

Pedemontana, cantieri fino al 2026: meno chilometri e tagli da 1 miliardo

Infrastrutture

L'arteria avrebbe dovuto essere già inaugurata per l'Expo di Milano 2015

Prossimo appuntamento: le Olimpiadi Invernali 2026 di Milano e Cortina

Sara Monaci
MILANO

Per fare la Pedemontana Lombarda ci vorranno ancora 5 anni. La nuova scadenza è fissata per il 2026. Nel frattempo però si sono persi 17 chilometri di strada, la tratta D, quella considerata ad oggi la più sacrificabile, in cambio di un piano finanziario più sostenibile e una velocizzazione del programma. La cancellazione della tratta D, l'ultimo pezzo dalla Brianza a Bergamo, farà risparmiare un miliardo, con un risultato che i tecnici dicono non così negativo, visto che la strada potrà ricongiungersi comunque alla Tangenziale Est di Milano e all'autostrada A4. L'importante è arrivare in fondo. E assicurare la tratta C, quei 16 chilometri da Cesano Maderno a Usmate Velate considerati indispensabili, che permetteranno il decongestionamento a Nord di Milano. Per arrivare fino a qui serviranno ulteriori 2 miliardi, oltre ai circa 1,7 miliardi già spesi per i primi 20 chilometri di strada, da Cassano Magnago (Varese) allo svincolo di Lomazzo.

Obiettivo: Olimpiadi invernali

Se in futuro ci saranno altre risorse il progetto potrebbe essere riconsiderato, ma per ora questo è ciò che realisticamente si può fare. Egli così sono stati accumulati altri dieci anni di ritardo rispetto all'ultimo cronoprogramma ufficiale. La Pedemontana infatti doveva essere pronta per l'Expo del 2015 di Milano, risultava tra le opere connesse all'evento. Poi, anno dopo anno, i vertici ripiegarono su un obiettivo più facile: la realizzazione dello svincolo di Lomazzo, sostenendo che almeno per l'Esposizione universale fosse sufficiente.

E così si è arrivati oggi al prossimo grande appuntamento, le Olimpiadi Invernali 2026 di Milano/Cortina. È a questa data che si guarda, sebbene la Pedemontana non sia stata inserita né nel dossier di candidatura né tra le opere infrastrutturali essenziali. È co-



IMAGOECONOMICA

Il nuovo piano finanziario

La Pedemontana lombarda aspetta il completamento da decenni. A bloccare l'opera negli ultimi dieci anni sono stati due problemi. Primo: la mancanza di risorse. La strada avrebbe un costo, nel suo tracciato originario, di quasi 4 miliardi (che sfiorano i 5 con gli oneri finanziari). Secondo: un lungo contenzioso con l'azienda Strabag, vincitrice del secondo lotto, che ha avviato con la società stradale un lungo contenzioso per la richiesta di extracosti. Ad un certo punto le due cose sono diventate due facce della stessa medaglia, perché l'azione legale in corso ha spinto le banche a fermare i finanziamenti. Da un anno a questa parte le cose si sono sbloccate. Il contenzioso si è risolto con il pagamento dei soli 25 milioni per i lavori già svolti da Strabag. Poi si è da poco concluso il passaggio di proprietà: Pedemontana è passata sotto il controllo della Regione Lombardia, che quindi diventa garante dei 2 miliardi che le banche dovranno dare in prestito per permettere ai cantieri di andare avanti. Inoltre i lavori sono stati aggiudicati tre mesi fa, per le tratte B2 e C, a un raggruppamento di imprese guidato da Webuild (ex Impregilo), con Pizzarotti e Astaldi. Il cambio di proprietà fa parte di un progetto più ampio. Ferrovie Nord Milano (la società ferroviaria lombarda) ha acquisito dalla Regione Lombardia la holding autostradale Serravalle, proprietaria di Pedemontana, pagandola 600 milioni; la Pedemontana è stata invece ricapitalizzata con 350 milioni dalla Regione stessa, grazie alle risorse fornite da Fnm per l'acquisizione di Serravalle. Il risultato è che ora Fnm controlla Serravalle, vera e propria cassaforte, che fattura mediamente 200-220 milioni all'anno; la Regione detiene invece il 53% di Pedemontana (il 38% è ancora di Serravalle e il 9% delle banche finanziatrici).

Le risorse già spese

Il capitale sociale della società ha così raggiunto i 650 milioni (essendo già circa 300 milioni). Per l'opera sono già stati spesi 1,2 miliardi di finanziamento pubblico più altri 200 milioni di prestito ponte delle banche. Inoltre è stata prevista una defiscalizzazione da 390 milioni. Il nuovo piano industriale prevede un adeguamento del pedaggio, senza il quale il progetto non starebbe in piedi, sebbene qualche anno fa i vertici della Regione Lombardia, in uno slancio di entusiasmo eccessivo, dichiararono che non sa-

L'ANDAMENTO

Nell'anno del Covid crollo del 33% Va meglio il traffico pesante

Il 2020 è stato un anno nero anche per la Pedemontana lombarda. Il traffico è calato drasticamente nel 2020, a confronto con il 2019, a causa dell'emergenza sanitaria. Nella prima tratta, cioè A e B1, nella tangenziale di Como e in quella di Varese la società ha registrato un totale di 193.648.212 veicoli-chilometri percorsi dai clienti. Il crollo nel primo pezzo di strada è stato del 34%, nella tangenziale di Como di 26%, in quella di Varese del 25%. Totale: la società ha visto un calo del 33% complessivo.

La diminuzione di traffico è stata maggiore nel segmento dei veicoli privati che nel segmento dei mezzi pesanti. Comprensibilmente: il lavoro in molti settori

ha superato la media del 18%. Nel 2019 invece si era registrato un aumento in tutte le tratte, rispetto al 2018. Nella tratta A +7%; nella tratta B1 +11%; nella tangenziale di Como +11%; in quella di Varese +5%. Ancora forte la decrescita a gennaio 2021 rispetto a gennaio 2020: il calo è stato in linea con quello di tutto lo scorso anno (con l'aggravante che già il 2020 era stato un anno negativo). La Pedemontana è una strada a pedaggio, in quanto realizzata in project financing. I costi ovviamente possono inibire un viaggiatore rispetto ad una strada statale gratuita. La media è di 0,22-0,25 centesimi a chilometro per i veicoli leggeri. Per i mezzi pesanti la cifra sale a

unque un orizzonte evocativo, a cui gli attuali vertici - il presidente Roberto Castelli e il dg Giuseppe Sambo, appena riconfermati - cercano di guardare.

essenziali è stato comunque assicurato, e quindi la logistica è andata avanti. Per cui il calo non

0,37-0,45 centesimi.

—**S.Mo.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

rebbe stato necessario. (l'idea della gratuità era dell'allora governatore Roberto Maroni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA