

LA PROVINCIA
LUNEDÌ 3 SETTEMBRE 2018



IMPRESE & LAVORO



«Non c'è buona economia senza buoni imprenditori» PAPA FRANCESCO

IL NUOVO VOLTO DELLA CINA OPPORTUNITÀ E PERICOLO

Crescita oltre le previsioni: grande mercato con una classe media in ascesa ma anche produttore spesso sleale
L'economista Carlo Filippini (Università Bocconi): «Accelererà il reshoring, delocalizzare conviene sempre meno»

MARIA G. DELLA VECCHIA

I maggiori costi per l'ambiente e per il lavoro non sembrano frenare la crescita della Cina, che aveva fissato per il 2018 un obiettivo di crescita del 6,5% (contro il 6,9 del 2017). Nei primi due mesi di quest'anno è stata invece raggiunta un +7,2% (dato National Bureau of Statistics) per la produzione industriale, contro una previsione che sul semestre del 6,1%. Le vendite al dettaglio sfiorano il +10% mentre gli investimenti privati sono all'8%. La Cina continuerà ad essere la fabbrica del mondo, allo stesso tempo opportunità e concorrenza per le pmi?

Ne parliamo con Carlo Filippini, professore emerito di economia politica in Università Bocconi, grande esperto di commercio internazionale e dei Paesi dell'Estremo Oriente in particolare.

Professore, in che modo oggi le nostre pmi guardano alla Cina?

Come consumatrice, la Cina continuerà ad essere per molti anni un'opportunità per molte imprese italiane piccole e medie, data la crescita di super ricchi. Come produttrice, la Cina è invece concorrente. Se da un lato ci sono aspetti molto positivi nell'economia cinese in termini di livello tecnologico, innovazione e crescita di brevetti, persistono problemi che non migliorano, come il furto di tecnologia contro cui la difesa dei brevetti incontra spesso grosse difficoltà. Uno dei dati peggiori, in tal senso, sta nella falsificazione pericolosa di alcuni prodotti, fra cui gli abiti con fodere incollate con prodotti tossici, o la falsificazione di medicinali e giocattoli.

Seta e acciaio: acquistare la prima dalla Cina è sempre più difficile, mentre per l'acciaio c'è una sovrapproduzione che si incrocia con le guerre sui prezzi e le dinamiche mondiali di mercato. Come se ne esce?

Quello della seta è un problema vecchio di almeno vent'anni, quando i contratti non venivano mai rispettati per prezzi, qualità e quantità. Oggi la produzione è sempre più orientata a soddisfare il mercato interno e i prezzi per le esportazioni sono in continua crescita. Diverse aziende comasche hanno investito somme molto elevate nella ricerca di metodi produttivi per la seta, senza



Un'operaia al lavoro in una grande azienda tessile cinese

ricavarne però grandi risultati. Ora con la Cina, che produce seta di alta qualità ma la tratta come per l'uso interno, il problema si è aggravato. Per l'acciaio il discorso è opposto, e in linea generale possiamo dire che vendere le eccedenze a basso prezzo da un lato può essere considerato dumping, ma dall'altro, nello specifico caso dell'acciaio, è una normale procedura economica.

Perché?

Superata quella considerata una quantità ideale annua di produzione di acciaio, tutto quello che è prodotto in più ha un costo marginale molto limitato, gli impianti sono ormai ammortizzati.

Resta dunque il costo corrente di produzione, ecco perché quello che si considera dumping risponde comunque a una procedura economica. Ciò vale ovviamente per quegli impianti colossali di produzione che sono gli alti forni. Poi ci sono i forni elettrici usati nel Bresciano, che devono usare rottami e minerali ad altissimo contenuto in ferro.

È una produzione più di nicchia che esce dalla logica cilita. Al primo metodo, quello degli alti forni, si legano le problematiche in corso intorno all'acciaio.

E che creano una grande incognita sul futuro?

