

I raccordi delle nuove tratte con Milano



Le criticità

Il nuovo network di autostrade lombarde, a regime dal 2014, punta a sciogliere l'attuale "effetto imbuto" verso il capoluogo. Restano due le incognite aperte, da cui si misurerà il successo della nuova rete viabilistica: il nodo di Melzo ①, dove

Brebemi e Tem si incroceranno, all'imbocco della viabilità ordinaria verso Milano assicurata dalle Sp Cassanese e Rivoltana. E la Pedemontana all'altezza di Bovisio Masciago ②, dove la ingolfatissima ex SS 35 Milano-Meda scende verso la Metropoli. La nuova arteria devierà il traffico su Bergamo.

Così Milano si prepara contro l'«effetto imbuto»

Marco Alfieri
MILANO

Almeno in teoria, non ci sarà la sindrome Passante di Mestre. Nessun rischio bis che le nuove infrastrutture in cantiere al primo grande esodo facciano cilecca, bloccando in coda migliaia di vacanzieri. Ma è chiaro che dopo il weekend orribile del 1° agosto, la campana rischia di suonare anche per la futura viabilità lombarda. Riusciranno le nuove arterie, da completare entro il 2015 finanziamenti permettendo, a sciogliere i tanti colli di bottiglia che ogni giorno rallentano merci e persone sulle strade di Lombardia?

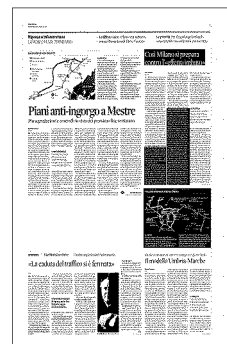
In effetti il trittico delle grandi arterie di mobilità (Brebemi, Pedemontana e Tem), ha proprio l'obiettivo di sgrondare l'iperconcentrazione di traffico addensato sulla metropoli, figlio della vecchia mobilità a raggera costruita sull'asse nord-sud, per cui si è costretti comunque a convergere sul "budello" milanese anche solo per l'attraversamento est-ovest della regione. Secondo i calcoli del Politecnico di Milano, le tre grandi strozzature viabilistiche dovrebbero finalmente sciogliersi con il nuovo network autostradale a regime. In particola-

re, l'imbuto A4-A8/A9 che corre da Agrate (l'ingresso a Milano della Venezia) alla biforcazione verso Torino, i Laghi e la Svizzera, sarà decongestionato dalla Pedemontana: a regime, nel 2014, 25 mila veicoli in meno sulla A4 e 15 mila sulla A8.

La nuova arteria viaggerà infatti per 87 chilometri da Cassano Magnago (VA) a Brembate (BG), per un costo di 4,6 miliardi e un traffico stimato di circa 350 mila veicoli/giorno, a cui va aggiunto un lavoro efficace di bisturi che coinvolgerà ulteriori 70 chilometri di viabilità ordinaria, necessari a fluidificare gli svincoli autostradali senza trasferire sul territorio il maggior carico di traffico. Valga per tutti il tappo della ex SS35 Milano-Meda, che è l'unica direttrice che oggi succhia pendolari su Milano da praticamente tutto il comasco, il lecchese e la Brianza. Con Pedemontana questo flusso troverà a Bovisio Masciago una specie di canale scolmatario che devierà su Bergamo tutto quel traffico non diretto a Milano oggi costretto a farlo.

Il secondo collo, la tremenda gineciana Milano-Bergamo, è stato almeno in parte risolto con la quarta corsia dell'A4, che a sua

volta troverà un ulteriore alleggerimento con Brebemi, la direttissima Milano-Brescia. Anche il terzo imbuto, cioè l'intasamento tangenziale verso est avrà nella Tem (Tangenziale est esterna), almeno in teoria, una sua soluzione: 34 chilometri da Cerro al Lambro a Agrate Brianza per un carico di 65 mila veicoli/giorno e un costo finale di 1,5 miliardi coperti in project financing. Tuttavia non mancano alcuni nodi spinosi. Basti dire che la convenzione firmata tra Cal e la società di progetto prevede la realizzazione tassativa del cosiddetto arco Tem, la porzione (4,5 chilometri) del nuovo tragitto sulla quale dovrà innestarsi Brebemi. Il rischio, infatti, è che la direttissima faccia viaggiare merci e pendolari fino alle porte di Milano ma che poi s'incarti all'innesto con la viabilità ordinaria. Per questo l'arco dovrà essere ultimato nel giro di due anni, in anticipo rispetto al completamento di Tem (2014). Masoprattutto, dovrà essere a incastro col sistema Brebemi. Che è esattamente la terza gamba del futuro network viabilistico: 62 chilometri da Melzo a Brescia est che faranno viaggiare 60 mila veicoli/giorno per 1,6 miliardi di euro di investimenti complessivi (358 di equity il resto a de-



bito). Consegna dei cantieri, appena aperti: metà 2012.

Anche qui, però, sarà la concorrenza con l'A4 (dreneerà il 50% del suo traffico attuale) e l'accesso alla metropoli il misuratore della bontà di Brebemi. Non è scontato. Perché la direttissima finirà a Melzo, all'incrocio con la futura Tem, da dove parte la Sp 103 Casanese. Mentre un po' più giù, a Lisate, sempre all'incrocio con Tem, parte la Sp 14 Rivoltana. Ossia due arterie oggi congestionate (50mila veicoli/giorno) che con

LA STRATEGIA

Con le tre autostrade Tem, Brebemi, Pedemontana si punta a creare corridoi di attraversamento est-ovest esterni alla metropoli

la nuova autostrada rischiano il collasso. Per questo Brebemi dovrà per forza riqualificarle.

Nel progetto, diventeranno delle vere autostrade urbane con una investimento di 250 milioni. In particolare, per aumentare la capacità di deflusso verranno eliminate tutte le intersezioni a raso, sostituite con sette svincoli a due livelli e 7,9 chilometri di complanari. Insomma, almeno nei piani, una rete viabilistica diversa dal sistema del Passante, che ha il pregio di bypassare l'imbuto di Venezia/Mestre ma poi di ributtare tutto il traffico verso l'Est Europa sulle stesse due corsie. La mobilità lombarda, invece, è pervasiva e satura quotidianamente 50mila chilometri di rete. Il suo problema, paradossalmente, non è tanto il 1° agosto, ma tutti gli altri giorni dell'anno in cui si spostano 9 milioni di abitanti e un terzo delle merci che attraversano il Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA