

PEDEMONTANA, STORICO VIA AI LAVORI



Dopo quasi 47 anni di attesa (il primo inserimento in un Piano territoriale è datato 1963) hanno preso il via ufficialmente ieri a Cassano Magnago (Varese) i lavori per la Pedemontana, l'autostrada che collegherà l'A4 all'altezza di Osio Sotto con l'A9 e l'A8 (direzione Como e Varese) e da qui alla Malpensa. Alla cerimonia è intervenuto telefonicamente il premier Silvio Berlusconi («facciamo il tifo per Pedemontana, dopo il governo della sinistra che aveva messo da parte le grandi opere») mentre il governatore della Lombardia Roberto Formigoni ha definito l'opera «una svolta epocale, che per le nostre imprese vuol dire risparmiare miliardi». E la Bergamasca, come ha rilevato il presidente della Provincia Ettore Pirovano «recupera dignità sia sociale, sia economica».

Nikpalj a pagina 21 (foto Ansa)



La lunga attesa è finita Pedemontana parte «È una svolta epocale»

Il via a Cassano Magnago, dove è nata la prima autostrada al mondo
Il Pirellone: «La prossima sfida sono i treni dei pendolari»

dall'inviato
Dino Nikpalj

CASSANO MAGNAGO (VARESE) «It's a beautiful day!!!» cantano a squarciagola gli U2 mentre sullo schermo il tracciato della Pedemontana rompe (metaforicamente e non) il ghiaccio e i lavori cominciano dopo un'immemore attesa. Per dovere di cronaca ricordiamo solo questa volta che il primo inserimento in un Piano territoriale è datato 1963, archiviamo il file alla voce «trapassato remoto» e guardiamo avanti.

È il giorno della prima pietra dell'autostrada che collegherà l'A4 all'altezza di Osio Sotto con l'A9 e l'A8 (direzione Como e Varese) e da qui la Malpensa. E si comincia da Cassano Magnago non per caso: non solo perché è il paese natale di un Umberto Bossi decisamente in spolvero con sigaro d'ordinanza, ma soprattutto perché «qui nel 1924 è sorta la prima autostrada del mondo, la Milano-Varese» ricorda Salvatore Maurizio Lombardo, amministratore delegato di Pedemontana. In realtà su questo primato c'è una disputa ormai secolare con la berlinese Avus, ma non pare proprio il momento di rinverdire la questione. «Se sono qui è anche grazie al lavoro dei miei predecessori» ricorda Lombardo: e tra questi vanno ricordati Fabio Terragni e il bergamasco Giuliano Asperti. «È la dimostrazione che solo facendo squadra potremmo raggiungere gli obiettivi, abbattendo i muri del non fare».

Come quello di ghiaccio che simbolicamente viene tirato giù alla fine, in una sorta di rievocazione nostrana del «The

Wall» di parkeriana memoria: di ghiaccio come il blocco contenente l'elmetto da cantiere che ogni relatore deve simbolicamente colpire con una martellata prima del suo intervento, esortato da un Roberto Poletti una volta deputato verde (indipendente e comunque critico con certi ambientalisti radicali...) e ora schierato senza se o ma di sorta a favore della grandi opere. L'evoluzione della specie. Sì, insomma, la cerimonia è stata a tratti un filino kitsch, ma ci può stare: l'importante era cominciare e i cantieri sono all'opera. Il resto fa parte del copione di queste (grandi) occasioni.

*Berlusconi
interviene
telefonicamente:
«Il governo della
sinistra aveva
messo da parte
le grandi opere».
Matteoli:
«Avanti insieme
ai privati»*

Come la presenza via telefono di Silvio Berlusconi (in sala c'è il fratello Paolo) che spazia a 360 gradi sui risultati del governo: «L'Italia è tornata ad essere protagonista in Europa, facciamo il tifo per Pedemontana, dopo il governo della sinistra che aveva messo da parte le grandi opere». Con un invito al governatore Roberto Formigoni: «Mettiamo più verde in Lombardia». E l'incursione di Bossi: «Lasa sta', Silvio, ci pensa la Lega al verde...»

Formigoni dal canto suo si sofferma «sul metodo lombardo del fare le infrastrutture», sottolineando come «questa opera segna una svolta davvero epocale, per le nostre imprese vuol dire risparmiare miliardi». È per riuscire a partire «era necessario riallacciare il filo del dialogo con i territori». E proporre un modello nuovo come Cal, Concessionarie autostradali lombarde «che ha permesso di risparmiare tempo e denaro pubblico», ricorda l'amministratore delegato Antonio Rognoni. Il che ha soddisfatto persino degli ossi tradizional-

mente duri come quelli di Anas: «Il dialogo con la Regione ha permesso di imprimere velocità all'iter», spiega il condirettore generale Stefano Granati, nel ricordare «l'assunzione di responsabilità che comporta questo cantiere: dobbiamo essere tutti bravi nel concludere nei tempi previsti».

E il timing lo detta Raffaele Cattaneo, assessore regionale alle Infrastrutture: «Agosto 2013 i primi lotti, dicembre 2014 l'opera intera». Tutto in prospettiva Expo 2015, chiaramente. Cattaneo cavallerescamente ricorda il ruolo dell'allora ministro Antonio Di Pietro «che accettò la sfida di darci un miliardo di euro, ma più che i soldi ci serviva la libertà di fare». Ovvero decidere e chiudere l'iter in loco, come reso possibile con Cal. E partite le autostrade «se ci saranno altri 5 anni in Regione metteremo a posto i treni dei pensionati» conclude l'assessore: un impegno da cerchiare in rosso.

E nel generale «volemose bene» ci scappa anche il riconoscimento di Guido Podestà, presidente della Provincia di Milano alla Lega «per la sua battaglia sul federalismo, chiave anche per le infrastrutture». Finale tutto del ministro Altero Matteoli, che sottolinea come «la Pedemontana sia stata voluta dal nostro governo nel 2001 e conclusa ancora da noi... E dobbiamo continuare nonostante la scarsità di risorse: le infrastrutture si riusciranno a realizzare anche grazie agli accordi con i privati». E soprattutto cercando soldi sui mercati: sui 5 miliardi necessari, 1,2 sono arrivati dallo Stato, il resto è da trovare. La vera sfida, aperti i cantieri, ora è questa. Nel frattempo il ghiaccio, quello sì, è rotto.



Nastro tricolore per il simbolico taglio di inizio lavori