

Pedemontana: «La faremo per il Nord e per l'ambiente»

Via alle gare per la nuova autostrada
Parla il presidente Fabio Terragni

di Luigina Venturilli / Milano

VIABILITÀ Invece di dilungarsi sul tema delle infrastrutture, abusato nella teoria quanto trascurato nella pratica, Walter Veltroni ha preferito dargli un nome e un cognome: quello della **Pedemontana lombarda**, l'autostrada che collegherà le aree di Varese,

Como, Lecco e Brianza senza convogliare traffico supplementare su Milano. Nel suo intervento all'assemblea costituente del partito democratico di sabato scorso, il segretario ha ricordato l'opera, attesa fin dagli anni Sessanta, per ribadire che «la politica deve rispondere alle domande» del territorio, «saper decidere con rapidità e dare tempi certi».

Fabio Terragni, presidente di Autostrada Pedemontana Lombarda spa, la società concessionaria controllata dalla Provincia di Milano, si aspettava un riferimento così puntuale da parte del leader democratico?

«Lo speravo. La Pedemontana è ormai diventata un simbolo del ritardo delle infrastrutture e degli investimenti nella regione, con conseguente perdita di competitività per l'intero sistema imprenditoriale del Nord. Ora, dopo tanti anni, siamo finalmente giunti alla sua realizzazione».

Perché questa valenza simbolica? Sono molte le opere infrastrutturali richieste dal territorio.

«La Pedemontana è forse l'opera più attesa di tutta la Lombardia, dove si produce il 30% del Pil nazionale, quindi essenziale per l'intero sistema Paese. Se ne parla fin dagli anni Sessanta, fin da quando si mise in evidenza la necessità di un'autostrada che collegasse est ed ovest: tutte le strade portano a Milano, le infrastrutture hanno uno schema radiale che presuppone uno sviluppo economico tutto milano-centrico. Invece la regione ha diverse polarità di sviluppo, che necessitano di connessioni est-ovest».

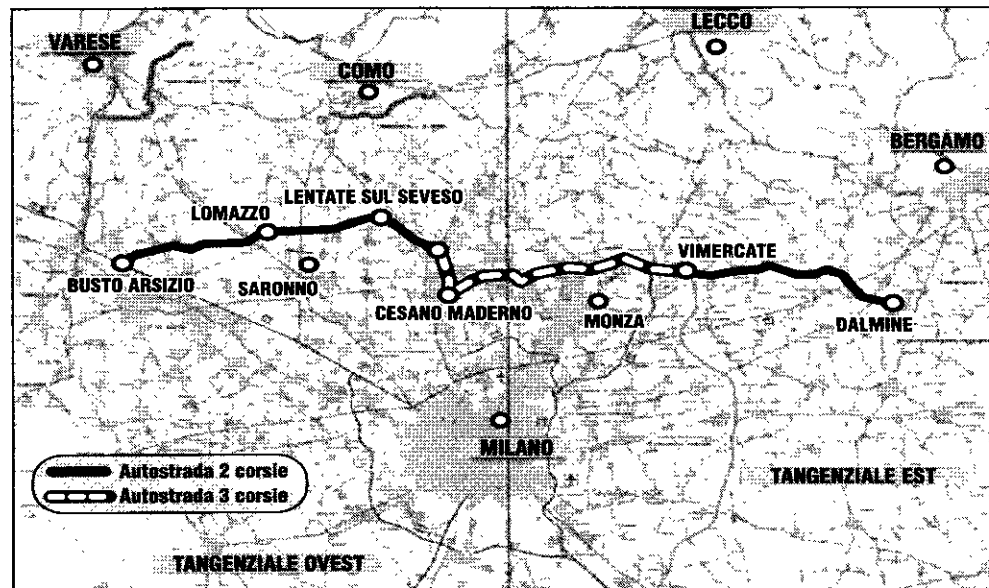
Ad esempio?

«L'area varesina e l'area comasca sono fortemente sviluppate

e, pur essendo molto vicine in linea d'aria, non sono collegate direttamente da infrastrutture: oggi il tragitto transita necessariamente da Milano, su reti già congestionate, con grande dispendio di tempo, risorse ed emissioni inquinanti. Si tratta, dunque, di un'opera essenziale per la competitività».

