

Due giorni dedicati a mobilità e infrastrutture

Pubblicato: Giovedì 25 Gennaio 2007

«Il nostro territorio è uno dei motori d'Europa ed esprime una domanda di mobilità a fronte della quale la nostra dotazione infrastrutturale è ancora insufficiente», afferma **Carlo Sangalli Presidente della Camera di Commercio di Milano**, «per questo riteniamo che sia essenziale richiamare nuovamente l'attenzione sui temi della mobilità, delle infrastrutture e del sistema aeroportuale italiano. Stato, Regioni, enti locali e gli stessi privati devono investire massicciamente nelle infrastrutture per la mobilità e devono farlo partendo dall'area milanese. Questo chiederemo ai tanti rappresentanti delle Istituzioni e operatori che parteciperanno alla nostra Mobility Conference Exhibition». Aggiunge **Diana Bracco, Presidente di Assolombarda**: «Troppi ostacoli bloccano l'apertura dei cantieri. Troppo spesso la realizzazione delle grandi opere si scontra con il composito partito del "non fare". Chi dice no o chi rallenta le decisioni, ad esempio sulla Torino-Lione e sul Corridoio V, non fa gli interessi dell'Italia. L'asse est-ovest dell'Alta Capacità ferroviaria deve passare sotto le alpi se non vogliamo che l'Italia resti tagliata fuori dalle grandi reti europee. Per ciò che riguarda in particolare il nostro territorio, le tre nuove autostrade lombarde devono essere fatte subito se vogliamo vincere la sfida di ospitare a Milano l'Expo 2015».

L'obiettivo della Mobility Conference Exhibition, una **due giorni di convegni e workshop dedicati ai problemi della mobilità, della logistica e delle infrastrutture**, promossa da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano per il 29 e 30 gennaio 2007, sarà dunque quello di tenere alta l'attenzione della pubblica opinione sui principali nodi che impediscono il pieno sviluppo economico, infrastrutturale e territoriale del Paese, individuando soluzioni condivise e accelerando il conseguimento di risultati concreti.

I convegni e i workshop vedranno una qualificata presenza di relatori, tra cui i **Ministri Antonio Di Pietro, Alessandro Bianchi e Linda Lanzillotta**, i Governatori delle Regioni del Nord, **Giancarlo Galan, Roberto Formigoni e Riccardo Illy**, numerosi amministratori locali (**Filippo Penati, Raffaele Cattaneo, Paolo Matteucci, Riccardo De Corato, Edoardo Croci**) e tantissimi operatori del settore ed esponenti di spicco del mondo accademico e della business community a iniziare da **Mario Monti** ed **Emma Marcegaglia** (vedere il programma in allegato o consultare il sito www.mobilityconference.it).

I temi affrontati quest'anno riguarderanno in particolare la realizzazione dei corridoi infrastrutturali europei per il pieno sviluppo del Nord Italia, le prospettive di crescita internazionale del sistema aeroportuale italiano e i problemi connessi alla gestione della mobilità delle città metropolitane. Saranno inoltre realizzati alcuni workshop su temi di specifico interesse quali il finanziamento delle opere infrastrutturali, la costruzione di una vera "logistica urbana", la valutazione delle ricadute economiche dei progetti, le politiche per la mobilità a servizio degli interventi di trasformazione urbana.

Un quadro preciso della sconcertante situazione infrastrutturale odierna è fornito dal **Rapporto Oti Nordovest**, (consultabile sul sito www.otinordovest.it). Si tratta di un studio dettagliato e completo, curato da Assolombarda e dalle Associazioni Industriali di Torino e Genova che monitorizza, regione per regione e opera per opera, lo stato di avanzamento di tutti i progetti prioritari per il Nord del Paese, che sarà presentato in occasione della Mobility Conference Exhibition.

In sintesi dal Rapporto emerge che nel corso dell'anno nelle regioni del Nord Ovest si è sostanzialmente registrata soltanto la prosecuzione dei cantieri già avviati, in particolare sull'asse Torino-Milano per il completamento della linea ferroviaria AV/AC tra le due città e per l'allargamento dell'autostrada A4. Peraltro, anche per le opere in corso di realizzazione si sono verificati dei ritardi significativi, come ad esempio per quanto riguarda l'accessibilità alla Fiera di Rho-Pero o il collegamento Malpensa-Boffalora. Per il resto, salvo

alcune eccezioni (quali l'approvazione definitiva da parte del CIPE dei progetti del nodo ferroviario di Genova e del Terzo Valico ovvero del Piano Regolatore Portuale della Spezia) la situazione di incertezza politica e finanziaria a livello governativo ha provocato uno stato di "fermo" che ha riguardato anche le fasi di pianificazione e progettazione.

Progetti essenziali per il collegamento del Nordovest con il resto d'Europa e per le sue relazioni internazionali sono rimasti sostanzialmente bloccati da un intreccio di vincoli di natura politica e finanziaria: la Torino-Lione, ma più in generale tutto il Corridoio V nella parte padana, comprensivo delle tratte transfrontaliere con Francia e Slovenia e del collegamento con i porti liguri, manca ad oggi di un programma definito per la sua realizzazione; così pure per quanto riguarda la parte italiana dell'asse Genova-Rotterdam, nelle tratte del Terzo Valico appenninico tra Genova e Milano e del collegamento al tunnel del Gottardo. Infine, mentre almeno per alcune parti si procede al potenziamento degli assi interni di collegamento, sono rimasti sostanzialmente fermi i diversi progetti insistenti sui nodi metropolitani, in particolare per quanto riguarda il sistema autostradale e in genere della viabilità.

Per risolvere le criticità esistenti, il Rapporto Oti Nordovest, evidenzia alcune linee guida per affrontare in maniera sistemica la questione infrastrutturale del Paese.

Innanzitutto, occorre la definizione di un programma funzionale e operativo delle infrastrutture prioritarie, passando dalla logica della lista a quella del programma. In secondo luogo, è necessario risolvere i vincoli finanziari attraverso il ricorso massiccio al coinvolgimento di capitali privati, allo sviluppo del partenariato pubblico-privato per lo sviluppo di progetti territoriali, all'introduzione di politiche fiscali più rispondenti ai bisogni del territorio. In terzo luogo, è fondamentale affrontare e gestire correttamente il consenso, attraverso procedure chiare e trasparenti e la precisa delimitazione del campo sul quale il consenso deve essere ottenuto. Infine, devono essere poste in atto misure organiche sia sul piano normativo che su quello gestionale allo scopo di migliorare i servizi per la mobilità e la logistica e per renderli idonei a sfruttare la rete infrastrutturale in tutta la sua potenzialità ancora inespressa.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it