Certo. Usa ed Europa non vogliono essere invase da un acciaio cinese. Da un lato la Cina cerca di limitare la sua produzione, dall'altro si organizza con la Belt and Road Initiative, che punta all'apertura di due corridoi infrastrutturali, uno via terra e l'altro via mare, fra Estremo Oriente ed Europa. Un progetto che in parte assicurerebbe alla Cina gli approvvigionamenti petroliferi e in

parte darebbe una risposta alla sovrapproduzione di acciaio in quanto si tratta di realizzare infrastrutture, ferrovie, che ne richiedono molto. Detto ciò, non è chiarissimo quello che avverrà: primo, non è dato capire in che misura gli annunciati dazi Usa siano effettivi; secondo, sembra di capire che Trump più che ridurre in modo sostanziale il disavanzo commerciale americano (che comunque è un problema) sui prodotti cinesi cerchi soprat-

IN MOVIMENTO

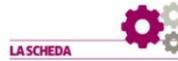
La grande trasformazione

Polo dell'innovazione

La provincia di Guangdong
Il "Sogno Cinese" di diventare un paese pienamente moderno entro il 2049 - obiettivo principale del Presidente Xi Jinping - passa attraverso la riforma del tessuto industriale. Innovazione è la parola chiave che supporta progetti volti alla trasformazione della manifattura, a partire da "Made in China 2025". Il cuore del rilancio dell'economia cinese è senza dubbio il Guangdong, provincia confinante con Hong Kong e ben nota alle imprese italiane: oggi si candida ad essere uno dei poli globali dell'innovazione nei settori industriali, finanziari e del consumo.

Il mercato del lusso

Spinte contrapposte
Il settore del lusso è sempre più un "mercato con caratteristiche cinesi". I consumatori cinesi effettuano l'80% dei loro acquisti all'estero, determinando la fortuna delle città europee e americane. Accanto a tali dinamiche, si affiancano le politiche del governo che da un lato cercano di ridurre la corruzione nel sistema politico con un impatto sul settore, dall'altro puntano a supportare la crescita di un mercato interno favorendo prodotti locali e limitando l'eccesso di acquisti all'estero dei prodotti di lusso.



LA SCHEDA

CHI È



Carlo Filippini, professore emerito di economia politica in Università Bocconi, è membro dell'Accademia Ambrosiana, classe di studi sull'Estremo Oriente, oltre che dell'American Economic Association, della Royal Economic Society, dell'European Association for Japanese Studies (Eajs), dell'European-Japan Experts Association (Ejia), dell'European Association for South-East Asian Studies (Euroseas) e dell'Associazione Italiana per gli Studi Giapponesi (Aistugia).

stamento delle aziende dalla Cina verso altri Paesi con minor costo del lavoro, come il Vietnam.

Politiche nazionali, costi in Cina e nuove tecnologie favoriscono del resto il reshoring, che accelererà nei prossimi anni. A favorire il processo sono le facilitazioni che i Paesi, fra cui l'Italia, concedono a chi tiene in patria la produzione. Aiuta anche, ma in misura molto minore, una certa politica di riduzione del costo del lavoro. All'opposto, a disincentivare la delocalizzazione in Cina è l'aumento dei costi del lavoro e della logistica: 20 anni fa le province costiere, più ricche e sviluppate, avevano pochissimi, mentre ora i lavoratori di quelle aree costano molto. In più, il Governo cinese sta giustamente spostando sulle province interne, le più povere, gli incentivi alle imprese straniere per le quali la logistica si fa così più onerosa.

Per le case automobilistiche da quest'anno cade l'obbligo di costituire joint venture per produrre in Cina, in un programma quadriennale di allentamento graduale dei vincoli. Aumenteranno le delocalizzazioni?

L'effetto sarà minimo: o una grande impresa è già in Cina o andarci ora non è economico. Inoltre, le grandi imprese di auto cinesi sono aiutate dal Governo, che le favorisce rispetto alle straniere. Dalla Cina si esporta una quantità elevata di parti di auto e anche, come categoria a parte, gomme. Questo già accade, non ipotizzio rivoluzioni. L'eventuale cambiamento non sarà per la questione delle joint-venture, a mio avviso non rilevante, bensì per un'eventuale politica di tassazione. Trump ha minacciato dazi sulle auto, ma la Cina esporta negli Usa una quantità molto trascurabile di auto complete. Ad oggi, le parti di auto non sono tassate e mi pare che Trump non abbia minacciato di farlo.

Tesla però in Cina vorrebbe andarci.

È un'altra questione: Tesla vorrebbe produrre in Cina, ma non mandarci i suoi centri di ricerca. È ancora il vecchio offshoring per sfruttare il minor costo del lavoro. Essendo l'auto elettrica più complessa, richiede una certa manodopera specializzata, quindi non so quanto sia realistico andare in Cina per Tesla.

A cosa porteranno le tattiche sui dazi?

Spesso queste politiche grossolane del metter dazi non funzionano. Sia la Cina sulla questione della soia, sia l'Unione Europea sui dazi alle grosse moto americane sono state abili nella risposta agli Usa. La Cina sta comprando più soia dal Brasile, dove in tempo utile aveva finanziato il completamento della ferrovia che dal Brasile attraverso le Ande e arriva ai porti del Pacifico, dove far arrivare i prodotti agricoli brasiliani che Pechino compra in misura elevata.

