

Relazione di Gianfelice Rocca Presidente Assolombarda

Milano, 10 febbraio 2014

Buon giorno a tutti,

e un ringraziamento caloroso al sindaco di Milano Pisapia, al ministro Lupi che interverrà stamane nei nostri lavori, come al presidente Maroni e agli assessori Tajani, Maran e De Nicola che parteciperanno agli altri convegni qui in programma oggi, e domani, presso la Camera di Commercio - saluto il suo presidente, Sangalli - che insieme ad Assolombarda organizza la Mobility Conference. Ringrazio anche tutti i numerosi e qualificati relatori.

Questa undicesima edizione ha una valenza particolare. Non è solo l'occasione - come a ogni edizione, dal 2003 a oggi - per un confronto franco di opinioni tra le esigenze della comunità milanese delle imprese e degli affari e il ruolo che tutti gli attori pubblici e gli stakeholders della filiera esercitano nell'avanzamento e realizzazione delle reti e delle opere necessarie al trasporto e alla logistica.

Abbiamo uno straordinario moltiplicatore di fronte a noi, tra 15 mesi. È l'EXPO, naturalmente. 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.

Prima di entrare nel merito dei punti che desidero richiamare a voi tutti in apertura di questa MCE, una considerazione di carattere personale.

Come imprenditore alla testa di un gruppo fortemente internazionalizzato, radicato in Paesi sviluppati come in Paesi Emergenti, sono convinto che in questo momento storico 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.

La competizione globale è sempre più fra grandi aree metropolitane che si allargano a una grande area regionale, in un mix di manifatturiero e terziario, università e centri di ricerca, cultura e servizi, aree metropolitane che si proiettano nel mondo. Esse divengono, in maniera sempre più specialistica, collettori, depositari e abilitatori di conoscenze e

idee, fornendo un ambiente e una rete di infrastrutture che ne facilita il flusso e ne innalza il livello.

Ne “La nuova geografia del lavoro” Enrico Moretti sostiene che in tutto il mondo occidentale è in atto una grande divergenza: 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.

Recenti studi mostrano che la crescita della comunicazione digitale non ha ridotto ma anzi aumentato la mobilità fisica delle persone, perché è proprio nella prossimità che si alimentano le idee e le idee si avvicinano ai mercati.

Ma la città metropolitana va intesa come un nodo e un processo più che come pura area territoriale. Ha bisogno di aprirsi al di fuori dei suoi confini e collegarsi con il mondo intero.

L'interazione con le istituzioni amministrative deve essere all'insegna della semplificazione, dell'efficienza e della collaborazione. L'articolazione tra grandi aree metropolitane e aree regionali e macroregionali va ripensata al servizio di chiari obiettivi di sviluppo delle imprese sul territorio, dell'attrazione di imprese internazionali, della nascita e della crescita di startup.

Certamente, la grande Milano può far molto da sola e per se stessa, coinvolgendo tutte le sue forze istituzionali, di impresa e della società civile.

Ma purtroppo molte scelte si compiono nazionalmente, e si compiono con quel metodo dell'"autonomia sfiduciata" che ci ha regalato il Titolo Quinto della Costituzione.

Proprio per questo l'Italia ha bisogno di una profonda e urgente revisione del Titolo Quinto. Non è meno importante della riforma della legge elettorale. Lo è di più, per le conseguenze strutturali che a cascata ne possono venire per sbloccare i numerosi e poderosi ostacoli allo sviluppo in questi anni manifestati da una così confusa e conflittuale articolazione delle competenze dello Stato.

La Germania nel 2009 ha deciso di modificare in profondità il suo assetto istituzionale proprio nel rapporto tra Stato centrale e Autonomie, accentuando da una parte la responsabilità dei Länder su education e sanità, e accentrando dall'altra la responsabilità sulle grandi reti infrastrutturali e sul settore energetico a livello federale.

