

Varese

redvarese@laprovincia.it
Tel. 0332 836611 Fax 0332 836688

Federico Delpiano f.delpiano@laprovincia.it, Bruno Melazzini b.melazzini@laprovincia.it, Andrea Confalonieri a.confalonieri@laprovincia.it, Sara Bartolini s.bartolini@laprovincia.it, Federica Artina f.artina@laprovincia.it, Paolo Rossetti p.rossetti@laprovincia.it

Arrivano i soldi: Pedemontana si salva

Si di Milano Serravalle all'aumento di capitale da cento milioni: tratta A e tangenziali pronte nel 2014
Comuni in pressing per i risarcimenti: «Poi si arrivi a Bergamo». I sindacati: «Resistono 1.500 posti»

ANDREA ALIVERTI

Pedemontana, avanti tutta con l'aumento di capitale. «Prime tratte aperte all'inizio del 2014». Lo annuncia l'amministratore delegato di Pedemontana **Marzio Agnoloni**, all'indomani dell'aumento di capitale da 100 milioni di euro operato dall'azionista di maggioranza Milano Serravalle, che permette lo sblocco del prestito ponte da 200 milioni da parte degli istituti di credito, ridando fiato a un'opera che fino ad un mese fa era a rischio di stop, proprio per problemi finanziari.

In questo modo già nel prossimo mese di gennaio potranno essere aperte al traffico la tratta A di Pedemontana, quella tra Cassano Magnago e Lomazzo, già realizzata al 65%, e le prime tratte delle tangenziali di Varese e Como.

Soddisfazione bipartisan

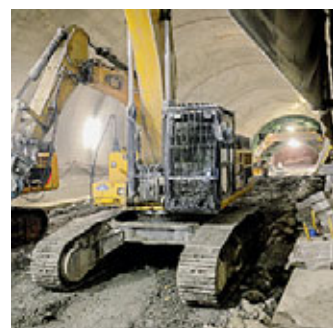
«Non possiamo che accogliere positivamente la notizia dell'aumento di capitale che rende sempre più concreto il completamento di un'infrastruttura strategica per la Lombardia come Pedemontana» la legittima soddisfazione del neo-presidente del Consiglio regionale **Raffaele Cattaneo**, che è stato un po' il "padrino" dell'opera, avviata quando era assessore alle Infrastrutture.

«Dopo l'importante risultato di Brebemi, di cui è stato raggiunto questa settimana il closing finanziario, ecco che un'altra opera fortemente voluta dal territorio e da Regione Lombardia, prosegue e va verso il completamento».

La soddisfazione è bipartisan. «Come già detto in campagna elettorale, siamo favorevoli al completamento dei cantieri infrastrutturali aperti, anche perché vorremmo già ragionare su nuovi investimenti, maggiormente indirizzati al trasporto su



Nella foto grande il cantiere di Solbiate Olona; nelle due foto laterali qui sotto, le gallerie di Grandate; al centro Cattaneo nel cantiere di Gorla Maggiore



ferro e alla qualità della mobilità dei pendolari - afferma **Alessandro Alfieri**, capogruppo Pd in consiglio regionale - è bene che le opere si portino a termine, incluse le compensazioni promesse al territorio, sulla cui effettiva realizzazione vigileremo attentamente». Un aspetto, quello del

le opere di "contorno" e dei risarcimenti, che ha già suscitato non poche polemiche in questi anni. «È una vergogna che ci siano cittadini ancora in attesa, da questo punto di vista occorre stare in guardia» rammenta **Giuseppe Migliarino**, sindaco di Gorla Maggiore, uno dei Comuni del Medio

Olona più toccati dallo "squarcio" ambientale della nuova autostrada. «Se il cantiere prosegue è un segnale positivo, sia per garantire lavoro che per chiudere la ferita al territorio - spiega **Migliarino** - ora bisogna far saltare fuori anche gli altri fondi man-

cantanti, visto che finora è solo il governo Prodi che ha messo i finanziamenti, mentre il centrodestra non ha tirato fuori una lira per quest'opera. Per il territorio è importante non solo che si arrivi a Lomazzo, ma fino a Bergamo, altrimenti è inutile. Dalla Pedemontana ci aspettiamo che possa portare via i mezzi pesanti dal

nostro territorio». Condivide i timori il sindaco di Solbiate Olona **Luigi Melis**: «La prima tratta da sola non serve. Confidiamo che il nuovo governo possa garantire il completamento dell'opera».

