

Pedemontana Tra due anni via ai cantieri

Publicato il decreto interministeriale
Nel 2015 pronta la Dalmine-Malpensa

*Lungo il
tracciato si
svilupperà una
pista
ciclopedonale
che partirà dal
parco del
Brema verso
ovest*

dall'invitato
Dino Nikpalj

MILANO Meno uno. Nel senso che manca ancora un passaggio – uno – per l'iter burocratico di Pedemontana. Ieri, praticamente in diretta, Antonio Di Pietro, ministro (in scadenza) delle Infrastrutture ha dato l'annuncio della firma del decreto interministeriale alla convenzione. Ora manca solo la registrazione alla Corte dei Conti, l'ultimissimo scoglio nel mare di carta di un iter autorizzativo: traguardo tagliato la scorsa settimana dalla «cugina» Brebemi. Nell'attesa la futura autostrada tra le province di Bergamo, Monza, Milano, Varese, Lecco e Como, una sorta di chimera attesa da quarant'anni buoni, scaldava i motori e ieri ha fatto il debutto in società con una presentazione in pompa magna nel nuovissimo (e bellissimo) auditorium griffato Renzo Piano della sede milanese de Il Sole 24 Ore.

UN'OPERA COMPLESSA E COSTOSA

I numeri innanzitutto, snocciolati dal presidente (e amministratore delegato) Fabio Terragni a mo' di mantra: «6 province, 78 comuni, 4 milioni d'abitanti e 300 mila imprese». E ancora: «87 chilometri di autostrada, 68 a 2 corsie e 19 a 3, più altri 70 di viabilità ordinaria». Un sistema

complesso che si muove in una delle zone più antropizzate d'Italia e che quindi richiede soluzioni adeguate per minimizzare l'impatto ambientale: «29 chilometri in galleria, 44 in trincea coperta, 54 in trincea scoperta, 25 a raso e 5 ponti». E costi che vanno di conseguenza: «4 miliardi e 115 milioni: 1 miliardo e 245 di contributo pubblico, 2 miliardi e 35€ con ricorso al debito e 514 milioni di capitale sociale».

LA PISTA CICLOPEDONALE

Capitolo tempi: si parte nel 2010 con i cantieri delle tangenziali di Como e Varese e del tratto di collegamento tra A8 e A9 (le autostrade Milano-Varese e Milano-Como), mentre l'anno successivo sarà la volta della tratta tra l'A4 (tra i caselli di Dalmine e Capriate) e l'A9: nel 2013 apriranno i primi tratti, nel 2015 l'opera sarà completata. Incrociando le dita, ovvio. Un tracciato che nella parte bergamasca si snoda nella zona sud dell'Isola coinvolgendo Bottanuco, Filago, Capriate San Gervasio, Brembate e Osio Sotto. Ad autostrada in esercizio, assicura Terragni, «ci sarà un risparmio di 45 milioni di ore l'anno per un valore economico di 700 milioni, oltre a 35 milioni di litri di carburante l'anno e 400 mila chili di inquinanti prodotti dal traffico». Ma soprattutto, nelle intenzioni della società «sarà un'opera bella, vogliamo far passare il concetto che un'autostrada non sia necessariamente un problema, ma una straordinaria opportunità». Con qualche soluzione davvero innovativa, come una pista ciclopedonale che, partendo dal parco del Brema si svilupperà direzione ovest intrecciandosi con il tracciato dell'autostrada a raccordare tutti i parchi attraversati.

FORMIGONI: È UN METODO NUOVO

Soddisfatto il governatore Roberto

Formigoni: «Anche questo è un modo per difendere Malpensa, una vittoria del nostro metodo del fare: resta ancora molto da fare, ma la direzione è quella giusta. Abbiamo impostato un metodo di lavoro proficuo, coinvolto e richiamato la responsabilità di tutti gli attori e soprattutto stiamo rispettando i tempi». Con qualche piccolo miracolo, come quello di aver tirato giù dalla branda un gigante addormentato come Anas e coinvolgerlo al 50 per cento nell'avventura Cal, Concessioni autostradali lombarde, la vera chiave di volta dell'operazione: «In 8 mesi abbiamo chiuso un lavoro che in altre situazioni avrebbe richiesto anni», confessa tra l'orgoglioso e l'imbarazzo il presidente Mauro Coletta. E i motivi del secondo sentimento stanno tutti nel ruolo bifronte di Coletta, che contemporaneamente è anche direttore dell'ispettorato di vigilanza di Anas.