Come Assolombarda, con i 50 progetti "Far Volare Milano" che abbiamo posto alla base della nostra operatività, a questo fine ci candidiamo a elaborare e aggiornare - insieme alle autorità politiche e amministrative, alla comunità accademica e della ricerca - il cruscotto di indicatori da porre alla base di una continua comparazione tra la Grande Area Metropolitana di Milano e i nostri competitor in Europa e nel Mondo, da Monaco di Baviera a Londra e Parigi.

Uno di questi progetti è proprio dedicato alla mobilità nell'area milanese.

Vediamone alcuni indicatori che lo definiscono.

La velocità media urbana di superficie a Milano è di 19 km/h, contro i 23 di Monaco e i 28 di Amburgo.

La rete ferroviaria urbana a Milano ha un'estensione di soli 18 km, contro i 442 km di Monaco, una differenza che non si giustifica solo con la maggiore estensione della seconda rispetto alla prima (310 kmq rispetto a 184). E anche il numero di stazioni sulla rete di forza del trasporto pubblico a Milano è di 0,07 per 1.000 abitanti, contro i 0,17 di Monaco. Se in Lombardia ci sono 0,63 km di autostrade ogni 10.000 abitanti, nel Baden-Wurttemberg ve ne sono 0,98, in Catalogna 1,59 e nel Rhone-Alpes 2,8. Anche l'indice di congestione è decisamente peggiore: fatto 100 il livello lombardo, esso è pari a 73 in Catalogna, 58 nel Baden-Wurttemberg e 25 nel Rhone-Alpes.

Se guardiamo al trasporto aereo, fatto 100 il valore di connettività aerea intercontinentale registrato da Londra, Milano si attesta a 23,5 contro il 45,6 di Monaco e il 92,9 di Francoforte. Rispetto all'indice di connettività aerea, ovvero il livello di accessibilità di un aeroporto verso gli altri scali, Malpensa si posiziona solo al ventottesimo posto a livello mondiale.

Sono questi, alcuni degli indicatori che vogliamo tenere costantemente sul cruscotto.

Ed è su queste cifre, che con il sindaco Pisapia e il presidente Maroni dobbiamo e vogliamo insieme lavorare perché i cittadini e le imprese della Grande Milano sappiano costantemente che cosa in concreto devono aspettarsi, e a che punto si è giunti, mese per mese, per recuperare questi gap.

Le criticità: le reti transeuropee

Desidero approfittare della presenza qui tra noi del ministro Lupi, per rivolgere a lui un sintetico quadro di alcune criticità prioritarie che, agli occhi di Assolombarda, necessitano di risposte urgenti.

Cominciamo dalla Reti Transeuropee di Trasporto per la Mobilità Europea. Dei 9 corridoi principali che formano la rete essenziale di trasporto continentale decisa dalla Commissione Europa, Milano e la sua Area Metropolitana sono all'incrocio di due direttrici, quella del corridoio europeo Mediterraneo e quella del corridoio Reno-Alpi.

Rinvio per le osservazioni più di dettaglio al rapporto 2013 dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nordovest, che viene presentato oggi e che ci impegna come Assolombarda, insieme all'Unione Industriale di Torino e a Confindustria Genova.

Ma intanto sul corridoio europeo "Mediterraneo" l'Alta Velocità tra Brescia e Padova otterrà i primi finanziamenti solo a partire dal 2015, mentre tra Venezia e Trieste manca ancora un progetto condiviso.

Sul corridoio Reno-Alpi, è sicuramente un fatto positivo il recente accordo sottoscritto dal ministro Lupi e dal Consiglio Federale Svizzero sull'adeguamento delle attuali linee ferroviarie italiane di collegamento con la Svizzera, e che prevede lo stanziamento di 160 milioni di cui 120 da parte svizzera, che completerà il tunnel del Gottardo entro il 2016.

Ma i successivi definanziamenti e rifinanziamenti avvenuti nel tempo del Terzo Valico dei Giovi ritardano nella migliore delle ipotesi intorno al 2020 la sua realizzazione. Bisogna accelerare.

Il rinvio del potenziamento sull'asse Genova-Milano eterna un grave gap logistico, per la Grande Milano e nazionale. Il porto di Genova, primo per movimento merci in Italia, è solo decimo in Europa. E senza il Terzo Valico continueremo a restare in una situazione che vede il 40% delle merci con origine o destinazione Italia partire e arrivare dai porti del Nord

Europa.

Che cosa è concretamente possibile attendersi per il 2014, signor ministro? Lei sa come noi che l'Italia sconta costi della logistica superiori alla media europea di circa il 7-8%. Si tratta di 50-60 miliardi di euro all'anno di costi generati dall'inadeguatezza della rete infrastrutturale e dall'inefficienza dei servizi di mobilità. E di tali sovraccosti una componente importante è rappresentata proprio dal catching up che i porti Nordeuropei continuano a praticare rispetto a merci asiatiche e mediorientali che dovrebbero scegliere i porti italiani, se meglio collegati e serviti.

Le criticità: le porte aeree della Grande Milano

Vengo a un secondo nodo essenziale, sul quale occorre cambiare marcia.

La connettività aerea, il problema che riguarda da una parte Malpensa e Linate, dall'altra l'intero sistema aeroportuale nazionale.

La Grande Milano non solo è rimasta molto indietro, come abbiamo visto, in termini di connettività aerea intercontinentale. Vede anche il segno meno sui flussi sia a Linate, sia a Malpensa. Solo nel 2011 Malpensa aveva movimentato oltre 19 milioni di passeggeri. Nel 2014, siamo scesi a 17,9. Orio al Serio, al contrario, ha continuato a crescere ed è praticamente diventato il terzo scalo italiano, a un'incollatura da Linate con 9 milioni di passeggeri.

Cerchiamo di distinguere quattro diverse questioni.

La prima è quella dell'impatto che su Malpensa-Linate ha esercitato la negativa evoluzione nel tempo della vicenda Alitalia. Ora siamo a una fase nuova, visto che le perdite registrate e il debito accumulato hanno condotto a un aumento di capitale, all'ingresso di Poste e alla trattativa in corso con Etihad.

La seconda questione è quella dell'impostazione per così dire "complementare", che i flussi di Malpensa e Linate insieme hanno rappresentato nell'evoluzione della vicenda Alitalia.

La terza questione riguarda l'impatto dell'Expo.

La quarta questione è quella dei ritardi che ancora sussistono nelle

opere necessarie a un'adeguata intermodalità di Malpensa.

Sul primo punto, non possiamo ora che augurarci che la trattativa con Etihad, grazie anche alla mediazione del governo, porti a un buon accordo per Alitalia. Tuttavia l'esperienza alle nostre spalle degli ultimi anni, e anche una considerazione oggettiva delle scelte sin qui fatte da Etihad nelle compagnie europee da essa partecipate, come 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 Etihad.

Mi rivolgo qui idealmente anche al presidente Maroni. 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 dall'hub lombardo.

Noi pensiamo che la cosa migliore sia mettere in condizione Malpensa e Linate di agire più liberamente sul mercato europeo e mondiale dei vettori. Il successo di Orio al Serio è venuto da questa scelta. E se Lufthansa ha poi receduto dall'idea iniziale di fare 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.

Se si parla di voli intercontinentali, bisogna ricordare che il sistema aeroportuale milanese serve un'area estremamente vasta, che va molto al di là della città di Milano o della sua provincia. Noi imprenditori milanesi, la SEA, i suoi azionisti abbiamo la responsabilità e la capacità di assumerci il compito della leadership di questa vasta area. 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.

In questa stessa ottica ci rivolgiamo alla SEA, che gestisce Malpensa e Linate. Occorre uscire dalla logica per la quale il potenziamento del primo scalo passa per la riduzione del secondo. 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. E che Malpensa deve

adoperarsi per accrescere nel maggior numero possibile le tratte intercontinentali di una pluralità di vettori.

Come Assolombarda, in coerenza a una scelta che rilanci entrambi gli scali, chiediamo anche alle istituzioni locali, socie di SEA, di riflettere con attenzione se non sia il caso di aprire al mercato anche la stessa società di gestione degli scali. 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.

