

**Speciale Lombardia** **Trasporti**

# Sfida in cantiere



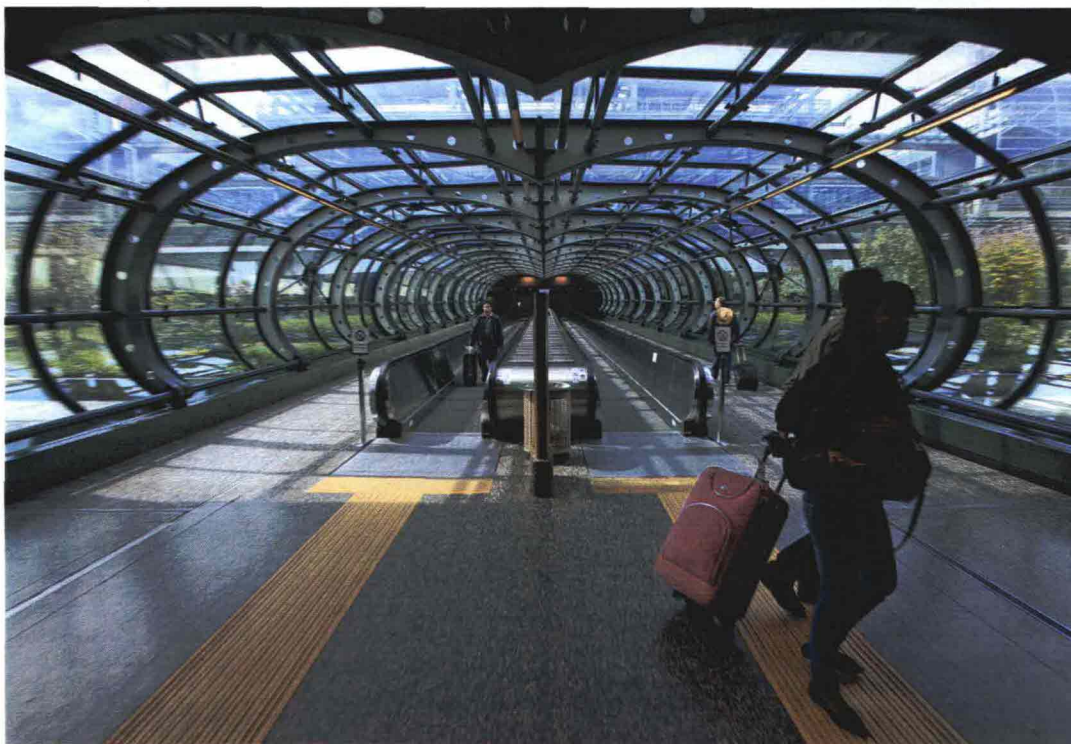
**È partita la corsa contro il tempo per portare l'Italia in Europa. Oltre venti miliardi per far sbocciare la primavera lombarda delle infrastrutture. Ma il quadro finanziario è ancora incerto**

