

INTERVENTO

Giuliano Asperti

Vice Presidente Territorio e Infrastrutture Assolombarda

**Auditorium Gio Ponti
Assolombarda
6 Febbraio 2012**

CONVEGNO

2003 – 2012, dieci anni di infrastrutture e trasporti per lo sviluppo economico del Paese: cosa si è fatto e cosa rimane da fare



Le presentazioni saranno rese disponibili sul sito internet:
www.mobilityconference.it

Segreteria Mobility Conference
Tel. 0258370.281/398 – conferenceexhibition@assolombarda.it

MCE 2012

Auditorium Assolombarda, 6 febbraio

Giuliano Asperti, Vice Presidente Territorio e Infrastrutture Assolombarda

Relazione di base

1. MCE 2012-2003: 10 anni di infrastrutture. Dove eravamo, dove siamo

Dopo 10 anni di MCE (Mobility Conference Exhibition), esaminare i risultati del decennio 2003-2012 è un obbligo preliminare: c'è ancora molta strada davanti a noi e la riflessione è indispensabile.

Nel 2003 si svolgeva la nostra prima MCE, e nel 2002 la Legge Obiettivo muoveva i primi passi: si trattava di circa 100 opere di interesse nazionale. In questi 10 anni, proprio nelle MCE, ne abbiamo seguito le attuazioni.

Dieci anni quindi importanti per le infrastrutture in Italia inquadrato nel programma TEN-T (Trans European Networks), che definisce le relazioni nei trasporti tra l'Italia e gli assi di sviluppo europei. **Il Paese che sta fuori da quelle relazioni per incapacità di decidere non è il più bravo, ma il più cieco verso il proprio futuro.**

Se prendiamo in esame le 42 opere del triangolo MI-TO-GE monitorate dall'Osservatorio Territoriale Infrastrutture - OTI NordOvest, promosso da Assolombarda, Confindustria Genova e Unione Industriale di Torino, molte delle quali incluse nella Legge Obiettivo, 21 di esse erano nel 2002 semplici previsioni programmatiche, 15 disponevano di una progettazione perlopiù preliminare, 6 presentavano lavori agli inizi.

Oggi, dieci anni dopo, una sola è rimasta a livello di previsione, 9 sono a progettazione preliminare o definitiva, 5 in gara, 21 avviate, 6 concluse.

Le 42 opere prevedevano investimenti per 56 miliardi di Euro. Le opere concluse ammontano a un valore di 8 miliardi, mentre quelle di cui si è avviata la realizzazione prevedono investimenti per 39 miliardi, dei quali al momento sono disponibili 11 miliardi, pari a meno del 30%.

Nei 10 anni sono state realizzate e concluse opere importanti: cito ad esempio l'alta velocità Torino-Milano-Roma-Napoli, il Passante Ferroviario di Milano, i prolungamenti delle linee metropolitane di Milano M1 (Rho Fiera), M2 (Assago), M3 (Comasina) e altre opere importanti come la superstrada Malpensa-Boffalora.

Altre però sono a rilento e rischio, anche tra quelle a cantiere aperto. Si tratta di opere talvolta imponenti e di cifre importanti: in 10 anni di passi ne sono stati quindi compiuti. **Ma 6 opere concluse in 10 anni è troppo poco. Molto meglio che negli anni Novanta: ma non basta. Lo sforzo di tutti è stato notevole, ma il risultato non corrisponde né agli sforzi, né alle necessità. Qualcosa non ha funzionato al meglio.**

Se veniamo alla nostra Milano, relativamente alle 24 opere osservate, 5 sono state concluse (importo 8 miliardi), 9 sono in corso di realizzazione (costo 14 miliardi, con una disponibilità attuale di 6 miliardi), mentre il costo di quelle da avviare è di circa 6 miliardi, con una copertura di poco superiore a un miliardo. Speranze positive nutriamo per le linee 4 (che non sarà completata entro il 2015) e 5 della metropolitana di Milano: importanti per l'EXPO e per il futuro della mobilità milanese.

