa all'Alta Velocita' e' sicuramente una grande occasione in meno per Expo".

(Red/Col/Adnkronos)
11-FEB-14 14:24 NNNN

Expo 2015: Bifulco, serve deroga per trasporto aereo

MILANO (MF-DJ)--"Per l'Expo 2015 ci aspettiamo almeno 20 mln di visitatori, parte dei quali provenienti da paesi extra-europei e che arriveranno utilizzando l'aereo. E' fondamentale che per allora e almeno per l'intera durata di Expo 2015, che il governo compia ogni azione possibile per consentire alle compagnie di tutto il mondo di attivare voli verso Milano. Occorre una deroga, almeno temporanea, agli accordi bilaterali e multilaterali che regolano il trasporto aereo limitando la possibilita' di introdurre nuove destinazioni, nuove frequenze di voli, nuovi servizi offerti da compagnie diverse da quelle gia' presenti". E' un passaggio dell'intervento di Rosario Bifulco, consigliere incaricato alla competitivita' territoriale, ambiente ed energia di Assolombarda, in occasione del Mobility Conference 2014. "Diversamente" ha detto Bifulco, "corriamo il rischio che il milione di passeggeri cinesi previsto finisca per prenotare un bel soggiorno a Parigi, a Londra o altrove per venire all'Expo una sola giornata. Sarebbe un danno gravissimo non solo per Milano ma per tutto il Paese". Infine, ha concluso Bifulco, "riscontriamo ancora un grave ritardo intermodale di Malpensa. Nel 2013, gli studi di fattibilita' del raccordo diretto della linea alta velocita' verso Malpensa. Il mancato collegamento di Malpensa all'Alta Valocita' e' sicuramente una grande occasione in meno per Expo". lab (fine)

13:57 11 feb 2014

Expo: da trasporti 1,2 mld euro e 9.000 posti in Lombardia
Nove imprese su 10 chiedono rafforzamento settore

(ANSA) - MILANO, 11 FEB - Il settore dei trasporti vale 1,2 miliardi di euro, compreso l'indotto, con 9.000 posti di lavoro per la Lombardia entro il 2020. E' quanto stima la Camera di Commercio di Milano, che, insieme ad Expo 2015 ha dedicato uno studio sull'argomento, presentato alla Mobility Conference Exhibition, organizzata in collaborazione con Assolombarda.

Secondo la ricerca, il 90% delle imprese milanesi chiede di "rafforzare i trasporti per Expo", in base ad un sondaggio condotto su un campione di 1.152 aziende milanesi e lombarde su un totale di 157.000 imprese regionali.

"I trasporti sono centrali per un'area come quella milanese e lombarda - ha commentato Claudio De Albertis, membro di giunta dell'Ente camerale - su cui si concentra una parte significativa dell'internazionalizzazione e degli scambi di tutta Italia". De Albertis ha ricordato poi che "il 56% di tutti gli investimenti attivati dal 2005 al 2011 in Italia deriva da multinazionali straniere che avevano già in precedenza la sede generale in Lombardia".

"Come Assolombarda - ha affermato **Rosario Bifulco**, consigliere di via Pantano - intendiamo mettere al centro dell'agenda pubblica la competitività del territorio e la sua capacità di attrarre investimenti, risorse, talenti. Il piano strategico della nuova presidenza, che contiene 50 progetti per 'far volare Milano' e che abbiamo posto alla base della nostra operatività, vuole favorire la trasformazione di Milano in città metropolitana contribuendo a renderla una città attrattiva, snodo di relazioni a cui Expo contribuirà come moltiplicatore". (ANSA).

VE

11-FEB-14 16:07 NNNN