



A metà Luglio la nostra Redazione ha incontrato il Presidente, il Direttore Generale e il Direttore Tecnico di Autostrada Pedemontana Lombarda SpA

L'AUTOSTRADA "RESPONSABILE"

Incontri & Interviste



Claudio Vitruvio

E' in fase di redazione il progetto definitivo dell'Autostrada Pedemontana Lombarda da parte dell'ATI con a capofila la Società di progettazione Technital. Tecnici e Amministratori della Concessionaria, con un'intensa attività iniziata a metà del 2007, attraverso molte decine di incontri istituzionali e pubblici con Amministrazioni e cittadini, si confrontano sul territorio per una rivisitazione dei passaggi critici per il miglioramento del progetto finale, puntando a mantenere inalterati i costi previsti e stabiliti durante la progettazione preliminare. Pedemontana Lombarda SpA per prima in Italia ha la determinazione e l'ambizione di riuscirci: obiettivo principale è mantenere un equilibrio economico dell'opera.

Nello stesso giorno di Luglio della nostra visita negli uffici di Milano, era in corso un'importante seduta della Commissione di gara per la scelta dell'Advisor tra quattro possibili candidati, in grado di proporre al mercato finanziario (Banche e Istituti di Credito) il reperimento dei restanti 3 miliardi di Euro necessari per completare la copertura dei costi dell'opera. Con un piano economico e finanziario già previsto nel progetto preliminare, le tariffe di pedaggio per il transito di veicoli leggeri sono di 0,12 Euro/km e di 0,19 Euro/km per veicoli pesanti superiori ai 35 q. Ne consegue una redditività del 6,2% in possibile miglioramento successivo all'approvazione del progetto definitivo.



Figura 1 - Il Presidente Terragni

Due chiacchiere con il Presidente, il Dott. Fabio Terragni

D.: "In attesa di ricevere il progetto definitivo dell'opera da parte di Technital nel mese di Dicembre, quali sono i nodi più difficili da sciogliere?"

R.: "Noi, in questi mesi, stiamo dimostrando un impegno straordinario su tutti i fronti per realizzare la Pedemontana Lombarda, per garantire trasparenza e confronto con i cittadini, rispettando i tempi previsti per la progettazione e imponendoci di mantenere fermo il costo dell'opera per dimostrare che non solo le grandi infrastrutture si possono fare ma anche bene e con l'assenso dei territori attraversati. Recentemente, abbiamo firmato un importante accordo con i Sindacati legato al lavoro nero e alla nuova Normativa sulla sicurezza appena entrata in vigore; si sono messi in evidenza anche quali accorgimenti adottare per arginare possibili infiltrazioni della criminalità organizzata nei cantieri.

Un accordo Quadro tra Pedemontana Lombarda e i Sindacati Confederali della Lombardia per vigilare congiuntamente sul-

l'applicazione e il rispetto delle Norme, degli adempimenti contrattuali, previdenziali e normativi in vista dell'apertura dei cantieri per la realizzazione del sistema viabilistico pedemontano.

Questo è solo un esempio di cosa stiamo attuando giorno dopo giorno con passi concreti per arrivare alla realizzazione di questa grande infrastruttura. Nel contempo, è stato firmato il contratto per la progettazione definitiva della tratta bassa.

Il Consiglio di Amministrazione nel mese di Luglio ha rettificato in via definitiva la designazione del General Contractor per l'esecuzione delle Tangenziali di Como e Varese e della Tratta A.

L'aggiudicatario è risultato il Raggruppamento di Imprese costituito da Impregilo, Astaldi, ACI Consorzio Stabile e Pizzarotti".



D.: “Cosa state facendo per migliorare l’Autostrada nell’aspetto qualitativo e funzionale?”.