Se veniamo al sistema autostradale lombardo, nel 2001 la Lombardia aveva una disponibilità autostradale di 65 km/milione di abitanti, rispetto al doppio o triplo di altre aree europee di pari rango: oggi, 10 anni dopo, siamo ancora lì. Brebemi, Pedemontana, TEM, Cremona-Mantova, Broni-Mortara: quasi 300 km di nuova rete prevista, con procedure avviate tra 10 e 15 anni fa, dei quali per l'Expo 2015 saranno forse disponibili 80 km. **Impossibile ormai che Pedemontana e la Tangenziale Esterna siano disponibili per il 2015.**

Altre opere strettamente pensate per EXPO sono in preoccupante ritardo e necessitano di iniezioni procedurali assai forti.

Il ritardo non deve frustrare, poiché **le nuove autostrade sono state pensate per il futuro di Milano e della Lombardia, prima ancora che per l'EXPO.** Ma proprio per questo sono ancora più necessarie: sono in una fase fondamentale, ad un vero e proprio punto critico. Vediamo tutti di dare la spinta finale.

2. I ritardi: perché?

Perché un'opera, che, seppur imponente, richiede tre, al massimo quattro anni per esser costruita, ne richiede 10/15 per arrivare all'avvio dei lavori?

La crisi finanziaria degli ultimi tre anni e l'evidente difficoltà di oggi a reperire le risorse non basta a spiegare i ritardi: la crisi ci aggiunge il rammarico per non avere fatto prima e meglio e sicuramente ci pone il problema di uno scatto finale aggiuntivo. Ma la crisi finanziaria sta solamente dilatando problemi di altra origine.

Stiamo anche investendo meno, è vero: nel 2012 la spesa programmata, almeno fino a poco tempo fa, era pari all'1.6% del PIL, contro una media europea del 2,2%. **Ma la carenza degli investimenti è solo uno dei problemi, se è vero che faticiamo a spendere anche le risorse stanziare.** Pensate che:

- 6 anni tra assegnazione dell'appalto della Torino-Lione e avvio della galleria di sondaggio;
- sulle tratte del Corridoio 5 che interessano il Nordovest d'Italia sono in esercizio solo 155 km (pari al 58%) di nuova linea AV/AC su 267 previsti per il 2011, così come solo 70 km (pari al 36%) di nuove autostrade sui 192 previsti.
- 11 anni dal primo progetto della direttissima del Terzo Valico e più di 5 anni di tra approvazione del progetto definitivo e avvio dei lavori;
- 13 anni in media per arrivare all'apertura dei cantieri delle tre principali autostrade dell'area milanese (Brebemi, Pedemontana Lombarda, Tangenziale Est Esterna di Milano) e quindi circa 17 per la consegna;
- 6 opere stradali su 7 e 9 opere ferroviarie su 20 previste dall'Accordo di programma per l'accessibilità a Malpensa 2000 sono ancora da completare, pari al 56% del totale;
- 6 anni per mettere un punto fermo sul Ponte sullo Stretto di Messina.

Impressionante: non possiamo continuare così. La Legge Obiettivo è stata la madre di molti di questi interventi, ha da un lato dato un impulso decisivo all'avvio di molte opere, dall'altro non ha purtroppo risolto i problemi di lunghezza e farraginosità delle procedure, di sovrapposizione delle competenze decisionali, di ricomposizione dei conflitti territoriali locali. **Bene quindi che il Governo abbia preso di petto il problema: ma siamo solo agli inizi.**

La prima fonte di ritardo sono i processi decisionali della P.A. e nelle esitazioni della politica. A molti livelli: molte di queste opere coinvolgono una tale quantità di soggetti istituzionali e di poliarchie territoriali da richiedere un forte grado di coesione. Ciò è possibile quando l'obiettivo è condiviso, ma quando la coesione si scontra con l'opposizione ideologica all'infrastruttura in quanto tale (sia essa autostrada, ferrovia, inceneritore, linea elettrica, rigassificatore) è difficile procedere. **Però il Paese non può fermarsi. La democrazia deve produrre decisioni e azioni. Tutti devono potersi esprimere, ma alle pretese di veto va opposta fermezza.**

L'informazione per tutti è un obbligo. Il diritto di ciascuno a esprimersi va garantito. Ma ogni livello istituzionale deve prendersi le proprie responsabilità di scelta, entro tempi certi e secondo i propri obblighi istituzionali. La consultazione per migliorarne l'inserimento ambientale e territoriale di un'opera, non può essere la leva per colpire alla radice l'opera stessa. In troppe occasioni le amministrazioni forniscono sui progetti informazioni semplificate e molto politicizzate, alimentando di fatto lo scetticismo della popolazione.

La sindrome NIMBY c'è, lo sappiamo. Ma troppo spesso essa diviene il pretesto dietro a cui le Amministrazioni locali assumono posizioni ideologiche, spesso per alzare la posta in gioco delle compensazioni e delle mitigazioni.

La corruzione, infine, che ancora appare, inquina e rallenta i tempi decisionali. Rende il cittadino diffidente e lo porta a pensare che molte opere siano mosse dal malaffare più che dalla pubblica utilità. La punizione dei fenomeni di corruzione negli appalti deve essere severa.

I ricorsi verso le aggiudicazioni devono avere infine tempi brevissimi e perentori: va contrastata la consuetudine del ricorso esclusivamente finalizzato al riequilibrio tra gli operatori.

Indispensabile infine la certezza delle risorse: anche limitata se del caso, ma certa.

Quanto alla progettazione, la possibilità di integrare progetto preliminare e definitivo in un'unica fase può rappresentare un'utile accelerazione.

3. Il financing: project bond possibili se project financing rigorosi

Alcune delle difficoltà attuali dipendono anche da un approccio non troppo disciplinato al *project financing*.

Esso non è uno strumento finanziario, bensì una costruzione imprenditoriale molto complessa: da maneggiare con riguardo. Un equilibrio complicato di capitali propri, mezzi di terzi, tariffe, normative regolatorie, contratti legali, garanzie, *covenants* rigorosi che non perdonano. IL project financing richiede alla base un rapporto pubblico-privato privo di commistioni e rigorosissimo, quasi calvinista, fondato su certezza e chiuso a modifiche regolatorie in corso d'opera.

Appaltare un'opera in project financing non significa appaltare un'opera pubblica, ma vuol dire appaltare l'avvio di un'impresa.

Significa costruire un'impresa industriale *ex novo* con un elevato grado di rischio. Molto più difficile che comprare e gestire un'impresa che già c'è.

Pedemontana ad esempio è un *greenfield* da 5 miliardi, Tem di quasi 2 miliardi. In totale 110 km di autostrade per quasi 7 miliardi; **e dire che i 3.000 km di rete autostradale privatizzati nel 2000 vennero acquistati esattamente per 7 miliardi di euro!** Per spingere l'esempio al paradosso, se dovessimo realizzare oggi in project financing quei 3.000 km di rete, occorrerebbe un investimento finanziario di circa 150 miliardi di Euro. Il paradosso non stupisca: se compri una società già operativa, compri una redditività, un debito, un ricavo già noti e certi; la rete viene da sé. Nel project, invece, finanzia la costruzione della rete e operi affinché redditività, debito, ricavi siano tali da ripagarti nei successivi 40 anni di gestione. E' completamente diverso.

Il project financing non solo non è l'albero di Natale cui appendere ogni desiderio. Anzi esige il contrario: progetti sani ed essenziali, una gestione trasparente, da affidarsi a comportamenti manageriali e imprenditoriali autonomi rispetto alla politica. Questo è quanto si richiede, ma che non sempre avviene.

E alcune **attuali incertezze finanziarie delle opere lombarde sono figlie di sottovalutazioni di percorso e di non piena consapevolezza della dimensione finanziaria del problema. Un percorso compiuto con buona volontà, ma anche con qualche limite.**

Il recente Decreto del Governo soccorre il project financing delineando con maggior esattezza lo strumento finanziario dei project bond. E lo fa con grande serietà: **nessuno pensi che i project bond siano il nuovo "bancomat" delle infrastrutture.** Il Decreto fa ben capire che i project bond esigono project financing molto seri: si legge infatti nelle norme la necessità di rigore nei project per rendere credibili i bond, la consapevolezza esplicitata del loro elevato grado di rischio da riservarli esclusivamente a investitori istituzionali. E dovranno essere preferibilmente garantiti. Il cammino è giustamente rigoroso e in salita.

