

INCHIESTA «LE GRANDI OPERE»  
**Pedemontana/1**



# L'ITALIA INCOMPIUTA

**P**er infrastrutture siamo ultimi in Europa ed è uno dei principali motivi per cui gli investitori stranieri non vengono in Italia». Il grido di dolore degli artigiani e imprenditori di Mestre, piccolo, produttivo, simbolico spaccato d'Italia, si levò poche settimane che la grande crisi economico-finanziaria su scala mondiale travolgesse tutti.

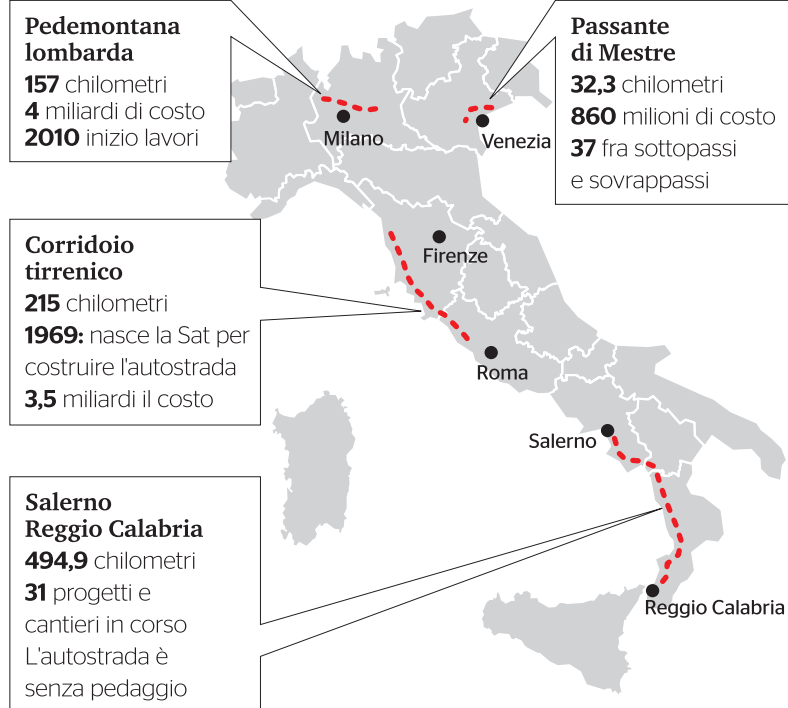
L'Italia non va, da Mestre a Torino, da Sondrio a Palermo. Opere disegnate alla lavagna, mai attuate. Cantieri aperti e mai chiusi. Strade e ferrovie insufficienti, che il cittadino e le imprese pagano a caro prezzo. I *Costi del Non Fare*, secondo uno studio commissionato dalla Bocconi all'Agici, società di consulenza, saranno elevati: «All'Italia servono mille e 926 chilometri di autostrade nei prossimi 12 anni per arrivare al rapporto europeo di 135 chilometri di autostrade/milioni di abitanti». Se queste opere non si faranno,

al 2020 gli italiani avranno pagato un conto di 133 miliardi di euro. «Il tempo risparmiato» aumenterebbe la competitività delle imprese, diminuendo i costi di trasporto. E calerebbero i prezzi delle merci (risparmio per i cittadini). Poi c'è l'impatto ambientale: un sistema viario funzionante limita l'inquinamento da carburanti. Poi c'è la sicurezza (i costi sociali degli incidenti) e il benessere generale di un Paese che ha scelto la mobilità stradale ed è il quarto paese del mondo (1° in Europa) nel rapporto abitanti/auto, con 658 vetture ogni mille persone. Negli Usa questo rapporto è di 768 per mille abitanti. L'Italia è però ultima fra i paesi "occidentali" per chilometri di autostrade e tangenziali. Due dati che si scontrano provocando ritardi e costi. Comincia oggi un'inchiesta che va a controllare lo stato di 4 opere "incompiute" del Paese. Fare o non fare, costruire oggi o pagare domani, logorarsi nelle dispute fra i vari livelli decisionali (Stato, Regioni, Comuni, comitati cittadini) o terminare le grandi incompiute. È questo il problema. ❖

INFO / UNITÀ

## L'Italia che non parte

Le grandi incompiute tra le strade italiane



INCHIESTA «LE GRANDI OPERE»