Ritiene che il reshoring sia un fenomeno rilevante?

Sì e no. Da diversi anni in Italia, in Europa e negli Usa il fenomeno è in crescita anche in termini di posti di lavoro creati da imprese nazionali che tornano a casa. Ma non è ancora un fenomeno tale da annullare quel 20-30% di occupazione interna persa con le delocalizzazioni. In proposito è in atto anche il near shoring, lo spo-

Capitale umano

Il valore delle persone fa crescere le imprese



Il percorso

*Un portale per il personale
Così aumenta la produttività*

Webtrends - azienda di web optimization - ha elaborato un elenco di metodi che si rivelano utili tuttora per promuovere e monitorare l'engagement dei dipendenti. Tra i percorsi consigliati c'è la creazione di portali dedicati per le risorse umane

Se le risorse umane hanno accesso a un portale in cui poter comunicare liberamente - anche in anonimato se lo si vuole, ad esempio per far emergere delle problematiche - e soprattutto in modo sicuro, possono cercare appoggio, consiglio, soluzioni e

sentirsi così coinvolti, collaborativi e capiti.

«In questa prospettiva, specie in aziende di grandi dimensioni, sarebbe utile avere sia un portale dedicato ai manager che uno dedicato ai dipendenti».

COMANDARE È OUT OGGI SI COINVOLGE

Andrea Farinet insegna alla Liuc ed è esperto di marketing e comunicazione «Il modello "io dico, tu esegui" è superato, bisogna saper lavorare in team»

MARILENA LUALDI

Collaboratori coccolati e soddisfatti? Entro sei anni l'azienda aumenterà l'utile di bilancio. Un successo che si può raggiungere con il coinvolgimento e in particolare con una comunicazione più efficace con i dipendenti.

Un percorso non solo possibile (come dimostrano i casi di diverse aziende sul territorio), ma necessario in quest'epoca di veloci metamorfosi. Lo afferma Andrea Farinet, professore associato di Economia e Gestione delle Imprese alla Liuc di Castellanza. Nella sua fitta carriera di docente, numerose le pubblicazioni e consulenze in grandi famiglie imprenditoriali. E forte attenzione alla trasformazione digitale, manifestata anche con il sito socialing.org.



Andrea Farinet, docente alla Liuc di Castellanza

Professore, le aziende oggi puntano sempre più sulla comunicazione, anche quella interna per i dipendenti, con maggior coinvolgimento e team building. Come è evoluto questo fenomeno?

Una premessa. Il mercato della comunicazione, interna ed esterna, è più che dimezzato rispetto a dieci anni fa: da 14 miliardi di euro, il suo valore è sceso a sette. Tanti si prevede ne vengano spesi nel 2018. Comunicazione è comunione, parlare lo stesso linguaggio filosoficamente parlando. Ed è efficace nella misura in cui sto trasformando la mia informazione in comunicazione appunto. L'errore tipico è informare, ma non comunicare. La comunicazione

interna è il tema centrale per quanto sta accadendo nell'economia reale. I mercati sono sempre più veloci, una volta si cambiava modello di auto ogni cinque anni, ora tre e dopo uno e mezzo si fa il restyling. O pensi al computer. C'è un accorciamento dell'economia reale ed efficace. Correlato alla velocità dell'innovazione tecnologica. Più veloce di quanto le aziende siano pronte a recepire, interpretare e canalizzare.

Quest'accelerazione che incide sulla importanza della comunicazione interna?

Gli imprenditori più illuminati hanno capito che bisogna far partecipare tutti, dal centralista all'amministratore delegato, per dire, acio che sta succedendo. Dobbiamo essere più veloci, è quasi una

mantra... Se confronto un'impresa che opera nell'economia digitale con una dell'economia reale, il rapporto temporale è di sette a uno.

Che cosa significa concretamente?

Che una startup digitale in un mese ottiene quello che un'azienda normale fa in sette mesi. Queste opportunità stanno per entrando in tutte le imprese: anche le piccole e medie cominciano a fare acquisti online. Non si fa più il marketing, ma il socialing: attraverso cioè i social, con l'esempio, pensiamo alla signora Luisa di via Roma a Firenze, che con Youtube, i turisti americani e l'esempio oggi fattura 60 milioni. Così la comunicazione ricorre alla tecnologia

digitale, si apre un blog o un gruppo whatsapp, si dialoga...

Più rapidi dunque anche nel comunicare?

