

Territorio



Territorio

Cantierata la PEDEMONTANA

Inaugurato il cantiere dell'autostrada che congiungerà Malpensa a Orio al Serio passando per la Brianza. Un'arteria indispensabile per mettere in rete il sistema aeroportuale lombardo e per alleggerire il traffico tra Est e Ovest della Lombardia, decongestionando il nodo di Milano. Un'attesa durata oltre quarant'anni.

Sono 157 chilometri proiettati verso il futuro, 87 di autostrada vera e propria, 70 di viabilità locale. Una pista ciclabile da Varese a Bergamo, compensazioni ambientali per migliaia di ettari di verde. Perfino un ponte ecocompatibile sopra il fiume Adda per non turbare il panorama. La Pedemontana è il progetto infrastrutturale forse più avanzato tra quelli portati avanti dalle istituzioni in Lombardia negli ultimi anni. E il 6 febbraio è partito il cantiere. Erano presenti il ministro della riforma **Umberto Bossi**, il ministro delle infrastrutture **Altero Matteoli**, il presidente della Regione **Roberto Formigoni** e decine di altri ospiti istituzionali. "Giornata storica" ha commentato Matteoli. "E' finito l'immobilismo delle opere pubbliche" ha sottolineato il

governatore Formigoni. L'inaugurazione è stata sontuosa, a Cassano Magnago, dove i mezzi già da qualche giorno stavano preparando il terreno per il movimento terra e i primi scavi. Il tracciato dell'opera prevede uno svincolo sulla Autolaghi all'altezza di Cassano, appunto; la strada continua poi in direzione est, si intreccia con la A9, e punta verso la Brianza, a zig zag tra le fabbriche: attraversa persino Arcore. Il collegamento con la A4, Milano Venezia, avviene a Osio Sotto, in provincia di Bergamo. E a quel punto, l'automobilista, ha già risparmiato 30 minuti secchi, con un tempo di percorrenza di 60 minuti, rispetto ai 90 che attualmente sono indicati come media per andare dall'aeroporto a Bergamo.

Il progetto, tuttavia, è zeppo di curiosità: la strada prevede 31 km in trincea, 11 km in galleria artificiale, 3 km in galleria naturale, 17 km in strada rialzata su un terrapieno, 5 km in ponte/viadotto.

Sarà a due corsie per senso di marcia, tranne nel tratto Meda Vimercate, 18 chilometri, dove si allargherà a 3 corsie per senso di marcia. Secondo la società Autostrada Pedemontana spa si risparmieranno 45 milioni di ore viaggio all'anno, pari 700 milioni di euro l'anno. E anche il carburante risparmiato sarà molto elevato: 36 milioni di litro l'anno, per un valore di 45 milioni di euro annui. Statistiche che hanno alimentato la curiosità, ma con l'iniziare delle opere si passerà dagli aneddoti ai fatti. Intanto, va ricordato che l'opera è divisa in cinque tratte

157 chilometri proiettati verso il futuro, 87 di autostrada vera e propria, 70 di viabilità locale.

e la prima ad essere stata cantierata, come si dice in gergo, è proprio quella nella provincia di Varese: 15 chilometri tra le autostrade A8 (Milano-Varese) e A9 (Milano-Como). Ma forse non tutti sanno che la Pedemontana non significa una lunga linea dritta per collegare i capoluoghi a nord di Milano. Comprende infatti anche due tangenziali, fisicamente staccate dall'autostrada vera e propria, nei territori di Varese e Como. I primi lotti partiranno subito, e in provincia di Varese sono già schierati i caterpillar che dovranno realizzare la strada attesa da molti anni nel capoluogo, tra l'autostrada A8 a Gazzada Schianno e il Ponte di Vedano. Il secondo lotto dovrà attendere. E' previsto tra il Ponte di Vedano e il confine a Gaggiolo.



La conclusione complessiva dei lavori è prevista nel 2014 o al massimo 2015, ma comunque in tempo per l'Expo.

Il lavoro deve ancora essere compiuto ed è presto per cantare vittoria, ma già arrivare fino a qui non è stato facile. La società ha dovuto fare i conti con 20mila espropri. Alcuni comitati locali contestano il valore degli indennizzi, altri chiedono cambi di tracciato ma in teoria sono fuori tempo massimo. A Gazzada Schianno, ad esempio, un comitato vorrebbe che lo svincolo con ponte sul paese diventasse una galleria

31 km in trincea, 11 km in galleria artificiale, 3 km in galleria naturale, 17 km in strada rialzata, 5 km in ponte/viadotto.

sotterranea.

Una buona parte del conto verrà sostenuto dalle banche, ma ci sono già in cassa quasi 2 miliardi di soldi pubblici. Autostrada Pedemontana è una società privata ma a partecipazione prevalentemente pubblica, è infatti detenuta al 68% dalla società Milano Serravalle - Milano Tangenziali spa dove ha un ruolo importante la Provincia di Milano. Non a caso quando a Palazzo Isimbardi ha vinto il centrodestra

l'amministratore delegato di Pedemontana è cambiato.





Per trovare i soldi, dunque, si è mossa la politica. Ma in realtà hanno partecipato tutti: governo, regione, province.

Il primo stanziamento statale di 1 miliardo 200mila euro è stato concesso dal governo Prodi, con ministro dei trasporti Antonio Di Pietro. L'approvazione definitiva del Cipe è arrivata nel novembre del 2009, con il governo Berlusconi. Bisogna ancora trovare 3,3 miliardi di euro, che saranno reperiti sul mercato finanziario, grazie all'impegno delle banche. In cambio,

Si risparmieranno 45 milioni di ore viaggio all'anno, pari a 700 milioni di euro, oltre a carburante per 36 milioni di litri l'anno, per un valore di 45 milioni.

però, gli istituti di credito hanno chiesto che non venisse esclusa a priori la possibilità di far pagare i pedaggi sulle tangenziali. A Varese e Como la notizia è stata presa male, ma l'assessore alle infrastrutture e mobilità

della Regione Lombardia, **Raffaele Cattaneo**, assicura che ogni risparmio di costo sarà usato per scongiurare il pedaggio in quei tratti. In due anni sono stati affrontati decine di tavoli di confronto per decidere dove versare il cemento: comune per comune, azienda per azienda, fattoria per fattoria. Chi

l'ha vissuta la racconta come una vera esperienza di vita e basta guardare i numeri per rendersene conto: i 20mila espropri programmati sono stati tutti pubblicati sul sito internet, con cartine e mappali. Nonostante questo, il taglio del nastro è arrivato nel giorno previsto. L'allegoria del ghiaccio rotto ha accompagnato il primo giorno di vita del cantiere, dopo tanti anni di immobilismo nelle opere pubbliche.

Roberto Rotondo