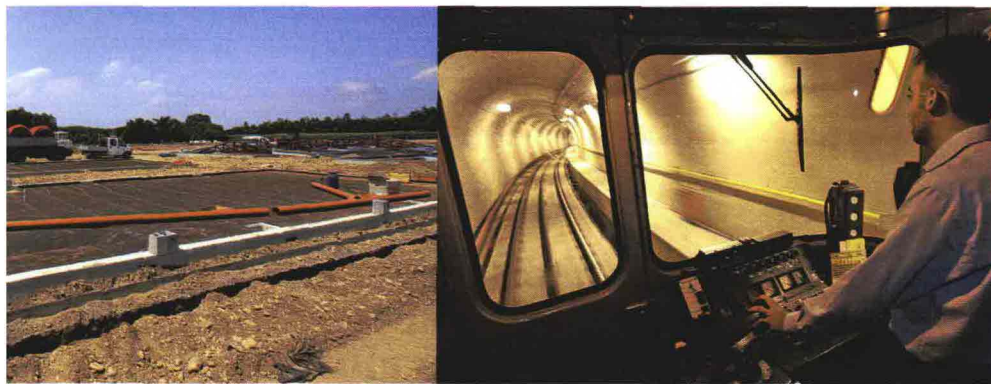
DI THOMAS MACKINSON

**O**ltre 20 miliardi di euro per fare del 2015 la primavera lombarda delle infrastrutture. Tanto vale la lunga shopping list di opere pubbliche con cui Milano e il Nord tentano di ammodernare il proprio sistema di trasporti e di agganciare quello europeo, al crocevia dei nuovi assi dell'Alta velocità Genova-Rotterdam, Lisbona-Kiev (che è la famosa Torino-Lione) e Berlino-Palermo. Il piano prevede 182 chilometri di nuove autostrade, 100 di viabilità connessa, 95 di nuova rete ferroviaria e 57 di metropolitana. Ma è una corsa contro il tempo in un quadro quanto mai incerto. Risorse pubbliche, all'orizzonte, se ne vedono poche e la crisi rema contro il progetto politico di Regione Lombardia che punta a realizzare il "federalismo delle infrastrutture", con intervento minimo dello Stato e un regime regolatorio autonomo per attrarre capitali privati. È un bel problema perché - senza una sottorete di trasporto ferroviario, un sistema di smistamento delle merci dal Gottardo e un reticolo di autostrade realizzato - la nascente Città metropolitana di Milano farà fatica a portare l'Italia in Europa. Questa è la partita che si gioca in Lombardia.

**AUTOSTRAD E SENZA GUIDA.** Delicato il fronte finanziario delle tre opere da 7 miliardi, strutturato con la finanza di progetto, che riduce al minimo la partecipazione pubblica e accolla ai privati gli inve-

stimenti in cambio di concessioni ultradecennali nella riscossione dei pedaggi. La crisi e le prospettive lunghe di rientro dei capitali investiti rendono gli investitori meno coraggiosi del previsto. Emblematico il caso della Pedemontana Lombarda, l'autostrada di 157 chilometri che attraverserà cinque province collegando Varese a Bergamo sopra il nodo milanese. I cantieri sono partiti nel 2010, a 36 anni dai primi studi, grazie al capitale dei soci e alla garanzia dello Stato per 1,2 miliardi. Il meccanismo di finanziamento va rifinito; sembra obbligato un intervento della Cassa depositi e prestiti per 3,6 miliardi. Complica il quadro il





METRO M1 A MILANO. NELL'ALTRA PAGINA, IN ALTO: L'AUTOSTRADA PEDEMONTANA LOMBARDA. IN BASSO: L'AEROPORTO MALPENSA

ricorso di Impregilo sul tratto di completamento da 2,3 miliardi. Del resto, questo è il clima del momento: lo dimostra la fatica che deve fare il sindaco Giuliano Pisapia per vendere la quota comunale (il 18,5 per cento) dell'autostrada Serravalle a un fondo privato. Ancora da definire il finanziamento della direttissima Brescia-Bergamo-Milano e della Tangenziale Est Esterna (Tem) da 1,6 e 1,7 miliardi. «Sono certo che le risorse ci saranno», assicura l'assessore regionale Raffaele Cattaneo. Ma la preoccupazione resta, tanto che Assolombarda, termometro degli umori degli industriali, convocherà a breve un direttivo sullo stato delle infrastrutture strategiche «per chiedere un'accelerazione su tutti i fronti», annuncia il vicepresidente Giuliano Asperti. **IN ARRIVO DUE NUOVI METRÒ.** Un'altra sfida per Milano riguarda le nuove metropolitane, che saranno tra le più importanti ricadute sulla città dell'Expo 2015. Dopo una corsa lunga dieci anni la M4 (1,7 miliardi) coprirà la tratta orientale tra l'aeroporto di Linate e San Babila. Il capolinea, a ovest, arretrerà, e dovrà agganciarsi alla linea blu del Passante ferroviario. Sul fronte cantieristico, inoltre, pende al Consiglio di Stato il ricorso della Pizzarotti contro l'assegnataria Impregilo che sarà discusso a novembre. Vanno meglio le cose per la M5, che è partita prima, durante la giunta Moratti. Forse perché è benedetta dall'alto. La prima tratta, tra Zara e Bignami, andrà in esercizio provvisorio per una settimana a fine giugno 2012, in occasione della visita del papa a Milano, e a fine luglio per tutta la città. Ma non senza problemi. I ritardi e l'esondazione del Seveso, un vecchio guaio che affligge il Nord Milano, hanno fatto impennare i costi dell'opera, e i costruttori hanno preteso 80 milioni di euro in più. Il secondo tratto sarà aperto in tempo per l'Expo. Quanto alla M1, la storica linea rossa, il suo prolungamento a nord verso Sesto Ferrovia e Monza-Bettola è confermato entro il 2015.

