

# Pedemontana Lombarda

Consegnato il progetto definitivo: nel 2010 l'apertura dei cantieri



**A**nno importante, il 2008, per il *management* di Autostrada Pedemontana Lombarda SpA, che si conclude nel pieno rispetto degli impegni assunti e programmati: il bando e l'assegnazione di sei gare d'appalto, sopra soglia europea, e il completamento del progetto definitivo dell'intero sistema viabilistico. Con il termine di questa fase di lavoro, Autostrada Pedemontana Lombarda SpA si appresta ad affrontare un 2009 ricco di importanti passaggi burocratici nel corso del 2009, ovvero:

- la validazione del progetto definitivo;
- l'approvazione del progetto da parte del concedente CAL;
- la pubblicazione del progetto definitivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (marzo 2009);
- la convocazione della Conferenza dei Servizi (da chiudersi nel maggio 2009);
- la revisione del Piano Economico;
- la revisione della Convenzione;
- l'*iter* di approvazione da parte del CIPE (luglio/agosto 2009).

Si ritiene che ad ottobre 2009 dovrebbero iniziare le procedure di esproprio, la progettazione esecutiva e le attività di cantierizzazione del primo lotto delle tangenziali di Como e Varese e della tratta A, da Cassano Magnano a Lomazzo. L'inizio lavori resta confermato nella primavera del 2010 e la fine lavori è prevista per il 2013. Sempre nel 2009 si dovrà avviare la gara per la progettazione esecutiva ed i lavori delle Tratte B1, B2, C, D, da Lomazzo a Osio Sotto, con un solo improponibile obiettivo: concludere l'intero sistema pedemontano in tempo per l'Expo 2015.





2. Una greenway accompagna il sistema pedemontano

## Strada e ambiente

Il progetto pedemontano rappresenta un nuovo collegamento autostradale, in direzione Est-Ovest, a monte del capoluogo milanese, per collegare i due aeroporti di Orio al Serio e Malpensa, con funzione complementare al tracciato della A4. La nuova autostrada interscambia con l'autostrada A4 in prossimità di Bergamo, con le statali 36 e 35, con l'autostrada A9 e A8 fino ad interconnettersi con la statale di accesso all'aeroporto di Malpensa. Svolge un ruolo particolarmente dedicato al traffico locale e regionale esterno al polo milanese, ma la sua accessibilità diretta agli aeroporti conferisce una dimensione primaria al tracciato, per le relazioni di tipo globale.

L'effetto spugna che il tracciato pedemontano sarà in grado di assicurare al sistema viabilistico lombardo è pari a:

- 45 mln ore/anno di viaggio risparmiate;
- 700 mln valore economico di tempo risparmiato;
- - 400.000 kg/anno di inquinanti prodotti dal traffico;
- 35 mln lt/anno carburante risparmiato.

Al Presidente Fabio Terragni si deve non solo l'entusiasmo e il rigore per la gestione degli *iter* procedurali ma anche lo stimolo verso la costruzione di un tracciato attento alle compensazioni ambientali, grazie ad una *greenway* che correrà parallela al tracciato (fig. 2), e alla qualità architettonica dei manufatti e delle opere d'arte che comporranno i 90 km della nuova autostrada ed i 70 della viabilità ordinaria.

L'opera nel suo insieme (comprese anche le tangenziali di Como e Varese) ha un costo di 4 miliardi e 115 milioni di euro, di cui: 1,245 miliardi coperti da finanziamento pubblico (Governo Prodi, legge finanziaria 2007); 545 milioni messi a disposizione dai soci dell'autostrada (ad oggi

al 100% di Serravalle ma sono state già avviate le procedure per la cessione di quote dell'azionariato), 2,356 miliardi di euro recuperati come finanziamento a debito.

## Le caratteristiche tecniche del tracciato

Il tracciato pedemontano è un'asta diagonale di circa 87 km, realizzata per la più parte *ex-novo*, fatta eccezione per il tratto in sovrapposizione della Milano-Meda (20 km), che verrà potenziata alle tre corsie più l'emergenza. Tutta la nuova autostrada sarà a 2 corsie più l'emergenza, di cui l'80% correrà sotto il piano di campagna (o in galleria naturale, 16 km, o in trincea coperta, 12 km, o scoperta, 29 km). A raso saranno solo 25 km di strade ordinarie, ad una corsia per senso di marcia, o le rampe di svincolo. Si considerino poi 2,5 km di ponti sui 5 importanti fiumi attraversati (Olona, Lambro, Adda, Brembo, Seveso), di cui il manufatto sull'Adda sarà lungo più di 1 km. Per i 70 km di opere connesse (varianti di tracciato provinciali o comunali, di adduzione al tracciato pedemontano) si tratterà prevalentemente di viabilità ordinaria ad una corsia per senso di marcia. Sono le varianti a tracciati storici, attese da decenni dalle comunità locali, che saranno realizzate grazie a Pedemontana per assicurare migliore accessibilità al nuovo tracciato e contribuire alla fluidificazione sulle strade esistenti. Fra le varianti più importanti: la dorsale dell'Isola bergamasca, la variante al sistema delle provinciali del Vimeratese, la variante alla strada 133 in provincia di Milano e alla SP 30 in provincia di Como, ed altre ancora. ■■

## Bibliografia Le Strade

- Marina Casati, *Pedemontana lombarda al via*, Le Strade 5/2008, pagg. 99-106 (con un'intervista a Fabio Terragni, Presidente Autostrada Pedemontana Lombarda SpA)
- Celeste Cavalli, *Aggiornamento Pedemontana*, Le Strade 6/2008, pag. 34

## Dati tecnici

**Sviluppo complessivo 157 km di cui**

- nuova autostrada: 87 km
- nuova viabilità ordinaria: 70 km

## Divisione in lotti

- tangenziale di Varese: Lotto 1 e Lotto 2
- tangenziale di Como: Lotto 1 e lotto 2

• tracciato pedemontano:

- tratta A, connessione A8/A9
- tratta B1, connessione A9/exSS35
- tratta B2, connessione Lentate sul Seveso/Meda
- tratta C, Seregno/Desio e Monzese
- tratta D, Vimeratese e Adda/A4

## Cronoprogramma

- 2009:** approvazione progettazione definitiva e avvio opere propedeutiche
- 2010:** avvio dei cantieri delle tangenziali di Como e Varese e della tratta A
- 2011:** avvio dei cantieri per i lotti B1, B2, C e D (dalla A9 alla A4)
- 2013:** apertura della tangenziale di Como
- 2014:** apertura tratta A e tangenziale di Varese
- 2015:** apertura del sistema pedemontano

## Benefici attesi

- traffico atteso (di tipo pendolare):
  - 60.000 veicoli in entrata su Seveso
  - 100.000 veicoli nella tratta centrale
  - 60.000 veicoli tratta Brembate-Vimercate
- tempi di percorrenza
  - Bergamo Malpensa 60' (contro i 90 attuali)
  - Monza-Saronno 30' (contro i 45 attuali)
  - Varese-Monza 40' (contro i 60 attuali)

## Costi dell'opera

4 miliardi 115 milioni di euro di cui:

- 1 miliardo 245 milioni sono coperti da finanziamento pubblico, messi a disposizione dal Governo Prodi nella Legge Finanziaria 2007
- 545 milioni di euro messi a disposizione come capitale dai soci di Autostrada (ad oggi al 100% di Serravalle, ma sono già state avviate le procedure per la cessione di quote dell'azionariato)
- 2 miliardi e 356 milioni di euro recuperati come finanziamento a debito