Ci sono due filoni. Il primo: un modo per comunicare è appunto quello di utilizzare queste tecnologie perché ognuno al proprio livello si renda conto della necessità di velocizzare. Il secondo, più tradizionale: dobbiamo essere tutti partecipi e corresponsabili. Guardi, conosco un imprenditore della Brianza che tutti i lunedì prima di andare a pranzo convoca i collaboratori in dieci sale da 30 posti. Si illustra cos'è successo la settimana prima, come si programma quella successiva...

Più veloci, è il mantra, diceva. Ma a fare cosa?

Ecco, l'efficienza è fare cose - velocemente - in modo giusto. Se si fanno le cose sbagliate velocemente, si è due volte inefficienti. Che cos'è prioritario? Quali ordini, quali servizi? Il gioco di squadra è una delle strategie per salvarsi. Velocità e corresponsabilità.

Ci sono studi che dimostrino l'efficacia di quest'approccio?

Alcuni fa è emerso in una ricerca americana che la soddisfazione dei collaboratori anticipa di tre anni quella dei consumatori. E dopo altri tre anni l'utile di bilancio. Cinquant'anni fa si poteva avere il modello dell'esercito: io do l'ordine, tu esegui... Ma oggi non fa bene all'economia creativa. Ci sono collaboratori che hanno un

Segnali di crisi

Nessuno sforzo extra

#1



Il tuo team lavora solo nelle ore di contratto 9-18 e fa il minimo indispensabile per raggiungere gli obiettivi di performance

Mancanza di spirito di squadra

#2



I dipendenti non hanno l'abitudine di frequentarsi anche al di fuori dell'ufficio

La posizione è più importante del contributo dato

#3



La tua organizzazione dà maggiore importanza a ruolo e anzianità piuttosto che a impegno e risultati

Indifferenza alla visione aziendale

#4



I dipendenti non sono motivati dai "perché" aziendali e i loro obiettivi non sono direttamente allineati con il perseguimento della visione

Nessun orgoglio per l'azienda

#5



Il tuo team non segnala gli amici, non si vanta del bel lavoro che fa e non condivide le news aziendali sui propri social

livello di scolarità e di cultura completamente diverso rispetto a vent'anni fa. Persone che vogliono essere partecipi e capire l'obiettivo. Pensiamo alle eccellenze italiane, a quanto siamo bravi nel sistema casa, dove abbiamo anche la tecnologia per produrre il divano o la maniglia più belli del

mondo. Ma anche l'altro grande polo, quello del sistema persona. O ancora il cibo. Abbiamo il sistema agricolo più virtuoso del pianeta, l'abbiamo visto anche a Expo: la Lombardia è un laboratorio in questo. Tutti vogliono arredare, vestire, nutrirsi all'italiana. La componente creativa è fondamentale e non può essere esecutiva.

Per fare questo, serve che si lavori davvero in team, com'è venuta prima? Sì, e le dico di più. Sto lavorando per Univa e Confindustria nel digitalizzare le filiere: questo deve dunque avvenire anche in termini di distretto. Noi esseri umani siamo esseri a doppia referenza,



«Rapidità e corresponsabilità. Il gioco di squadra è decisivo»

19%



La ricerca
L'esito di una ricerca Randstad indica che c'è ancora molto da fare: quando si tratta di stabilire chi abbia un'influenza negativa, i dipendenti individuano i principali responsabili nella senior leadership (19%) e nei manager a cui riportano direttamente (11%)

Comunicare ai dipendenti Attraverso un giornale

Storie aziendali. Le strategie del salumificio Fumagalli e di Rodacciai
Uno strumento che aiuta a lavorare meglio e crea spirito di gruppo

La soddisfazione del cliente non è una priorità
#6
Per i dipendenti, il contratto con i clienti è un peso invece che un'opportunità da cogliere per colpirla positivamente

Contributi passivi
#7
Il personale contribuisce solo su esplicita richiesta dei manager

Nessun desiderio di essere tenuti a conoscenza
#8
I membri del team sono di rado interessati ad aggiornamenti sui progressi nel raggiungimento degli obiettivi strategici aziendali

Nessuno investe nella crescita personale
#9
Non ricercano opportunità che possano aiutarli a crescere personalmente o a portare avanti la mission aziendale

TAVERNERIO
Dai nuovi prodotti o dalle fiere ai risultati raggiunti sui mercati. O ancora l'attenzione per evitare gli sprechi e la poesia di un dipendente che raggiunge la meritata pensione.

