

IL «CONTADINO» CHE SUI CAMPI HA SEMINATO UN'AUTOSTRADA

L'idea gli venne quasi vent'anni fa davanti a un bicchiere di Franciacorta. Da allora **Francesco Bettoni**, famiglia di agricoltori, ha combattuto contro politici e burocrati per collegare Milano a Brescia con una nuova arteria. Ce l'ha fatta senza soldi pubblici. E con migliaia di strette di mano.

di Antonio Rossitto

Te se mat!». Estate del 1996: «Sono in vacanza sul Lago di Garda con mia moglie Elena, a cena in un bel ristorante. Complici due bicchieri di Franciacorta, le dico: "Voglio fare un'autostrada da Brescia a Milano". "Te se mat!" mi risponde appunto lei. "Ma hai anche la testa dura"». A Francesco Bettoni però la cocciutaggine non è bastata: ci sono voluti pure tre ricoveri, altrettanti palloncini per le coronarie e otto pastiglie al giorno da ingollare a orari militareschi. L'impresa, del resto, era proibitiva. Un'infrastruttura privata, fra la burocrazia più asfissiante d'Europa e una corruzione elevata a sistema. Follie.

Ma l'istinto femminile non ha fallito: **Bettoni è oggi un visionario felice.** Mercoledì 23 luglio 2014 ha visto nascere quella che definisce «la mia terza figlia»: la Brebemi. Sessantadue chilometri d'asfalto che fendono i campi di mais del Bresciano, per evitare la Bergamo-Milano, l'autostrada più trafficata d'Italia. Costata 1,9 miliardi di euro, è la prima infrastruttura italiana realizzata in project financing: senza soldi pubblici. In un Paese in cui la Salerno-Reggio Calabria è in costruzione da 52 anni, il collegamento tra la Leonessa e il

capoluogo lombardo sembra prodigioso. Così tanto da avere convinto il gruppo londinese Reuters ad assegnargli quest'anno il premio come miglior project financing, «simbolo dell'Italia che vuole modernizzarsi, crescere e credere nello sviluppo».

Bettoni va a ruota: «La Brebemi non è solo un'opera, ma un simbolo della liberazione dalla burocrazia romana».

Leghista? «Macché, della Val Camonica glissa. «Vengo da una famiglia di agricoltori e allevatori da otto generazioni». Laurea in Sociologia rurale, 65 anni, è presidente della società Brebemi dal 1999, anno della costituzione. All'epoca già guidava la Camera di commercio di Brescia e la Confagricoltura provinciale. Uomo di dialogo e relazioni, nel tempo ha collezionato altri incarichi di rappresentanza, come la presidenza di Unioncamere Lombardia e di Uniontrasporti. Lui si schermisce, definendosi «agrimensore»: colui che misura, descrive e divide appezzamenti. Come tutti quelli che la società ha dovuto espropriare: 900 ettari accusa Legambiente. «Sono un coltivatore anch'io» spiega Bettoni, in un isolato lampo di mestizia. «So cosa vuol dire essere legati alla terra. Ma non c'era scelta. Sa però una cosa? A volte, mi metto

sul ciglio dell'autostrada e guardo attorno con l'occhio del contadino. E concludo: adesso è più bello». Sembra un'affermazione un po' ardita. «Al contrario. Abbiamo migliorato i territori: bretelle, viadotti, sottopassi, tangenziali. Sono costati 900 milioni di euro. E hanno raddoppiato i costi. Ma ne siamo orgogliosi».

Seduto in un ufficetto del quartiere generale della Brebemi, un parallelepipedo bianco accanto allo svincolo di Romano di Lombardia (Bergamo), Bettoni si allenta la cravatta. Capelli tirati all'indietro, occhiali ovali, voce gioviale. Il suo spartano cellulare suona di continuo. «Siamo il simbolo di un territorio che si affranca da inefficienze, inedia e burocrazia» reitera. La Brebemi è la prima delle grandi infrastrutture legate all'Expo a essere inaugurata. Anche per questo il premier Matteo Renzi si è adoperato per non mancare al taglio del nastro. Tutto però è cominciato vent'anni fa. «Percorrevo la Brescia-Milano ogni giorno: ed era un incubo» scuote la testa Bettoni. «Sui giornali si parlava solo di questo serpente mortale. Mani sul volante, un moccolo dopo l'altro, mi viene l'idea della direttissima. Faccio fare uno studio:

