

Infrastrutture, la Brianza diventa un incubatore

DI PAOLO VIANA

Più di cinque miliardi e meno dello "zero virgola": visto dal *sciur Brambilla*, il ritardo italiano è tutto qui. La mancata realizzazione di una sola opera come la Pedemontana Lombarda - che sviluppandosi su 70 chilometri servirà a decongestionare le province di Varese, Monza, Milano, Como e Bergamo - costa alla collettività 5,2 miliardi. Zavorra insostenibile, per un territorio come la Brianza, che negli ultimi anni ha arricchito la propria anima manifatturiera di un contenuto sempre più qualificante di servizi. Produzioni che vivono di mobilità in una regione, ecco l'altra coordinata del *gap*,

che presenta la più bassa dotazione infrastrutturale del Paese: 0,01 su una media di 0,02 (rete ferroviaria in rapporto alla popolazione); 0,12 su 0,3 (rete stradale in rapporto alla popolazione); 0,19 su 0,31 (rete ferroviaria in rapporto alle imprese); 1,5 su 3,78 (rete stradale in rapporto alle imprese).

Numeri forniti, rispettivamente, dall'Osservatorio su "I Costi del Non Fare", diretto da Andrea Gilardoni, e da Lanfranco Senn, ordinario di Economia Regionale all'Università Bocconi, entrambi autori - con Roberto Zucchetti e Paolo Preti della SDA Bocconi, Francesco Kerrer (presidente del Consiglio Superiore

dei Lavori Pubblici) e Massimo Ghiloni, direttore Legislazione Mercato Privato dell'Ance - di "Laboratorio Brianza", il rapporto su infrastrutture, mobilità e sviluppo promosso dalla Fondazione "Costruiamo il futuro" e presentato ieri a Lecco.

Pur valutando che ci troviamo di fronte a un territorio praticamente unico per ritmo e qualità

dello sviluppo - l'indice di apertura commerciale della neonata provincia di Monza è 120, ossia il triplo di quello nazionale - la Brianza può essere effettivamente un «incubatore sperimentale» dove testare un nuovo rapporto tra infrastrutture e sviluppo del territorio, come ha spiegato il presidente della fondazione "Costruiamo il futuro", l'onorevole Maurizio Lupi.

La reinfrastrutturazione di questo territorio, spiega Kerrer nelle conclusioni dello studio, si scontra però con il nodo finanziario e con la necessità di esplorare nuove forme di partenariato pubblico-privato, frenato da quello che Senn indica come il «modesto grado di efficienza» che si constata generalmente nella realizzazione delle opere, un fattore che disincentiva qualsiasi investitore e che verosimilmente non si può circoscrivere al caso brianzolo. Così come assumono un valore universale le analisi delle strategie atte a creare consenso intorno alle grandi opere, che con-

ducono gli autori alla riscoperta della finanza di progetto come «suggello alla coesione e alla solidarietà territoriale», ma solo sulla base «di un progetto comune», avvisa Kerrer.

Se è pur vero che in questi anni, ammette il rapporto, il *project finance* è stato utilizzato spesso «come copertura del dissesto finanziario degli enti pubblici», nell'attuale stallo del cantiere Italia può diventare invece un'opportunità, ammesso che venga applicato in modo sistematico alle piccole opere e «con visione territoriale». Ma non è tutto. Secondo il presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in Brianza si può sia utilizzare l'attuale Legge Obiettivo - «nella parte sui modelli alternativi di intervento» -, sia puntare a un nuovo provvedimento, allo scopo di «realizzare le opere necessarie a sostenere la funzionalità dei poli» che debbono attrarre investimenti e generare innovazione, di «superare i conflitti interistituzionali», di «introdurre strumenti finanziari innovativi» (come il *project finance*, appunto) e di «prevedere varie forme di premialità per aver raggiunto gli obiettivi». Per realizzare una simile *road map* occorre tuttavia una decisa semplificazione amministrativa («di sistema» puntualizza Kerrer) che si può tradurre in slogan: un solo piano e uno solo, per ogni territorio.



Presentato ieri a Lecco uno studio della fondazione "Costruiamo il futuro" che propone il modello di Monza e provincia per riaprire il cantiere di strade e ferrovie