Sono alcuni contenuti che compaiono nel giornalino che la Fumagalli realizza con i dipendenti. Obiettivo, farli sentire partecipi, anzi protagonisti come devono essere ogni giorno in azienda. Ma questa è una delle strategie di comunicazione legate al team building, spiega l'amministratore delegato Francesco Pizzagalli. Che svela come dal salumificio al gruppo con più di 160 collaboratori la filosofia non sia cambiata.

La nascita

«L'iniziativa - spiega Pizzagalli - nasce sostanzialmente da due motivazioni di fondo. E queste si legano anche a un settore come il nostro e a un mercato come quello che abbiamo, ricordiamo che il 70% del nostro fatturato viene dalla quota di estero. In particolare il Nord Europa ci ha avvicinato al coinvolgimento dei dipendenti, non solo quadri e impiegati ma arrivando agli operai».

Dunque la prima ragione è di tipo produttivo: con un processo che comporta tanti aspetti, ci sono micro realtà che vanno correlate per capire perché le cose vengono svolte in un certo modo. La seconda è più di natura politica, di impostazione aziendale. «Nella sua



Francesco Pizzagalli

lunga storia - spiega Pizzagalli - da artigianale a dimensioni industriali, pur limitate, l'impresa ha sempre avuto come aspetto fondamentale l'attenzione alle persone che ci lavoravano. Quando sono entrato in Fumagalli, mio suocero che aveva guidato questa trasformazione verso l'industria come prima cosa mi disse: ricordati che il valore sono le persone che lavorano qui, devi garantire loro serenità e futuro tranquillo. Era il 1990...».

Un settore come questo ha vissuto una forte evoluzione, ad esempio in materia di certificazioni: «Ne abbiamo parecchie, indispensabili per lavorare su alcuni mercati e non sono formali, ma serie. Richiedono un coinvolgimento di tutto il sistema. E se l'intero sistema non ne è corresponsabile e cosciente, non è pensabile programmare una strate-

gia». Un passo è stato quello dell'indagine periodica sulla soddisfazione dei dipendenti. Un questionario con diverse domande. Una delle più gettonate: ti senti valorizzato nella tua professionalità? Da qui si prende spunto per migliorare, sempre.

Così come il progetto Etichetta Etica, figlio anche di Expo, ha spinto a coinvolgere i collaboratori con il giornalino mensile. Un'informazione succinta - osserva Pizzagalli - ma costante e preziosa, perché permette di far conoscere bene i passi compiuti. Infine, la presentazione del piano della qualità, che avviene con tutti i dipendenti; non manca un'ulteriore assemblea a fine anno, a consuntivo.

Uno strumento, precisa Pizzagalli, che aiuta a lavorare meglio e raccogliere le sfide del mercato. Non meno cruciale anche per lo spirito di squadra, la formazione, proprio per rafforzare la consapevolezza. La tecnologia aiuta, rende il prodotto più duraturo e con determinate caratteristiche, ma la qualità la fanno le persone, è il messaggio. «Tant'è che stiamo discutendo con le nostre Rsu il rinnovo della piattaforma sindacale - prosegue l'amministratore delegato - Tra i punti previsti, con il nostro consenso: i momenti di confronto con i nostri dipendenti avranno cadenza trimestrale dal 2019». Fermo restando che durante l'anno Pizzagalli è a disposizione tutti i lunedì.

Una delle conseguenze è

che molti dei collaboratori (120 solo nella sede di Tavernerio, 160 quelli gestiti da tutto il gruppo oltre la forza vendita) sono entrati qui a 15 anni e sono rimasti fino alla pensione. Magari celebrati proprio sul giornalino che viene fatto da un gruppo stabile sotto la supervisione di Arnaldo Santi.

Esperienza utile

Del resto il giornalino è una realtà che piace alle aziende con forte impronta al team building. Un altro caso nella zona è quello della Rodacciai. La società di Bossio Parini, più di 700 dipendenti in Italia, ha lanciato una testata, "Rodacciai news". Sì, perché la comunicazione viaggia anche in inglese. E così i dipendenti raccontano l'academy, prodotti e processi. O ad esempio il direttore delle risorse umane Mauro Califano lo scorso maggio ha trattato il tema cruciale di come affrontare e gestire il multiculturalismo in azienda e portare avanti la consapevolezza del personale. Un altro tema cruciale nella comunicazione aziendale è quello dell'ambiente. **M. Lusa.**



«L'attenzione alle persone è da sempre un valore primario»

quindi se viviamo in un'unità lavorativa in maniera positiva, la nostra soddisfazione sarà - come diceva quello studio - il preludio di quella dei clienti. In base ai calcoli di prima, se coinvolgo i dipendenti, fra sei anni so che guadagnerò di più. Le persone vogliono sentirsi parte di un progetto, con un chiaro obiettivo aziendale, per cui si assumono le proprie responsabilità.

Qualche consiglio pratico per una comunicazione efficace?
Gli italiani sono esseri relazionali. Ad esempio, dico agli imprenditori: se avete un colloquio di mezz'ora, il primo quarto d'ora ascoltate. La comunicazione è un rito

di appartenenza! Fategli percepire: sono contento che tu sia venuto da me in ufficio oggi. Ti sto dicendo grazie. Ma se mi fermo qua, i migliori alla fine se ne vanno. L'amministratore delegato o capo team deve far capire che conosce le aree da migliorare. L'italiano pronto a recepire lo stimolo, darà l'anima.

Altri modi in un'era così profondamente cambiata, ad esempio dallo smart working?
Sì, oggi è cambiata anche l'edilizia del lavoro e bisogna dare segnali minori, che non sono solo le riunioni. Fondamentale enunciare i valori. E dimostrarne quotidianamente il rispetto.

Dalla vacanza alla grigliata Così si fa team building

Il caso Cqt Qualitex

L'azienda di Fino, 220 dipendenti, ritiene strategico l'engagement dei dipendenti

Trattare bene i propri dipendenti e farli sentire una squadra aiuta davvero a crescere: parola di Cqt Qualitex, che ha assunto una trentina di persone solo quest'anno, arrivando a 220.

In questo periodo ha giustamente colpito la storia dell'impresa di Gerenzano, la Nuova Tecnostampa che ha regalato una vacanza ai 23 lavoratori con le famiglie. Un caso non isolato.

L'azienda di controllo qualità tessuti, fondata dai fratelli Stefano e Toto Gatti, due anni fa scelse di festeggiare il venticinquesimo con un weekend speciale: portando al Passo della Presolana, un gruppo di di-

pendenti, clienti e fornitori. Quattro pullman, per un totale di 200 persone. E per il trentesimo si studierà cosa fare, adesso è presto - sorride Toto - perché loro sono collaudati nella loro creatività a favore del team building. Ogni cinque anni celebrano, ora con un cd, ora con un evento.

Intanto ci sono già dei punti fermi: «Abbiamo una giornata speciale: portando al Passo della Presolana, un gruppo di di-

pendenti vengono a vedere il lavoro dei genitori. Il tutto con il mago, giochi e la nutella. Poi ci sono eventi di aggregazione diversa, cene aziendali, un modo di ritrovarci tra di noi al di fuori del lavoro». Una tappa è la festa d'estate, anche quest'anno con più di 200 tra lavoratori, clienti e fornitori. Senza catering o comunque organizzazioni esterne, perché un aspetto aggregativo non meno importante è essere coinvolti anche nella preparazione. «Per la grigliata - spiega ancora l'imprenditore - ci sono diversi team di lavoro e ciascuno ha il suo compito dall'allestimento fino alle pulizie». Un impegno che mobilita tutti volentieri.



I titolari della Cqt Qualitex, Stefano e Toto Gatti, con i figli

LA PROVINCIA
LUNEDÌ 3 SETTEMBRE 2018

Mariano Comense

Nuovo allarme sulla Milano-Meda «I 4 cavalcavia vanno chiusi subito»

Viabilità. I tecnici di Infrastrutture Lombarde hanno sollecitato Regione e Provincia di Monza. Sarebbe un rischio attendere le ristrutturazioni già finanziate ma previste solo l'anno prossimo

MARIANO
Continuano gli allarmi sui viadotti stradali dopo il caso del crollo del ponte Morandi lo scorso 14 agosto a Genova.

Stavolta l'allerta arriva da parte dei tecnici di Infrastrutture Lombarde e riguarda quattro cavalcavia che sovrastano la Milano-Meda.

Gli esperti hanno spiegato in una lettera inviata lo scorso 31 agosto alla Regione Lombardia e alla Provincia di Monza e Brianza, che il traffico su quei ponti - e si tratta di qualcosa come centomila veicoli al giorno - deve essere immediatamente interrotto.

La prima decisione

Che i cavalcavia avessero bisogno di rinforzi non era un mistero, tant'è che la stessa Regione aveva finanziato il 2 agosto, tramite l'assessorato alle Infrastrutture, i quattro cantieri con uno stanziamento di 1,4 milioni di euro, prevedendo però l'inizio dei lavori l'anno prossimo.

