

Per la Lombardia e l'area metropolitana milanese, il traffico rappresenta il problema numero uno. Le difficoltà di spostamento incidono infatti sulla qualità della vita dei cittadini e insieme sulla capacità competitiva del sistema territoriale, oggi poco efficiente. Per aggredire il problema è necessario affrontare diversi aspetti: sia l'efficacia del sistema di trasporto pubblico sia la dotazione di infrastrutture. La Lombardia ha infatti una rete autostradale pari alla metà della media italiana, a un terzo della media europea e addirittura a un quarto di quella spagnola. Ma il dato puramente numerico andrebbe probabilmente ancora dimezzato, considerando che sulla rete autostradale lombarda passa ogni giorno un terzo delle merci che si spostano nel nostro Paese e che solo in Lombardia operano oltre 800.000 imprese. Nell'ultimo periodo, i progetti di cui si discuteva da anni si sono finalmente sbloccati, grazie a una serie di traguardi raggiunti come il varo dei finanziamenti da parte del Governo Prodi e la nascita di CAL (Concessioni Autostradali Lombarde), il nuovo soggetto concedente regionale costituito da ANAS e Regione Lombardia. A questo si deve aggiungere l'impegno della Provincia di Milano, attraverso la sua controllata Milano Serravalle-Milano Tangenziali.

La collaborazione istituzionale ha portato ad avviare i percorsi per la realizzazione di tre importanti infrastrutture: la Pedemontana Lombarda, Brebemi e la Tangenziale Est Esterna di Milano. Si prevede che tutte avvino i propri cantieri tra il 2009 e il 2010 e divengano operative tra il 2013 e il 2015. Con importanti benefici per tutti: solo per Pedemontana parliamo di 6 Province, 78 Comuni, 4 milioni di abitanti, 300.000 imprese (che producono il 10% del PIL nazionale).

La realizzazione dell'Autostrada Pedemontana Lombarda, 87 km di autostrada e 70 di nuova viabilità locale, farà risparmiare oltre 40 milioni di ore all'anno, oggi sottratte ai cittadini lombardi, con grave danno alla qualità della loro vita, all'ambiente, alla competitività del sistema. I risparmi diretti saranno superiori ai 750 milioni di euro all'anno, a cui si dovranno sommare i benefici indiretti.

Pedemontana Lombarda è una infrastruttura indispensabile, ma non vogliamo che venga considerata alla stregua di un male necessario; crediamo infatti che possa rappresentare anche una straordinaria occasione per ricostruire paesaggio, ambiente, territorio. Abbiamo già cominciato a tradurre questi valori in sostanziali miglioramenti dell'opera. Abbiamo intenzione di andare anche oltre e non solo ribadiamo la nostra disponibilità a discuterne con tutti i soggetti interessati, ma ci preoccuperemo di dare vita a continui incontri, come già accaduto nel Road Show svoltosi a dicembre 2007 in tutte le province interessate e a febbraio 2008 all'Auditorium del Sole 24 ORE.

Due sono i vincoli che non possiamo perdere di vista nel percorso avviato, e che ci

Modello Pedemontana Lombarda

porterà entro i primi mesi del 2009 al progetto definitivo dell'opera: il rispetto dei tempi concordati nella Convenzione firmata con CAL e il rispetto delle previsioni economiche sancite dal Piano finanziario dell'opera approvato nel 2007.

Ma all'interno di questi vincoli noi cercheremo di ottenere il massimo e di dare alla Lombardia un'opera condivisa con le popolazioni e i territori, all'avanguardia, rispettosa dell'ambiente e del paesaggio, bella e sicura. È con questo approccio che ci accostiamo alla fase di attuazione di un progetto di interesse nazionale a cui tutti sono chiamati a collaborare.

Fabio Terragni

Presidente ed amministratore
delegato di Autostrada
Pedemontana Lombarda SpA