R.: “Sono state apportate, in sede di accordo di programma, presso la Regione Lombardia una decina di varianti al progetto preliminare per migliorare la qualità dell’opera. E’ stato un lavoro preliminare molto importante: abbiamo dissodato il terreno, approvato il piano delle opere di compensazione ambientale; siamo convinti che non dovremo costruire barriere di esazione ma abbiamo stabilito di realizzare il sistema “free-flow” applicando le migliori tecnologie disponibili oggi sul mercato, riducendo di conseguenza l’impatto sul territorio.

D.: “I tavoli di confronto con gli Enti locali (78 Comuni interessati all’attraversamento dell’opera) sono costruttivi? Le richieste possono sempre essere esaudite? Dovete intervenire con varianti al progetto definitivo rispetto a quello preliminare?”.

R.: “Abbiamo delle richieste da parte di alcuni Enti locali che, in qualche caso, non possiamo che respingere, ad esempio, a una particolare richiesta del Comune di Barlassina per la realizzazione di una galleria profonda per un tratto lungo 1,5 km, a cui abbiamo risposto negativamente; nella fattispecie, una variante così onerosa non si può fare soprattutto per le difficoltà tecniche di scavalco del fiume Seveso con una spesa di 200 milioni di Euro aggiuntivi rispetto al costo totale previsto, facendo quindi lievitare i costi per quella tratta a 280 milioni di Euro: un’operazione non ragionevole da nessun punto di vista. Ad Arcore ci è stato invece chiesto di prevedere un tracciato in galleria per contenere l’impatto ambientale su un territorio collinare anche bello e importante sul piano ambientale ma, anche in questo caso, vi sono difficoltà tecniche per predisporre gallerie con diametri considerevoli su tratte stradali a tre corsie per ogni senso di marcia. Siamo ben lieti di accettare e di valutare altre richieste costruttive e migliorative del tracciato che consentano minor impatto sul territorio e ci prodighiamo per assecondarle al fine di dare la massima qualità all’opera. Stiamo facendo un’operazione addirittura all’opposto a quanto detto precedentemente: a Lentate sul Seveso nel progetto preliminare era stata prevista una galleria che sarebbe dovuta passare sotto un complesso di 60 edifici. L’Amministrazione Comunale, che ha raccolto la preoccupazione dei cittadini, ha chiesto di non costruire la galleria dando la preferenza a un tracciato autostradale in trincea, con l’abbattimento di una decina di edifici che evidentemente saranno ricostruiti nelle vicinanze a spese della Concessionaria mentre gli altri edifici rimarrebbero in sicurezza senza vincoli. Perciò garanzia per i cittadini residenti in quell’area di non avere le abitazioni che poggiano sopra una galleria con rischi di possibili cedimenti, soprattutto in fase di realizzazione, e in particolare un risparmio di costi per la diversa natura dell’opera ingegneristica. Sono state approvate varianti migliorative su gli svincoli di Vimercate, Desio e Lomazzo per contenere al massimo l’impatto sul territorio. Ai tavoli di confronto ci interfacciamo con i Rappresentanti dei Comuni dell’area del tracciato di Pedemontana, rispettando una procedura di dialogo formale che ci dà la garanzia di conferma dei passaggi da formali a istituzionali attraverso periodici incontri presso la Regione Lombardia; in realtà per la soluzione dei punti critici ci confrontiamo direttamente anche con tutti i 78 Comuni interessati. Nel complesso, siamo soddisfatti perché tutto procede al meglio: anche in assemblee pubbliche nelle quali erano presenti anche 500 persone per volta; alla fine degli interventi si sono ritrovati i punti basilari condivisi per gli accordi sulle procedure, le soluzioni adottate e il riconoscimento di disponibilità al confronto anche da parte di chi non condivide appieno l’opera”.



