

INFRASTRUTTURE /2

Trasporti e imprese, l'elemento chiave è l'«accessibilità»

Lo studio su un campione di 12mila aziende illustrato al convegno promosso da «Ablp»

Un legame forte corre tra imprese e infrastrutture. Meglio, tra crescita e redditività delle prime e la rapidità con cui da esse si giunge a nodi fondamentali delle reti di mobilità, quali autostrade, stazioni merci e aeroporti. In altre parole, più della quantità delle reti, è l'«accessibilità» ad esse l'indicatore chiave della relazione tra sviluppo delle aziende (manifatturiere in primis) e infrastrutture secondo lo studio innovativo del prof. Raffaele Miniaci dell'Università degli Studi di Brescia, presentato in Camera di Commercio al convegno promosso dall'Associazione Banca Lombarda e Piemontese, realtà che punta a favorire attraverso la ricerca «l'integrazione e lo sviluppo dei sistemi produttivi dei territori in cui Ubi Banca è più radicata», come ricordato dal presidente Giovanni Bazoli. Stante il «forte ritardo del Paese in termini di dotazioni infrastrutturali», Bazoli ha sottolineato come per superarlo sia necessaria una semplificazione procedurale e amministrativa al fine di attrarre capitali privati, accompagnata da una cornice di certezza normativa troppo spesso assente. Senza però trascurare il tema della «qualità dell'ambiente».

Al prof. Miniaci il compito di illustrare lo studio che ha preso in esame i bilanci 2004-09 di 12mila imprese di Brescia, Bergamo, Cuneo, Pavia e Varese - le cinque province di Ubi - correlandoli col tempo necessario a raggiungere, dalle sedi principali delle stesse, i punti di accesso alle reti del trasporto su gomma, ferro e aria. L'analisi evidenzia ad esempio le implicazioni sul piano della localizzazione delle imprese: «Ogni 10 minuti in più per accedere all'autostrada riduce di 22 unità il numero di imprese presenti». Ma soprattutto, lo studio ha rivelato la correlazione tra minor accessibilità alle infrastrutture e minor redditività delle imprese, specie se metalmeccaniche: «Dieci minuti in più per raggiungere il casello corrispondono a un calo della

redditività del 6,2%, o del 7,4% per una pmi, rispetto alla media». Sulla crescita del fatturato poi l'impatto di quei soli 10 minuti può incidere fino al 46,5%, con picchi ulteriori in anni di crisi (2009). In sintesi: «Più ci si allontana dalle infrastrutture più si perdono imprese sul territorio, minori sono redditività e crescita».

Tanto più necessario appare quindi colmare il gap infrastrutturale attuale e ragionare sulla pianificazione futura. Già, ma come, se dei 110 miliardi di euro necessari alle opere delle quali il Governo ha fissato l'avvio nei prossimi tre anni, ne mancano ben 71? Non ha dubbi l'assessore regionale Raffaele Cattaneo, che punta sul project financing ponendo a modello «Brebemì, prima infrastruttura di simili dimensioni

realizzata senza un euro di contributo pubblico. Le imprese troppo spesso lamentano la scarsa consapevolezza della politica: ma la politica sa cosa serve al Paese, solo mancano le risorse. Bisogna cambiare modello e condividere tale responsabilità» conclude. Non ci sta Giancarlo Dallera, presidente di Aib: «Dei 18 progetti della Legge Obiettivo, ne sono stati realizzati solo tre. Dai porti all'Alta velocità, le infrastrutture sono in una situazione penosa: in 25 anni l'Italia è stata superata da tutti i competitor europei. E per Brescia che esporta il 40% dei suoi 35 miliardi di Pil sappiamo quanto ciò pesi. Le risorse c'erano, sono state mal spese. Spetta alla politica scegliere le priorità per il Paese, non dia responsabilità ad altri». E per la finanza di progetto resta però una via percorribile e l'investimento nelle infrastrutture appetibile per le stesse banche, come ha spiegato Massimo Capuano, neo ad di Centrobanca (Gruppo Ubi, «presente in pressoché tutte le opere finanziate), sostenendo l'importanza del «partenariato pubblico-privato», anche attraverso strumenti innovativi quali i «project bond».