Non faremo certo dare i rating dei project bond a Standard&Poors, **ma non pensiamo che si apra per i project bond una stagione spensierata.**

Veniamo al concreto: per Brebemi, Pedemontana e Tangenziale Est Esterna, **mancano all'appello ancora 7,1 miliardi** da reperire in gran parte sui mercati finanziari. Brebemi è forse l'opera più vicina al closing finanziario, di circa 1,9 miliardi. Pedemontana Lombarda, a fronte di un impegno complessivo di 5,040 miliardi, ha risorse disponibili pari a 1,445 miliardi, mentre deve reperire 3,595 miliardi di euro. La Tangenziale Est Esterna presenta un investimento complessivo di 1,7 miliardi ma devono ancora essere reperiti 1,6 miliardi di euro.

Non mancano problemi ed inquietudini nemmeno sul fronte dell'equity.

Il ruolo di Serravalle SpA, che ci onoriamo di avere tra i nostri associati, è fondamentale per Pedemontana Lombarda e Tangenziale Est Esterna: detiene il 68% della prima e il 34% della seconda. Provincia di Milano e Serravalle in questi anni hanno dimostrato una disponibilità ad investire generosa, per una missione pubblica lodevole. E' stata, insieme alla Regione, CAL, BIIS, tra i veri motori delle iniziative. In linea teorica, con le quote attuali, Serravalle è attesa da circa altri 600 milioni di investimento, insostenibile dai soli flussi finanziari caratteristici della società.

Serravalle SpA, encomiabile motore del sistema, si trova di fronte a scelte decisive: rafforzarsi patrimonialmente o cedere in buona misura la titolarità delle iniziative. Il Comune di Milano, e ancor più la Provincia, sono probabilmente ad un bivio: il tema della presenza del pubblico in società che devono sfidare un futuro più complesso del pur glorioso passato.

Equity, debito, rischio. Anche la Cassa Depositi e Prestiti potrà essere sempre più importante: il suo contributo, non so come, potrebbe aiutare molto. Peraltro un player di riferimento che pesi autorevolmente nell'equity potrebbe avvicinare il tanto agognato sistema delle autostrade del Nord.

Assolombarda chiede agli stakeholder delle iniziative autostradali - Provincia di Milano, il Concessionario CAL, le banche principali (BIIS in particolare), Serravalle Spa – di compiere una ricognizione severa e realistica dei problemi per risolverli. Ci sono problemi, ma siamo vicini alla meta: finire in stallo ora sarebbe imperdonabile.

4. Le società pubbliche degli Enti Locali

Ruolo e scelte della Provincia di Milano e di Serravalle ci introducono al tema dei destini delle società pubbliche di servizi e, in particolare, di quelle controllate dagli Enti Locali.

La recente cessione a F2i del 30% delle azioni SEA fu dettata dall'esigenza del Comune di Milano di ridurre il proprio debito, nell'ambito di una politica fiscale dura, ma che condividiamo in attesa di registrare uguale fermezza nella spending review. Ci ha però sorpreso nel dibattito politico, e da parte di tutte le forze, l'assunto inderogabile, quasi da 11° Comandamento, di voler garantire, ora e sempre, una maggioranza pubblica alla società. Sorprende lo scarto tra i proclami nazionali in merito alle liberalizzazioni e le coerenze locali. **Non c'è stata voce politica che, con riferimento alle società comunali, abbia anche solo culturalmente ventilato che gli asset delle Società**

Comunali (o provinciali) in futuro possano esser ceduti in tutto o in parte, non solo per esigenza di cassa, ma anche per garantirne il migliore e autonomo sviluppo.