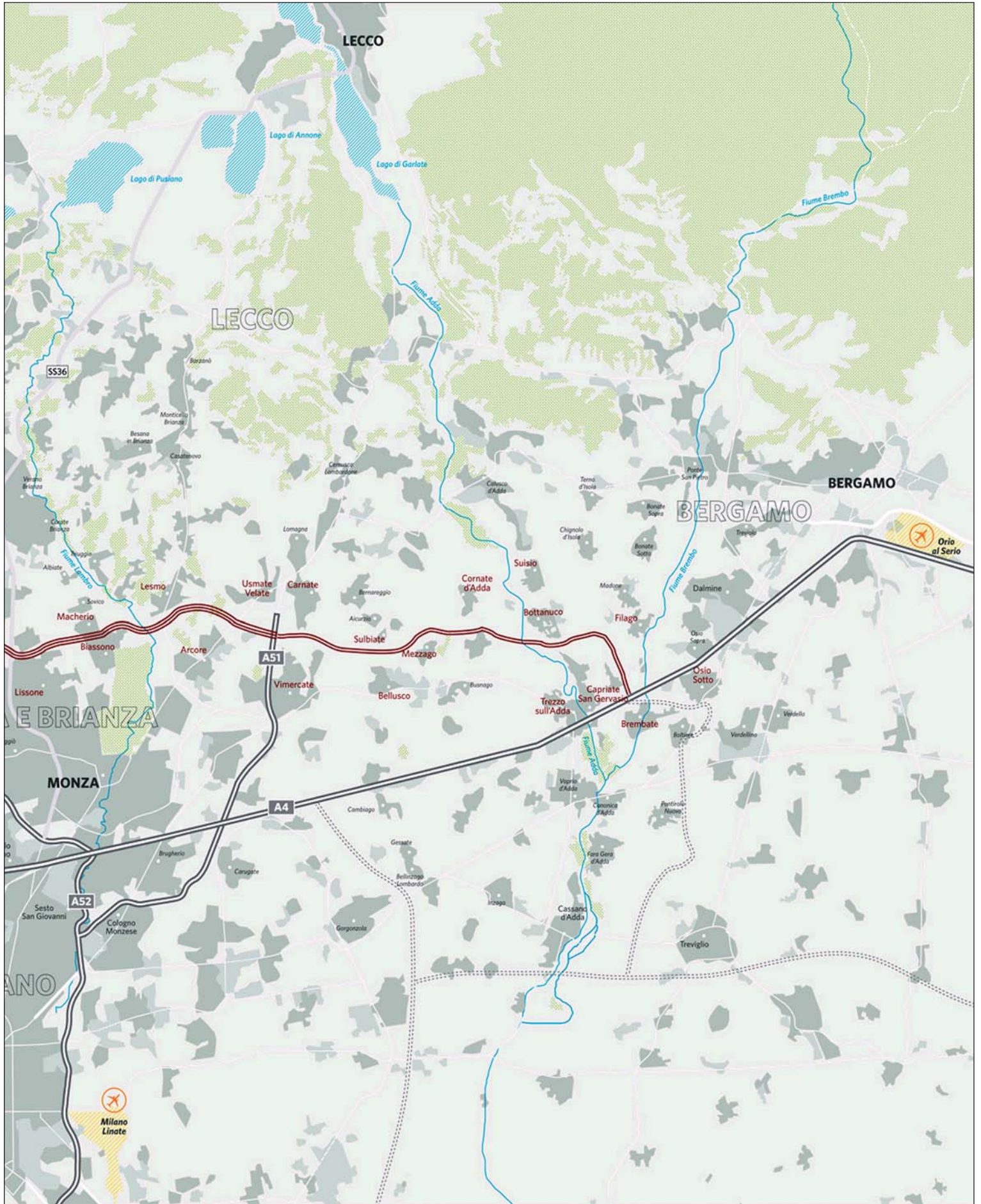
Figura 2 - Il territorio della città infinita

D.: “A fine Dicembre la Società Technital SpA vi consegnerà il progetto definitivo che poi dovrà essere trasmesso agli Enti interessati, ma in particolare inizierà una nuova procedura di approvazione al CIPE e al Ministero per l’autorizzazione a procedere che dovrà essere confermata al massimo entro nove mesi. Ritiene che i tempi saranno rispettati?”.

