

PEDEMONTANA

Dopo mezzo secolo il Nord si fa strada!

STEFANIA PIAZZO

Opere come questa non se ne vedevano in giro da cinquant'anni. Ma siamo davvero in Italia? Più o meno. Da Bergamo a Malpensa in un'ora? Il presidente della **Società Autostrada Pedemontana Lombarda** è perentorio. «Non siamo sulla Salerno-Reggio, siamo al Nord, vediamo di fare le cose come Dio comanda, presto e bene». Se scorri il master plan stropicci gli occhi: l'opera è immensa.

È da boom economico, da prime autostrade dell'Italia che andava in 600.

«E in effetti anche la Pedemontana che attraverserà la Lombardia è nata negli anni '60, quando la complessità del sistema era premonitrice e imponeva di scrivere una nuova connessione tra Est ed Ovest». Peccato che nell'Italia degli interessi a campanile che come lancia trafiggono le intenzioni, di quel sogno non se ne sia fatto più nulla per due, diciamo tre generazioni, «le stesse che oggi condividono le stesse strade, gli stessi ritardi in un unico grande collo di bottiglia metropolitano».

La sintesi di **Fabio Terragni**, presidente della Società che realizzerà la Pedemontana segue città e paesi con la chiromonia della mano. «Da qui partiamo e fin qui arriviamo. Tutto si svolge su questo prezioso pezzo di carta - spiega indicando il progetto -: vale miliardi di risparmi e di investimenti».

Risparmi, perché si viaggerà più spediti, e la concorrenza non morirà sul viadotto; investimenti perché la partita vale 1 miliardo e 200 milioni di fondi statali su 4,1 miliardi di opera.

A prima vista non c'è niente di simile in Italia, neanche la BreBeMi per complessità è paragonabile. Vien quasi da dire che neanche il ponte sullo Stretto...

«Di certo è l'opera più complessa dopo ponte e Tav».

Lei se la sente di mettere una mano sul fuoco che entro il 2015 taglierete l'ultimo nastro?

«È questione di metodo, di filosofia. Mi sono insediato a maggio, a ottobre abbiamo chiuso con Cipe, Corte dei Conti, con le burocrazie romane. In estate sono partite le gare... A febbraio avremo le prime progettazioni. Si va a passo di bersagliere».

Terragni, la Pedemontana è indispensabile. Sono tutti d'accordo?

«Giuro, tutti. Guardi, lo è soprattutto il ministro per le Infrastrutture **Antonio Di Pietro**, che un lunedì si e l'altro no viene in Regione per fare il punto dei lavori e arringare contro chi ha dormito in piedi. C'è pieno accordo con gli investitori istituzionali, **Comune e Provincia di Milano** e **Regione Lombardia**. Lo sono i Comuni, le Province, insomma c'è una fortunata, virtuosa congiuntura d'intenti infrastrutturali. D'altra parte l'al-

ternativa era un declino isolante».

E che mi dice dell'impatto? Nessuna contrarietà?

«Qui entriamo nel cuore di un progetto iniziato a fine degli anni '80».

Tempi biblici.

«Sì, però io guardo avanti, taglio corto col passato e capitalizzo quella coesione istituzionale rara anche con le forze ambientaliste. Perché, sia chiaro, io non ho nessuna intenzione di nascondere la Pedemontana. Piantiamola

con le opere da censurare, da castigare. Questo territorio non ha eguali in Europa. Guardi il nostro tracciato: vede cosa solca? Dalla tangenziale di Como, di Varese, alla connessione Milano-Meda e da Busto sino a Bergamo c'è una città infinita, interrotta da qualche macchia verde».

O intervenite chirurgicamente o risanate, dunque?

«Appunto. Intervendiamo su un territorio già compromesso che ha bisogno di essere direi risarcito. Non ci sono altri treni che passano per farlo se non la Pedemontana. Ecco perché dico che la filosofia è non nascondere un'opera straordinaria che migliorerà la qualità della vita e dell'ambiente, che ridurrà le emissioni, che mitigherà l'impatto con 130 milioni destinati solo alla compensazione ambientale. È un'opera di sistema che serve a ricucire e razionalizzare gli spostamenti in Lombardia».

Presidente lei ne parla come di un'opera d'arte?

«Vogliamo che si affermi la mano dell'uomo nel rispetto della sacralità di alcuni luoghi. Penso al ponte che realizzeremo vicino a Trezzo, verso

Bottanuco, in un'area che porta l'impronta di Leonardo. Ma penso anche ad altri attraversamenti: Lura, Olona, Lambro... Abbiamo non a caso in squadra un consulente svizzero per gli aspetti paesistici ed è stato stilato un accordo col Politecnico di Milano per le opere di compensazione».

