

Intervento

Diana Bracco

Presidente

Assolombarda

Convegno

**L'ITALIA COME PIATTAFORMA
LOGISTICA EUROPEA:
POLITICHE, RISORSE E
CONSENSO PER REALIZZARE
LE OPERE NECESSARIE**

Auditorium

Assolombarda

28 gennaio 2008

Tutte le relazioni e le documentazioni della Mobility Conference saranno rese disponibili sul sito **www.mobilityconference.it**

MCE 2008

**L'Italia come piattaforma logistica europea: politiche,
risorse e consenso per realizzare le opere necessarie**

28 gennaio 2008

Diana Bracco, Presidente di Assolombarda

Intervento di apertura

Buongiorno a tutti, e benvenuti alla Mobility Conference 2008.

Insieme al Presidente della Camera di Commercio, Carlo Sangalli, desidero ringraziare gli oltre ottanta relatori che interverranno in questi due giorni, le istituzioni che hanno concesso il loro patrocinio, le aziende che hanno offerto il loro supporto e tutti coloro che contribuiranno alla manifestazione.

Anche quest'anno, il nostro obiettivo è fare il punto sulla situazione del Paese rispetto alle grandi reti infrastrutturali e di trasporto, per sciogliere i nodi e le criticità che ancora impediscono lo sviluppo in Italia di un sistema di mobilità moderno ed efficiente.

Il pensiero corre subito a Malpensa. O più precisamente all'annunciato declassamento dell'aeroporto se Alitalia venisse ceduta ad Air France.

L'elenco dei voli, in particolare intercontinentali, che secondo il progetto Air France verrebbero cancellati dall'aeroporto di Milano è paradossale, proprio ora che si stanno potenziando i collegamenti per l'accessibilità stradale e ferroviaria.

Vogliamo chiarire subito che questo è un problema nazionale.

Malpensa è un asset strategico non soltanto per i cittadini e le imprese italiane che devono recarsi all'estero, ma lo è anche per riuscire a far arrivare nel nostro Paese operatori e investimenti esteri.

Non dimentichiamo che la sola Lombardia assorbe oltre il 38,35% degli investimenti esteri in Italia e che il 97% di questi si concentra nella provincia di Milano.

Non si può pensare che Milano, la Fiera, il sistema produttivo, commerciale, turistico e culturale non abbiano collegamenti diretti con il resto del mondo che conta o, peggio ancora, con quello che sempre di più conterà. Penso anche alla moda, al design, al sistema formativo, che fa circolare idee e conoscenze, e al sistema dei servizi di cui Milano è la capitale.

Gli imprenditori non possono tollerare di tornare indietro di un decennio con una decisione che è stata presa senza considerare le conseguenze che ne derivano.

Per questo chiediamo con forza garanzie sul futuro dell'aeroporto intercontinentale del Nord Italia.

Per questo chiediamo che venga riesaminata la proposta alternativa a quella di Air France, che prevede il mantenimento dei collegamenti da Malpensa, e che è validata e supportata finanziariamente da tre importanti banche, in primo luogo Intesa SanPaolo.

Del resto, è significativo che lo stesso Ministro delle Infrastrutture abbia chiesto un ripensamento radicale del mandato affidato al presidente di Alitalia.

Tanto più che un processo decisionale così delicato – e che riguarda un asset strategico del Paese come il sistema del trasporto aereo - dovrebbe poter contare su una stabilità politica che oggi il Paese non ha.

Gli aeroporti di Milano devono poter sperimentare un modello di sviluppo originale, capace di valorizzare in pieno tutte le loro potenzialità, anche in vista della crescita

prevista del trasporto aereo mondiale: proprio a questi temi dedicheremo oggi pomeriggio uno specifico workshop.

Su questo obiettivo cruciale per la competitività del Paese Assolombarda si batte da anni con grande convinzione, e intende continuare a farlo anche ponendosi insieme alla Camera di Commercio come punto di riferimento per ogni iniziativa che possa concorrere a realizzarlo.