R.: “La documentazione che verrà mandata a Roma è molto dettagliata ed esaustiva: si prevedono quasi 10.000 tavole di grafici e di disegni particolarmente minuziosi per la definizione di tutto il tracciato. Se entro Dicembre 2009 non vi fosse la conferma dell’approvazione della recente Legge varata dalla Regione Lombardia relativa al “federalismo infrastrutturale” fortemente voluto dall’Assessore ai Lavori Pubblici Raffaele Cattaneo, si procederà secondo l’iter nazionale ma cercando di procedere con il cronoprogramma per il rispetto dei tempi e soprattutto per non avere ritardi che inciderebbero su aumenti di costi con conseguenti ricadute di maggiori oneri per la collettività. Contestualmente, dovremo comunque rivedere la Convenzione con CAL”.

D.: “Per finire, con quale tipo di approccio affrontate l’impatto dell’opera con il territorio attraversato?”.

R.: “La nostra responsabilità nei confronti del territorio è un atto dovuto da parte della nostra Concessionaria per il tipo di impatto prolungato nel tempo di questa grande opera. Il territorio in oggetto ha conosciuto una grande evoluzione e un forte sviluppo anche a livello di densità dell’area compresa tra la fascia padana di pianura e quella alpina, con un forte incremento della produttività. Possiamo definire queste aree piattaforme territoriali in cui c’è una forte integrazione produttiva, che per continuare a crescere o anche solo per conservarsi necessitano di adeguate infrastrutture di trasporto. La filosofia che con forza stiamo mettendo in atto è quella di assicurare funzionalità al sistema territoriale/produttivo, con particolare attenzione all’ambiente. Ritengo che questo tipo di infrastrutture sia necessario per la qualità e i benefici all’ambiente nel territorio che attraversano per evitare che il traffico paralizzi e congestioni tutte le attività produttive; pensiamo soltanto all’inquinamento delle macchine in coda nei centri abitati che devono forzatamente attraversare. Una qualità totale che attraverso le nuove tecnologie costruttive e gestionali dia anche dignità architettonica all’opera e che riduca i consumi e i costi per i tempi prolungati degli spostamenti di persone e merci”.





A colloquio con il Direttore Generale, l'Arch. Umberto Regalia

Il Direttore Generale, già responsabile del progetto dell'Autostrada Pedemontana nell'ambito della Regione Lombardia, è una persona di grande esperienza e ci racconta in sintesi la storia e le tappe percorse, i traguardi da raggiungere attraverso precise scelte strategiche.

“Già dalla fine degli anni Sessanta, le aree del Nord della regione Lombardia avevano iniziato a evidenziare la necessità di un tracciato che potesse collegare le province di Bergamo, Lecco, Como e Varese per servire gli importanti stabilimenti di produzione dell'industria tessile delle province lombarde. Alla fine degli anni Ottanta, sono iniziate le prime proposte progettuali su ipotesi di tracciato. A metà degli anni Novanta, il tracciato venne proposto più a Sud, quasi a Nord di Milano; nel 1998 la Regione Lombardia intervenne con

decisione bloccando il progetto per rivedere un percorso nuovo e più confacente alle realtà per i profondi cambiamenti avvenuti in tutti quegli anni nei territori interessati all'opera. Il numero di abitanti aumentato, gli edifici raddoppiati e soprattutto il traffico veicolare decuplicato: le Imprese, che negli anni Sessanta erano circa 200.000, sono diventate quasi 900.000. La grande difficoltà fu quindi quella di trovare gli spazi per un percorso razionale attraverso un territorio fortemente urbanizzato, in particolare nella Brianza centrale. Il progetto preliminare è del 2003 e il CIPE lo ha approvato solo nel 2005 insieme

alla VIA e al piano finanziario di 4,10 miliardi di Euro; 0,50 sono versati dai soci di Pedemontana Lombarda, 1,25 miliardi è il finanziamento assicurato dallo Stato e il rimanente è da reperire presso le Banche e gli Istituti di Credito.