Pedemontana stile elvetico?

«Cerchiamo di contaminare la Pedemontana con la cultura centroeuropea. Svizzera, Francia, Germania hanno un approccio migliore, scevro da progettualità che rispondono a criteri "personalistici". Il progettista svizzero, Golfetta, ha fondato con l'architetto Botta l'Accademia di Mendrisio. Sì, ci siamo capiti: la Pedemontana sarà un'opera simbolica, con sguardo europeo».

Nessuna contestazione?

«Si può contestare in traffico che inquina, le strade che non portano da nessuna parte, non quelle che spazzeranno via le code. Vedrete i nostri ponti, perché io non li voglio nascondere; vedrete le nostre nuove strade in trincea scoperta, perché non faremo solo gallerie e tratti nascosti. Solcheremo sì il territorio ma senza umiliarlo».

Parola di bioetico?

«Sì, ho insegnato bioetica.

Mi ha dato un metodo di lavoro: farsi condurre dallo sviluppo garantendo ciò che è buono, lecito. Ho seguito questo imprinting soprattutto nella precedente esperienza come amministratore delegato di Milano Metropoli. **Morale?**

«Al centro del nostro mandato c'è la relazione tra sviluppo compatibile e capacità competitiva della nostra gente. Ci seguia, le facciamo strada».

GIANMARCO GALLIZZI

MILAN - La *deadline* è fissata per il 2015. Nessuna proroga. È stato categorico il presidente Fabio Terragni: ancora pochi anni e finalmente la Pedemontana lascerà per sempre il maledetto libretto dei sogni, quel lungo elenco di opere necessarie e mai realizzate. Per motivi insondabili a volte, limpidi e altre. Ma se stavolta non è opportuno gridare al miracolo, poco ci manca. Decisiva è stata infatti la totale e inedita convergenza di consensi che ha coinvolto l'intera filiera istituzionale, trasversalmente a ogni logica politica. A partire dal ministero delle Infrastrutture, fino ad arrivare ai comuni interessati, passando per Regione e Province: tutti hanno convenuto sull'urgenza di consegnare alla Lombardia (e al Paese) quel segmento autostradale che da decenni si attende e che da Dalmine condurrà velocemente a Busto Arsizio, alleggerendo in misura significativa la congestione delle preesistenti arterie, battute quotidianamente da milioni di veicoli in sistematica crescita. Ma il progetto non si fermerà qui, gli interventi riguarderanno anche la tangenziale di Varese e quella di Como.

L'apertura dei cantieri è prevista per il 2010 con il collegamento delle tangenziali di Varese e Como appunto, rispettivamente con la A8 e la A9. L'anno successivo toccherà alla parte più consistente dei lavori, dalla A9 alla A4, che si protrarranno fino a Dalmine. Lo

sviluppo complessivo del progetto prevede la realizzazione di 157 km di asfalto, 87 dei quali di autostrada e 70 di nuova viabilità provinciale e comunale (con una corsia per senso di marcia). In particolare, per quanto riguarda il tragitto autostradale, per 68 km si tratterà di carreggiate a due corsie per senso di marcia, mentre i restanti 19 km (da Meda a Vimercate) saranno di tre corsie per senso di marcia. La complessità del territorio attraversato, che come suole ripetere

Terragni rende quest'opera unica nel suo genere, impone che soltanto per il 58% della percorrenza autostradale il passaggio possa avvenire in cosiddetta "trincea aperta" oppure "a raso". Il 19% sarà percorribile infatti solo all'interno di gallerie artificiali e il 22% in gallerie naturali. Il rimanente 4% del tracciato poggerà infine su imponenti viadotti.

I costi dell'opera si attestano a 4.115 milioni di euro, così ripartiti: 514 milioni di capitale privato, 1.245 milioni di contributo pubblico e 2.356 milioni di debiti. È stato calcolato che le ore totali di viaggio che verranno risparmiate ogni anno saranno circa 22,7 milioni. Un dato che si tradurrà in un risparmio di 500 milioni di euro all'anno per i veicoli pesanti (25 euro all'ora) e 50 milioni di euro per quelli leggeri (10 euro all'ora).

