

Intervento

Gian Francesco Imperiali

Vice Presidente

Assolombarda

Convegno

**STATI GENERALI DELLA
MOBILITA'
E DELLE INFRASTRUTTURE:
LE POLITICHE E LE
INIZIATIVE PER L'AREA
METROPOLITANA MILANESE**

Sala Colonne

Palazzo Giureconsulti

29 gennaio 2008

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

MCE 2008

Stati generali della mobilità e delle infrastrutture: le politiche e le iniziative per l'area metropolitana milanese

29 gennaio 2008

Gian Francesco Imperiali, Vice Presidente di Assolombarda

Saluto di apertura

La seconda giornata di lavori della Mobility Conference 2008 si apre con un evento che insieme alla Camera di Commercio di Milano abbiamo voluto denominare "Stati generali". L'obiettivo è infatti quello di mettere a confronto i principali attori che rappresentano la domanda e l'offerta di mobilità nel territorio milanese, al fine di:

- mettere in evidenza quale sarà lo scenario infrastrutturale dell'area vasta milanese dei prossimi anni, fondamentale perché contribuirà a determinare il livello di competizione del nostro territorio;
- far emergere la molteplicità degli interessi coinvolti nella realizzazione delle opere infrastrutturali e delle istanze che provengono dal territorio;
- aiutare i decisori pubblici nella definizione e attuazione delle politiche per la mobilità e fare in modo che siano maggiormente rispondenti alle necessità espresse dal territorio.

Tuttavia, per raggiungere questi obiettivi, occorre partire dalla situazione in cui versa la rete di mobilità dell'area milanese.

Dal rapporto OTI Nordovest, realizzato da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino, emerge come diversi progetti infrastrutturali di cui si parla ormai da decenni sono ancora sulla carta. Per quanto riguarda i pochi cantieri in corso, solo alcuni hanno visto la conclusione dei lavori e, nella maggior parte dei casi, si registrano ritardi

rispetto alle previsioni iniziali. Questa situazione dimostra ancora una volta come ci sia bisogno della capacità di tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione degli interventi di raggiungere un più ampio livello di condivisione nelle scelte da attuare, e maggiori coordinamento e collaborazione durante le fasi procedurali e realizzative.

Solo in questo modo è possibile compiere scelte coraggiose, capaci di superare la paralisi in cui versa il settore della mobilità di merci e persone non solo del nostro territorio, ma di tutto il Paese.

A questo proposito, rilevo alcune importanti iniziative che riguardano la Lombardia e che hanno messo in luce la volontà e la convergenza di intenti ai diversi livelli istituzionali di governo del territorio: il Tavolo sulle priorità infrastrutturali della Regione Lombardia e il Tavolo per Milano. Grazie alla collaborazione che si è avviata in questi ambiti, si sono sbloccate opere che fino a qualche tempo fa erano ancora nel libro dei sogni, mi riferisco in prima battuta a Brebemi e Pedemontana. Così come è stato possibile dare un impulso decisivo per la realizzazione delle nuove metropolitane milanesi. Inoltre, è importante citare come fatto positivo anche il lavoro svolto da CAL¹ per accelerare le fasi procedurali dei progetti e la promozione dell'accordo di programma regionale per raggiungere una maggiore condivisione territoriale delle opere.

Nonostante i segnali positivi, voglio portare all'attenzione di tutti voi alcuni temi che a mio avviso rimangono in gran parte irrisolti.

Innanzitutto, è importante ricordare che la competitività dell'area metropolitana milanese si gioca sulle connessioni con il resto d'Europa e del mondo. Per questo è fondamentale realizzare l'alta capacità ferroviaria e i collegamenti ai valichi alpini. Da questo punto di vista il 2007 è stato un anno di sostanziale fermo e la cosa che preoccupa è che manca ancora una programmazione temporale e finanziaria delle nuove realizzazioni come:

- il proseguimento a est di Milano dell'alta capacità ferroviaria, a partire dalla Milano-Verona;
- i collegamenti al tunnel ferroviario del Gottardo, a partire dalla tratta prioritaria Seregno-Bergamo, fondamentali per non far gravare ulteriormente sulla nostra rete

¹ Concessioni Autostradali Lombarde, società mista paritetica ANAS - Regione Lombardia .

stradale i flussi di merci in transito dalla Svizzera e che a partire dal 2017 utilizzeranno la nuova rete posta lungo il Gottardo;

- il Terzo Valico ferroviario sulla Milano-Genova, importante per connettersi con i porti liguri.

Inoltre, come è stato ampiamente dibattuto nei convegni di ieri, non si può non citare Malpensa come un nodo critico per la competitività di Milano nello scenario internazionale. Le connessioni aeree costituiscono un aspetto cruciale per mantenere il nostro sistema economico agganciato ai flussi globali di merci e persone. Pertanto, il sistema aeroportuale milanese e lombardo deve essere messo nelle condizioni di svolgere questo compito nel miglior modo possibile, anche nella considerazione che Milano sta concorrendo per vedersi assegnata l'Expo del 2015.

Secondo punto, i centri di interscambio sia per le merci che per i passeggeri. La realizzazione delle infrastrutture a servizio dell'area metropolitana richiede anche la necessità di programmare e realizzare nuovi centri intermodali per le merci e di nuove strutture di corrispondenza per il trasporto viaggiatori. Il nostro territorio, infatti, subisce quotidianamente le conseguenze del forte deficit nella dotazione di piattaforme logistiche per le merci e di punti di interscambio modale per gli spostamenti delle persone. Eppure, nonostante questo tema era stato già individuato come prioritario nel piano regionale della mobilità del 1982, la sua attuazione è ancora largamente disattesa. Oggi abbiamo una grande opportunità, da non perdere, che riguarda la pianificazione e la realizzazione dei nodi intermodali posti lungo i nuovi progetti ferroviari e autostradali che interessano il nostro territorio. Cito solo un esempio: alla fine del 2009, con l'attivazione completa dell'alta capacità ferroviaria Torino-Milano, il nodo della Fiera di Rho-Però diventerà un punto di interscambio cruciale che andrà sviluppato per tempo e con determinazione.

Terzo punto, la gestione della mobilità. Attuare politiche di governo della mobilità significa affrontare in modo più strutturato il problema dell'integrazione tra programmazione delle reti e dei trasporti, pianificazione territoriale e politiche per lo sviluppo. Da questo punto di vista, è chiaro che il tema della gestione della mobilità nella nostra area urbana non può essere affrontato in autonomia da ogni singolo

Comune. Ecco che allora diventa fondamentale definire una struttura snella e autonoma, dotata di capacità decisionale e di risorse, per programmare e attuare gli interventi necessari alla gestione della mobilità del nostro territorio. A questo proposito l'introduzione di un provvedimento come l'Ecopass va nella direzione di affrontare il problema della mobilità del nostro territorio, tuttavia per la sua efficacia è indispensabile che sia ricondotto nell'ambito di un quadro organico e più complessivo di iniziative sulla mobilità che coinvolgano l'intera area metropolitana milanese e che producano complessivamente l'effetto di ridurre in modo strutturale congestione e smog.

Accanto a questi punti, che riguardano in maniera specifica la nostra area metropolitana, ce ne sono altri due che riguardano più in generale i nodi che frenano lo sviluppo infrastrutturale nel nostro Paese e che qui voglio citare.

Il primo riguarda le procedure e il consenso. Per realizzare le opere nel nostro Paese ci sono ancora troppi passaggi amministrativi di competenza di enti diversi tra loro, che spesso agiscono in maniera autoreferenziale, senza nessun tipo di coordinamento e senza nessun rispetto dei tempi stabiliti. Oltre a questo, per varie ragioni molte infrastrutture non riescono a "bucare" il muro dei veti incrociati, nazionali e locali e a vedere la luce. Credo che sia necessario un maggior senso di responsabilità da parte di tutti, ognuno per il proprio ruolo, senza chiusure localistiche e paralizzanti pregiudiziali e rigidità. Se prendiamo come riferimento quello che accade negli altri Paesi Europei, da una recente ricerca dell'OICE risulta che: in Francia occorrono 24 mesi per realizzare tratte autostradale comprese tra i 20 e i 44 km; in Germania in 12 anni sono state costruite 1.100 km di nuove autostrade; in Spagna in 36 mesi sono stati realizzati 56,23 km della nuova metropolitana di Madrid. Noi stiamo aspettando l'apertura dei cantieri della Pedemontana da più di 35 anni!

Il secondo tema è quello delle risorse: siamo tutti consapevoli che per realizzare tutte le infrastrutture necessarie occorrono risorse ingenti, che la sola finanza pubblica non può garantire. Occorre pertanto modificare le procedure e le modalità per attivare nuove risorse per realizzare le opere nella direzione di quel federalismo infrastrutturale chiesto a gran voce dalle Regioni del Nord. Maggior autonomia nella gestione e

attuazione delle opere e procedure più certe possono dare ai grandi investitori privati la sicurezza che i loro investimenti nelle infrastrutture italiane saranno redditizi.

In conclusione, l'area metropolitana milanese è di fronte ad un bivio determinante per decidere se vorremo continuare ad affermare un ruolo di nodo della rete globale oppure se ci accontenteremo di svolgere un ruolo di grossa area urbana, importante in termini di scala ma non di competizione rispetto alle altre principali aree metropolitane mondiali.

Ringrazio sin d'ora i relatori che interverranno dopo di me e in particolare il Vice Ministro dei Trasporti Cesare De Piccoli e il Presidente della Provincia di Milano Filippo Penati.