

L'autostrada Appello alla Banca Europea per gli Investimenti, che avvia verifiche. E per l'A4 ricorrono i 10 anni della quarta corsia

Pedemontana, Di Pietro chiama l'Ue

Il presidente della società: «Voglio farla tutta, fino a Osio Sotto, costerebbe di più non realizzarla»

Di Pietro rilancia «La Pedemontana va fatta tutta»

Il presidente: «Ormai costa di più non realizzarla, ho chiamato la Banca europea per gli investimenti»

Il dato

L'utenza è sotto del 30% rispetto al piano economico e finanziario. Ma le previsioni riguardavano appunto l'intera opera, da Busto Arsizio fino a Osio Sotto, è una polemica senza senso. Facciamola tutta, gli automobilisti devono abituarsi ai nuovi tracciati

Le opere

Non è così vero che le nuove autostrade sono un flop, questa sta diventando una leggenda. Anche su Brebemi l'utenza sta crescendo. Per la Pedemontana lavoro a stipendio zero a causa di una legge assurda, continuo a crederci, è il mio volontariato

di **Armando Di Landro**

Antonio Di Pietro, da oltre trent'anni di casa a Curno, già pubblico ministero a Bergamo e poi protagonista a Milano di Mani Pulite, ex ministro dei Lavori pubblici nel primo governo Prodi e poi fondatore dell'Italia dei Valori, con cui nel 2006 tornò lui stesso al governo per le Infrastrutture, oggi è a capo della Pedemontana, scelto dal presidente della Lombardia Roberto Maroni. Un incarico non retribuito, come lui stesso sottolinea, e nemmeno semplice, perché la nuova autostrada non decolla.

Presidente Di Pietro, il progetto della Pedemontana, oggi operativa tra Busto Arsizio e Lentate sul Seveso, prevede un ultimo lotto tra Vimercate e Osio Sotto, con innesto sull'A4. Lo vedremo mai?

«Io voglio vederlo, quello è il mio obiettivo. Ma non è per niente facile»

Non ci sono soldi o il tratto già aperto non sta rendendo abbastanza?

«Il problema sta a monte. Il piano economico e finanziario

della Pedemontana è risultato spropositato rispetto a quella che oggi è la realtà. E cioè, era stato previsto un certo flusso di traffico che oggi non riscontriamo»

Di quanto siete sotto?

«Del 30%»

Parecchio. Le viene qualche dubbio sull'utilità della nuova autostrada?

«No, mi viene qualche perplessità sullo stato in cui ci troviamo adesso. La valutazione attuale non può che essere parziale. Perché se era stata prevista un'opera da Bergamo (Osio Sotto, ndr) fino a Busto Arsizio è inutile che stiamo a stracciarci le vesti se i flussi non sono soddisfacenti solo su una parte dell'opera. Mi spiego?»

Chiaro sì. Però sembra che i vostri esperti valutino come poco soddisfacenti anche i risultati sulla tratta parziale di oggi. No?

«A poco a poco i flussi salgo-

no, non si può ignorare il fatto che i pendolari e i viaggiatori in generale debbano abituarsi a nuove opportunità, a nuovi tragitti. Se poi aggiungiamo il fatto che si tratta della prima autostrada free flow (senza caselli) il discorso vale ancora di più».

Utenza che comunque, come spiegava prima, lei vorrebbe valutare ad autostrada finita. I tratti mancanti (Cesano Maderno-Vimercate e Vimercate-Osio Sotto) sono quasi tre quarti di tutto il progetto. Ma i soldi?



«Aprire i primi due lotti, con l'utenza che non è esplosa, ha scoraggiato gli investitori. Per questo motivo ho chiesto un intervento pubblico alla Regione, ovvero il fondo di garanzia da 415 milioni approvato dal Consiglio lombardo. È un messaggio da dare ai privati, per dire che l'ente pubblico continua a crederci. Altrimenti non si va da nessuna parte: ormai costa più non fare la **Pedemontana** che farla».

Ma è servito a qualcosa il fondo della Regione?

«I fattori sono tre: l'intervento pubblico, quello del capitale, ovvero gli investitori, e quello finanziario per coprire l'investimento, cioè le banche. La Regione ci ha ascoltato, sto parlando a tutto campo con le banche. Ma soprattutto ho inoltrato una richiesta formale alla Bei, Banca Europea per gli Investimenti. Hanno deciso di aprire una procedura per valutare lo stato dell'arte della nuova autostrada e i progetti per completarla. Passate queste feste inizieranno gli

incontri e le verifiche. La Bei potrebbe essere un traino importante per gli investitori».

Lei resta quindi pienamente convinto della bontà del progetto. Ormai dieci anni fa, da ministro, inaugurò con Formigoni la quarta corsia dell'A4 tra Bergamo e Milano e annunciò la nascita di Cal, Concessioni autostrade lombarde, partecipata al 50% dalla Regione e al 50% dall'Anas. Fu un passaggio decisivo per sbloccare nuovi progetti in Lombardia, Brebemi inclusa. Ma visto che anche sulla direttrice Brescia-Milano il traffico non sta proprio esplodendo non le viene proprio in alcun dubbio sulla bontà delle nuove opere?

«Forse non sta esplodendo ma non è più così vero che l'utenza, anche su **Brebemi**, non cresce. Arriveranno prima o poi dati molto chiari, che indicano anche lì una certa crescita».

L'unica cosa che resta a zero quindi è il suo stipendio da

presidente della Pedemontana?

«Parliamo un attimo di me. Anzi della norma che vieta ai pensionati di ricoprire incarichi remunerati in enti pubblici o in società come la **Pedemontana**: ma se l'obiettivo di questa legge è lasciare spazio ai più giovani, mi spiega che senso ha consentire ai pensionati come me di fare certi lavori gratis?».

Tanto vale pagarla o vietarle del tutto di ricoprire quel posto, dice lei.

«La politica veda un po' che fare. Io apro e chiudo l'ufficio. Proverò a sistemare le cose in **Pedemontana**. Una volta ottenuti certi obiettivi vedrò se continuare con il mio servizio civile volontario».

adilandro@corriere.it
 © RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

● Il progetto della **Pedemontana**

prevede un asse autostradale di 67 chilometri da Busto Arsizio a Osio Sotto, suddiviso in cinque lotti

● Al momento solo i primi due, da Busto alla A9 e dalla A9 a Lentate sul Seveso, sono aperti al traffico, per un totale di 22,5 chilometri

● L'obiettivo è realizzare tutto in project financing, quindi con risorse private ripagate tramite i pedaggi

Il progetto





Ex pm

e ministro,
[Antonio Di](#)
[Pietro](#), 66 anni,
è stato pm
protagonista
di Mani Pulite,
due volte
al governo,
a Lavori
pubblici
e Infrastrutture,
fondatore
dell'Idv