Probabilmente, a destare maggiore interesse, saranno però i risparmi in termini di tempo che si otterranno a far data dal 2015: raggiungere Malpensa da Bergamo richiederà giusto un'ora di viaggio (61 minuti per l'esattezza). Senza Pedemontana, sull'attuale percorso, il cronometro segnerebbe 84 minuti. Si consideri però che dalla creazione di un'alternativa stradale trarrà beneficio anche lo stesso "vecchio" itinerario che da Bergamo a Malpensa prevede il passaggio sulla A4, sulla A8 e sulla SS336: questi 90 km verranno percorsi infatti in 76 minuti (anziché 84) nell'ora di

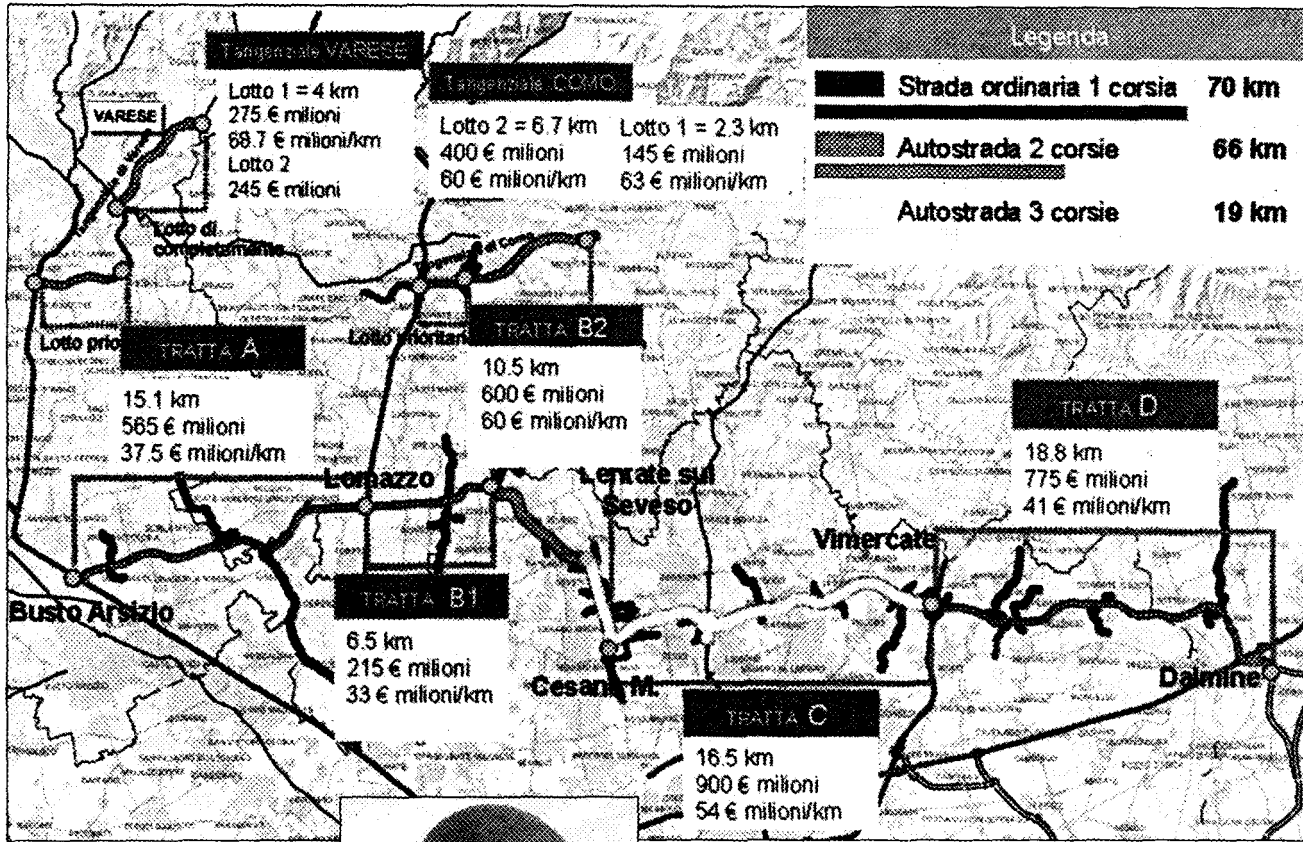
punta e a una velocità media di 102 km/h, limando dunque di 8 minuti il "gap" con la stessa Pedemontana (su un tragitto che sarà comunque più breve di 10 km).