**GLI AEROPORTI E IL REBUS MALPENSA.** Il trasporto aereo lombardo ruota tutto intorno al nodo Malpensa. L'aeroporto che doveva proiettare il Nord nel mondo ma che, con il riaspetto di Alitalia, ha visto fuggire non solo la compagnia di bandiera ma anche altre grandi linee. Il piano di quotazione in Borsa del gestore Sea è ancora incerto, il 20 per cento di proprietà del Comune di Milano è in vendita e lo schema di potenziamento da 1,6 milioni di euro pare costruito su previsioni ottimistiche. Il 2010 ha registrato 18 milioni di movimenti sulle due piste, che hanno già una capacità pari a 30, ma si parla di una terza pista per arrivare a 50 milioni nel 2030. «Malpensa è l'aeroporto italiano con maggiori possibilità di crescita. Perciò continuiamo a investire, ad esempio sul fronte dei collegamenti che erano un punto debole», spiega l'assessore Cattaneo, che siede anche nel cda della Sea.

suburbane e il Malpensa Express che collega l'aeroporto al centro di Milano. Molti i cantieri aperti, come la linea Arcisate-Stabio che sarà pronta entro il 2013 e permetterà di inaugurare il collegamento tra Varese e Mendrisio, in Svizzera. Per il trasporto urbano e interurbano sono state aperte tre nuove stazioni ferroviarie e nuove fermate della rete metrò milanese. Resta aperto, intanto, il fronte pendolari. Su queste linee, che trasportano in città migliaia di lavoratori e colletti bianchi, si registrano ancora disagi. Filt Cgil nel 2011 ha rilevato che il 62 per cento delle stazioni lungo le linee Varese-Treviglio, Treviglio-Bergamo e Milano-Lecco non dispone di collegamenti con il trasporto extraurbano su gomma. «Il trasporto su ferro mantenuto come una rete chiusa continua a incentivare l'uso dell'auto privata, nonostante il sistema ferroviario sia iper sussidiato», sostiene l'esperto di economia dei trasporti Marco Ponti. Sul fronte Alta velocità e Alta capacità, infine, proseguono i lavori della tratta Treviglio-Brescia e il rafforzamento del sistema di penetrazione da nord lungo l'asse del San Gottardo. E il potenziamento della capacità della Chiasso-Milano, la riqualificazione della Saronno-Seregno e dell'Arcisate-Stabio. Ma una politica all'altezza delle sfide obbliga a procedere in coppia: migliorare il trasporto merci, ma senza sacrificare i pendolari. ■

## Appuntamento in Fiera

**Cinque milioni di visitatori, 30 mila espositori, 70 manifestazioni ogni anno. Il rilancio già partito nel 2011 e il piano industriale che lascia ben sperare da qui al 2014. Sta anche in questi numeri la forza di Fiera Milano Spa, il maggior operatore fieristico italiano. Una grandola di eventi, dedicati agli addetti ai lavori e al grande pubblico, nelle due aree - Rho e Fieramilanocity - e nel nuovo Centro congressi. Tra i prossimi appuntamenti, dal 16 al 19 novembre nel polo di Rho è di scena "E.Tech Experience", la prima edizione della manifestazione per la filiera energetica, dedicata a energia, impiantistica elettrica e illuminotecnica, tema cruciale per l'Italia del futuro e uno dei settori di business più promettenti a livello internazionale. In vista del 2015, invece, vale la pena conoscere il progetto didattico "Nati sotto il segno dell'Expo", nella rassegna "Gi' come Giocare", organizzata da Assogiocattoli e Salone Internazionale del giocattolo a Fieramilanocity (18-20 novembre), oltre novanta espositori e diecimila metri quadrati dedicati al divertimento dei più piccoli e delle famiglie. Dal progetto didattico, che coinvolge gli allievi delle scuole materne, elementari e medie e i ricercatori del Politecnico di Milano, scaturiranno i giocattoli del futuro, i supergiochi innovativi che uniscono tecnica e design.** Emanuele Coen