Molti Comuni e Province lombarde possiedono e controllano società pubbliche in molteplici ambiti, in gran parte per fare mestieri non di pertinenza stretta, altre per esternare servizi a società controllate dall'ente stesso. Una provincia lombarda si è trovata un anno fa con 72 (settantadue!) società, una delle quali per la produzione di energia eolica in Puglia. Inutile dire che non c'è forza politica che si sottragga alla tentazione: è attraverso di esse che spesso il sistema politico ti porta la sua ingerenza fuori dall'uscio di casa.

Attenzione: la gestione privata di un servizio pubblico non è automaticamente sinonimo di efficienza e trasparenza, né i monopoli privati garantiscono automaticamente concorrenza e competitività. Come non è in discussione che una gestione pubblica a volte può essere pur sana. Ci sono esperienze di eccellenza: nella sanità ad esempio.

Ciò invece che è certo è che la gestione più a rischio è quella controllata da sé stessa: essa ha in sé il germe del pericolo. Sarebbe come se il controllo di gestione nelle nostre aziende dipendesse dalle aree operative.

L'Ente pubblico deve esigere, pretendere e controllare: non gestire.

CAL (Concessionaria Autostrade Lombarde), che a volte svolge un ruolo persino impietoso con le concessionarie autostradali, è un esempio positivo di quanto intendo: né essa né i suoi soci gestiscono concessioni in Lombardia.

La tendenza, e ci auguriamo dal governo atti significativi in merito, deve essere di riportare gli Enti Locali entro i loro confini e compiti: ne guadagneranno la spesa pubblica, la trasparenza e l'efficienza.

Il tema porta diretto ad un grande tema infrastrutturale di Milano e del Nord: il sistema aeroportuale del nord.

5. Gli aeroporti lombardi: un sistema?

I cinque aeroporti del bacino lombardo (Malpensa, Linate, Orio al Serio, Montichiari e Villafranca) nei primi 11 mesi del 2011 insieme hanno trasportato 37,5 milioni di passeggeri, pari al 27% del totale nazionale, e 577 mila tonnellate di merce, pari al 67% del totale nazionale.

Malpensa ha ampi margini di sviluppo e la terza pista ne accrescerà la portata, Linate ha un certo margine di capacità, Orio al Serio è invece al limite della sua capacità massima. Verona ha potenzialità di crescita ulteriore, mentre Montichiari può solo crescere.

Nei prossimi vent'anni si prevede uno sviluppo del traffico aereo mondiale a un tasso medio annuo del 5%. I passeggeri aumenteranno dagli attuali 2,2 miliardi a 6 miliardi nel 2030. E' una grande opportunità, ma per coglierla occorre attrezzarsi.

Non solo questi nostri aeroporti hanno possibilità di sviluppo (catturando il traffico che crescerà e già oggi si rivolge verso aeroporti del sud della Germania), ma il loro sviluppo è necessario per offrire competitività al sistema economico dell'area padana: parliamo della parte economicamente più importante del Paese.

Anche qui vale la regola generale: **ciò che non facciamo noi, fanno gli altri. Il mercato è senza pietà e non da oggi aeroporti come Parigi o Francoforte catturano parte del nostro traffico aereo.** Né potremo chiedere ad alcuno di restituirci il traffico aereo che gli altri ci stanno prendendo!

La pressione competitiva da parte delle compagnie straniere si fa sentire ed è agevolata dalle nostre insufficienze. Le Società di gestione sanno bene di dover aggiornare il modello di business in un mercato difficilissimo.

Un piano industriale dell'insieme di questi aeroporti sarebbe utilissimo.

Essi distano mediamente 40 km l'uno dall'altro. Sono gestiti con impegno e anche successo dalle Società di gestione, che non condividono pur tuttavia un progetto comune di aggressione al mercato e di servizio al mercato: **non sono cioè un sistema.** La composizione delle Società di gestione dovrebbe aiutare: SEA (Malpensa e Linate) ha 3 soci di riferimento e alcuni Comuni minori, SACBO 7 soci di riferimento ed altri numerosi minori, Aeroporti del Garda (Brescia e Verona) 8 soci di riferimento e 32 minori. Con eccezione di F2i, e in piccola misura Italcementi in Sacbo, tutti i soci sono espressione della rappresentanza associativa o istituzionale: Comuni, Province, Casse di Risparmio, Banche, Camere di Commercio, Confindustrie territoriali.