Carioni sul deficit infrastrutturale «Ottimo risultato ma vietato abbassare la guardia»

MILAN - Indubbia soddisfazione, ma anche un sottile monito a non abbassare la guardia sul campo delle infrastrutture lombarde. Ricca dose di sano realismo padano quella servita da **Leonardo Carioni**, presidente della Provincia di Como nonché membro del cda di Pedemontana lombarda, la società che si occuperà della realizzazione della nuova autostrada. «Sulla Pedemontana abbiamo recuperato un progetto preliminare che è stato in buona parte modificato - racconta Carioni -. La qualità del piano era evidente: prima è arrivato l'ok del Governo, poi l'approvazione dell'Anas. Ma fondamentale è stato l'intervento di **Giancarlo Giorgetti**, grazie al quale è stato garantito il finanziamento per il progetto definitivo».

Ed eccoci ai giorni nostri: «Ora è possibile assistere alla presentazione del progetto e al bando per le due tangenziali di Como e Varese. Un grande risultato che dimostra una cosa: se è vero che ormai da anni si parla invano di Pedemontana, è altrettanto vero che quando si decide di lavorare con impegno e determinazione i risultati arrivano. Un successo che premia anche l'impegno continuo della Lega». Ma c'è un risvolto amaro: «La Lombardia da cinquant'anni è in attesa di infrastrutture che sembra non arrivino mai. Siamo in arretrato rispetto ad altri Paesi europei e rispetto alla realtà imprenditoriale di questo territorio. Certamente le nuove tangenziali rappresentano comunque un segnale positivo e apporteranno degli indubbi vantaggi per il traffico di Varese e Como e gli spostamenti da est a ovest, e viceversa, all'interno della Regione». Nelle parole del presidente della Provincia comasca la Pedemontana sembra assurgere al ruolo di spartiacque: «Si comincia a credere nell'operato delle Istituzioni». Con la nuova opera ormai in cantiere, è giunta l'ora dei festeggiamenti? «No - scuote la testa Carioni -. Prima è necessario chiedere scusa ai cittadini per i ritardi che hanno dovuto sopportare in questi anni».

Gianmarco Gallizzi



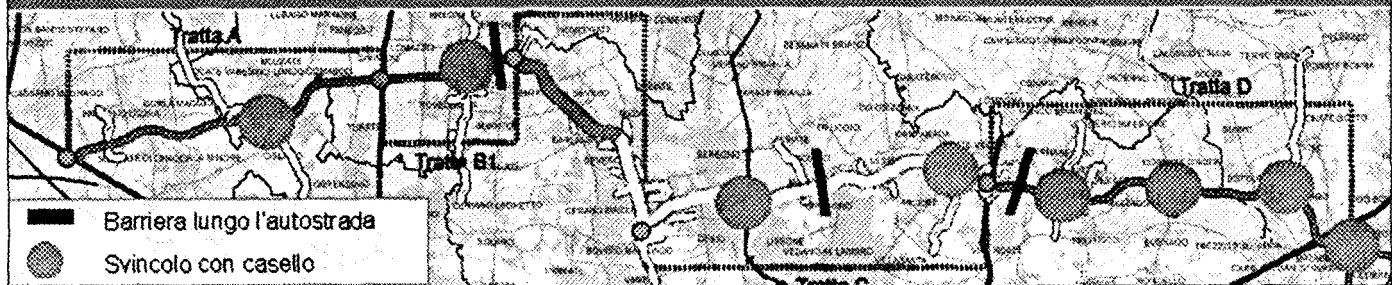
Il presidente Fabio Terragni

E oggi a Varese parte il road-show

Autostrada Pedemontana Lombarda (Apl) sta per assegnare gli appalti di progettazione del tracciato autostradale. Per discutere il progetto, Apl ha deciso di promuovere una serie di incontri con gli

attori istituzionali, economici e sociali in tutte le province (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese) a partire da oggi. Stamatina a Varese prima tappa del road-show a Villa Ponti.

COSA SIGNIFICA AUTOMATIZZARE IL PEDAGGIO



● *Da Bergamo a Malpensa in un'ora. Entro il 2015 l'autostrada "senza" caselli partendo da Busto Arsizio a Dalmine*

● *Ore di viaggio che percorreremo in meno all'anno: 22,7 milioni. Costo dell'opera: 4,1 miliardi di euro*

● *Cosa risparmiamo senza più code sulla strada: veicoli leggeri 50 milioni; mezzi pesanti 500 milioni di euro l'anno*

● *Lavori sulla tratte A8/A9 e tra l'A9 e Cermenate; sulla Milano-Meda, sui percorsi di Cesano, Vimercate e l'innesto A4*

● *Su 157 km di sviluppo complessivo ci saranno 70 km di nuova viabilità provinciale e comunale. Tre i ponti da realizzare*

