

L'INTERVISTA AL PRESIDENTE FABIO TERRAGNI

La Pedemontana, una strada per l'Expo

Se ne parla da 40 anni, ora finalmente stanno per partire i lavori che si concluderanno nel 2015

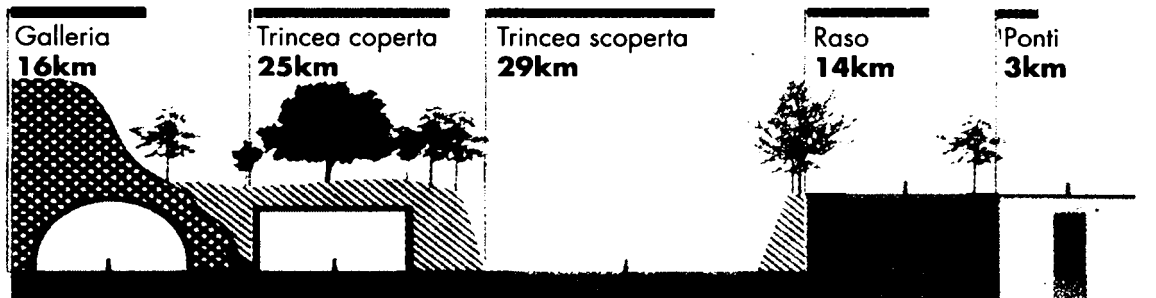
IL TRACCIATO



NUMERO DI CORSIE



TIPOLOGIE DI TRACCIATO



Fonte: Autostrada Pedemontana Lombarda

P&G Infograph

di **CESARE PAROLI**

— MILANO —

SE TUTTO ANDRÀ come deve, nel 2015 entrerà in funzione la Pedemontana, un'autostrada di 87 chilometri che da Capriate, sulla Milano Bergamo, porterà al Varesotto, nei pressi di Busto Arsizio, allacciandosi alla Milano Laghi e bypassando il nodo milanese, intasato e fonte di lunghe e penose code. Ad essa si aggiungono le tanto attese tangenziali di Varese e di Como. Se ne parla da oltre 40 anni e lo scetticismo è

tanto. Ma Fabio Terragni, presidente di Autostrada Pedemontana Lombarda, è convinto che i tempi verranno rispettati ed è sicuro di consegnare ai cittadini e alle imprese una grande opera strutturale che lenirà il traffico e aiuterà le imprese a risparmiare sui costi del trasporto.

Qual è lo stato dell'arte?

«La Pedemontana è stata divisa, grazie a un accordo con la Regione, in due parti: una prima parte che comprende la tangenziale di Varese, quella di Como e la tratta fra la A8 e la A9 che è stata affidata con la metodologia del

general contractor. Si tratta di un'associazione temporanea d'impresa, nella quale spiccano Impregilo, Astaldi e Pizzarotti.



Sulla tratta bassa, da Lomazzo all'incrocio dell'A9 fino a Capriate San Gervasio sull'A4, procediamo invece con il sistema dell'appalto integrato. Stiamo affidando il progetto definitivo alla Technital che per stenderlo impiegherà sei mesi. Con l'inizio dell'anno prossimo andremo all'approvazione del progetto definitivo e del piano economico finanziario ricognitivo e poi saremo pronti a partire con i lavori».

Quando aprirete i cantieri?

«Sicuramente a fine 2009 inizio 2010 per le opere connesse, 70 chilometri, che si aggiungono agli 87 chilometri di autostrada. Chiuderemo le tangenziali di Como e Varese tra il 2013 e il 2014 e per il 2015 saremo pronti ad aprire al transito l'intera opera».

Come vi muovete per perseguire il consenso delle comunità interessate da quest'opera?

«Questa è un'opera che rientra nella legge obiettivo e perciò sul piano formale non è necessaria alcuna approvazione da parte dei comuni. Ciò nonostante noi stiamo lavorando sia al tavolo dell'accordo di programma e in Regione Lombardia con rappresentanti della regione, dell'ente concedente (Concessioni autostradali lombarde), rappresentanti delle province interessate e cioè Varese, Como, Milano, Monza-Brianza e Bergamo e con i rappresentanti dei Comuni».

In concreto come avviene?

«Ci sono tavoli territoriali che stanno affrontando i diversi aspetti, opera connesse, svincoli, eccetera, coordinati dalle province. Noi stiamo lavorando direttamente con gli enti locali vis a vis. Il risultato del lavoro vie-

CONSENSO

«Stiamo discutendo con le popolazioni come realizzarla:

non se parla o meno»

ne fornito alla segreteria tecnica dell'accordo di programma e poi si va nell'organismo di vigilanza dove vengono accolte e approvate eventuali varianti rispetto al progetto originale. Da un anno a questa parte, abbiamo fatto un "road show" che ha toccato tutte le province, le amministrazioni comunali interessate, i vari soggetti, le camere di commercio, eccetera. Adesso,

nell'area brianzola che è quella più complicata, stiamo affrontando anche le popolazioni insieme alle amministrazioni locali. Siamo già stati ad Arcore, dove c'è un punto molto caldo, che sono i Boschi di Bernate, siamo stati a Vimercate, dove torneremo, andremo a Desio il 29, abbiamo già fissato a Lissone, Carnate e Lentate sul Seveso».

Incontrate direttamente la gente?

«Partecipiamo ad assemblee popolari con centinaia di persone e raccontiamo che cos'è Pedemontana, quali sono le ragioni per fare un'opera di questo genere, le sue caratteristiche. E poi esaminiamo nel dettaglio come quest'opera passa nel loro territorio. In alcuni casi ci vengono chieste modifiche che non possiamo fare, come gallerie profonde. Sono i casi di Arcore e Barlassina. In altri casi andiamo a discutere progetti migliorativi. Abbiamo già approvato con questo meccanismo gli svincoli di Filago, Desio e Lomazzo, accogliendo le richieste delle amministrazioni locali. Quindi facendo uno sforzo noi, prima ancora dei progettisti, per ridisegnare il progetto preliminare sulla base del buon senso. Se si può fare una cosa che abbia un minore impatto sul territorio noi siamo contenti».

Che cosa significa in concreto?

«Abbiamo incaricato un consulente svizzero, Aurelio Galfetti, che ha lavorato sulle infrastrutture sia ferroviarie sia autostradali in Svizzera, di esaminare gli aspetti d'inserimento nell'ambiente. Insomma, abbiamo l'ottimismo della vo-

lontà. Siamo consapevoli di tutte le difficoltà, le criticità. Alcune sono veramente importanti, a prima vista potrebbero essere ritenute difficilmente sormontabili, ma io trovo inconcepibile che in una zona così ricca, densa e imprenditoriale, ci si debba fermare di fronte alle difficoltà. Questa è un'opera che ha alle spalle 40 anni di perdite di tempo. Io la considero una vergogna per le nostre classi dirigen-

ti, di destra e di sinistra. Sarebbe contro il buon senso non realizzare quest'opera. Noi abbiamo dato per scontato che si fa e stiamo cercando di farla bene. Stiamo discutendo con le popolazioni come farla e non se farla o meno».

LA VIA DELL'INNOVAZIONE

ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE DI ESAZIONE

5 mila mq di terreno risparmiato

PANNELLI FOTOVOLTAICI

60.000 mq di pannelli, 9Mwh di potenza

INFOMOBILITA' E SICUREZZA

Sistema di comunicazione tra strada e veicoli