Giorno Milano Metropoli

01-NOV-2026
da pag. 6 / foglio 1 / 2

Quotidiano - Dir. Resp.: Agnese Pini
Tiratura: N.D. Diffusione: 6145 Lettori: 68000 (Data Stampa 0008865)

DATA STAMPA
45° Anniversario

Data Stampa 8865-Data Stampa 8865
Data Stampa 8865 Data Stampa 8865

Milano-Meda, pedaggio "obbligato"

Il presidente di Pedemontana Luigi Roth: «Diventerà un'autostrada. Esenzioni solo se i conti tornano» **Anastasio** all'interno

Il caso Pedemontana

«Sulla nuova Milano-Meda esenzioni al pedaggio solo se i conti tornano»

Luigi Roth, presidente della società incaricata di concludere i lavori: «Stiamo trasformando una strada insicura e limitata in una vera autostrada»

Per il centrodestra lombardo, e in particolare per la Lega, è una questione da maneggiare con cura perché impatta su migliaia di pendolari che si muovono ogni giorno tra la Brianza e Milano e per le conseguenze che possono derivarne in termini di consenso. Il riferimento è al pedaggio già previsto sulla tratta B2 dell'autostrada Pedemontanta Lombarda una volta che sarà completata, quindi a partire dai primi mesi del 2029. Di per sé nulla di strano che lungo una nuova autostrada si paghi un pedaggio. Il problema è che in questo caso la nuova autostrada non viene realizzata ex novo ma nascerà dalla riqualificazione di una strada ad alto scorrimento già esistente e usata ogni giorno da migliaia di pendolari gratuitamente: la Milano-Meda. Per l'esattezza: il tratto della Milano-Meda compreso tra Lentate sul Seveso e Cesano Maderno sarà trasformato in un'autostrada, in modo che possa costituire un pezzo della Pedemontana. Il progetto originario era un altro, anzi i progetti originari: questa opera ha, infatti, una storia quasi secolare, ormai. Ma quest'ultimo progetto consente di risparmiare sui costi di realizzazione. A riprova di quanto sia avvertito il tema del pedaggio, in Consiglio regionale, in occasione del varo del Piano Regionale per la Mobilità e i Trasporti (PRMT), è stato approvato un ordine del giorno che chiede esenzioni selettive. L'ordine del giorno è stato presentato dalla Lega ma in questi anni ci sono state più petizioni contro il pedaggio, lanciate anche dal Pd. Ma, se il buongiorno si vede dal mattino, gli sconti sperimentati sulla tratta comasca saranno sospesi perché gli utenti non sono aumentati.

Gi.An.

L'ordine del giorno approvato dal Consiglio regionale? Ok, ma non si prescinde dal bilancio

di **Giambattista Anastasio**
MILANO

Luigi Roth è presidente di Autostrada Pedemontana Lombarda dal 2021. Manager di lungo corso, in precedenza ha ricoperto diversi altri incarichi. Solo per citarne alcuni, è stato presidente di Terna e di Fondazione Fiera Milano nonché vicepresidente di Cassa Depositi Prestiti e nel 2012, per quattro mesi, parentesi breve e poco felice, anche Commissario generale del Padiglione Italia all'Esposizione Universale di Milano del 2015, incarico che ha lasciato perché non riteneva ci fossero le condizioni per poter lavorare al meglio.

Giovedì scorso, tre giorni fa, ha partecipato alla seduta della Commissione Bilancio del Consiglio regionale, una seduta dedicata all'analisi dei bilanci 2025 delle società e degli enti che fanno parte del Sistema Regionale (Sireg), tra i quali rientra anche Autostrada Pedemontana Lombarda. E la sua audizione ha contribuito a riaccendere il dibattito al Pirellone sulla questione del pedaggio ma anche sul quadro economico della società. La Corte dei Conti, a luglio del 2025, nell'ambito della relazione sulla parifica del rendiconto 2024 di Regione Lombardia, aveva sottolineato come l'opera stia costando alla collettività 52 milioni di euro per ogni chilometro. Proprio il 2024 fu l'anno in cui la Regione sottoscrisse un aumento di capitale portando la propria quota di partecipazione al 74,15% del capitale sociale. Nel 2024 e nel 2025 i ricavi derivanti dai pedaggi delle tratte autostradali già in uso sono stati pari, rispettivamente, a 46 e 45,1 milioni di euro. Come emerso in commissione, nel 2025 Pedemontana registrava «un utile di 1,4 milioni di euro e un risultato operativo di 15,1 milioni». A fronte di passività di


Milano Metropoli
Milano-Meda, pedaggio "obbligato"


Il caso Pedemontana
«Sulla nuova Milano-Meda esenzioni al pedaggio solo se i conti tornano»

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS8865 - S.42364 - SL_SAR

Giorno Milano Metropoli
Quotidiano - Dir. Resp.: Agnese Pini
Tiratura: N.D. Diffusione: 6145 Lettori: 68000 (Data Stampa 0008865)

DATA STAMPA
45°Anniversario

3,3 miliardi di euro dovute, in sintesi, agli investimenti per la realizzazione delle tratte autostradali e ai finanziamenti o prestiti di banche, Regione e soci.