Gianluca Gallinari

QUEI 10 MINUTI
«Più ci si allontana dalle infrastrutture più calano crescita e redditività»



Competitività

Infrastrutture elemento chiave per la competitività delle imprese. Il tema al centro del convegno di ieri: in alto, Giovanni Bazoli, Enrico Minelli, Raffaele Cattaneo e i docenti prof. Miniaci e Martini. A sinistra, l'on. Matteo Colaninno

Colaninno: gap pesa anche sulle persone, causa precarietà

«L'accessibilità alle infrastrutture impatta sullo sviluppo delle imprese, ma di fatto incide anche sulla vita delle persone. Sul futuro occupazionale di un giovane su tre incombe la precarietà. Tanto più in aree - è il caso della mia Mantova - in cui alla crisi si aggiunge un gap infrastrutturale».

Ad affermarlo è stato ieri l'on. Matteo Colaninno, responsabile Sviluppo industriale e Finanza d'impresa del Pd, intervenendo al convegno di Ablp. Parlando di «irragionevolezza del patto di stabilità» indicato tra gli elementi che frenano l'investimento di capitali pubblici, Colaninno ha ribadito la necessità, oltre che di pianificazione «infrastrutturale ed energetica», anche di «tempi certi e ritorni economici» quali strumento per attrarre investimenti privati, assieme a regole chiare e «nuove norme per gli appalti». Sui precari, a margine dell'incontro, esplicito il commento del presidente di Aib alle recenti dichiarazioni del ministro Brunetta: «Stupidaggini. Un tema così delicato e serio va gestito con maggior autocontrollo e sensibilità».

TRA SVILUPPO ED ECOCOMPATIBILITÀ

D'Annunzio: dopo la pace, Bergamo rilancia il dialogo

Il D'Annunzio e gli scali lombardi - infrastrutture strategiche - non potevano non essere ieri protagonisti. A introdurre il tema, il prof. Gianmario Martini di Iccsas (Università di Bergamo), che ha ripercorso lo sviluppo di Malpensa, Linate, Orio e Montichiari. La fotografia delle dotazioni infrastrutturali a servizio dei singoli scali l'ha indotto a parlare per Montichiari di «asset da valorizzare, con un potenziale che arricchito dell'Alta velocità potrebbe divenire ancora più interessante». Già, ma in che direzione orientarne lo sviluppo? Una scelta su cui invita a far attenzione il presidente di Ablp, Giovanni Bazoli, alla luce dei dati di inquinamento atmosferico per singolo movimento illustrati da Martini, che vedono Brescia in maglia nera, «complice l'impiego nel cargo di aerei spesso vecchi». «Prima di avviarsi su strade senza ritorno, le autorità bresciane dovrebbero valutare con attenzione pure questi aspetti» è il monito di Bazoli, che rimanda ai rischi per la salute in una città già in allerta. Se da parte sua l'assessore Raffaele Cattaneo,

stigmatizzati «i campanilismi» ora superati, ha ribadito la necessità di fare sistema, la replica sul nodo inquinamento è giunta a due voci. Giancarlo Dallera (Aib), dopo aver rivendicato al sistema Brescia il merito di aver saputo fare sintesi nel confronto con Verona, ha sottolineato come «un tema importante quale quello ambientale va affrontato con serietà ma anche professionalità: in questa direzione si può garantire sviluppo all'aeroporto». Ancora più rassicurante Franco Bettini (Cdc): «Vogliamo un aeroporto pulito, più passeggeri che merci. Non è l'aeroporto coi voli postali che vogliamo». Dallera precisa poi a margine: «Prevediamo sia merci che passeggeri. In quale misura sarà il piano industriale a dirlo». Ma è stato Mario Ratti, presidente di Sacho fino a maggio, che - contestati dati sull'inquinamento - ha lanciato un invito di peso: «Con Brescia e Verona era stato avviato un dialogo poi interrotto dagli scaligeri. Oggi, dopo l'intesa sul Garda, si riapra quel dialogo». Per proiettarsi come sistema nel confronto con gli hub europei. **g. gal.**