È possibile quantificare i benefici della sua

«Infrastruttura attesa dagli anni 60, essenziale per l'economia lombarda e per l'intero paese»



realizzazione?

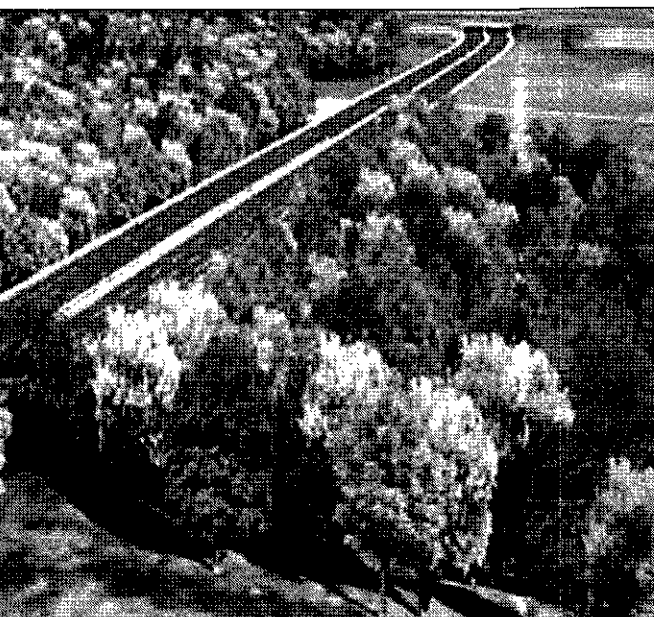
«Abbiamo quantificato un risparmio di 23 milioni di ore all'anno, pari ad un risparmio di 500 milioni di euro per i costi di trasporto delle merci e di 50 milioni di euro per le persone. Il che porterà ad una netta ripresa della competitività delle imprese sul territorio, finora compres-

sa dalla congestione del traffico. Ma notevoli saranno anche le ricadute in termini ambientali, con milioni di litri di carburante, e relative emissioni, risparmiati».

L'autostrada, però, scorrerà su una delle aree più densamente costruite di tutta Italia. Sparirà quel

poco di verde che rimane?

«È vero, il territorio è compreso da uno sviluppo intenso ma disordinato, dove il cemento è sorto in modo quasi casuale. Per questo la Pedemontana dovrà essere un'occasione di riqualificazione del territorio e del paesaggio: non un'ulteriore ferita, ma l'opportunità di ri-



Una simulazione dell'attraversamento del fiume Lura della Pedemontana

I numeri

Costi e benefici dell'opera

Sviluppo complessivo:
87 km di autostrada
70 km di nuova viabilità provinciale e comunale

Costi di realizzazione (in milioni di euro):
importo complessivo 4.115
costo delle opere 3.484
oneri accessori 631

Piano finanziario (in milioni di euro):
capitale (equity) 514
contributo pubblico 1.245
debito 2.356

Tempi di attuazione:
2007 bandi di gara
2008 sviluppo dei progetti definitivi
2009 avvio lavori
2013 apertura al traffico tangenziale di Como
2015 apertura al traffico sistema autostradale

Vantaggi:
22,7 milioni ore di viaggio risparmiate all'anno veicoli pesanti:
500 milioni di euro risparmiati all'anno veicoli leggeri:
50 milioni di euro risparmiati all'anno

«Un'opportunità di riqualificazione del paesaggio: serve un corridoio verde sull'asse est-ovest»

per la realizzazione?

«Con la finanziaria del 2006, il governo Prodi ha stanziato 1,2 miliardi di euro di risorse su un costo totale previsto di 4,1 miliardi. Dopo sei mesi di pratiche autorizzative, la concessione di realizzazione è diventata attuativa ad ottobre: abbiamo già inviato le lettere d'invito per gli appalti di progettazione definitiva e costruzione: nel 2009 inizieranno i lavori ed entro il 2015 la Pedemontana sarà completata».

Con quali risorse verranno realizzati i lavori?

«Oltre al contributo statale di 1,2 miliardi, 500 milioni arriveranno dalla sottoscrizione di azioni e 2,3 miliardi da finanziamenti esterni (sistema bancario e privati)».

Dunque, ormai è fatta.

«L'attenzione va sempre tenuta alta, soprattutto sui tempi e sui modi di realizzazione. Ma c'è una forte determinazione da parte di tutti i soggetti in campo: il governo e il ministro Di Pietro, la provincia di Milano e la regione Lombardia, i cui presidenti Penati e Formigoni si sono impegnati in prima persona, e il comune di Milano per il potenziamento dei servizi pubblici e della metropolitana nei tratti extraurbani».

Trasporti, un mese a rischio scioperi

Venerdì 9 la giornata più difficile per chi viaggia in treno e in aereo

/ Milano

PROBLEMI Venerdì della prossima settimana potrebbe trasformarsi in una giornata nera per chi viaggia: in programma ci sono infatti una raffica di scioperi nel

settore dei trasporti che potrebbero causare disagi anche pesanti per coloro che hanno la necessità di spostarsi quel giorno. A cominciare dagli aerei, con una raffica di convocazioni di stop in programma - da quello del personale del gruppo Alitalia e delle società aeroportuali - passando per quello di hostess e steward e del personale del settore trasporto aereo che prevedono per il 9 novembre 8 ore di sciopero dalle 10 alle 18, secondo quanto riassume il quadro sugli scioperi nazionali e interregionali diffuso dal ministe-

ro delle Infrastrutture. Ma se il 9 novembre potrebbe essere difficile il volare, problemi potrebbero scattare anche per chi si muove in treno con uno stop - sempre di 8 ore - del personale del trasporto ferroviario. E, ancora, disagi potrebbero coinvolgere le città per le 24 ore di stop del trasporto pubblico locale. A scendere in campo, il 9 novembre, sono tutte le sigle del sindacalismo di base della pubblica amministrazione e dei trasporti. Qualche problema, sempre nel

Stop di ferrovie, trasporto locale e di tutte le categorie indetto dai sindacati autonomi

settore trasporti, potrebbe arrivare anche per quanto riguarda il trasporto marittimo: 24 ore di sciopero sono infatti previste a partire dalle 17 dell'8 novembre, fino alla stessa ora del 9 novembre. Il 22 novembre, poi, è in programma uno sciopero di 4 dei piloti Alitalia mentre per metà dicembre è atteso lo stop di 24 ore dell'Enav. Ma a novembre, gli scioperi non finiscono qui. Sono previste inoltre altre quattro giornate di protesta: per l'8 sono in programma 24 ore di stop per il personale del trasporto marittimo, il 16 e il 19 invece sarà la volta dei Vigili del Fuoco (dal-

Altre quattro giornate di protesta per marittimi, Vigili del Fuoco e piloti Alitalia

le 10 alle 14). Infine, il 22, i piloti Alitalia si fermeranno per 4 ore, dalle 10 alle 14.

Ecco dunque, in sintesi, il calendario degli scioperi, secondo l'aggiornamento del ministero delle Infrastrutture: **venerdì 9 novembre:** sciopero di tutte le sigle del sindacalismo di base delle amministrazioni pubbliche e delle aziende pubbliche e private per l'intera giornata; sciopero dei piloti dell'Anpac della compagnia aerea Eurofly per quattro ore dalle 12 alle 16; si fermano i lavoratori del gruppo Alitalia aderenti alla Uil per quattro ore dalle 10 alle 14. Nella stessa giornata sciopera anche la Cisl Assovolo dalle 10 alle 18 sempre per l'Alitalia;

giovedì 22 novembre: scioperano i piloti del gruppo Alitalia aderenti all'Unione piloti dalle 10 alle 14;

venerdì 14 dicembre: 24 ore di stop da parte del personale dell'Enav, l'ente del controllo aereo.

Alitalia, Toto gioca le sue ultime carte

AirOne pronta a far entrare Intesa Sanpaolo nel capitale. Rivisto il piano di sviluppo

Si stringono i tempi per la scelta da parte del numero uno dell'Alitalia, Maurizio Prato, del prescelto per le nozze con la ex compagna di bandiera che sarà indicato all'azionista Tesoro entro il 15-20 novembre. E i candidati individuati da Prato - Air France, Lufthansa, AirOne, Aeroflot e cordata Baldassarre - mettono a punto le offerte.

AirOne e Intesa Sanpaolo starebbero lavorando ad un progetto per l'ingresso della banca nel capitale di Ap Holding (a cui fa capo AirOne di Carlo Toto) che darebbe maggiore garanzia finanziaria al gruppo dell'imprenditore abruzzese che controllerebbe poi sia AirOne che Alitalia. Inol-

tre, si starebbero valutando forme per il coinvolgimento di alcuni istituti di credito italiani e stranieri che supporterebbero l'operazione di acquisizione della quota di controllo dell'Alitalia e che si aggregerebbero alla capofila Intesa Sanpaolo. Oltre al finanziamento di più di cento milioni già ricevuto da Intesa Sanpaolo, Toto porterebbe in dote la sua flotta, che si va rafforzando sul medio raggio per l'ordine di 90 Airbus A320 che potrebbero sostituire ed integrare la flotta dei 77 MD80 di Alitalia. Sul fronte industriale, AirOne ha già individuato il manager che potrebbe guidare la sua futura Alitalia come amministratore

delegato. Un giovane italiano considerato di primissimo livello il cui nome resta al momento top secret.

In fase finale anche l'aggiornamento del piano industriale - rispetto alla versione elaborata in occasione della gara indetta dal Tesoro e fallita il 17 luglio scorso - in cui resta la salvaguardia del- l'hub di Malpensa, risolvendo così le polemiche politiche ma soprattutto i timori dei lavoratori dello scalo varesino e dell'indotto. Nella rivisitazione del business plan, potrebbe essere introdotta la disponibilità a rilevare la maggioranza delle società che si occupano delle attività di terra di Alitalia Servizi.

Telecom, tempi lunghi per il rinnovo dei vertici

Il 5 novembre riunione tra i soci Telco. Sulle nomine pesano i veti incrociati tra le grandi banche

Pesano ancora i veti incrociati fra i soci Telecom, in specie quelli bancari, per la nomina dei vertici della società telefonica e sembra allontanarsi l'ipotesi di una loro definizione nel consiglio del prossimo 8 novembre che dovrà esaminare i conti trimestrali. La serie di colloqui fra gli azionisti forti della compagnia riuniti in Telco che raggruppa Generali, Intesa Sanpaolo, Mediobanca, Telefonica e Sintonia, non avrebbe ancora portato a una soluzione pienamente condivisa. I due azionisti bancari, nonostante i colloqui diretti tenuti ai massimi livelli nei giorni scorsi non avrebbero quindi raggiun-

to un accordo. Questo malgrado analisti e osservatori insistano sull'urgenza di dare un vertice stabile alla compagnia dopo molti mesi di incertezze. Prima del consiglio dell'8 comunque, come preannunciato dal numero uno di Telefonica Cesar Alierta, i soci Telco si riuniranno lunedì 5 novembre per un vertice tecnico che servirà anche per fare il punto della situazione. Gli spagnoli, con due posti prenotati nel consiglio Telecom, più che alle nomine mirano a rendere operativa, rispettando i dettami delle autorità antitrust, l'alleanza fra i due gruppi nella quale si aspettano sinergie di 300-500 milioni di

euro. I nomi sul tappeto rimangono quindi quelli dell'ex ad Telecom Franco Bernabè (sostenuto da Intesa) e dell'ex ad di Wind Paolo dal Pino (proposto da Mediobanca), manager con un curriculum di tutto rispetto nel settore ma che non troverebbero appunto un consenso unanime. Rimane aperta così la possibilità di un nome a sorpresa che possa sbloccare la situazione: altri nomi circolati sono quelli di Luca Majocchi (Seat) o Andrea Guerra.

Meno incerta la carica di presidente che dovrebbe andare a Gabriele Galateri di Genova. Intanto in Borsa il titolo Telecom,

complice anche la giornata difficile dei mercati, ha perso lo 0,92% a 2,148 euro recuperando dai minimi di seduta di 2,13 euro.

Oltre all'incertezza sulla definizione dei vertici ha pesato anche il calo del giudizio da parte di Bearn Stearns che è sceso da "peer perform" a "outperform" giudicando meno sicure le sinergie con Telefonica. Peraltro gli analisti di Dresdner, che confermano il ratings "add" con prezzo obiettivo a 2,3 euro, si attendono per il terzo trimestre ricavi a circa 7,7 miliardi di euro, stabili rispetto a un anno fa ma in calo se si confrontano con quelli del secondo trimestre.