

[ LE INFRASTRUTTURE ]

## Arcisate-Stabio, la Svizzera ci accusa

Nel mirino le richieste del Comune. Pedemontana, ieri il progetto a Varese: «Partiamo in anticipo»

**VARESE** La richiesta di interrare la nuova linea ferroviaria tra Arcisate e Stabio nei 130 metri che attraversano il comune italiano arriverà al Pirellone per l'ultimo vertice prima dell'avvio dei lavori, ma l'assessore regionale alle infrastrutture Raffaele Cattaneo tranquillizza i cugini svizzeri: «I cantieri del tratto italiano della linea saranno

avviati entro il 20 giugno se non addirittura prima». Precisazioni d'obbligo dopo che l'affidabilità delle istituzioni italiane era stata messa in dubbio dal deputato della Lega dei ticinesi Lorenzo Quadri. Intanto, tutto pronto anche per la Pedemontana, che potrebbe partire con quattro mesi di anticipo.

Romeo alle pagine 18-19

# E' LA VOLTA BUONA? Pedemontana da record «Partiamo in anticipo»

Ieri in città il progetto dell'autostrada per Bergamo. Al via gli espropri  
Il presidente Terragni: «Compensazione verde mai tanto elevata»

Presentato ieri pomeriggio, nella sede varesina della Regione, il progetto definitivo della Pedemontana che domani sarà recapitato nelle sedi dei 94 comuni e delle 5 province coinvolte in questa grande opera attesa da quasi mezzo secolo. Di più, il progetto definitivo è già stato interamente pubblicato sul sito internet [www.pedemontana.com](http://www.pedemontana.com) con ogni dettaglio, compreso il piano di compensazione ambientale «sempre nel segno della massima trasparenza e partecipazione» ha detto il presidente della società Pedemontana Spa, Fabio Terragni – perché vogliamo che questa opera tanto attesa sia realizzata con la massima qualità».

### IL NUOVO PROGETTO

Sono numerose le modifiche introdotte rispetto al progetto preliminare, e non riguardano solo le oltre 300 segnalazioni del Cipe o le 22 varianti «concertate e approvate all'unanimità da tutti gli enti locali coinvolti» as-

sicura Terragni. Per averne un'idea basti pensare che il costo dell'opera, da una stima iniziale di 2,4 miliardi di euro, ora ha sfiorato il tetto dei 3 miliardi. «Quasi 700 milioni di euro in più dovuti soprattutto il maggior costo delle 20 mila procedure di espropriazione appena avviate e alle interferenze con altre infrastrutture – spiega il presidente della società – mentre il maggior costo dei lavori veri e propri, comprensivi di tariffe aggiornate, pesa per 200 milioni di euro». Si tratta di realizzare 87 chilometri di autostrada per collegare Bergamo e Malpensa oltre a 70 chilometri di viabilità ordinaria compreso il completamento del sistema tangenziale di Como e Varese. Modernissimo il sistema di pagamento del pedaggio (per ora previsto solo sul percorso autostradale e ancora in fase di valutazione per il sistema tangenziale) che farà a meno delle tradizionali barriere come pure le aree di servizio sono state

pensate per poter rifornire ogni veicolo anche futuribile ad alimentazione elettrica o a idrogeno.

Ma uno degli aspetti più innovativi riguarda il piano di compensazione ambientale «assolutamente innovativo sia per mole che per contenuti» ha affermato Terragni ricordando che oltre alla green way, la pista nuova pista ciclabile di 90 chilometri tra l'area del Ticino e la bergamasca, sono previsti anche 320 ettari di mitigazione ambientale e altri 340 di compensazione ambientale. «In pratica – ha detto – realizzeremo più verde di quanto non ne consumiamo».

«Dopo 45 anni di attesa finalmente sulla Pedemontana non solo siamo in grado di rispettare i tempi di avvio lavori già fissati per il 10 marzo 2010, ma possiamo addirittura sperare di anticipare l'avvio dei cantieri alla fine del 2009, in contemporanea con la Bre-Be-Mi», ha detto l'assessore regionale alle in-



infrastrutture Raffaele Cattaneo sottolineando che rispetto al cronoprogramma «siamo in anticipo di 4 mesi abbondanti».

#### **RICADUTE SUL LAVORO**

E anche dal punto di vista economico, in questa fase di crisi, l'avvio della Pedemontana avrebbe ricadute positive dato che solo nei cantieri saranno creati 8 mila posti di lavoro l'anno, cui bisogna poi aggiungere quelli dell'indotto.

Ieri intanto sono partite due importanti procedure: quella di esproprio dei terreni, che riguarda circa 20 mila privati, e quella di Valutazione di impatto ambientale integrativa. Per presentare obiezioni ed osservazioni cittadini, comitati ed enti locali hanno tempo 90 giorni per quanto riguarda la Via e 60 giorni (sempre a partire da ieri) per gli espropri. Espropri che secondo **Terragni** non dovrebbero essere difficoltosi «dato che nella stragrande maggioranza dei casi il vincolo è già in essere dal 2005».

**Lidia Romeo**

## **[ LE CARATTERISTICHE ]**

#### **I NUMERI IN PILLOLE**

La Pedemontana si articolerà in 18,5 chilometri di autostrada a 3 corsie per senso di marcia (da Meda a Vimercate), 68,5 chilometri di autostrada/tangenziale a 2 corsie per senso di marcia e 70 chilometri di viabilità locale a una corsia per senso di marcia

#### **IL TRACCIATO: COME SARA'**

167 km del tracciato autostradale saranno realizzati per 31 km in trincea, per 11 km in galleria artificiale, per 3 km in galleria naturale, per 17 km in rilevato e per 5 km in ponte/viadotto.

#### **IL TRAFFICO PREVISTO**

All'apertura al traffico nel 2015 è previsto un carico veicolare pari a 36 mila veicoli al giorno sulla tratta A (A8-A9), 65 mila al giorno sulla tratta B1 (A9-Ceremate), 74 mila al giorno sulla tratta B2 (Ceremate-Cesano Maderno), 86 mila veicoli al giorno sulla tratta C (da Cesano Maderno a Vimercate), 56 mila veicoli al giorno sulla tratta D (Vimercate-A4), 62 mila al giorno il carico veicolare medio sulla tratta autostradale, 36 mila veicoli al giorno sulla tangenziale di Como – primo lotto, 38 mila al giorno sulla tangenziale di Como – secondo lotto, 43 mila veicoli al giorno sulla tangenziale di Varese – primo lotto e 20 mila al giorno sulla tangenziale di Varese – secondo lotto