Terza questione, sugli aeroporti. Per l'EXPO ci aspettiamo almeno 20 milioni di visitatori, parte dei quali provenienti da paesi extra-europei e che, dunque, arriveranno utilizzando l'aereo. È fondamentale che per allora e, almeno, per l'intera durata della manifestazione, 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 possibilità di introdurre nuove destinazioni, nuove frequenze dei voli, nuovi servizi offerti da compagnie diverse da quelle già presenti. Diversamente, 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.

Infine, la quarta questione, quella del ritardo intermodale di Malpensa. Mi rivolgo su questo anche all'ingegner Moretti, che interverrà qui tra poco nel dibattito.

Nel 2013, 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, come la realizzazione della stazione sulla linea Alta Velocità che sarà collegata al casello autostradale di Novara est, non hanno fatto progressi.

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? Il mancato collegamento di Malpensa all'Alta Velocità è sicuramente una grande occasione in meno per l'EXPO.

Le criticità: in vista dell'Expo

In vista dell'EXPO, desideriamo dare atto che vi sono sicuramente notizie positive.

Tra queste, lo è senza dubbio la conclusione entro giugno 2014 dell'intero arco della Tangenziale Est Esterna di Milano, con apertura al traffico contestuale all'EXPO.

Altra buona notizia è l'impegno alla realizzazione in tempo per l'EXPO della tratta di Tangenziale Nord Milano che consentirà di collegare l'A52 al sito Expo, con una doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia.

Per la Pedemontana Lombarda, invece, mancano ancora 300 milioni per realizzare la tratta da Lomazzo alla superstrada Milano-Meda: i soci si sono impegnati a erogare 100 milioni, occorre che il sistema bancario faccia lo stesso per i 200 milioni restanti in modo da completare la tratta in tempo per l'Expo 2015.

Le maggiori criticità sul fronte economico e finanziario si rilevano per alcuni interventi di potenziamento ferroviario quali la Seregno-Bergamo, la Variante di Galliate, il completamento del raddoppio della Milano-Mortara. E per alcuni interventi stradali, quali il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano-Abbiategrasso, e il completamento dei potenziamenti stradali della Paullese e Cassanese.

Per quanto concerne il potenziamento ferroviario tra Rho e Gallarate, e il collegamento viario Magenta-Tangenziale Ovest di Milano-Abbiategrasso, alle criticità finanziarie relative alla non completa copertura economica degli interventi, si accompagnano i ritardi procedurali connessi alla necessità di riavviare la progettazione definitiva per l'approvazione del CIPE.

Siamo invece rimasti troppo indietro nella programmazione della rete delle piattaforme logistiche a servizio dell'area metropolitana milanese, una rete sempre più indispensabile per l'organizzazione del trasporto delle merci.

Sul fronte della pianificazione, non è ancora risolto il nodo della

connessione tra le linee Alta Velocità/Alta Capacità Torino-Milano e Milano-Verona, per le quali resta ancora aperta la decisione della prosecuzione del passante tra Centrale e Garibaldi e la possibile connessione con le linee utilizzate per l'Alta Velocità.

Confidiamo che entro l'EXPO termini la realizzazione dell'estensione della Metropolitana M1 da Sesto a Monza Bettola. È notoriamente saltata - o quanto meno non è ipotizzabile il suo completamento fino al 2020 - l'idea iniziale di una metropolitana che collegasse lo scalo di Linate con 21 fermate fino alla stazione di Milano San Cristoforo sulla Milano-Mortara. Sulla linea M5, per l'Expo speriamo sia aperta almeno la tratta Porta Garibaldi-San Siro.

Ma - e qui torno a rivolgermi al sindaco Pisapia - il punto centrale nei prossimi 15 mesi in vista dell'Expo è quello di una complessiva mobilità metropolitana di qualità. Il miglioramento della qualità dei servizi per la mobilità delle merci e delle persone rappresenta il valore aggiunto necessario per il pieno dispiegamento delle potenzialità che le nuove infrastrutture esprimono, una volta realizzate.

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 attualmente esistenti nel settore.

