

# La Pedemontana lombarda: ottant'anni di progetti

Un percorso lungo e tortuoso accompagna il progetto che da più di quarant'anni fa riferimento allo stesso tracciato

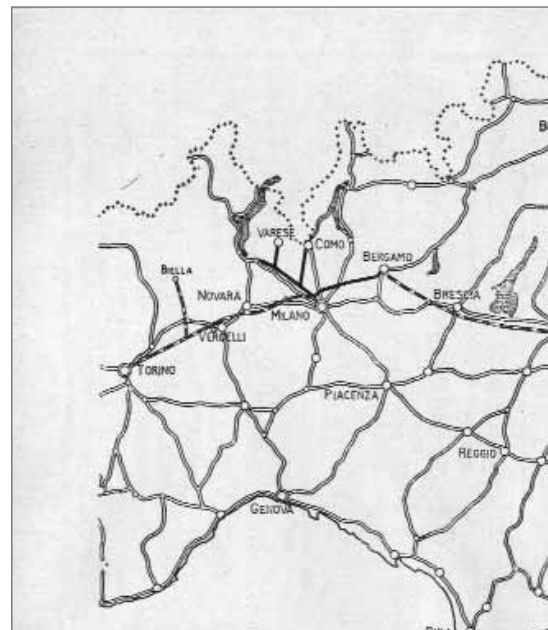
Savino Rinelli, Paola Villani

Già nel maggio 1928 l'ing. Italo Vandone, Direttore dell'Istituto Sperimentale del Touring Club, riferiva su «Le Strade» di un progetto denominato «Pedemontana» tra Torino e Trieste-Fiume che, passando per Vercelli, Novara, Milano, Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Venezia e Portogruaro, avrebbe collegato con diramazioni anche Biella, Udine e Gorizia: circa 600 chilometri. Il progetto era peraltro inserito in un più ampio disegno di rete autostradale (Piano Regolatore delle Autostrade) che il Puricelli aveva già presentato al Governo nel 1926 a margine del V Convegno Internazionale della Strada tenutosi a Milano e Roma.

A quell'epoca, ricordiamo, erano già in esercizio le autostrade Milano-Laghi (giugno 1925) e Bergamo-Milano (settembre 1927) e tra il '29 e il '33, con l'inaugurazione dei tronchi Bergamo-Brescia, Torino-Milano e Padova-Venezia Mestre, l'idea di Puricelli sembrò potersi

rapidamente realizzare. Di fatto però quell'Autostrada Pedemontana - attuale A4 - per colpa degli eventi bellici impiegò oltre quarant'anni per essere ultimata. Ma tempi ancor più lunghi, in epoca di pace, serviranno per attuare la «Pedemontana» alla quale oggi si fa riferimento ovvero a quell'arteria a scorrimento veloce, alternativa all'A4, che dovrebbe collegare, in territorio lombardo, Varese, Como e Bergamo. Il progetto ha subito nel corso del tempo numerose modifiche, sia per quanto riguarda le ipotesi di tracciato sia per le caratteristiche geometriche. L'esigenza di creare un raccordo autostradale diretto nella fascia a Nord di Milano, alternativo alla A4 Torino-Trieste, trova le sue origini negli anni '60 quando inizia ad emergere la problematicità del nodo milanese come ostacolo per le relazioni viarie Est-Ovest.

