

Intervista al direttore di Apl Sabato Fusco che fa il punto della situazione

Pedemontana più vicina: «Obiettivo entrare in esercizio tra fine 2026 e inizio 2027»

Rassicurazioni sul confronto con Comuni e territorio, mentre per il dirigente il caso Bei non esiste. Intanto il Cipess esprime parere favorevole al nuovo piano economico e alla D breve

MONZA (nsr) A inizio luglio, nella sua prima intervista con il Gruppo Network, aveva espresso un auspicio. «Confido che l'intera Pedemontana sia operativa entro il 2030». Giovedì, **Sabato Fusco**, direttore di Autostrada Pedemontana Lombarda, è tornato in redazione per analizzare lo stato attuale del progetto, nel mezzo di una campagna di espropri ormai quasi giunta a conclusione e alla vigilia dell'inizio di importanti cantieri. Sono passati «solo» 8 mesi, ma evidentemente Pedemontana, malgrado la presenza ancora di qualche sacca di resistenza, ha iniziato davvero a correre. «L'obiettivo è di entrare in esercizio tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027 (salvo la tratta D che avrà un iter a se, ndr) - ha rimarcato - Questo è il nostro obiettivo, ma tutto dipenderà dall'inizio dei lavori e dalla loro evoluzione. Una volta partita la macchina, ci sarà un effetto volano».

Rispetto a solo un anno fa sono cambiate tantissime cose. E così se prima Pedemontana pareva in alcuni suoi aspetti più una infrastruttura teorica che concreta, oggi lo scenario è davvero mutato. Gli espropri sono in corso d'opera, i cantieri per la bonifica delle aree inquinate dalla diossina sono attesi entro l'estate, sulla tratta D il ragionamento è avviato. Insomma, oggi si parla di fatti.

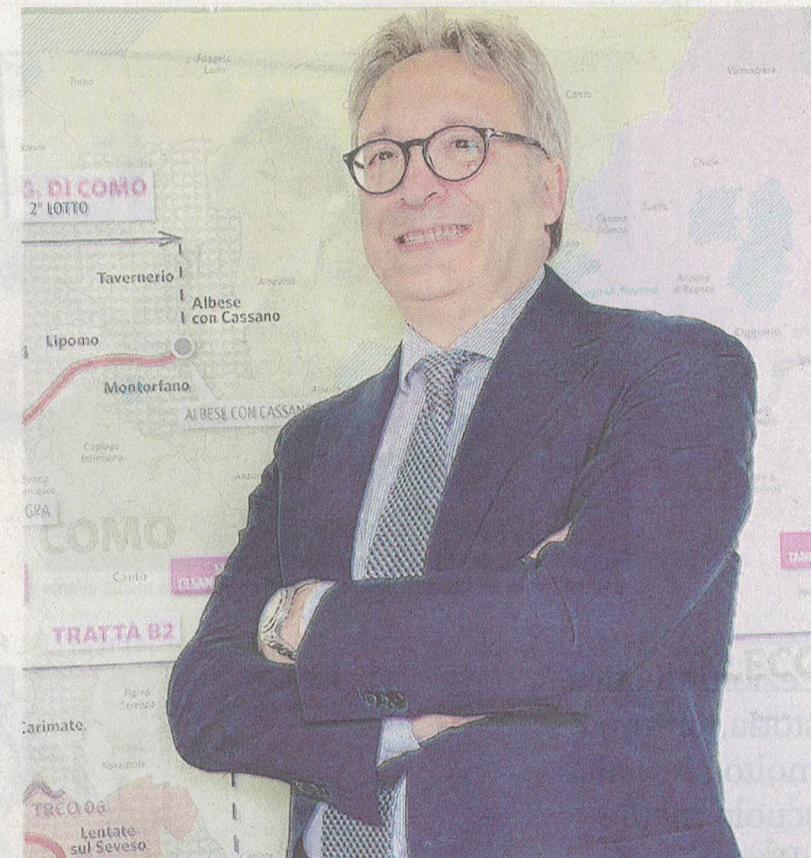
Che magari non piacciono a tutti, ma restano fatti.