Nel piano economico-finanziario del Progetto preliminare, le tariffe di pedaggio consentono una redditività certa per gli investitori superiore al 6%, ma che certamente sarà destinata ad aumentare perché la stima dei futuri flussi di traffico è certamente in aumento. Punto fermo che con determinazione ci siamo prefissati - prosegue l'Arch. Regalia - è quello di mantenerci con il progetto definitivo, in evidente evoluzione, all'interno dei costi previsti dal progetto preliminare, e l'Autostrada Pedemontana Lombarda deve riuscirci per prima in Italia, deve essere un esempio virtuoso.



Figura 4 - Il Direttore Generale, l'Arch. Umberto Regalia

Su questo fronte, le regole della “Legge Obiettivo” sono apparentemente rigide (il tetto di costo e l'impossibilità di veto sul progetto definitivo), ma sono anche un grande strumento di garanzia di fattibilità istituzionale prima ancora che ingegneristica delle grandi opere pubbliche, perché pongono un limite allo stillicidio delle richieste che hanno storicamente in passato fatto saltare i costi e quindi la realizzabilità delle grandi opere. Nel corso di questi ultimi tre anni, evidentemente i costi sono aumentati: in particolare, il progetto si deve adeguare alle nuove Norme tecniche entrate nel frattempo in vigore e che certamente, essendo più restrittive, aumentano i costi dell'opera; anche l'incremento di traffico in generale e in particolare in certe aree richiede una nuova progettazione degli svincoli che vanno adeguati in capacità di scorrimento del flusso veicolare e razionalizzati con le opere del resto del tracciato di collegamento. Ulteriori opere di compensazione richieste dai Comuni possono essere ammesse entro il tetto di costo del progetto preliminare; aver scelto un sistema di pedaggio automatico a flusso libero già consente un notevole risparmio dei costi, parallelamente a una riduzione delle aree occupate e un minore impatto ambientale.

Nel Dicembre 2008 il progetto definitivo sarà presentato alla concedente CAL che darà una sua approvazione di conformità e immediatamente

consegnato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che convocherà una Conferenza dei Servizi per una valutazione in sede tecnica, mentre il progetto, il Piano finanziario e la Convenzione dovranno essere approvate dal CIPE nei nove mesi successivi, con la contestuale definitiva assegnazione del contributo da parte dello Stato di 1,25 miliardi.

Le regole poste in essere dalla Legge Obiettivo sono apparentemente rigide (il tetto di costo e l'impossibilità di veto sul progetto definitivo), ma sono anche un grande strumento di garanzia di fattibilità istituzionale prima ancora che ingegneristica, delle grandi opere pubbliche, perché pongono un limite allo stillicidio delle richieste e dei ricatti che hanno storicamente in passato fatto saltare il piano dei costi e quindi la realizzabilità delle grandi opere.



Figura 5



Per concludere con il Direttore Tecnico, l'Ing. Giuliano Lorenzi

In questa sede, l'Ing. Lorenzi sottolinea il particolare impegno tecnico-realizzativo di questa opera, molto diversa dalle altre autostrade italiane per come attraverserà il territorio.

Si tratterà di un vero e proprio sistema viabilistico costituito da 87 km di autostrada e 70 km di viabilità ordinaria connessa. Il collegamento autostradale parte da Est dallo svincolo sulla A4 (tratto Milano-Bergamo) all'altezza di Capriate San Gervasio innestandosi a Ovest sulla A8 (Milano-Varese) all'altezza del comune di Cassano Magnago.

Tutta l'autostrada sarà a due corsie (più l'emergenza) per senso di marcia, fatta eccezione del tratto B2 (tra Meda e Cesano Maderno) in parte in sovrapposizione della Superstrada Milano-Meda e del tratto C (tra Cesano Maderno e Vimercate) per circa 19 km, che sarà a tre corsie più emergenza per le forti punte di traffico previste, che potranno raggiungere i 110.000 veicoli/giorno. Un tratto fortemente urbanizzato con vincolo di mantenimento della circolazione in fase di costruzione dell'opera, che sarà realizzato parte in galleria e parte in trincea.

