

L'AUTOSTRADA

Pedemontana in cantiere Ma Roma vuole già aumentare il pedaggio

L'assessore Cattaneo denuncia lo stop del ministero al piano finanziario: «I lombardi pronti a ribellarsi»

Giannino della Frattina

■ Roma mette ancora una volta i bastoni tra le ruote di Milano. E questa volta sono quelle dei 350mila veicoli che ogni giorno dovranno (o a questo punto dovrebbero) percorrere la Pedemontana, gli 87 chilometri da di nuova autostrada da Dalmine a Malpensa che ogni anno faranno risparmiare ai forzati dell'asfalto 45 milioni di ore di viaggio, 35 milioni di litri di carburante e un valore di tempo pari a 700 milioni di euro. Una mega opera che ha aperto i cantieri giusto un anno fa, ma che ora rischia di subire uno stop per gli inghippi e le lentezze della burocrazia capitolina. Come denuncia l'assessore a Infrastrutture e Mobilità della Regione Raffaele Cattaneo volato ieri a Roma per partecipare a una serie di incontri all'Anas e ai ministeri delle Infrastrutture e dell'Economia. «Qui - spiega al termine - c'è in gioco

una questione fondamentale: non solo il destino di Pedemontana, ma anche la decisione di fare o non fare infrastrutture nel nostro Paese». Il nodo, preso atto della crisi della finanza pubblica, è la tutela degli investimenti privati. Gli unici in grado oggi di finanziare nuove opere per rilanciare i trasporti e con i trasporti l'economia. «Per questo - sottolinea Cattaneo - ci vuole solo una cosa, la certezza del diritto e delle regole. Ma oggi sembra che il ministero dell'Economia si faccia un baffo di questa regola aurea. Ed è per questo che alzo forte un grido d'allarme».

Sul tavolo lo sblocco definitivo delle procedure, in particolare l'approvazione del primo atto aggiuntivo alla convenzione tra Cal e Pedemontana che adotta il piano economico e finanziario già approvato due volte nel 2007 e nel 2009 dal Cipe con l'accordo dello stesso ministero. L'approvazione c'è stata, la protesta del Pirellone,

e non c'è stata nessuna variazione. Immotivata, dunque, la retromarcia del ministero dell'Economia che alla fine del braccio di ferro di ieri ha chiesto altri 15 giorni di tempo. In gioco le cifre della concessione per un'opera dal costo globale di 5 miliardi di euro, finanziati con un miliardo di contributo pubblico, 3 miliardi di finanziamenti privati e 1,2 miliardi di finanziamento residuo lasciato a chi, dopo i trent'anni di concessione a Pedemontana lombarda, parteciperà alla gara per subentrare nella gestione. Un tributo da pagare da chi avrà solo flusso di cassa (i pedaggi) e quasi nessun costo aggiuntivo. Ebbene è proprio su questo miliardo e 200 milioni di finanziamento residuo che si appuntano le critiche del ministero con la richiesta di eliminarlo. «Assurdo - reagisce Cattaneo - L'unico modo sarebbe aumentare i pedaggi di un'autostrada il cui costo è già superiore del doppio alle concor-

renti. Tutti gli studi ci dicono che così la domanda di traffico crollerebbe. Che nessuno la utilizzerebbe. Non possiamo accettarlo». Lo Stato ci mette dei soldi. «Solo il 20 per cento. Il resto lo paghiamo noi lombardi. E dobbiamo anche pagare tariffe più alte per una scelta sbagliata della burocrazia romana?». Ci saranno dei motivi. «Io non capisco quali possano essere. E non vorrei pensar male. Certo spero solo che non ci sia qualche amico del giaguaro». Il giaguaro? «Qualcuno che ha interesse a conservare il monopolio sul traffico autostradale per chi ha l'esclusiva sull'asse est-ovest». Come se ne esce? «Spero che tra 15 giorni il ministero sblocchi tutto. Altrimenti chi lo spiega a varesini, brianzoli e bergamaschi infuriati che aspettano quest'opera da oltre quarant'anni? Scenderanno a Roma. E noi non resteremo con la mani in mano. Si tratta solo di organizzarli. Non sperino che i lombardi paghino e tacciano. Ancora una volta».

**L'OPERA 87 chilometri
da Dalmine a Malpensa
per risparmiare 45
milioni di ore all'anno**