

Assolombarda rilancia

“Triangolo industriale 4.0”

Intervista a Spada: alleanza Milano-Genova-Torino per un polo del Nord Ovest ancora più forte. Ma per riuscirci servono le infrastrutture senza ulteriori ritardi

“Qui tre milioni e mezzo di occupati e c'è spazio per altre produzioni”

di Francesco Manacorda

«Abbiamo stabilito un'alleanza con Torino e Genova per un'industria più forte. Per rilanciare il Nord Ovest serve però prima di tutto che le infrastrutture programmate si facciano nei tempi previsti, senza più ritardi». Dalla sede di Assolombarda il presidente Alessandro Spada tocca con mano i tempi della burocrazia.

● a pagina 3

L'intervista al presidente di Assolombarda

Spada “Rilanciamo il triangolo industriale per l'impresa 4.0”

di Francesco Manacorda

«Abbiamo stabilito un'alleanza con Torino e Genova per un'industria più forte. Non solo nei vertici di quel triangolo che le due città formano con Milano, ma anche nel territorio che comprendono. Per rilanciare il Nord Ovest serve però prima di tutto che le infrastrutture programmate si

facciano nei tempi previsti, senza più ritardi». Dalla sede di Assolombarda in via Pantano, il presidente Alessandro Spada tocca con mano i tempi della burocrazia italiana: «Guardi, abbiamo chiesto i permessi per rinnovare l'atrio della nostra sede a fine 2021, parlo dell'interno e non certo della facciata di Gio Ponti, che non tocchiamo. Se va bene

cominceremo i lavori in aprile. Non è



possibile aspettare più di dodici mesi per un semplice intervento, non sono tempi compatibili con la velocità con cui si muove il mondo. E questo per restare a un piccolo lavoro in casa nostra. Ma prendiamo il terzo valico, che dovrebbe essere pronto nel 2025 e consentire un traffico di merci e di persone molto più rapido, così che Genova potrà diventare il porto di Milano...».

Forse a Genova questa definizione non piacerà...

«Milano è una delle grandi città globali d'Europa, non vedo perché Genova non possa associarvi il suo nome. Anzi sarebbe un bel segnale. Di sicuro, comunque, può diventare lo sbocco al mare di questa macroregione. Ma perché ciò avvenga non basta appunto completare il terzo valico. Bisogna, ad esempio, anche completare al più presto un'opera in ritardo come il potenziamento della linea ferroviaria Milano-Pavia-Tortona. Se non si fa rischio di spostare solo il tappo nelle infrastrutture in un posto diverso, senza risolvere i problemi».

Ma perché puntare di nuovo sul triangolo industriale?

«Stiamo parlando di un'area che produce circa 300 miliardi di Pil, ossia un sesto di quello complessivo dell'Italia, ha tre milioni e mezzo di occupati e conta oltre 700 mila aziende. In tutti e tre questi campi le imprese di Assolombarda pesano due terzi del totale: siamo la locomotiva d'Italia, ma vogliamo viaggiare assieme ad altre aree che possono giovare e giovare in un rapporto di maggior scambi di merci, di competenze, di persone. E poi questo è il progetto di un triangolo industriale 4.0, dove si uniscono le competenze di settori come la metalmeccanica o il digitale, la logistica, il grande tema della formazione».

Esempi concreti?

«Il settore della componentistica per l'automotive, che tra Lombardia e Piemonte vede numerosissime imprese e per cui è necessario un grande polo logistico come Genova, o il patrimonio di conoscenze di Ansaldo Nucleare a Genova e le possibili collaborazioni con i Politecnici di Milano e Torino».

Voi sottolineate l'importanza

delle infrastrutture e monitorate anche la loro tabella di marcia, con il rapporto Oti. Con quale giudizio?

«In Lombardia qualcosa sta migliorando: nel 2022 due terzi delle opere considerate hanno fatto

dei progressi, contro il 41% di un anno prima, e quelle in ritardo sono un terzo rispetto al 59% del 2021. Vediamo che si va avanti se un intervento è sotto la responsabilità di un commissario nominato e allo stesso tempo è incluso nel Pnrr. Una sola delle due condizioni non è sufficiente. E poi, se compariamo i

dati lombardi a quelli delle infrastrutture di tutto il Nord, da noi i ritardi sono superiori del 16% alla media. E soprattutto, anche le infrastrutture concluse nel 2022, hanno alle spalle storie lunghissime: ci sono voluti vent'anni per allargare la Torino-Milano e per completare la Tangenziale Nord tra Rho e Monza, quindici anni per una variante della strada Varesina, sei anni per adeguare tecnologicamente la ferrovia Milano-Chiasso. E poi ci sono ritardi inaccettabili, come quello della Pedemontana, dove da una parte gli ostacoli posti dai Comuni e dall'altra i lavori a rilento, rischiano di farci arrivare alle Olimpiadi 2026 senza quest'opera».

Puntare ancora sul triangolo Milano-Torino-Genova non rischia di sembrare un arrocco di fronte alle difficoltà della globalizzazione emerse negli ultimi anni? L'industria esportatrice per eccellenza, come quella lombarda, ripiega in casa?

«Assolutamente no. Intanto perché questa alleanza ha l'ambizione di essere il centro per ulteriori espansioni: verso Nord Est, con le importanti realtà industriali del Veneto, del Trentino e del Friuli Venezia Giulia, e verso Sud Est con quelle dell'Emilia Romagna e delle Marche. E poi, anche se siamo ben consapevoli che dalla globalizzazione non si torna indietro, è inutile riempirsi la bocca con il "reshoring" (il ritorno in patria di produzioni che erano state delocalizzate, ndr) se non abbiamo delle filiere complete ed efficienti. Dopo le crisi delle catene del valore degli ultimi anni, il prezzo non è più l'elemento fondamentale per scegliere un fornitore; conta molto di più la sua affidabilità, la possibilità di avere approvvigionamenti sicuri anche nel lungo periodo. E per questo c'è spazio per alcune produzioni sui nostri territori, sempre a patto che le infrastrutture funzionino e procedano».

Le infrastrutture non sono solo ponti e ferrovie. Ci sono anche quelle immateriali: ad esempio il Tribunale dei brevetti che con la

Brexit si sarebbe dovuto spostare a Milano e adesso arriverà qui solo in parte. Che giudizio dà dell'operazione?

«Che sarebbe andato bene condividere alcune competenze con Monaco di Baviera e Parigi, dove c'erano già altre sedi del Tribunale, ma portando qui il grosso dei brevetti farmaceutici, visto che da Milano a Roma c'è un territorio fortissimo nelle scienze della vita. Invece le trattative, che non penso abbiano ormai grandi margini di modifica, rischiano di dirottare su Parigi brevetti che pesano per il 90% dei farmaci oggi sul mercato e lasciano a Milano solo il 10% restante. Una conclusione che non ci lascerebbe soddisfatti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un'alleanza tra Milano, Genova e Torino aiuta tutto il Nord Ovest. Ma bisogna fare le infrastrutture senza più ritardi



▲ La voce degli imprenditori
Alessandro Spada guida
Assolombarda da maggio 2020

Non basta finire il terzo valico nel 2025: il potenziamento della linea ferroviaria Pavia-Tortona va completato al più presto