La decisione era stata presa alla luce di un documento di allarme stilato nell'agosto di un

anno fa dall'ingegnere **Giuseppe Giunta**, incaricato dalla Provincia di Monza e Brianza, il quale prevedeva la possibilità di utilizzare i quattro cavalcavia solo per un anno ancora, visto lo stato di degrado del calcestruzzo.

E che comunque imponeva subito un limite al transito dei veicoli di peso superiore alle 10 tonnellate.

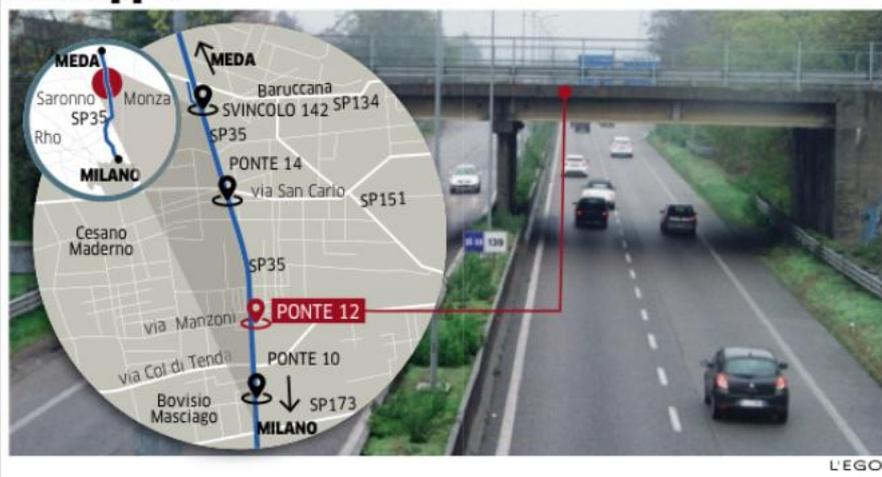
Nello specifico si tratta dello svincolo 26 (al km 142), del cavalcavia numero 10 (effettivamente è l'unico chiuso, è quello a Bovisio Masciago, via Mestri del Lavoro), del 12 (a Cesano Maderno, zona via Manzoni) e del 14 (ancora a Cesano, ma in zona via San Benedetto).

L'appello

Non solo "il tempo di vita" senza rischi di crollo è finito: la lettera inviata venerdì scorso dai tecnici di Infrastrutture Lombarde super infatti anche il rapporto stilato dalla società Akron, che era stata incaricata dalla Provincia di Monza e Brianza di compiere ulteriori verifiche.

In quel caso però i tecnici, basandosi su un semplice ri-

La mappa



■ Un anno fa uno studio indicava in soli 12 mesi la vita residua di quei ponti

scontro visivo, non avevano rilevato criticità immediate sui quattro ponti.

Un controllo insomma che a quanto pare non convince i tecnici di Infrastrutture Lombarde, anche se va tenuto presente il fatto che sui quattro cavalcavia sono stati collocati strumenti che rilevano in tempo reale eventuali loro defor-

mazioni. Pertanto il nuovo documento degli ingegneri non prevede dilazioni di tempo e non lascia spazio ad altre limitazioni alla portata dei ponti.

Chiede invece con fermezza l'assoluto blocco del traffico sui cavalcavia, confermando di fatto la validità dello studio eseguito un anno fa dall'ingegner Giunta.

Malpensa invoca concretezza

PIANO D'AREA Appello dei Comuni: «Servono strade, non un altro libro dei sogni»

MALPENSA - Malpensa cresce a ritmi più rapidi del previsto, ma buona parte delle infrastrutture stradali di accesso sono rimaste ancora quelle di prima dell'apertura della "grande Malpensa". Per i sindaci del Cuv, il consorzio urbanistico volontario dei Comuni di sedime, una speranza potrebbe arrivare dal nuovo piano d'area di Malpensa, invocato a gran voce: «Stavolta però si mettano in fila opere da realizzare veramente, non un altro libro dei sogni» invocano in particolare i primi cittadini di Somma Lombardo e di Cardano al Campo, Stefano Bellaria e Angelo Bellora. Il riferimento è al vecchio strumento di programmazione territoriale, la versione originaria del piano territoriale d'area del 1999, varato con apposita legge regionale quando la "grande Malpensa" era entrata in funzione solo da pochi mesi, e rimasto in gran parte lettera morta per quanto riguarda il capitolo delle infrastrutture d'accesso allo scalo. In particolare quelle sul versante nord dello scalo, che pur rientrando già 19 anni fa nell'elenco degli «interventi prioritari di definitiva individuazione», quindi considerate indispensabili per collegare in modo efficace l'allora hub della brughiera con la sua "catchment area", non hanno mai visto la luce. Così ora il tema infrastrutture torna d'attualità, alla vigilia della discussione che verrà intrapresa già da lunedì prossimo sul tavolo del Cuv (convocato dal presidente di turno



