

Il nodo della mobilità e il gap infrastrutture

PAOLO CICCARONE

Poche infrastrutture, spesso mal fatte, inutili o intasate al punto da essere controproducenti. Alla fine chi paga per tutti è il cittadino. Che impiega più tempo per gli spostamenti, per ricevere o inviare le merci, senza dimenticare la sicurezza nei viaggi, che spesso per strada non c'è. Non è un mistero che l'Italia sia in ritardo rispetto al resto d'Europa, dai treni veloci alle autostrade, dal sistema aeroportuale a quello nautico. Spesso non basta la buona volontà di chi ci mette impegno e soldi. Un esempio recente è rappresentato da Brebemi, l'autostrada A35 Brescia Bergamo Milano, finanziata da un *project financing* privato in cui Camere di commercio di Brescia, Bergamo, Cremona e Milano insieme a un pool di banche capeggiate da Intesa San Paolo hanno realizzato la più grossa opera stradale italiana da decenni a questa parte. Su circa 8 mila km di autostrade, infatti, dal 1950 al 1975 ne sono state realizzate quasi 5 mila km. Nei restanti 40 anni a malapena 3 mila, fatti in maggioranza da terze e quarte corsie più che da progetti veri e propri. La Brebemi rappresenta il primo vero progetto moderno in fatto di strade. La realizzazione, poi, è avvenuta in tempi record per l'Italia: prima pietra il 22 luglio 2009, cinque anni dopo era già operativa. Il percorso unisce Brescia e Milano passando per la bassa pianura padana, una zona ricca di industrie: «Era una necessità in atto da decenni – dice Francesco Bettoni, 67 anni, presidente di Brebemi – il territorio aveva bisogno di sviluppo e la sola A4 non era sufficiente a garantire il movimento di persone e merci rappresentato da quel territorio». Spiegato perché è nata la A35 c'è da capire perché il progetto iniziale è lievitato fino al doppio del previsto: «Dovevamo spendere 800 milioni di euro, ne abbiamo spesi 1,6 miliardi e non abbiamo ancora fini-

Non è un mistero che l'Italia sia in ritardo rispetto al resto d'Europa, dai treni veloci alle autostrade. La Brebemi rappresenta il primo vero progetto moderno in fatto di strade

to. Abbiamo investito oltre 300 milioni in opere accessorie per compensare i territori attraversati, quindi tangenziali, strade, prati e altro ancora, piste ciclabili comprese. Poi il problema più grosso: alcune parti del territorio attraversato erano ex discariche. Infatti fino al 1975 si potevano buttare rifiuti industriali senza le precauzioni attuali, così abbiamo trovato falde di cromo esavalente e altri materiali, con ulteriori 400 milioni di costi di bonifica, alla fine A35 è diventata una realtà in appena 5 anni di lavori, anche se progetti e idee risalgono alla fine degli anni 90. Uno studio del Politecnico di Milano oltre a due pre-

mi internazionali, ci dicono che è l'infrastruttura più moderna in Europa, a basso impatto ambientale e una delle più sicure in assoluto». Infatti i veicoli in circolazione sono circa 18 mila sulla tratta totale e punte di oltre 40 mila, meno di quanto previsto, ne valeva la pena? «Intanto siamo arrivati in un periodo in cui il traffico medio giornaliero è calato a causa della crisi, poi abbiamo lottato contro boicottaggi di ogni genere. E i dati dicono una cosa importante: possiamo solo crescere e facendo conoscere il territorio, aumentando le possibilità di interconnessione, il quadro sarà quello previsto in origine». Un'accusa che si fa a Brebemi è quello dei pedaggi troppo cari, una nota dolente che riguarda altre strutture italiane, vedi il tratto di Pedemontana o la tangenziale di Como: «Le tariffe non le decidiamo noi, ma ci sono costi che vanno oltre il pedaggio. Siamo più cari, ma quanto vale il tempo risparmiato, il minore stress, arrivare a casa in tempi decenti senza colonne, traffico e tamponamenti? Quanto vale l'ambiente più pulito o far partire una merce sapendo che arriverà in anticipo rispetto ad altre tratte di strade?». E il futuro? «Noi siamo pronti, non possiamo permetterci di stare a guardare il resto d'Europa che marcia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA