

Desio-Vimercate in 22 minuti Pedemontana, viaggio nel futuro tra alta tecnologia e business

Tracciato di 65 km e polemiche sui costi. Roth: ottimizzare la gestione

Reportage

di **Giampiero Rossi**

Lui le autostrade le conosce per nome. «Sono creature». A distanza di anni nel suo cuore continua a occupare un posto speciale «il tratto dell'A14 Rimini nord-Cattolica», però si sente anche legato alla variante di valico sulla A1, «i primi quattro lotti», per non parlare del passante Mestre, «tanto contestato e poi tanto apprezzato». Adesso — più o meno come la Vincenzina di Enzo Jannacci, che voleva bene alla fabbrica — l'ingegner Sabatino Fusco sembra voler bene alla A36, la **Pedemontana**. Perché per lui, che ne è il direttore generale, questa nuova «creatura» è ancora giovane, incompleta, da far crescere e proteggere, perché negli anni, anzi nei decenni, ha visto generazioni di nemici accaniti e di paladini zelanti che l'hanno trascinata in una permanente arena politica.

Si tratta di un tracciato di 65 chilometri che da Cassano Magnago, in provincia di Varese, arriva a Caponago, nel territorio di Monza Brianza. Conduce, cioè, dal ramo varesino dell'autostrada dei laghi fino alla Teem, lungo un percorso che da est a ovest incrocia anche la A9 (Como), la tangenziale est e la A4, oltre alle tante vene e arterie della

L'autostrada urbana
Pedaggio «free flow» e tempi di percorrenza più veloci che si traducono in risparmio

rete viabilistica a nord dell'area metropolitana milanese. Niente caselli — e quindi niente code o rallentamenti — perché, attraverso il sistema «free flow», il pedaggio (19 centesimi al chilometro in media) si paga online.

Secondo i progettisti, una volta completata consentirà di percorrere, per esempio, il tratto tra Desio e Vimercate in 22 minuti, contro i 45 attuali all'ora di punta. E una formula — che a vederla scritta fa venire il mal di testa — traduce questo risparmio di tempo in denaro: due euro e mezzo. «Stiamo parlando di un'infrastruttura di trasporto e collegamento realizzata in una delle aree a più alta urbanizzazione d'Italia e anche d'Europa — osserva **Luigi Roth**, presidente di Apl (Autostrada **pedemontana** lombarda) —. Ecco perché si configura come un'autostrada «urbana», che serve sia le grandi distanze sia quelle brevi, e al tempo stesso come un progetto che deve prestare la massima attenzione al territorio».

Il progetto originario prevedeva qualche chilometro in più, con lo sbocco sulla Milano-Venezia un po' più a Ovest, ma il tempo, la politica e la finanza hanno suggerito un alleggerimento. Ma fanno parte dell'operazione anche le tangenziali di Como e Varese, già operative, così come sta già accogliendo circa 25 mila veicoli al giorno il primo tratto (Cassano Magnago-Lentate sul Seveso) che porta ogni anno oltre 40 milioni di entrate, una ventina dei quali sono

utili tondi tondi, pronti a essere reinvestiti.

Complessivamente la Pedemontana costerà 4 miliardi e cento milioni di euro. Ma se si parla di soldi è inevitabile aprire i dossier degli oppositori. «Un'opera nata come collaborazione pubblico-privato

e che finisce per essere interamente a carico del pubblico, le banche quando hanno potuto sono scappate — è la critica di Pietro Bussolati, consigliere regionale del Pd — e la Corte dei conti ha espresso perplessità molto chiare. Però a questo punto è bene che si arrivi al completamento quanto prima». E Paola Pizzighini (Movimento cinque stelle) parla di «agghiacciati dati economici, a partire dal milione di euro al mese da pagare in interessi alle banche finanziatrici».

Il presidente Roth fa notare che «le autostrade sono diverse da molti anni fa, non solo strutture di ferro e cemento,

ma sistemi intelligenti, tecnologici, che dialogano con i veicoli per ragioni di flussi di traffico e di sicurezza, e in grado di usare le potenzialità dell'intelligenza artificiale sia per progettare sia per ottimizzare in futuro le modalità e i costi di gestione e manutenzione. E proprio perché la Pedemontana è un'opera pubblica, questo punto è per noi molto rilevante».

Il 75 per cento del tracciato è realizzato «in trincea», cioè al di sotto del piano delle campagne che attraversa e resta invisibile all'orizzonte, o in galleria. L'ingegner Fusco non trattiene la soddisfazione nel mostrare lo scenario nel tratto già realizzato: «Vedete, sotto scorre l'autostrada, qui sopra non la vediamo, non la sentiamo e c'è questa vegetazione che ormai ha otto anni di vita». Lui, che rifugge le dispute politiche, vorrebbe che se ne parlasse soltanto come «un'opera viabilistica, un'infrastruttura strategica per la Lombardia, che serve per spostarsi meglio, più velocemente», insomma, «ancora oggi un'autostrada rappresenta il progresso». Anche per questo, dice, «è fondamentale in-

L'opera



● Al momento è in funzione il primo tratto della nuova autostrada, dal Cassano Magnago a Lentate sul Seveso

● Il presidente della Apl, Luigi Roth (foto), sottolinea che oltre il 75 per cento del tracciato è scavato in trincea o in galleria



contrare i sindaci, e attraverso di loro le comunità, informarle, raccontare cosa si fa e come». Lui lo sta facendo e, pochi giorni fa, durante un incontro pubblico a Cesano Maderno ha accettato di farsi consegnare il «Devastino d'oro», una piccola ruspa dorata. In cambio, però ha potuto raccontare «la creatura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Viabilità Uno dei tratti della **Pedemontana**, autostrada urbana che serve distanze sia lunghe sia brevi

4,1

Miliardi di euro

Il costo finale previsto della **Pedemontana**, progetto che ha subito diversi stop e ritardi

65

Chilometri

Il tracciato della A36 da Cassano Magnago, a Caponago, cioè dalla A8 alla Teem e alla A4

19

Centesimi

Il pedaggio al chilometro che si paga solo online perché non ci sono caselli