«Rispetto a un anno e mezzo fa, siamo di fronte a una situazione molto diversa - ha sottolineato - Non c'è solo un senso unico di posizione su Pedemontana, ma ci siamo anche noi che diciamo la nostra. Non abbiamo la pretesa di far cambiare idea a chi è contro Pedemontana, siamo convinti che esiste uno zoccolo duro che ha radici nella coscienza ambientalista, di qualche cittadino interessato e preoccupato direttamente dalle opere perché alcune scelte tecniche non sono ancora ben comunicate. Inoltre c'è da tenere in considerazione un altro fattore importantissimo: la concomitanza della procedura di approvazione della tratta D Breve. Questi sono i momenti di massima amplificazione del dissenso dell'opera che si estende a tutte le tratte. Noi abbiamo dato disponibilità al dialogo e mi sembra di registrare toni più costruttivi, più improntati al dialogo e non solo alla protesta».

Il prossimo futuro vedrà di certo una più incisiva presenza del general contractor («che sarà presente nell'illustrazione del progetto Comune per Comune»), come pure sarà determinante la sinergia con le Amministrazioni comunali che gestiranno direttamente (e a piacimento) i fondi

per le compensazioni. «L'obiettivo è di ridurre gli impatti negativi sul territorio. Per questo fuori dal cantiere usciremo poco sul territorio e l'ordine di grandezza di presenza di mezzi sulla viabilità ordinaria sarà massimo di qualche decina di mezzi al giorno, e non di migliaia come accade per altre opere - ha proseguito Fusco - Stiamo definendo la cantierizzazione di dettaglio e ci confronteremo coi Comuni anche sulla base del cronoprogramma».

Capitolo Bei (Banca europea degli investimenti), per qualcuno l'ultima speranza di bloccare il progetto che, secondo gli oppositori, avrebbe avuto un via libera al finanziamento salvo poi essere modificato. Per Fusco, invece, il problema non sussiste. «Mi rendo conto che la questione sia cavalcata dalla politica, ma in modo improprio: con Bei abbiamo un contratto in atto in base al quale ci siamo reciprocamente impegnati su alcune partite. Noi a presentare un progetto sulle tratte B2 e C e a fare passaggi che venissero rispettati affinché l'erogazione del finanziamento potesse avvenire. Dal nostro punto di vista le questioni più rilevanti sono quelle con le imprese, che stiamo definendo. Con Bei, invece, non ci sono dubbi, ma è solo necessario produrre della documentazione che ha biso-



Il direttore di Apl Sabato Fusco

gno dei suoi tempi».

Per Fusco, comunque, gran parte dei dubbi attuali si dissolveranno in un momento preciso. «Molti dei detrattori di oggi potranno cambiare idea solo quando l'opera sarà aperta all'esercizio: allora potremo convincere chi è oggi contrario perché apprezzerà la funzionalità dell'opera e la qualità di un progetto sostenibile - Chi lavora su Pedemontana sono gli stessi che hanno lavorato per la M4 a Milano, grandi professionisti. Sarà messa a frutto questa esperienza, la sensibilità aumentata in modo esponenziale da parte di tutti (chi fa i lavori, chi controlla e i cittadini) e tranquillizzo chi abita nelle zone interessate dai lavori. Chiederemo il loro aiuto perché possano vigilare e farci eventuali segnalazione per correggere il tiro se fosse necessario».

Novità da Roma

Intanto giovedì da Roma è giunto un importante avallo da parte del Governo. Il Cipess (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) «ha espresso parere favorevole in ordine alla proposta di revisione del Piano Economico Finanziario (Pef) e relativo schema di quarto atto aggiuntivo, relativamente alla Convenzione unica di concessione tra Concessionari Autostradali Lombarde S.p.A. e la Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. per il periodo regolatorio 2024-2028, che prevede un costo complessivo dell'opera di circa 4,6 miliardi di euro, la realizzazione di una tratta D con un tracciato di lunghezza ridotta a 8,9 km e la conclusione dei lavori al 31 dicembre 2031».

Sergio Nicastro