



“ 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.**

### Il presidente Autostrade

Gian Maria Gros-Pietro:  
«Non fare le grandi infrastrutture costa più che farle».