Milano è di fronte a un bivio.

Può consolidarsi come grande metropoli dell'Europa, al centro dei flussi internazionali di merci, persone e idee: un nodo del nuovo capitalismo delle reti che si afferma sullo scenario mondiale.

Oppure, sarà relegata a diventare una delle tante popolose città della provincia europea, e non più polo d'attrazione per capitali e talenti.

Milano e la Lombardia sperano ancora di poter contare sulle istituzioni e sulle forze politiche, economiche e sociali nazionali che consentano il raggiungimento di obiettivi che, di fatto, sono strategici per il Paese.

Quest'anno, come vedremo, il rapporto dell'Osservatorio Territoriale sulle Infrastrutture del Nord Ovest, che realizziamo insieme ai colleghi di Torino e di Genova, restituisce un quadro fatto di alcune positività e molte negatività.

Lo sforzo del Governo di dare continuità attuativa alla programmazione in corso è apprezzabile.

Ma le risorse disponibili sono ancora distanti dai fabbisogni reali.

Le esigenze finanziarie necessarie per potenziare la rete autostradale e quella ferroviaria superano le dotazioni di spesa autorizzate.

Questo però, a fronte di una Finanziaria che ha visto lievitare le spese complessive dagli 11,2 miliardi del testo presentato dal Governo a fine settembre ai 15,6 miliardi del testo approvato dal Parlamento.

Lo Stato continua a spendere male: non si può rimandare all'infinito quella riqualificazione della spesa che dovrebbe vedere nelle infrastrutture, nella formazione e nell'innovazione gli investimenti strategici del Paese.

Nell'ultimo anno, l'impegno congiunto del Governo, della Regione, della Provincia e del Comune di Milano nell'ambito del Tavolo per Milano ha accelerato in modo significativo i processi decisionali.

Ma restano incognite pesanti su opere fondamentali come il completamento dell'alta capacità ferroviaria, a partire dalla tratta Milano-Verona e da quella Torino-Lione, per la quale inaccettabili resistenze localistiche hanno impedito perfino la progettazione preliminare; o come il terzo valico sulla Milano Genova e le connessioni ferroviarie al tunnel del Gottardo.

Ancora una volta dico: bloccare opere strategiche significa tagliare fuori l'Italia dai grandi flussi di merci e persone: è come sbattere la porta in faccia al futuro.

Certo, la gestione del consenso richiede lo sviluppo di azioni e iniziative specifiche per promuovere e rafforzare l'accettabilità sociale delle infrastrutture.

Lo si sta facendo, ad esempio:

- con le attività dell'Osservatorio sulla Torino-Lione;
- con gli accordi di programma siglati a livello regionale su alcune opere strategiche;
- con l'impegno di molti enti locali per adeguare le infrastrutture alle richieste del territorio.

Ma le resistenze permangono; e l'impegno all'ascolto non deve tradursi nell'incapacità di assumere le decisioni necessarie e sempre più urgenti per connettere il Paese ai grandi corridoi europei.

Se non si risolvono i problemi delle infrastrutture nella parte più competitiva del Paese, quella che più di tutte produce, compete, crea sviluppo, si rischia la delocalizzazione delle imprese.

Ma noi imprenditori crediamo e vogliamo continuare a credere nel futuro del Paese.

Per questo, rispetto alle infrastrutture ma non solo, non smetteremo di sollecitare interventi che vadano in direzione dello sviluppo.

Torneremo a farlo già il 7 febbraio, insieme alla Camera di Commercio e a moltissimi rappresentanti delle istituzioni e della business community, in un convegno dedicato a Malpensa come risorsa strategica per l'internazionalizzazione del Paese.

Non possiamo infatti correre il rischio che le turbolenze politiche di questi giorni facciano passare in secondo piano temi essenziali come questi.