vengono fuori tre ipotesi. Un'autostrada sotterranea: troppo costosa. Un'highway sull'A4: pochi benefici. E un tracciato classico, "a raso". Abbiamo scelto l'ultimo: l'unico che si poteva autofinanziare. Su questo non abbiamo mai dubitato: allo Stato non si chiede un euro». I detrattori agitano però il tema degli aiuti pubblici: 820 milioni prestati dalla Cassa depositi e prestiti e 700 dalla Banca europea per gli investimenti. Bettoni alza gli occhi, sornione: «Appunto, prestati. E mica a tassi vantaggiosi: il 7 per cento, in media. Non mi pare un trattamento di particolare favore».

Il cellulare trilla ancora: «Sì, me lo passi pure...». Al telefono Giovanni Bazoli, presidente del consiglio di sorveglianza di Intesa Sanpaolo, è prodigo di complimenti. Il banchiere, bresciano, è stato uno dei fautori del progetto: l'istituto infatti è socio di maggioranza dell'autostrada. Bettoni ha raccolto negli anni amicizie influenti. Ma è cresciuto tra contadini e sensali. «Nel 1999 viene steso il primo progetto» ricorda. «Su 43 comuni, 39 sono stati subito favorevoli. La Brebemi è nata dal basso, per il territorio. Alla fine l'hanno capito tutti». I veri problemi sono arrivati dopo. «Ed è questo il paradosso: per il consenso quasi unanime di enti locali, industriali e commercianti è bastato qualche mese...». I lavori però sono partiti solo dieci anni dopo: nel 2009. Cos'è successo, nel mentre?

«Finalmente mi posso togliere qualche sassolino: negli anni mi ha consumato le scarpe». Il progetto, spiega Bettoni, viene presentato nel 1999. Un anno prima il Parlamento ha approvato la Merloni ter per favorire l'ingresso dei privati nelle opere pubbliche. Quello che si vuole fare per la Brescia-Milano. Alt, intima però l'Anas: manca il regolamento attuativo. Che arriva solo dopo un anno di patimenti.

