

Intervista a Roberto Formigoni

Presidente della Regione Lombardia

Presidente, qual'è la situazione delle infrastrutture in Lombardia?

Il Governo regionale ha individuato fin dall'enunciazione delle sue "linee programmatiche" la necessità di dare impulso allo sviluppo delle reti di trasporto in Lombardia, necessità che abbiamo sintetizzato con lo slogan: "re-infrastrutturare la Lombardia".

A guidarci in questa direzione sono, da un lato, la consapevolezza del ruolo strategico che le reti di trasporto hanno nella attuale fase storica e, dall'altro, la conoscenza del grave differenziale negativo che abbiamo ereditato dal passato e che ci penalizza nei confronti dei nostri più diretti competitori.

Anche i recenti dati di una ricerca commissionata dal Consiglio Regionale, che ha posto a confronto la Lombardia con le altre tre regioni "motori d'Europa" ci mostrano che la Lombardia è ancora penalizzata dalla inadeguata dotazione di infrastrutture. Pur avendo un grado di sviluppo e potenzialità economiche pari o superiori a queste altre aree avanzate del nostro continente, abbiamo indici medi inferiori sia per quanto riguarda la rete ferroviaria, quella stradale e autostradale l'accessibilità aerea sia per quanto riguarda i servizi che tramite queste infrastrutture vengono resi.

Abbiamo 1,36 Km di rete ferroviaria ogni 10.000 abitanti, mentre la regione di Lione, ne ha 2,82, più del doppio. Non solo: la velocità del TGV Lione-Parigi (233 Km/h) è quasi il doppio di quella dell'Eurostar Milano-Bologna. Neppure la rete autostradale ci consente di competere ad armi pari - e questo credo che gli abitanti della provincia di Bergamo lo sappiano per esperienza diretta: la Lombardia possiede 0,63 Km di autostrade ogni 10.000 abitanti, mentre il Rhône-Alpes 2,08 2, più del triplo! Inevitabilmente la congestione nella nostra regione risulta nettamente la più alta rispetto alle altre regioni dei Quattro Motori.

Quanto infine al trasporto aereo, nonostante i forti investimenti fatti nell'aeroporto di Malpensa e negli altri aeroporti lombardi, il livello di accessibilità sulla media e lunga distanza della Lombardia continua ad essere considerevolmente inferiore, non solo a quello di Londra e Parigi, ma anche a quello di Francoforte o Amsterdam.

Quali sono gli ostacoli alla costruzione delle reti?

Due sono gli ostacoli che hanno frenato - e che in parte continuano a frenare - lo sviluppo infrastrutturale: consenso e risorse economiche.

Ho messo a primo posto il consenso, perché questo è l'ostacolo prevalente, superiore anche alla scarsità delle risorse economiche. La difficoltà a costruire il consenso è strettamente connessa con una caratteristica delle reti. Esse infatti hanno un forte impatto sul territorio producendo sia benefici sia esternalità negative. Purtroppo, questi due aspetti di segno contrapposto si distribuiscono in modo



diseguale: i benefici tendono a concentrarsi nei nodi, mentre gli aspetti negativi tendono a distribuirsi lungo le linee.

Questa osservazione è evidente se pensiamo ad una linea ferroviaria: dove passano i binari abbiamo una serie di esternalità negative (consumo di territorio, rumore, interruzioni di altre reti, quali strade o canali) mentre i vantaggi si concentrano vicino alle stazioni, punti nei quali l'accessibilità aumenta in modo notevole.

Questa disomogenea distribuzione dei vantaggi e degli svantaggi all'interno di una rete fisica chiama in gioco la politica nella sua vera forma di ricerca del bene comune: sempre di più la realizzazione delle nuove infrastrutture è subordinata alla capacità di trovare, con il dialogo e il confronto, modalità di trasferimento di una parte dei vantaggi dai nodi alle zone attraversate, sotto forma di miglioramenti di tracciato, di opere di mitigazione ambientale e ove questo non sia possibile, di indennizzo.

Come si prevede di sbloccare la situazione?

La Lombardia ha operato con il Governo per attuare soluzioni innovative. La "Legge obiettivo" ha fortemente innovato il quadro normativo in materia di lavori pubblici, cercando di porre un freno alla situazione precedente, dove molti soggetti, sia dell'amministrazione centrale sia delle rappresentanze locali, avevano maturato di fatto un vero e proprio diritto di veto. Ma decisiva è stata anche l'Intesa Generale Quadro, siglata dalla Regione Lombardia all'interno di questo quadro di riferimento, che ha consentito di sintetizzare ulteriormente il ruolo congiunto e coordinato del livello centrale con il livello regionale.

Anche la sentenza n. 303 della Corte Costituzionale ha riconosciuto l'Intesa come strada giuridica per superare il conflitto di competenze tra Stato e Regioni e l'indeterminatezza del ruolo regionale. Siamo contenti che grazie al nostro apporto i Governi regionali possano esercitare appieno la loro funzione di mediazione tra i diversi interessi e di soggetti attuatori. Per parte sua la Regione Lombardia intende accelerare la realizzazione di quanto è stato progettato, conformemente anche al Piano Decennale delle Infrastrutture, approvato all'inizio della legislatura.

Quali sono le prospettive?

Lo sviluppo delle reti fisiche, condizione necessaria per recuperare competitività, condivisa da tutti, necessita innanzitutto di disegno strategico e di capacità di fare sistema.

Solo così sarà possibile superare il problema del consenso e delle risorse finanziarie, e, non da ultimo, solo così sarà possibile riguadagnare quella credibilità necessaria per essere competitivi all'interno di una rete ormai globale.



Roberto Formigoni sul cantiere della metropolitana che collegherà il nuovo polo fieristico di Milano