

ALTRO CHE EFFICIENZA Salvini promuove la secessione, ma la Regione ha i pedaggi più alti sulla rete e i ritardi maggiori sulle ferrovie. La Pedemontana è un salasso inutile e senza fine

» Dario Balotta

Vent'anni fa la Lombardia aveva chiesto a gran voce, in nome del federalismo, 1.100 km di rete statale all'Anas, la società pubblica delle strade. Lo Stato le ha trasferito la rete. Un anno fa la Regione, incapace di gestirli, ha riconsegnato i 1.100 km all'Anas: una sonora sconfitta. Dopo il fallimento del federalismo stradale è arrivato anche quello ferroviario, gestito da Trenord, in crisi da tempo visto che detiene la peggiore puntualità in Italia: l'80% contro la media del 90% delle altre regioni gestite dalle ferrovie statali.

LA PROBLEMATICITÀ lombarda non è, come dice il ministro delle infrastrutture Matteo Salvini, di non avere abbastanza strade ma di averle disastrose, spesso con segnalazione risalente alla gestione Anas del 2001 e un livello manutentivo (da cui dipende la sicurezza e la viabilità ordinata) quasi allo zero. Non va meglio sulle tratte a pedaggio: Salvini e il presidente Attilio Fontana hanno lasciato in dono ai lombardi tariffe più che doppie rispetto a quelle nazionali. Infatti il pedaggio di Autostrade per l'Italia (Aspi) è 0,08 euro per km, mentre quelli delle autostrade "Federali" variano dagli 0,20 euro della Pedemontana agli 0,19 della tangenziale est esterna di Milano (Teem), agli 0,20 della Brescia Milano (la famosa Brebemi). Con un traffico da strade provinciali, sono falliti i grandi *Project Financing* che avrebbero dovuto sostenerle. Per le autostrade "Federali" si è ricorso alle risorse pubbliche della Banca europea degli investimenti e della Cassa Depositi Prestiti. I costi, però, si sono rivelati tripli rispetto alle previsioni, con uno spropositato consumo di suolo verde, senza restituire al territorio né servizi né compensazioni.

La Pedemontana è la Salerno-Reggio Calabria del Nord. Fermata oltre 10 anni e realizzati solo 30 km su 67, è stato speso oltre 1 miliardo di euro statale per coprire il pedaggio. Peccato che nessuno la utilizzi. L'opera tiene in ostaggio da 12 anni decine di migliaia di piccoli proprietari che forse non saranno neppure espropriati, prigionieri in casa loro senza avere disponibili le loro proprietà. Nel frattempo ha sottratto

ai lombardi oltre mezzo miliardo destinato alla sanità ed ai trasporti pubblici. Parliamo di un'opera che non sarà mai completata, perché i soldi non bastano.

La Pedemontana è l'emblema di un sistema di autonomia che non sta in piedi e che per lo sviluppo punta sempre su nuove grandi opere infrastrutturali e autostradali che, però, non dovrebbero essere la priorità. Da uno studio della Luiss emerge che, in quanto a dotazioni infrastrutturali, la Lombardia non ha nulla da invidiare alle cinque maggiori regioni logistiche europee: l'Ile-de-France, la Catalogna, l'Olanda e la Baviera. Di fronte agli insuccessi, anziché mettere uno stop alle auto-

strade inutili, il Ministero dei Trasporti spinge per fare altre autostrade come la Broni-Mortara (PV), la Cremona-Mantova, e la Treviglio-Bergamo. Recentemente Salvini ha inaugurato l'avvio dei lavori per i 13 km di autostrada della Valtrompia (BS). I costi previsti erano di 155 milioni e sono già saliti a 220 milioni; era prevista una galleria a due canne che poi è diventata a una sola. Proprio in questi giorni i lavori si sono fermati per avere rinvenuto "veleni" industriali tumulati lungo il tracciato. Si tratta di terreni fortemente contaminati da metalli, arsenico, cadmio, cromo totale, piombo, zinco e idrocarburi pesanti a un metro di profondità del

terreno, lascio delle industrie dismesse, ora delocalizzate in pianura o all'estero. I pendolari lombardi dell'automobile, che pagano un salatissimo bollo regionale di circolazione, si accollano anche un pedaggio elevato, i Tir continuano a utilizzare le strade provinciali e statali per risparmiare sui costi.

CON L'AUTONOMIA differenziata invocata in questi giorni dal ministro, tutta la rete stradale passerebbe sotto la piena gestione della Regione. Avrebbe competenza legislativa e amministrativa su quella autostradale, af-

fiderebbe e controllerebbe le concessioni, verificherebbe i piani finanziari (difficile che il proprietario e al tempo stesso gestore di una infrastruttura riconosca i suoi sbagli). Inoltre definirebbe le tariffe e ne incasserebbe i canoni concessori, tutte funzioni oggi svolte dal ministero. Lo stesso discorso varrebbe per la rete stradale che oggi fa capo all'Anas. Con un Paese diviso in due, sia economicamente che elettorale, sarebbe sbagliato dar vita a nuovi trasferimenti di competenze e risorse alle Regioni. L'esempio lombardo delle autostrade e delle ferrovie è stato fallimentare. Non è difficile immaginare che lo sarebbe anche per tutto il resto.



Al ministero
Il tavolo al Mit con il ministro Salvini per il cronoprogramma dell'autostrada Valtrompia

IL RECORD DI TARIFFE SULLA RETE

LA REGIONE

Lombardia vanta il triste primato dei pedaggi più alti d'Italia. Infatti il pedaggio per km di Autostrade per l'Italia (Aspi) è 0,08 euro per km, mentre quelli delle autostrade "Federali" lombarde variano dagli 0,20 euro della Pedemontana agli 0,19 della tangenziale est esterna di Milano (Teem) agli 0,20 della Brescia Milano (la famosa Brebemi). Per coprire i pedaggi della Pedemontana lombarda si è speso 1 miliardo: finora sono stati realizzati 30 km su 67, ma nessuno li utilizza

Autonomia: disastro spiegato dai trasporti della Lombardia

PERSEVERANO FONTANA & C. CONTINUANO SUI GRANDI PROGETTI, DI CUI NON C'È BISOGNO