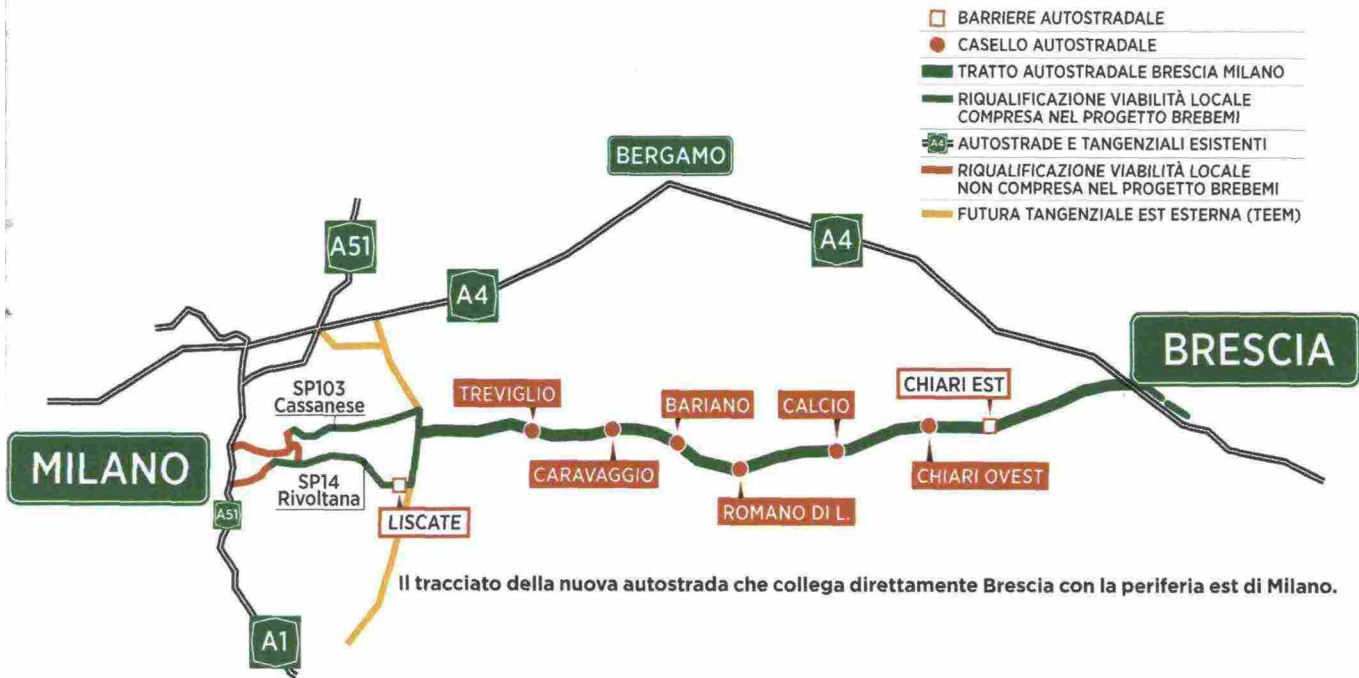
Sembra fatta. I mandarini però si rifanno sotto. L'Anas riagita il ditino come un parabrezza: la Brebemi cozza contro la legge 292 del 1975, che vieta la costruzione di nuove autostrade. La società obietta: vale solo per chi chiede contributi allo Stato. Ma il gestore pubblico è irremovibile. Ci vorrà un decreto del governo Amato, alla fine del 2001, per rimuovere il divieto. A quel punto, l'Anas può indire la gara per la concessione: dovrebbe durare 4 mesi, ne servono 16. Un rinvio via l'altro, si arriva all'estate del 2003. Rimane da registrare la conven-

zione alla Corte dei conti: la mitologica «bollinatura». «Un'inezia" penso "ce la caveremo in tre giorni". C'hanno impiegato nove mesi».

A quel punto, racconta Bettoni, si fa sotto la politica. «Era il 29 luglio 2007: al Pirellone c'erano 36 gradi. Riunione con Antonio Di Pietro, appena nominato ministro dei Trasporti. Si discute delle opere pubbliche lombarde. Arriva il momento della Brebemi. Di Pietro lancia il progetto sul tavolo: "È un'opera completamente inutile" dice sprezzante. "Non s'ha da fare". Sono tornato a casa tramortito. Finita: dieci anni buttati via. Tutti i soci mi invitano a portare i libri in tribunale. Alla fine però mi impunto. Torno al ministero armato di carte, studi, collaboratori. Otto ore di corpo a corpo. E alla fine Di Pietro cede: "Mi ha convinto"».

Come ha fatto con sindaci, cittadini, allevatori, finanziatori. Migliaia di strette di mano. Incontri interminabili. Centinaia di patti da onorare. Diciott'anni di tribolazioni. L'ultima gragnola è arrivata con l'inaugurazione: mancano i distributori, i pedaggi sono alti, il traffico è sovradimensionato, le banche defiscalizzano. «Contro le arrabbiate ho un rimedio sperimentato: la partita di calcio degli over 50» sogghigna Bettoni. «Mi sfogo su un campo di calcio, a Lograto, nel Bresciano. Ero una mezzala fantastica. E non mi è mai piaciuto perdere». ■

GRANDI OPERE



62,1

CHILOMETRI
LA LUNGHEZZA
DELLA BREBEMI

1999

L'ANNO IN CUI È STATO PRESENTATO
IL PRIMO PROGETTO

2009

LA DATA DI INIZIO DEI LAVORI

1,9

MILIARDI DI EURO IL COSTO DELL'OPERA

382

MILIONI DI EURO ALL'ANNO L'INCREMENTO
DI PIL STIMATO COME EFFETTO INDIRETTO

9,5

EURO IL PEDAGGIO PER GLI AUTOMOBILISTI



Francesco Bettoni, 65 anni, nella sala controllo della Brebemi a Romano di Lombardia (Bergamo).