Perché non andare tutti velocemente verso una strategia di integrazione, industriale e forse di più, al fine di costruire un sistema attrattivo internazionale, invece che rischiare di farsi concorrenza in un bacino regionale ormai troppo piccolo?

Forse c'è un problema di fondo. **Queste rappresentanze originano assetti che, se hanno avuto il merito della promozione primitiva dell'iniziativa, oggi paiono spesso prigionieri di una logica locale e di equilibri politici locali complessi, che rischiano di limitarne la manovra e l'orizzonte. Proprio mentre la competitività richiede**

velocità, dimensioni e investimenti impegnativi. Si richiede forse il coraggio di iniziative coraggiose che unifichino gli obiettivi e, se del caso, avvicinino gli assetti.

La stessa rappresentanza delle associazioni in queste società deve avere come obiettivo la competitività del sistema che rappresentano, non sé stesse. L'intervento di F2i in SEA - alla quale va riconosciuto il grosso sforzo di adeguamento del piano di business - può essere un inizio in una nuova direzione.

6. Il ruolo di Milano. Da Mediolanum allo zero cartesiano

Parlare di aeroporti, di assi ferroviari, di autostrade del nord è parlare di Milano.

Il ruolo di Milano in Italia e in Europa ispira le posizioni della nostra Associazione: **solo adempiendo la propria missione regionale e nazionale Milano è sé stessa.**

Milano è città aperta, dinamica, libera che vive di relazioni e di interessi che ogni giorno la alimentano. Milano connette all'Europa queste relazioni grazie alla sua caratteristica di metropoli europea. Scienza, economia, cultura, libertà ne fanno le ragioni di crescita. Il "sapere", "l'operare". "il muoversi".

La rete di relazioni e interessi che riunisce tutta l'Italia del Nord ha come suo punto focale la metropoli lombarda. Questo se guardiamo all'Italia.

Se guardiamo all'Europa, a parte il *Northern range*, non vi è concentrazione urbana maggiore della Pianura Padana. E al centro ci sta Milano.

Possiamo ben dire che il nome Mediolanum (città di mezzo nella pianura) fu molto proprio. Oggi, guardando all'Europa, Milano è più di mezzo che mai. Rappresenta lo zero cartesiano di due direttrici fondamentali dello sviluppo europeo: il Corridoio 24 (Genova-Rotterdam) e il Corridoio 5 (Lisbona-Kiev). Assi di sviluppo economico, non solo di reti di trasporto. Il traforo del Gottardo fa il resto.

Governare Milano significa interpretare questa dimensione lombarda ed europea. I flussi di queste relazioni pongono problemi complessi, ma sono l'opportunità e la vita di Milano. Governarli con la testa aperta è una necessità nazionale.

Milano è abitata dai residenti: ovvio. Ma la alimentano anche i 2,4 milioni di spostamenti e persone che ogni giorno si muovono in auto al suo interno e altri 1,5 milioni sui mezzi interurbani e urbani. Esse nutrono Milano e ricevono da Milano: e questo rende ricca Milano.

La forza di Milano si sviluppa nelle sue relazioni di mobilità:

Dietro ogni spostamento c'è un'attività: c'è un lavoro. Milioni di attività quotidiane fanno l'economia della metropoli.

Una mobilità, quella di Milano, fatta di sistemi pubblici e di mobilità individuale.

Lo studio che presenteremo domani pomeriggio arriva alla conclusione che Milano ha un tempo di attraversamento molto agevole. Cioè offre un accesso rapido come poche città italiane ed europee a tutti i suoi asset economici, culturali e di servizio.

E' quella sensazione che ci fa dire: "una volta che esci dalle tangenziali, in Milano viaggi bene e meglio che altrove".

Questo è un privilegio - e un orgoglio - figlio dei grandi investimenti fatti nei mezzi pubblici e soprattutto nelle reti metri di metropolitana con continuità dalle Amministrazioni negli ultimi 40 anni. Niente è stato inventato in un giorno!

Linea 4 e Linea 5 della metropolitana daranno continuità a questa azione.

Quanto ai sistemi pubblici, le relazioni tra il sistema interurbano e quello urbano sono strettissime: due sistemi che organizzano gli spostamenti di 3/4 della Lombardia. Rete urbana e interurbana costituiscono un unico sistema vascolare del traffico metropolitano.

ATM e Trenord sono due campioni della mobilità metropolitana e interurbana ben gestite.

Le relazioni operative sono già strettissime. **Le due società servono un bacino di 7 milioni di abitanti e trasportano in totale più di 2,5 milioni passeggeri/giorno (più di 900 ml/anno) e presentano un valore della produzione che supera il miliardo e mezzo di euro. Insieme possono rappresentare un campione industriale di primaria dimensione nei trasporti europei.**

Nelle politiche di *spending review* che obbligatoriamente si avvicinano, le necessità di investimenti, le auspicabili accelerazioni sulla via dalla liberalizzazione accentueranno il lavoro comune, che già c'è, tra le due società. **A noi, nel rispetto di un tema che è di competenza dei soci, non dispiacerebbe che il dossier dell'integrazione rimanesse aperto. Di certo Milano manderebbe un segnale di capacità nazionale al Paese veramente importante.**

C'è infine il tema della mobilità individuale, quella fatta con l'automobile per capirci, che rappresenta una modalità importante ed essenziale delle relazioni di Milano con l'area metropolitana. Si tratta di più di due milioni di spostamenti al giorno, che non si possono di certo trasferire su due ruote della bicicletta.

Recentemente l'Amministrazione del Comune ha disposto una tassa d'ingresso sui mezzi privati per entrare nel centro di Milano. Una tassa di scopo per uno scopo sbagliato.

La mobilità individuale rimane importante per la **mobilità nella città: essa pone i suoi problemi, ma pensare di bloccare la mobilità privata in Milano è come pensare di togliere la borraccia a chi deve affrontare il deserto, pensando così di alleggerirlo.**

Milano inoltre per sua storia è città di azioni positive, non proibitive. Ci auguriamo che si cominci quanto prima a parlare di un vero piano della mobilità. Lì ci saremo con le nostre posizioni che, come sulle infrastrutture, sono ormai elemento di riferimento anche nel dibattito pubblico.

Un cenno al Piano di Governo del Territorio di Milano. Un anno fa, proprio in questa sede, esprimevamo il nostro compiacimento per l'approvazione del PGT (Piano del Governo del Territorio) la cui discussione cominciò nel 2008.

Troppo bello! Oggi l'orologio è tornato indietro: sarà riapprovato entro al fine del 2012. Viene da chiedersi, in linea generale, quale strumento di governo possa mai essere uno strumento che ha bisogno di 5 anni per essere definito in un'epoca in cui in cinque anni tutto cambia intorno a noi.

Proprio per questo non vorremmo tavole di Mosè, ma **uno strumento molto flessibile, capace di adattarsi alla realtà che cambia e alle opportunità che essa offre. Chiediamo rapidità di approvazione e un confronto tra le parti politiche senza pregiudizi e sui contenuti.**

7. I problemi del Nord: alla prova le sue classi dirigenti

Egregi Signori,

ho voluto lanciare un appello per dare alle infrastrutture o un'ultima spinta di impegno e sostegno; ho qui posto anche questioni di principio.

Il coraggio del cambiamento non può risolversi nelle iniziative del Governo e della maggioranza che lo sostiene: dobbiamo cambiare il Paese diffusamente con comportamenti coerenti ad ogni livello territoriale. Non c'è alternativa. Anche nell'iniziativa delle rappresentanze associative.

Gran parte dei problemi posti, dei ritardi, dei recuperi possibili dipendono non solo da scelte nazionali, ma anche dalle classi dirigenti del nord: ritardi, esitazioni, confusioni tra pubblico e privato sono state un po' anche nostre, del Nord, senza alibi.

I problemi aperti sono non di poco conto, ma affascinanti. Li possiamo risolvere; ma occorre fare insieme tutto il possibile ed esigere ciascuno da sé stesso anche l'impossibile. Assolombarda è pronta per la sua parte.