**Pedemontana/1****Il progetto del tracciato**

# LA STRADA CHE MANCA NELLA CITTÀ INFINITA

**DA 40 ANNI** L'area che si estende tra Varese, Como, Lecco e Monza, non ha una via di collegamento  
**I COSTI** I lavori partiranno nel 2010: 157 chilometri costeranno oltre 4 miliardi di euro  
**LA VARIANTE** Il 21 maggio è stato firmato un accordo per la realizzazione di un'autostrada regionale

**MARCO BUCCIANINI**INVIATO A VARESE  
mbucciantini@unita.it**ROBERTO ROSSI**INVIATO A VARESE  
rrossi@unita.it

**L**a «città infinita» si estende in un regno di microimprese e camioncini. Geograficamente si insinua tra le province di Varese, Como, Lecco, Monza. Terre bellissime, terre anche di Lega. Ogni giorno ci corrono tre milioni e 100 mila autoveicoli, ci vivono quattro milioni e mezzo di abitanti e consumatori, produttori, esportatori, clienti. In questa «città orizzontale, il cuore dell'Europa più ricca» usando un'espressione del professore Giuseppe Berta, Franco Colombo, 35 anni, ha un'impresa tessile. 5 milioni di fatturato e oltre trenta anni di attività. A crearla è stato il padre

ma, «da quando non c'è più», la gestisce con il fratello, la mamma, la cognata e altri 26 operai. Produce ricami per biancheria intima. Produce ed esporta, in Italia, all'estero, come la maggior parte del mezzo milione di imprese di questa area. Che poi altro non è che una sorta di fabbrica continua, orizzontale. Iper specializzata. Forte, ricchissima, con il prodotto interno lordo del Belgio, la metà di quello lombardo, un decimo di quello italiano. «Forte ma zoppa» ci illumina Berta, docente alla Bocconi di Milano. Perché la «città infinita» non ha una strada che l'attraversa. Avrebbe dovuto avercela. Almeno da quarant'anni. Da quando la Pedemontana lombarda è stata ideata, ma nessuno l'ha portata a termine. Cosicché quando Colombo vede i suoi furgoncini, con i ricami dentro, varcare il cancello della sua azienda a Somma Lombardo sa già che se vorranno raggiungere il Veneto, e la Benetton di cui è fornitore, si dovranno tuffare su Milano, per arrivare a Como invece dovranno fare un tratto in Svizzera. Affrontare la città infinita senza Pedemontana costa a Colombo «100 giorni di lavoro - uomo». Più

**Il fatto****L'alternativa? Il treno. Ma in Europa siamo ultimi per chilometri di ferrovie**

**1%** Dal 1995 il chilometraggio medio dei veicoli privati è sceso ovunque: il Regno Unito sta progressivamente abbandonando l'auto (-8%), la Francia segue (-7%). Secondo una ricerca del Bipe, colosso francese che analizza dati economici, in Italia nello stesso periodo è aumentato l'uso delle auto e fino al 2015 continuerà a incrementare al ritmo di 1%.

**130** miliardi L'alternativa potrebbe essere sviluppare la viabilità ferroviaria, ma Eurostat ci condanna: «L'Italia ha 28 chilometri di strada ferrata per ogni 100 mila abitanti. La Germania registra 43,4 km, la Francia 51,1. L'Austria ha 70 chilometri di ferrovie ogni 100 mila abitanti». Secondo l'Agit, non completare le opere su rotaie (dalla Tav alle tratte minori) costerà al 2020 altri 130 miliardi.



“ 34.468.548: sono i veicoli di proprietà degli italiani. Nel Lazio c'è il rapporto più alto fra cittadini e auto: 68 vetture ogni 100 abitanti

o meno 12mila euro l'anno. E poter strozzare i costi è una questione di sopravvivenza. «A Somma Lombardo quindici anni fa c'erano 64 aziende tessili», oggi ne sono rimaste cinque. Colpa della concorrenza, cinese soprattutto. E la concorrenza la batti solo se sei tecnologico e veloce.