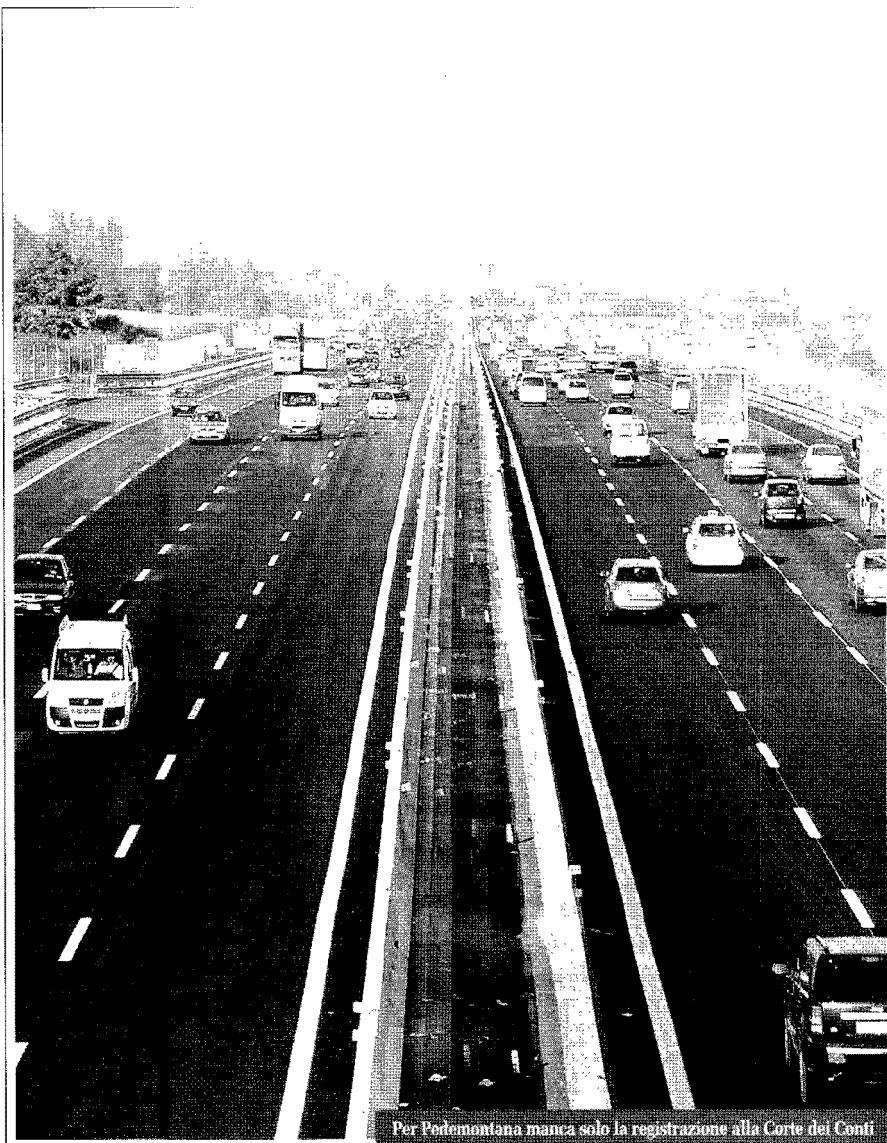
LE QUOTE E IL MERCATO

Fatto sta che la musica sembra cambiata e – sperando che non ci scappi qualche stecca – per Pedemontana potrebbe significare una mezza rivoluzione: «Da simbolo dell'incapacità di realizzare opere in Lombardia ad emblema di come si possa realizzare con un metodo completamente diverso e coinvol-



gendo il territorio», spiega l'assessore regionale alle Infrastrutture, Raffaele Cattaneo. «Un metodo diverso che produce risultati diversi», prosegue, tendendo una mano agli ambientalisti (protagonisti anche ieri di un cameo fuori dall'auditorium): «Vogliamo mettere insieme la piantina e la betoniera, realizzare cioè un'opera che sia compatibile con l'ambiente ed esteticamente bella». Sfida che vedrà in prima linea il ticinese Aurelio Galfetti, l'architetto consulente di Palafrizzoni per il Piano di governo del territorio.

E sul clima cambiato si sofferma anche Filippo Penati, presidente della Provincia di Milano: «C'è stato un forte confronto istituzionale e politico». E il ruolo di Palazzo Isimbardi è decisivo, visto che detiene la maggioranza della Milano-Serravalle, azionista totale di Pedemontana. Questo oggi, ma nel futuro la quota dovrebbe scendere al 35, fermo restando che Aspi (Autostrade per l'Italia) ha un diritto di riacquisto del 33 e che il restante 32 è stato messo sul mercato: «E mi auguro che possa interessare al mondo economico-imprenditoriale della Lombardia, perché questa è un'opera che aumenta la competitività del territorio»



Per Pedemontana manca solo la registrazione alla Corte dei Conti