L'aeroporto cresce e necessità di altre infrastrutture (foto Bnlz)

Claudio Ventimiglia per fare il punto dopo la calda estate attorno a Malpensa), a proposito del rilancio della richiesta a Regione Lombardia di sedersi attorno ad un tavolo per varare un nuovo piano territoriale d'area di Malpensa, che sappia guidare, anche mettendo dei paletti, la crescita dello scalo che guarda a 32 milioni di passeggeri e forse più. Anche perché è ormai consolidata la convinzione che la superstrada 336, da sola, non sia più

in grado di svolgere quella funzione di "porta" dello scalo che le era stata affidata ancora ai tempi in cui la "grande Malpensa" era solo sulla carta. «Il piano d'area può essere l'occasione per mettere a posto una serie di situazioni lasciate un po' lì - sottolinea il sindaco di Cardano al Campo Angelo Bellora -, a patto che anche questa volta non ci si limiti a mettere in fila tante belle enunciazioni sulla carta, come la nostra variante alla

Sp28, realizzata per il primo tratto ma poi mai portata a termine. Nel '99 era in tabella A1, in cima alle priorità delle infrastrutture di accesso allo scalo, poi però come in una vecchia trasmissione di Tino Scotti, "Bambola non c'è una lira", e non se n'è fatto più niente». Bellora si riferisce alla nuova Sp28, completata nel primo tratto da Cascina Costa allo svincolo degli hotel di Cardano al Campo, ma che nelle intenzioni avrebbe dovuto proseguire in due tratte, la prima fino all'ex Nautilus e la seconda fino a largo Beethoven tra Ronchi e Crenna come tangenziale di Gallarate. Solo una delle opere rimaste lettera morta, come peraltro la tangenziale di Somma Lombardo.

«Un nuovo piano d'area potrebbe essere l'occasione per il territorio per autoregolarsi per evitare i disagi - aggiunge il sindaco di Somma - non sarebbe un modo per dire no alle opere ma un'opportunità di valutare, a quasi vent'anni di distanza dall'originario piano d'area, quelle che possono essere utili per il territorio e le sue mutate esigenze. Sarebbe interessante accompagnare questo iter con un confronto preventivo tra Cuv, Regione e Sea per capire anche solo quali opere sono ormai superate e quali ancora necessarie». Così da stringere il cerchio rispetto alle risorse sempre limitate a disposizione solo sulle vere priorità da portare a compimento.

Andrea Aliverti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I PROGETTI DEL 1999

Tangenziali solo sulla carta

MALPENSA - Tra le infrastrutture stradali del "vecchio" piano d'area che hanno effettivamente visto la luce, l'unica è la Malpensa-Boffalora, prolungamento della superstrada 336 che collega lo scalo alla A4 Milano Torino e che nei piani (ha già ottenuto il via libera dal Cipe) verrà ulteriormente prolungata fino a Vigevano. Fin-

(dall'uscita della A26 allo svincolo di Case Nuove della 336, sarebbe stata utilissima ad esempio questo Ferragosto quando un incidente in A26 ha mandato in tilt anche la superstrada di Malpensa) e la Tangenziale Ovest di Gallarate, prolungamento della variante alla Sp28 di Cardano. In questo momento a Somma Lom-



nanziamenti già pronti anche per un'altra opera strategica già prevista nel '99, la "bretella di Gallarate", un collegamento da 2,3 chilometri tra lo svincolo di Pedemontana sull'Autolaghi e quello della 336 di Samarate, primo lotto della nuova Statale 341 che facendo da "tangenziale" di Samarate si riconnetterà alla Malpensa-Boffalora a Vanzaghelto, anche se sul secondo lotto, su cui spingerà molto in Parlamento il sindaco-deputato di Samarate Leonardo Tarantino, sono ancora da reperire i finanziamenti. Sono rimaste solo sulla carta invece la Tangenziale Nord di Somma Lombardo, nelle sue varie ipotesi di tracciato, così come la bretella Besnate-Malpensa

bardo puntano molto anche sulla messa in sicurezza della via Giusti, trafficatissima e spesso congestionata arteria che collega la città alla superstrada 336, un progetto su cui Sea ha messo a disposizione i propri tecnici ma che dovrà essere realizzato da Anas, con risorse ancora da reperire.

A.Alli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA