Pedemontana, Lecco resta Cenerentola

Infrastrutture. Il progetto per il tratto tra Lentate e Usmate non avrà grossi benefici per il nostro territorio
Per entrare nella nuova arteria a pagamento bisognerà arrivare fino a Desio lungo la superstrada 36

STEFANO SCACCABAROZZI

Una manciata di chilometri più a nord della tangenziale esistente. Una nuova autostrada che arriverà soltanto a sfiorare la provincia di Lecco, di fatto tagliandola fuori da quel circuito pedemontano che collegherà Varese, Como e Bergamo, passando nel monzese invece che dal nostro territorio.

Negli scorsi giorni a Meda è stato presentato il progetto per le tratte B2 e C che porteranno la Pedemontana da Lentate sul Seveso a Cesano Maderno, di fatto costituendo un'alternativa alla trafficatissima Milano-Meda, per poi incrociare la statale 36 a Desio e proseguire verso la tangenziale est passando da Lesmo, cioè a sud di Casatenovo.

A realizzare il progetto è il consorzio guidato da Webuild, in quota al 70%, con Impresa Pizzarotti al 30%. Le Tratte B2 e C saranno completate entro il 2026 e prevedono un investimento complessivo di circa 1,26 miliardi di euro.

Ventisei chilometri

«Nel complesso – spiega l'azienda - il progetto prevede la progettazione esecutiva e la costruzione di circa 26 chilometri di autostrada, con l'obiettivo di riorganizzare i collegamenti stradali nel quadrante Varese-Como-Bergamo-Milano. La Tratta B2, lunga circa 10 chilometri, si collega alla già esistente Tratta B1, snodandosi tra Lentate sul Seveso e Cesano Maderno. La Tratta C si estende per oltre 16 chilometri e congiunge Cesano Maderno e Usmate-Velate. Entrambi i tracciati includono trincee, rilevati, gallerie e viadotti, garantendo una connettività stradale efficiente e moderna».

> La conclusione dei cantieri è prevista entro la fine del 2026

Ecco che in questo scenario il nostro territorio appare tagliato fuori dai maggiori circuiti stradali, con conseguenze possibili sul settore dei trasporti su gomma e per lo sviluppo del tessuto imprenditoriale.

Per imboccare la Pedemontana, infatti, sarà necessario raggiungere Desio con la superstrada 36, risparmiando pochi chilometri rispetto all'attuale collegamento con la tangenziale nord, oppure attraversare le provinciali lecchesi fino all'innesto con la tangenziale Est.

Davanti a questo scenario assumono ancora più importanza progetti fermi al palo come la terza corsia sulla Statale 36 da Giussano e Civate (costo stimato 700 milioni, mentre per le Olimpiadi sono stati stanziati solo 75milioni di euro), la realizzazione della Lecco-Bergamo (compreso il lotto nemmeno progettato del Lavello) e il prolungamento della tangenziale Est fino a Olginate, opera dal valore vicino ai 2miliardi di euro.

Nei cassetti degli enti camerali vi sarebbe anche l'idea progettuale di un'autostrada Varese-Como-Lecco, immaginato con un collegamento Albese con Cassano-Nibionno, ma allo stato attuale pare essere l'ultimo punto della lista.

Pubblico e privato

La nuova Pedemontana è un progetto, pubblico-privato, da anni al centro del dibattito circa l'opportunità di realizzare una nuova autostrada nel cuore della Brianza: «Sarà un elemento di innovazione, sostenibilità e connettività, e rappresenta un fattore di sviluppo per l'economia del territorio. Ci stiamo impegnando - ha affermato Luigi Roth, Presidente Autostrada Pedemontana Lombarda - per realizzare le nuove tratte nel rispetto del territorio e per ridurre al minimo gli impatti, attraverso un dialogo costante con le istituzioni. L'Autostrada Pedemontana Lombarda, progetto pubblico per il pubblico, ha caratteristiche uniche, prima tra tutte quella di essere quasi completamente interrata: in galleria e in trincea. E noi sappiamo che realizzarla è una grande responsabilità».

Per completare la Pedemontana rimarrebbe poi il tratto fra la tangenziale Est e la A4, con il passaggio da Bellusco e Capriate San Gervaso.