L'80% degli 87 km di Pedemontana viaggeranno sotto il piano campagna e pressoché invisibili perché in galleria e in trincea coperta o scoperta. A raso ci saranno solo 14 km di autostrada e di svincolo con una sola corsia di marcia. Per la viabilità di collegamento all'autostrada i 70 km di rete viaria a una corsia per senso di marcia previsti sono varianti di strade provinciali e comunali e di raccordo.



Figura 6 - Il Direttore Tecnico, l'Ing. Giuliano Lorenzi

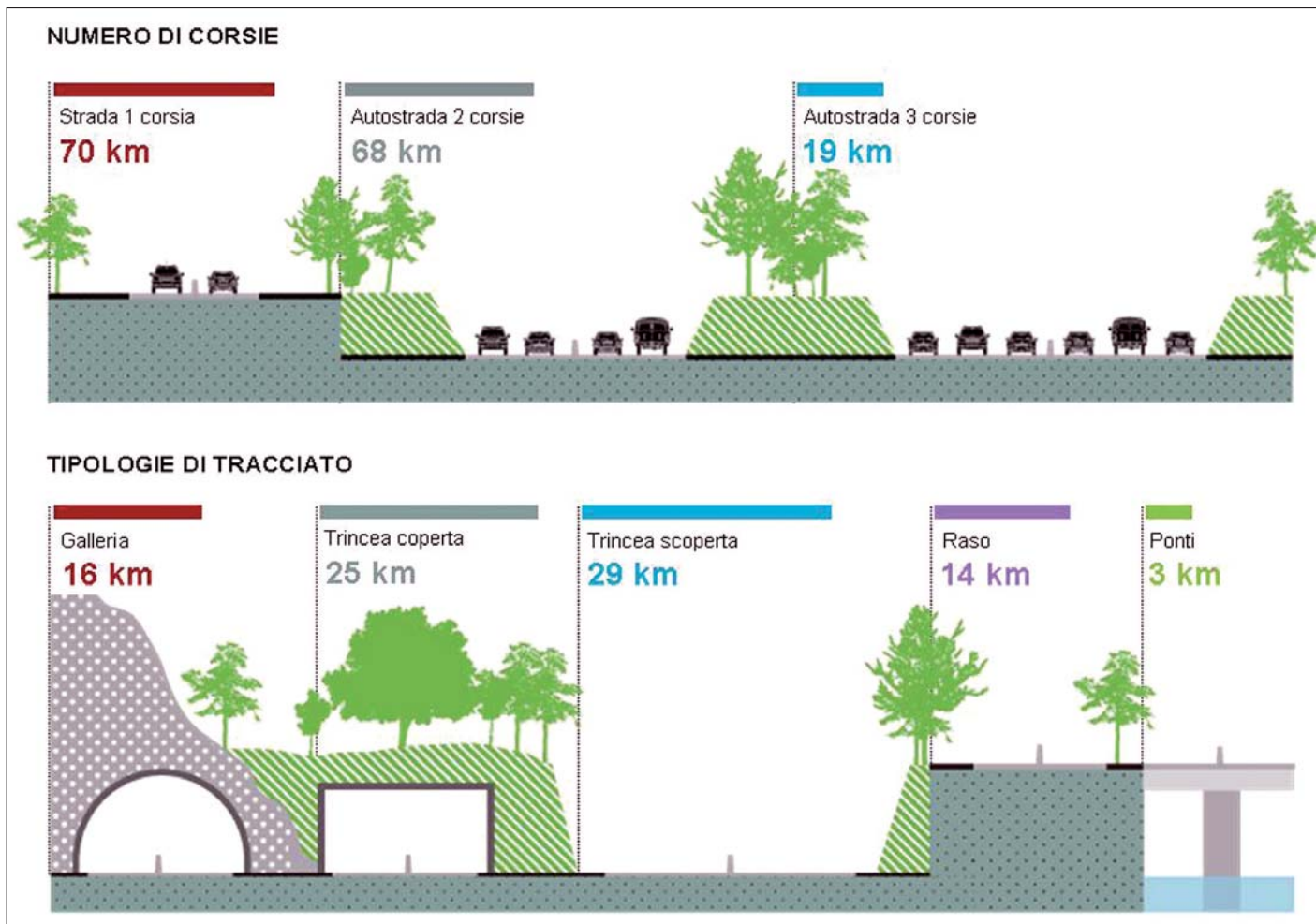


Figura 7 - Le tipologie di un'opera complessa



Figura 8



Figura 9

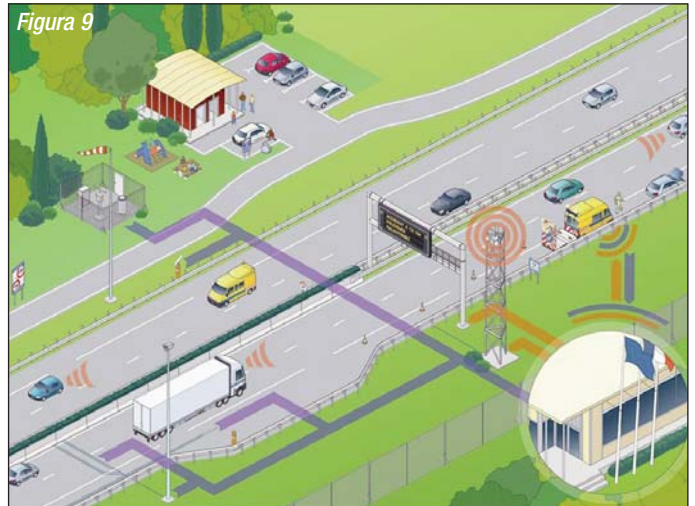


Figura 10



Sul tracciato saranno previsti anche 3 km di ponti sui fiumi Olona, Lambro, Adda, Brembo e Seveso. Il ponte sull'Adda sarà il più complesso, realizzato a campate su pile, per una lunghezza totale di 1.000 m e con la tratta centrale a luce libera di 250 m. "Abbiamo valutato le proposte progettuali presentate nella gara che abbiamo indetto per la progettazione definitiva - prosegue l'Ing. Lorenzi -, ma ai Progettisti è sta-

to domandato di presentare altre soluzioni, per essere in sintonia con RFI, con il Parco dell'Adda e con gli Enti locali, perché il ponte passerà in affiancamento a quello ferroviario della