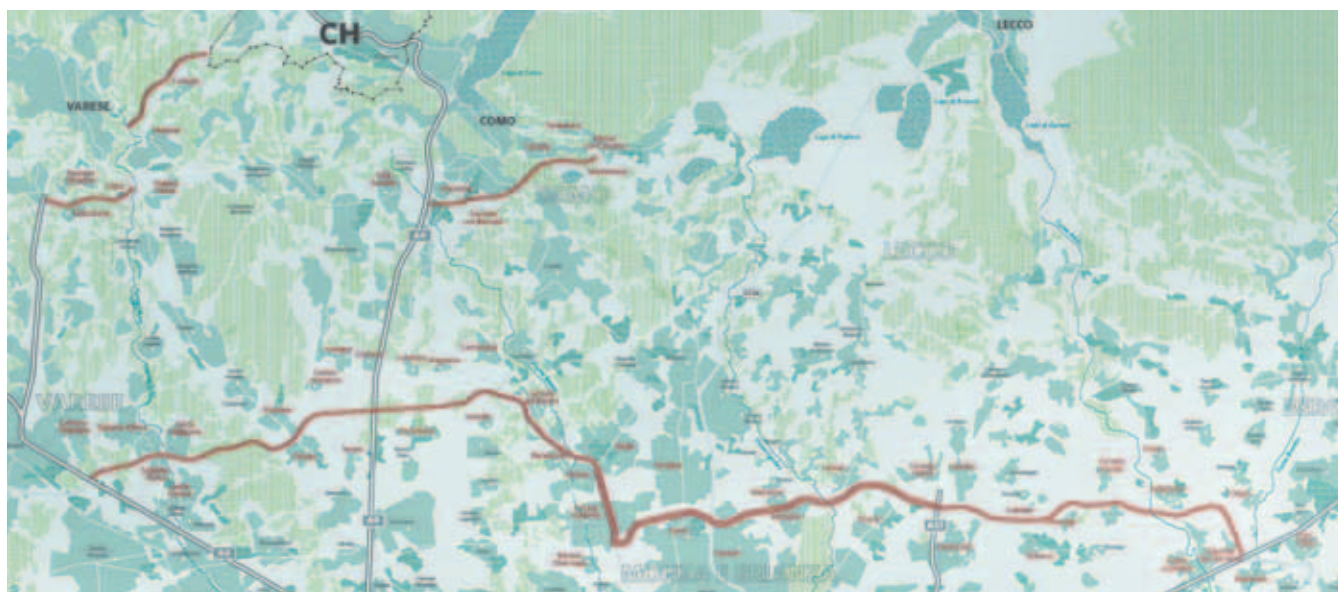
In passato questa funzione di collegamento poteva essere assolta dalle Strade



Nell'immagine evidenziato il tracciato della Pedemontana pubblici

Statali n.342 «Briantea» e n.527 «Bustese» ma nel corso degli anni molti furono i Comuni che avevano declassato il tracciato a semplice strada comunale.

Nel Piano Territoriale Intercomunale del 1963 la Pedemontana era individuata come intervento prioritario e già si disponeva di uno studio di fattibilità corredato da piano finanziario poiché la Legge del Ministro dei Lavori Pubblici Zaccagnini, stabiliva la possibilità di redigere e avanzare progetti infrastrutturali anche se non contemplati nel Piano Autostradale del 1961. Ed è su quella base che, nel periodo 1967-69, il prof. Jelmoni inizia a sviluppare un nuovo progetto della Pedemontana e lo defini-



Il tracciato attuale: il progetto definitivo del sistema viabilistico pedemontano sarà concertato entro il 29 dicembre 2008



cato su «Le Strade», maggio 1928

sca essere “un elemento di essenziale importanza per una armonica e organica integrazione della rete viaria lombarda” e il tracciato Biella, Ghemme, Veduggio, Olona, Cantù, Giussano, Calusco d’Adda, Bergamo funzionale “a servire i maggiori nuclei a Nord della metropoli e ad alleviare le vie della fascia periferica di Milano da un peso che loro non compete, contribuendo ad un già tanto necessario decongestionamento” senza peraltro “sottovalutare l’incentivo di ordine turistico che la Pedemontana darebbe alle zone di così grande valore paesistico e panoramico che verrebbe a lambire: le Valli Varesine, la regione dei Laghi briantei, i Colli bergamaschi”. Erano presenti lungo il tracciato ostacoli orografici e infrastrutturali che il progetto prevedeva di superare con numerose opere d’arte quali i ponti sul Brembo, sull’Adda, sulle valli della Lavandaja, del Lambro, della Quadronna, dell’Olona e del torrente Selvagna, oltre alle opere in rilevato per superare la bassura di Sant’Antonio e di Montina e due viadotti in corrispondenza delle linee ferroviarie (FFSS e FNM) Milano Como. Ma a queste opere dovevano esserne affiancate altre per garantire la continuità con oltre ottanta strade, per l’attraversamento di corsi d’acqua minori e scavalcare altre sei linee ferroviarie. Ma vi era la volontà di fare: bene e presto. E le risorse economiche non erano un problema. Nel 1971 stava per essere concessa l’au-

## Costi e finanziamenti della Pedemontana

- Costo totale: 4.559.000.000 euro. In base alla delibera del CIPE del 22 marzo 2006 il costo complessivo dell’opera è stabilito in 4.559 milioni di euro, di cui 2.750 da reperire tramite contributo pubblico.
- Risorse: 2.709.000.000 euro. La Legge Finanziaria per il 2007 ha stanziato 900 milioni per la Pedemontana Lombarda, che serviranno a realizzare la tratta Vimercate-Busto Arsizio e il primo lotto delle tangenziali di Como e Varese.

torizzazione ai lavori ma il progetto venne indebitamente bloccato dalla Legge 287 del 28 aprile 1971 che, all’art.11 decretava la sospensione delle concessioni per la costruzione di autostrade. E tale orientamento fu confermato dall’art.18 bis della Legge 492 del 16 ottobre 1975 che ne sospese la costruzione. Allora come adesso. Un’Italia che progetta e un’Italia che ostacola ripetutamente quella parte del Paese che desidera innovare. Molte infrastrutture furono bloccate e i fondi del Tesoro furono indirizzati verso altre iniziative. Negli anni che seguirono, abbandonata l’idea di realizzare un’autostrada, si puntò sull’ipotesi di ammodernare la Briantea, intervenendo sul tracciato esistente per il quale vennero proposte alcune modifiche, modifiche che furono recepite da tutte le Amministrazioni provinciali interessate (Varese, Como e Bergamo) e dal Comune di Lecco (Provincia solo nel 1992) che si costituirono in SpA. Ma tutte le iniziative progettuali erano concepite in un ambito amministrativo e istituzionale privo di validi riferimenti: solo nel 1974 fu istituita la Regione Lombardia che con la D.G.R. 826 riconosce la «Pedemontana Biella-Varese-Como-Bergamo» quale intervento prioritario. La SpA istituita pochi anni prima muta nel 1978 denominazione e diventa «Società di Sviluppo Collegamenti Interprovinciali Pedemontani» e a tale scopo vengono incaricati i professori Jelmoni e Da Rios per la redazione di un nuovo progetto: la «Nuova Briantea» come variante della Statale 342, ovvero come strada ordinaria ad unica carreggiata. Con il «Piano decennale della viabilità di grande comunicazione» del 1982 l’itinerario Varese-Bergamo torna ad essere

## Il primo sistema autostradale del mondo

All’ingegner Piero Puricelli, nato a Milano il 4 aprile 1883, si fa riferimento da sempre nella letteratura e nella consuetudine quale ideatore e realizzatore non solo della prima autostrada (Milano-Laghi) “...una nuova strada riservata esclusivamente al traffico a motore...”, ma soprattutto del primo sistema autostradale del mondo.



proposto con caratteristiche autostradali e la Pedemontana lombarda, di 92 chilometri, tronco Dalmine A4-Valico del Gaggiolo e collegamenti con Como A9 e Varese A8 viene inclusa tra le opere finanziabili nel programma triennale ANAS 1985-1987. Tra gli anni 1983-1985 saranno presentati tre diversi progetti a vari livelli di governo (statale, regionale e provinciale). Nel 1987 la Società Pedemontana Lombarda presenta un ulteriore progetto (Da Rios-Centolani). Nel 1990 sono stanziati duecento miliardi di lire per la realizzazione del tronco Castronno-Gaggiolo e la conferma, firmata dal Ministro dei Lavori Pubblici Enrico Ferri nel 1990, della concessione autostradale per trenta anni. Il progetto di Jelmoni includeva una stima di massima dei lavori necessari, stima costruita su base parametrica (900 milioni di lire al chilometro) e che e-

ANNO X — N. 5      TOURING CLUB ITALIANO      Maggio 1928 — ANNO VI



**TOURING CLUB ITALIANO**  
**LE STRADE**

QUANDO NELL'ISTITUTO SPERIMENTALE STRADALE DEL T.C.I. del R. A. C. I. (Sezione Provinciale) DELLE COMUNITA' STRADALI DELL'ACQUA MILANO - COMO - MANTOVA, IO

**ABBONATI:** L. 4,40 (Estero L. 11,40), ridotto a L. 6,40 (Estero L. 11,40) per Soci del T.C.I. e a L. 4,40 per Funzionari degli Uffici Tecnici avvisi governi di Strada.

**Diruttore:** Ing. ITALO VANDONE, Direttore di Istituto Superiore, Stradale del T.C.I. e del R.A.C.I. (Fondaz. Puricelli)

**Si pubblica un numero di 12 fascicoli mensili che comprendono:** 1) Studi e progetti di opere, 2) Relazioni e rapporti con gli Enti competenti, 3) Note e studi di carattere tecnico, 4) Note e studi di carattere amministrativo, 5) Note e studi di carattere economico, 6) Note e studi di carattere storico, 7) Note e studi di carattere artistico, 8) Note e studi di carattere geografico, 9) Note e studi di carattere idrografico, 10) Note e studi di carattere idrologico, 11) Note e studi di carattere idraulico, 12) Note e studi di carattere geologico.

**PREZZI:** L. 4,40 (Estero L. 11,40) per Soci del T.C.I. e del R.A.C.I. (Fondaz. Puricelli) L. 6,40 (Estero L. 11,40) per Funzionari degli Uffici Tecnici avvisi governi di Strada.

Ogni fascicolo di 12 pagine, della Pubblica della via. I alla via XVI e del Toro della via. 157 alla via. 154.

**L'Autostrada Pedemontana Torino-Trieste**

Per chi ha vissuto le ore della vigilia, per chi ha sognato il sogno di un'autostrada, per chi ha visto una volta l'autostrada Milano-Laghi, accoppiata con vari cadaveri le nuove più larghe iniziative, pronto sempre a quelle forme di collaborazione che gli sono possibili e conforti.

Il 30 maggio 1928 scoppiò una dura scontro per lo sviluppo delle Autostrade Italiane. Occorrono quei giorni in Bergamo tutte le rappresentanze interprovinciali alla realizzazione di questa magnifica arteria destinata a svilupparsi tra il Po e le Alpi, collegando un'area copiosa città, convenientemente ricche di monumenti e di bellezze, forti per attività industriale ed agricola, che insieme costituiscono un serboio nel capo della beltissima Italia nostra. E provvedeva l'adunanza lo stesso Ministro dei Lavori Pubblici On. Giannini, di



Inquadramento territoriale e tracciato di progetto dell'Autostrada Pedemontana, Regione Lombardia, anno 2005

scludeva i costi per la realizzazione di caselli oltre alle due barriere di inizio e fine tracciato: l'opera poteva essere realizzata con una spesa di 80 miliardi di lire (valore che, applicando i coefficienti di svalutazione della lira, sarebbe risultato al 1985 pari ad oltre 800 miliardi di lire) trascorsi altri venti anni, nel 2005, la cifra arriva a 4.300 milioni di euro (pari a 8.325 miliardi di lire).

