

LA PAROLA AI PARLAMENTARI LOMBARDI: VITTORIO PESSINA (FI)

**«LA LOCOMOTIVA LOMBARDA S'E' RIMESSA IN MOTO. ECCO COS'HO FATTO PER MIGLIORARE STRADE E FERROVIE»**

(244x333)



La Lombardia è una delle regioni motori dell'Unione, qui l'Europa è arrivata prima che altrove. I nostri imprenditori, le nostre realtà economiche sono da tempo impegnate a confrontarsi con successo con le grandi realtà continentali. Eppure i dati sulle infrastrutture rivelano una situazione paradossale: a fronte di 720 mila imprese e 4 milioni di addetti, la Lombardia è al 71° posto per la dotazione ferroviaria e al 91° per quella stradale se rapportata alle regioni dei cinque principali Paesi europei. In pratica ci sono 43 metri di ferrovia, 92 di autostrada e 15 di statali ogni 1.000 addetti; qui in Lombardia, lungo la direttrice del commercio tra Europa ed estremo Oriente che, dati alla mano, negli anni '90 ha segnato un incremento di crescita del 66 per cento a fronte del 28 per cento di quella tra Europa e Usa.

La mia azione di senatore ha sempre tenuto conto di questi dati, di questo grave gap infrastrutturale che sta penalizzando la competitività del sistema lombardo. La mia elezione in un collegio importante come quello di Bergamo città (che comprende anche alcuni Comuni dell'hinterland) mi ha subito portato a contatto con una realtà complessa e ricca di stimoli. O meglio, riportato, visto che avevo avuto modo di conoscerla per la mia attività imprenditoriale. Per uscire da questo empasse è fondamentale ragionare in un'ottica che non sia più «milanocentrica»: il che non vuol dire andare contro Milano, ma lavorare in prospettiva di un suo progressivo sgravamento. Basta aprire una carta geografica per rendersi conto come il sistema infrastrutturale lombardo sia frutto di un'impostazione che risale ai primi del Novecento, imperniata su un ruolo baricentrico del capoluogo, da cui si dipanano a raggiera i principali assi di collegamento infra ed extra regionali. Un'impostazione che porta necessariamente due conseguenze: una saturazione di Milano e il relativo isolamento delle altre città, con difficoltà di collegamento sia da e per Milano sia tra gli altri poli lombardi.

Per andare da Bergamo a Milano ci sono 50 chilometri, distanza da percorrere in 20-30 minuti con le giuste infrastrutture. Ma l'attuale situazione di congestione rende impossibili questi tempi. In questi anni, nel mio ruolo di componente della Commissione Lavori Pubblici del Senato, ho lavorato su due direzioni distinte ma complementari: il potenziamento dell'esistente e lo sviluppo del nuovo. I risultati ci sono stati, qualcuno già visibile e altri lo saranno da qui a pochi anni. Penso per esempio alla quarta corsia dell'A4 - l'autostrada più trafficata e pericolosa d'Europa nel tratto lombardo - da Bergamo a Milano. Dopo anni d'attesa i lavori sono finalmente partiti, grazie anche alla fondamentale sinergia con la Regione, fortemente convinta della necessità di quest'opera. A fine 2006 le migliaia di pendolari che ogni giorno gravitano su questa arteria potranno contare su condizioni di traffico e sicurezza migliori.

Ma bisogna anche uscire dallo stucchevole duello concettuale tra ferro e gomma, perché i dati che ho presentato all'inizio dimostrano come il gap riguardi entrambi i sistemi di trasporto. E allora non posso che essere fiero del lavoro fatto per il raddoppio della linea ferroviaria Bergamo-Treviglio, attesa dai pendolari da un quarto di secolo. Quest'estate tutto sarà pronto, e il servizio raggiungerà livelli d'eccellenza il prossimo anno quando finiranno i lavori di un'altra opera fondamentale: il quadruplicamento della Treviglio-Milano. Un sistema che, in connessione con il Passante di Milano, permetterà una frequenza di 15 minuti da e per Bergamo. Ferro, gomma ma anche cielo: in questi anni mi sono battuto perché l'aeroporto di Orio al Serio avesse le giuste attrezzature per il suo volume di traffico, come i sistemi radar: ora Orio è tra gli scali top in Europa, e parte integrante di un sistema strategico come quello aeroportuale milanese.

E ancora, la Pedemontana e la Brebemi, opere attese da sempre e che con il governo Berlusconi hanno avuto degli input fondamentali: i cantieri di queste autostrade destinate rispettivamente a collegare l'asse Bergamo-Brianza-Como-Varese e la pianura tra Brescia, Bergamo e Milano, non sono più un miraggio, e i privati che le realizzeranno sono pronti a partire. Ma per tempi certi servono anche leggi certe, e allora non posso non ricordare il mio disegno di legge che prevede cauzioni per chi fa ricorsi indebiti e improvvidi al Tar, bloccando così il delicato meccanismo delle gare per le opere pubbliche. Tanto lavoro e una certezza: la locomotiva Lombardia si è rimessa in moto.

**Vittorio Pessina**

(Senatore di Forza Italia eletto nel Collegio 31 di Bergamo)