Riflettiamo un secondo su questo dato: in soli tre mesi, 100 mila milanesi su 1,3 milioni di abitanti abbonati al car sharing, grazie all'ampliarsi dell'offerta e del mercato. È una percentuale che fa di Milano una delle metropoli al mondo più pronte a rispondere positivamente a modalità di trasporto nate dalla priorità di rendere meglio sostenibili gli indici di densità e congestione urbana.

La Grande Area Metropolitana Milanese ha visto modificarsi nel tempo le modalità e le direttrici di trasporto quotidiane legate al lavoro, alla fornitura e al commercio. I commuters a entrare quotidianamente coi propri veicoli nella cinta comunale sono in diminuzione, lenta ma continua. Nel 2005 erano 815 mila, un anno fa 750mila.

Sarà proprio la complessiva mobilità metropolitana, l'accessibilità a una più vasta pluralità di offerta di servizi h24, una delle più essenziali carte

da visita che milioni di visitatori italiani e stranieri avranno della Grande Milano, in occasione dell'EXPO. Nel frattempo la mobilità di corto raggio provinciale e interprovinciale non è scesa. Questo significa che bisogna pensare sempre più a una mobilità punto-punto, abbandonando nel tempo il vecchio schema radiale, incentrato sul cuore dell'area metropolitana.

Per soddisfare al meglio tutte queste esigenze servono decisioni regolatorie capaci di aprirsi a logiche di sviluppo industriale e libere da condizionamenti politici, mentre al pubblico si chiedono regole chiare e stabili nel tempo e maggior uniformità nel garantirne il rispetto.

Milano non conosce la degenerazione che altrove diffusamente pregiudica agli occhi dei cittadini l'immagine stessa delle società municipalizzate, di trasporto e non solo.

Ma l'EXPO è un'occasione anche per ripensare le tradizionali modalità di controllo e gestione dei servizi pubblici. Noi, come Assolombarda, siamo per servizi pubblici pubblicamente regolati e invigilati secondo elevati standard di servizio. Ma la gestione diretta è altra cosa, e in ottemperanza agli standard di servizio può essere offerta con maggior efficienza da privati.

È un tema sul quale vogliamo confrontarci con assoluto rispetto dei rispettivi ruoli, con il sindaco e la sua giunta. Ma con un occhio attento alle difficoltà elevate che l'equilibrio di bilancio e il reperimento di risorse oggi impongono all'Amministrazione milanese.

Far volare Milano

Deliberatamente non ho voluto toccare un punto essenziale.

La necessità di semplificare e ridurre il numero e il tenore delle troppe leggi, regolamenti e procedure, appalti e conferenze di servizi, che gravano oggi sulla stessa possibilità di realizzare opere infrastrutturali come quelle di cui stiamo parlando.

Un solo dato. Da un'indagine svolta dalla Commissione Europea sui progetti relativi a infrastrutture di trasporto di medie e grandi dimensioni, risulta che in Italia i ritardi nei lavori sono stati pari in media all'88% dei tempi previsti, contro una media del 26% per gli altri Paesi europei. E gli aggravii di costo sono stati pari in media al 37% del preventivo, contro

una media del 21% per gli altri Paesi Ue.

Su questo e su molto altro, lascio la parola al nostro presidente nazionale Squinzi, che chiuderà i lavori.

Ma, signor sindaco, noi qui a Milano non possiamo attendere le decisioni che si prendono a Roma. Quelle possiamo chiederle, e poco più.

Quel che noi possiamo fare invece, è non perdere una sola tra le possibilità che sta a noi soli, qui nella Grande Milano, tradurre in realtà.

Per esempio offrire ai milioni che verranno per l'EXPO, fin dalle porte d'ingresso al loro arrivo, stazioni e aeroporti, metropolitana e strade, piazze e arredi urbani, un'immagine che sia sostanza di calorosa accoglienza e di funzionale efficienza. Un'immagine all'altezza della Grande Milano.

Quel che vogliamo fare qui è far volare Milano.

Con le nostre idee ed energie. Con la cooperazione di tutti. Con l'entusiasmo di una sfida che attraverso Milano rilancia l'Italia.

Le strade di cui parliamo, qui oggi, sono la strada obbligata per far vincere l'Italia nel mondo.