L'aumento di capitale viene accolto come «una buona speranza» anche dal sindaco di Lomazzo **Adriana Fabbian**, che recentemente invocava certezze sulle compensazioni ambientali. «Il nostro timore era che, senza la provvista economica necessaria per portare avanti l'opera, il cantiere avrebbe potuto interrompersi. Ora, siccome dalla società ci hanno sempre assicurato che se fosse stata garantita la copertura economica della tangenziale di Varese, le compensazioni sarebbero andate di pari passo, la speranza che possiamo nutrire è che quanto promesso possa essere realizzato».

Incognita completamente

Può tirare «un sospiro di sollievo» il segretario della Fillea-Cgil **Flavio Nossa**: «C'era molta preoccupazione per uno stop. Ci abbiamo lavorato molto e siamo soddisfatti di questo risultato - spiega il sindacalista - Da un lato si salvaguardano 1.500 posti di lavoro, dall'altro un territorio squarciato in due. Ora l'incognita è sul completamento dell'opera, su cui siamo prudenti, visto che finora è stata interamente finanziata con soldi pubblici».

Anche le categorie accolgono con favore la prospettiva di consolidamento del futuro dell'opera: «Pedemontana è strategica per il territorio - fa notare il presidente di Confapi **Franco Colombo** - ma è tanto più importante in un periodo di crisi in cui gli investimenti infrastrutturali possono mettere in circolo risorse e generare ricadute positive per il lavoro. Al pari dello sblocco dei pagamenti delle pubbliche amministrazioni, può essere d'aiuto».

«Che errore non puntare sul treno Ora la soluzione resta l'ex Malerba»

L'Autolaghi è stata un'infrastruttura avveniristica. Di una Varese, a inizio secolo scorso, che sembrava dovesse essere un nuovo esempio di urbanistica. Ma gli anni Venti sono passati.

E i decenni centrali del Novecento sono stati contraddistinti, salvo rare eccezioni, da un forte immobilismo. E oggi la città giardino, sul piano dei trasporti regionali, ha bisogno soprattutto di un forte collegamento ferroviario. Secondo il sindaco **Attilio Fon-**

tana ci sono state scelte sbagliate sui collegamenti tra Varese e Milano. A partire dal puntare tutto sul trasporto su gomma.

Non ogni cosa è perduta

«Avrebbero dovuto sviluppare maggiormente un forte collegamento su ferro - dice il primo cittadino - tra Varese e Milano ci sono sempre stati rapporti importanti. E le persone hanno sempre avuto l'esigenza di muoversi da una città all'altra. Se le ferrovie,

nel corso dei decenni, fossero state incentivate, l'attuale autostrada non soffrirebbe di un intasamento continuo».

Non tutto è perduto. Qualcosa, in questo senso, si può ancora fare. «Non è tanto una questione di tempi di percorrenza - prosegue Fontana - ai cittadini interessa secondo me relativamente impiegare un quarto d'ora in più a muoversi. Il vero problema consiste nel numero di corse disponibili. Una maggiore

frequenza offrirebbe un servizio migliore. In particolare nelle fasce serali».

La speranza di Fontana è che «passata la crisi, il sistema ferroviario possa essere potenziato».

Tuttavia occorre ragionare con quello che c'è. E l'attuale amministrazione deve elaborare risposte sull'ingresso dell'autostrada in città. Che rappresenta la vera questione da affrontare a livello cittadino. In primo luogo Fontana risponde al suo predecessore

Aldo Fumagalli, critico rispetto alla bocciatura del progetto della maxirotatoria di largo Flaiano, elaborato durante il suo mandato.

«Avrebbe peggiorato tutto»

«Non abbiamo certo scelto di non seguirlo perché ci siamo improvvisati tecnici - risponde Fontana - abbiamo fatto eseguire da esperti nuovi studi che hanno sconsigliato la realizzazione. La rotonda, per le sue dimensioni, avrebbe peggiorato, secondo gli studi, i flussi di traffico».

«Anche perché il progetto, sempre per le dimensioni, avrebbe necessitato di installare impianti semaforici. Sarebbe stata una rotonda semaforica, con più problemi che pregi». La soluzione

all'intasamento di largo Flaiano, per l'attuale giunta, consiste nell'apertura di un nuovo innesto autostradale all'altezza dell'ex Malerba, tra viale Europa e via Gasparotto.

Un collegamento autostradale che fa parte del programma integrato di intervento di quell'area, che prevede come seconda fase la realizzazione della bretella Gasparotto-Borri. «L'ingresso autostradale fa parte delle opere a carico del privato» sottolinea il sindaco. In questo modo i flussi di traffico avrebbe un'altra valvola di sfogo. Unitamente a questo, il piano di unificazione delle stazioni prevede la copertura parziale del tunnel ferroviario, allargando quindi l'area del ponte dell'autostrada. ■ **M. Tav.**