### Una fenice...

La Lombardia è tecnologica ma è lenta. Sulle sue strade si circola a una velocità media di trenta chilometri orari. Troppe auto per troppi abitanti. Se si mettessero in coda tutte le macchine immatricolate si formerebbe una colonna più lunga della somma delle strade. Oggi, ad esempio, per raggiungere Malpensa da Bergamo ci vuole circa un'ora e mezza, se si viaggia di notte. Di giorno è un terno al lotto. Dipende da quello che succede a Milano. A questo serve la Pedemontana, a dare velocità da est a ovest alla «città infinita». Infinita come la storia di questa strada. Pensata nel lontano 1965, progettata tre volte, una volta anche inaugurata, nel 1984 per un tratto di tre chilometri, e poi lasciata morire più volte. Dal 2010 dovrebbero partire i cantieri, il termine dei lavori è previsto nel 2015. Forse. Perché trovare tutti i soldi non sarà uno scherzo.

### ...costosa

La strada, che sarà messa in piedi dalla Autostrada Pedemontana Spa, società controllata dalla Milano Serravalle e a caduta dalla provincia di Milano, è costosissima. Per 157 chilometri (87 di autostrada e 70 di strade connesse) ci vogliono 4 miliardi e cento milioni. 1,5 miliardi dallo Stato, sbloccati dal governo Prodi, il resto dai privati. Per mettere in piedi mille metri di tracciato, spiega Fabio Terragni, presidente della società Pedemontana, si spendono «da un minimo di trenta a un massimo di 60 milioni». Per capire il perché, basta mettere il muso dell'auto fuori Milano e dirigersi verso nord-ovest, verso Malpensa, verso Varese. La cui provincia conta 800mila abitanti, ma le più grandi quattro città, Varese, appunto, Busto Arsizio, Gallarate e Legnano ne raccolgono solo un quarto. Il resto è polverizzato. Il che non è un male, per l'economia. Le microimprese con al massimo nove addetti, sono velocissime, innovative. Urbanisticamente, invece, è un dramma. Non c'è posto fisico per nuovi tracciati. Figurarsi per superstrade come la Pedemontana. Per costruirla serve scavare, interrare, abbattere, ricostruire, ammodernare, progettare, compensare, mitigare. Serve cancellare un agglomerato urbano e pensarne uno nuovo.

### I mitigati

E ci vogliono soldi. Trecentocinquanta milioni se ne vanno solo per compensazioni e mitigazioni ambientali. Che avvengono senza drammi. Qui, per ora, non c'è gente che scende in piazza. A forza di parlarne dopo 40 anni l'opera è stata metabolizzata. La signora Alina Di Salvo abita in via

Nazionale dei Giovi 45 con la sua famiglia «tre in tutto e tanti animali». Tre anni fa ha comprato tre vani e mille metri di giardino a Camnago, frazione del comune di Lentate sul Seveso. Il giugno scorso ha saputo che entro un anno, con altre 8 famiglie, dovrà sloggiare. «La superstrada mi entrerà proprio in salotto», ci dice. «Colpa di un tunnel che non si può fare», spiega il sindaco Massimo Sasso. Ti aspetti rabbia, trovi pragmatismo. «Ma che vuole che le dica. Da qualche parte la superstrada dovrà pure passare». La soluzione che è stata prospettata è semplice. Il comune si impegna a trovare un'area che si adatta, la società Pedemontana la ricostruisce.

### I ribelli

Semmai il problema è un altro.

La Pedemontana, da sola, potrebbe non bastare. Vito Tioli croma materie plastiche a Torba di Gornate Olona in provincia di Varese. In sostanza aggiunge metallo alla plastica, ad esempio, agli oboli di una lavatrice o alle maniglie di rubinetti o docce. Lo fa per conto terzi. Vuol dire che tutto il prodotto lavorato dalla sua Metalplast Sas non approda sul mercato direttamente ma finisce in altre aziende tramite due furgoni di proprietà o corriere. «Per noi la Pedemontana è un pannicello caldo» ci spiega. Il plurale sottintende un movimento vasto di imprese (a Varese sono 64 mila attive nel territorio) che vorrebbero anche un altro collegamento. Una strada più alta dell'attuale, «troppo schiacciata su Milano», ci indica Gianini Mazzoleni presidente degli artigiani locali. Un'autostrada regionale che colleghi la città con le vicine Como e Lecco. Lasciando fuori la Brianza e senza ricollegarsi con l'A4, con Bergamo, Brescia. In questo modo l'azienda di Tioli, 25 addetti e 1,7 milioni di fatturato, potrebbe risparmiare dai «150-170mila euro» in un anno.