gronda Nord-Est Seregno-Bergamo. Per ridurre l'impatto ambientale è previsto l'allungamento della scarpata di sinistra verso l'alveo del fiume riducendo il numero delle campate. I primi cantieri saranno aperti tra le Autostrade A8 e A9, tra Cassano Magnago e Lomazzo, più il primo lotto delle Tangenziali di Como e di Varese.

Un aspetto tecnico da tenere in attenta considerazione riguarda le interferenze con gli impianti a rete presenti sul territorio attraversato (rete elettrica, idrica, gas, fognature, corsi d'acqua, ecc.). Sono stati individuati quasi 3.000 punti di interferenza che coinvolgono circa 300 Società ed Enti gestori con i quali si dovranno studiare nuovi tracciati in affiancamento o in attraversamento della nuova rete viaria. Fortunatamente la Legge Obiettivo impone al Gestore del servizio la collaborazione con il soggetto che realizza l'opera e, anche in attesa di concludere l'accordo, deve intervenire a spostare gli impianti che creano interferenze. Particolare attenzione è prevista per l'aspetto architettonico e paesaggistico dell'opera con il coordinamento dell'Arch. svizzero Aurelio Galfetti che curerà il ripristino dei valori ambientali dei territori attraversati. ■



Figura 11 - Il rendering del ponte sul fiume Adda