Presidente Luigi Roth, non si può proprio rinunciare al pedaggio sulla Milano-Meda, una volta che diventerà parte della Pedemontana? Detto altrimenti: non si può evitare di far pagare domani una strada che oggi è gratuita?

«La domanda è mal posta, se mi permette. Bisogna chiarire una volta per tutte che non si tratta di trasformare una strada gratuita in una strada a pagamento. Si tratta, invece, di un nuovo prodotto rispetto a quello che si ha oggi. Si tratta di trasformare una strada oggi limitata ed insicura in una vera autostrada, che è cosa ben diversa. E, a quel punto, si chiederà un pedaggio esattamente come accade in tutte le altre autostrade di questo Paese».

Perché dice cha la Milano-Meda oggi è una strada limitata ed insicura?

«Perché non ci sono nemmeno le corsie di emergenza. In caso di incidenti non si hanno corsie di cui servirsi al di là di quelle di marcia. E poi lei l'ha percorsa ultimamente? Le assicuro che è sempre trafficata, ci sono spesso code. Non è certo una strada piacevole da percorrere».

Ma coloro che la frequentano oggi saranno gli stessi che la frequenteranno domani: pendolari che si muovono tra Milano e la Brianza per ragioni di lavoro o di studio. Con la differenza che domani dovranno pagare.

«Se domani dovesse arrivare qualcuno disposto a far fronte alle spese di realizzazione dell'autostrada, a me andrebbe bene, non potrei avere nulla in contrario. Ma ad oggi questo qualcuno non c'è. Ad oggi Pedemontana rimane un'autostrada costruita, fin dall'inizio, attraverso il project financing, quindi attraverso un sistema che prevede che il costo di realizzazione si ripaghi via via nel tempo tramite l'utilizzo dell'infrastruttura. Il pedaggio consente di far pagare solo chi percorre la strada. Altrimenti, in mancanza di qualcuno che arrivi e si faccia carico di tutti i costi, l'alternativa sarebbe farla pagare a tutti attraverso una sorta di imposta regressiva che incida su ognuno allo stesso modo anche in presenza di disparità di reddito».

Il Consiglio regionale, in occasione del varo del Piano Regionale sulla Mobilità e i Trasporti, ha approvato un ordine del giorno che chiede di valutare la gratuità selettiva sul tratto B2 della Pedemontana, quello che coincide con il tracciato della Milano-Meda. Un ordine del giorno che fa seguito alle perizioni che sono state indtte in questi anni. Lei che pensa?

«Io dico che possiamo valutare tutte le esenzioni e le agevolazioni che si ritiene di dover valutare, non c'è nessuna pregiudiziale. Ma è importante che alla fine i conti tornino. Non si può prescindere dal far quadrare i conti. E non ha alcun senso immettere in questo dibattito temi di tutt'altro tipo».

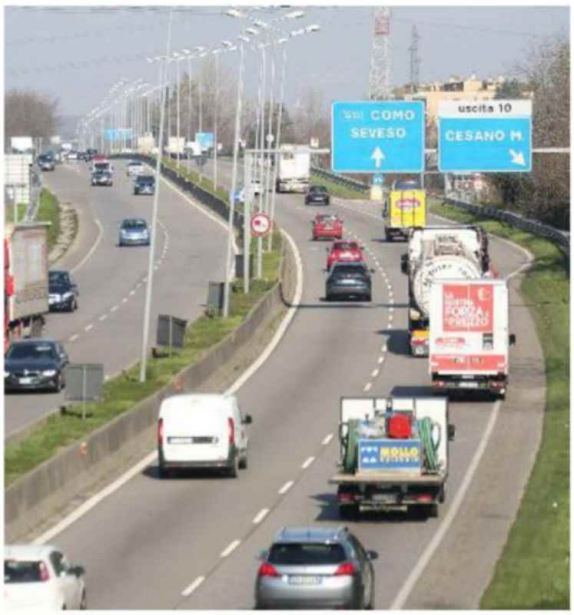
Si riferisce alle lungaggini del progetto, alle sue diverse varianti e agli extracosti che si sono generati via via nel corso di tutti questi anni?

«Sì, ad esempio. Temi non pertinenti con la necessità di un pedaggio su una nuova tratta autostradale».

Resta un dato di fatto che il progetto di questa autostrada, finora, sia stato parecchio tormentato e oneroso.

«Io sono il presidente della società e a me è stato chiesto di portare a compimento il progetto attuale, quello che altri hanno deciso. Mi hanno chiesto di far ripartire i lavori e di concluderli ed è quello che stiamo facendo. Quanto al nostro bilancio, ho sentito negli ultimi giorni parecchie inesattezze. Quello che conta dire è che il debito che abbiamo o che abbiamo ereditato è del tutto funzionale a fare investimenti».





Un tratto della superstrada Milano-Meda oggi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS8865 - S.42364 - SL_SAR