



Il cantiere infinito. Un tratto della Pedemontana, l'autostrada lombarda di 67 chilometri che aspetta da decenni di essere completata

Pedemontana, aumentano i costi Il secondo lotto sfiora 2 miliardi

Grandi opere

La società lombarda aspetta la rivalutazione di Webuild a causa del caro-energia

Il nuovo traguardo individuato sono le Olimpiadi invernali del 2026

Sara Monaci

MILANO

Se gli extracosti dovuti al caro energia promettono di complicare la tabella di marcia dei cantieri di tutte le infrastrutture, per l'autostrada Pedemontana, la strada lombarda da 67 chilometri che aspetta da decenni di essere completata, il problema si fa ancora più pesante. Il secondo lotto, il B2, 9,5 chilometri da Lentate sul Seveso allo svincolo di Cesano Maderno (prevalentemente in galleria artificiale e trincea), valeva, secondo i programmi iniziali 1,4 miliardi, ma adesso promette di sfiorare i 2 miliardi con la nuova revisione dei costi. Revisione che la società vincitrice Webuild ha già comunicato a Regione Lombardia di voler terminare nei prossimi mesi.

La comunicazione è arrivata re-

Il traguardo individuato per la realizzazione adesso è il 2026, anno delle Olimpiadi invernali di Milano e Cortina. Dell'opera si era parlato anche nel dossier Expo 2015, ma per quella data venne realizzato solo lo svincolo di Lomazzo.

A parte le risorse, fatto di non poco conto, i cantieri ora potrebbero ripartire visto che il Tar ha bocciato il ricorso della seconda classificata per il lotto B2. Rimane l'incognita di un possibile ricorso al Consiglio di Stato. Toccherà al presidente Luigi Roth e alla Regione Lombardia decidere su come e quando ripartire con i cantieri. Già in passato un contenzioso bloccò per due anni l'opera: quello con Strabag, terminato nel 2020 con il pagamento di 25 milioni da parte di Serravalle, ex capogruppo di Pedemontana. Una storia infinita, dunque, che continua a trovare ostacoli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

UN PERCORSO A OSTACOLI

L'opera

La Pedemontana, fino a due anni fa sotto il controllo della Serravalle, aveva un valore iniziale di 5 miliardi, con gli oneri finanziari. L'opera è rimasta per anni ferma a causa della mancanza di risorse, nonostante siano stati usati già 1,2 miliardi di contributi pubblici e sia stata prevista una defiscalizzazione da 390 milioni.

I contenziosi

Il secondo lotto ha visto un lungo braccio di ferro con la vincitrice Strabag, che chiedeva 2 miliardi di

extracosti, mai concessi.

L'opera è stata ferma per 2 anni, poi la vicenda è stata risolta con una transazione da 25 milioni nel 2020. Quindi c'è stato il passaggio di mano da Serravalle a Regione Lombardia. Recentemente si è chiuso un altro contenzioso, quello della seconda classificata al lotto B2, contro l'aggiudicazione a Webuild, ma il Tar lo ha respinto. Possibile un ricorso al Consiglio di Stato

Gli extracosti

Il caro energia è l'ultimo problema: potrebbero aumentare i costi dei lotti

Sempre più concreta l'ipotesi di rinunciare all'ultimo tratto per risparmiare risorse e accorciare i tempi

centemente ai vertici di Palazzo



Lombardia, che da 2 anni controlla la società Pedemontana. Webuild userà le possibilità offerte da codice degli appalti, alla luce dell'ultimo decreto del governo Draghi. In Lombardia si aspettano una valutazione complessiva di almeno 1,8 miliardi. Una cifra realistica, che la società per ora ne smentisce né conferma, visto che l'analisi è in corso.

Per Pedemontana si tratta di un nuovo ostacolo, che probabilmente le casse della Lombardia riusciranno a superare, ma non senza rivedere l'opera completa, stimata inizialmente 5 miliardi. Già lo scorso anno era stata avanzata l'ipotesi piuttosto concreta di ridurre il tracciato, per risparmiare quasi un miliardo; ora gli extracosti impongono ancora di più una valutazione di questo tipo, e non tanto per risparmiare, quanto per evitare una spesa non più gestibile con il piano industriale e finanziario.

Il tratto D dunque, circa 17 chilometri, potrebbe essere davvero sacrificato per portare a termine almeno la parte considerata indispensabile, i 16 chilometri del tratto C, da Cesano Maderno a Usmate Velate, che permetterà il decongestionamento a Nord di Milano. A quel punto la strada potrebbe ricongiungersi alla Tangenziale Est di Milano e collegarsi così alla Autostrada 4. Un anno fa la stima era di un miliardo di costi risparmiati, oggi ancora di più. Gli extracosti dunque potrebbero incidere anche su questa decisione.

TROVA IL TUO SPAZIO NEL MONDO

Les Echos

Les Echos Week-end
Série Limitée
investir
lesechos.fr

Le Parisien

Le Parisien Week-end
leparisien.fr

BEIOMOCHT

Kak Potražit
vedomosti.ru
k.p.vedomosti.ru

POLITICO

politico.eu

elEconomista.es

Status
eleconomista.es

BØRSEN.

Pleasure
borsen.dk

Finansavisen

Kapital
Premium
Motor
finansavisen.no

INTERIOR

MAGASINET
interiormagasinet.no

SVENSKA DAGBLADET

SvD Perfect Guide
svd.se

AFTONBLADET

aftonbladet.se



godare.se

THE YOMIURI SHIMBUN
読売新聞
JAPAN'S DAILY NEWSPAPER
yomiuri.co.jp

marie claire japon

marieclairejapon.com

FT FINANCIAL TIMES

Solo pubblicità legale e finanziaria

Daily Mail

You
Mail Luxury
dailymail.co.uk

METRO

metro.co.uk

i News

inews.co.uk

This is MONEY

thisismoney.co.uk



24ORE
SYSTEM

Una selezione di media internazionali di eccellenza, in esclusiva. Qui trovi le più importanti realtà editoriali, leader di mercato nel proprio paese, per far viaggiare il tuo brand oltre ogni confine e raggiungere il tuo target in tutto il mondo

<https://24oresystem.ilsole24ore.com/it>