### Il progetto infrastrutturale della Pedemontana (tratto lombardo)

Nel tempo si sono susseguite numerose modificazioni di tracciato e l'opera è stata differentemente denominata ma le caratteristiche tecniche individuate da Jelmomi nel 1969 restano le stesse: due corsie per senso di marcia. Dal tracciato originario di ottantotto chilometri ai novanta attuali. In Italia occorrono quaranta anni (di discussioni) prima di decidere. La Pedemontana raccorda la A8 (a Busto Arsizio), la A9 (a Lomazzo), la Statale 35 e la 36 (a Desio) il raccordo per la Tangenziale Est (a Vimercate), la A4 (a Dalmine). Si estende nell'area varesina (Gazzada, Veduggio, Malnate, Valico del Gaggiolo) e nel comasco (Villaguardia, Como-Albate, Albese con Cassano).

Anche il progetto «antico» (1969), individuava il tracciato per buona parte all'interno dello stesso corridoio. Unica differenza: Cantù veniva superata a Nord, anziché a Sud come nel progetto elaborato

quaranta anni dopo. Ed è rilevante sottolineare come il progetto per la Pedemontana elaborato nel 1969 includesse il tronco San Giuliano Milanese-Agrate (futura Tangenziale Est di Milano, i cui lavori partirono nel 1969 e terminarono nel 1973).

### Note storiche

La società Pedemontana Spa, concessionaria dell'intervento, ha pubblicato il primo progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale nel febbraio 2003. La Regione, sentiti i Comuni e le Province interessate, ha espresso parere sul progetto nel maggio 2003. Il Ministero dell'Ambiente ha ritenuto non esaminabile il progetto senza che venisse eliminata la discontinuità nella tratta Cesano Maderno-connessione con l'autostrada A9 Milano-Chiasso. La società Pedemontana Lombarda SpA ha trasmesso nel settembre 2004 il progetto preliminare completo di studio di impatto ambientale per la tratta mancante. ANAS ha pubblicato il progetto preliminare e lo ha quindi trasmesso al Ministero dell'Ambiente per la Valutazione di Impatto Ambientale, ottenendo parere positivo con prescrizioni nel marzo 2005. Il 29 luglio 2005 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'opera. La Finanziaria per il 2006 ha messo a disposizione i finanziamenti per realizzare il progetto definitivo. Il CIPE, nella se-

duta del 22 marzo 2006, ha approvato in via definitiva il progetto e l'integrazione al piano economico e finanziario. Il 19 luglio 2006 è stata deliberata dalla Giunta Regionale la promozione dell'Accordo di programma per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo. Il «Comitato per l'accordo di programma», che ha il compito di definire il contenuto dell'accordo stesso, è costituito da Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, Provincia di Como, Provincia di Milano, Provincia di Varese, ANAS, Autostrada Pedemontana Lombarda e una rappresentanza dei Comuni coinvolti. Nel novembre 2006 si pubblica in Gazzetta Ufficiale il progetto preliminare della Pedemontana lombarda (ben 8 mesi dopo l'approvazione del CIPE, che consente di avviare la progettazione definitiva dell'opera) e nel dicembre 2006 viene perfezionato l'Accordo di Programma. Attualmente è in corso la progettazione definitiva della tratta dall'A8 alla A9 e dei primi lotti delle tangenziali di Como e Varese. I lavori per la costruzione della tratta Cassano-Magnago-Lomazzo e del primo lotto delle tangenziali di Como e Varese potrebbero cominciare già nella primavera del 2010.

**Savino Rinelli**

Professore associato in Infrastrutture Viarie,  
D.I.I.A.R. Politecnico di Milano

**Paola Villani**

Dipartimento di Ingegneria Idraulica Ambientale,  
Rilevamento e Infrastrutture Viarie,  
D.I.I.A.R. Politecnico di Milano