### La variante

Per questo il 21 maggio scorso è stato firmato un accordo tra le camere di Commercio di Varese, per la realizzazione di uno studio di fattibilità che dovrà essere pronto il prossimo 1° gennaio dal costo di circa 650mila euro. 450 messi dai privati 200 dalla regione. Il tracciato, 50 chilometri appena e dal costo di 1,5 miliardi, si avvicina molto a quello pensato originariamente per la Pedemontana nel lontano '65. L'autostrada costa molto meno e potrebbe essere finanziata solo da privati. In

più alla Pedemontana spa mancano all'appello 400 milioni circa per completare il progetto. Per ora è stato finanziato solo il primo lotto, quello che unisce Busto Arsizio a Lomazzo, 15 chilometri in totale. «Fino a che sta in piedi una maggioranza di centrosinistra in Provincia, la Pedemontana c'è», spiega Terragni. Ma se il prossimo anno i comuni milanesi dovessero svegliarsi con un'amministrazione di un altro colore politico nessuno ha la certezza che il percorso venga ultimato. E la Pedemontana potrebbe rimanere incompiuta. Ancora una volta. ♦

## Il tentativo di assaltare il fortino Lega

### Il vuoto delle infrastrutture ha anche un costo politico

C'è anche un altro costo alla mancata realizzazione della Pedemontana. Che non viene calcolato nei bilanci. La strada è ormai un simbolo. Il simbolo di un vuoto e di un'unità di misura. «Segna la distanza tra la politica e il territorio», spiega Daniele Marantelli. Marantelli non è un imprenditore, è un politico. È del Pd, prima Ds, ancora prima Pds e Pci. Anche lui, però, come molti imprenditori della zona produce. Non nanotecnologie o filati, ma consensi. A Varese e provincia, dove vive e lavora e dove la Lega ha la sua sede storica, nelle elezioni del 2008 ha raccolto più voti del Carroccio. Un risultato fino a pochi anni insperato visto che nella «città infinita e dimenticata», la Lega ha prosperato. Impadronendosi e plasmando proprio quel vuoto. «La Lega non è solo protesta», bassa, di pancia, non solo rancore localistico, dice Marantelli. «A Varese c'è l'Aermacchi» delle frecce tricolori, «c'è l'Agusta» che sforna elicotteri anche per il presidente Usa. Qui si vive bene, c'è il meglio dell'Italia che produce, le tecnologie più raffinate, ma non c'è la Pedemontana. Per ora. Perché è stato proprio Marantelli, con Prodi, a trovare i fondi per fare partire il progetto. È stato il tentativo del centrosinistra di riempire quel vuoto denso. E cioè creare «attorno alle infrastrutture - dice Stefano Tosi, ingegnere all'Aermacchi, consigliere d'opposizione in Regione - un senso di comunità, un legame con il territorio». Che la globalizzazione disgrega.

La Lega in questo è molto avanti. Offre sicurezza a chi chiede individualismo, a chi vuole meno lacci dallo Stato. Per capirlo ci spingiamo a est. Angelo Pietro Malegori è il sindaco di Biasono, 12mila abitanti scarsi a pochi chilometri da Monza. Siamo in Brianza. Il sindaco o borgomastro, come è scritto nello statuto comunale, ci riceve nella sala del municipio. Alle ultime elezioni ha preso il 61% senza alleanze. Alla parete foto di Umberto Bossi e un orologio che segna «l'ora lumbard». In sottofondo i rombi dei motori dell'autodromo. Gli chiediamo che cosa rappresenta la Pedemontana. «Per noi non è altro che una strada che ci permetterà di togliere auto dal centro cittadino». E favorire l'industria locale che qua si chiama Rovagnati (alimentari), Boldrocchi (eliche per navi), Dalex (schermi piatti). Più strade, maggiore libertà, più soldi, ma preservazione dell'identità. Usciamo e ci congediamo. Prima, però, il sindaco ci porta al museo locale. Dove c'è una mostra di Gaetano Osculati, esploratore Biassonese. Poi sarà il turno delle monete celtiche. Il fortino della Lega è alto. Per scardinarlo la Pedemontana non basterà. **RO.RO.**

### Tutti in macchina

La media dei nostri tragitti in auto è di 4 km: sostituisce culturalmente il mezzo pubblico.