

**MOBILITÀ** ■ Il presidente Assolombarda, Perini, avverte: la soluzione Brebemi per la direttissima è la meno costosa

# «Mi-Bs: due progetti sono troppi»

«L'alternativa Autostrade rischia solo di allungare i tempi» - Pedemontana indispensabile per collegare Malpensa

**MILANO** ■ «La congestione sulla rete viaria della Lombardia ha raggiunto livelli tali che non è possibile rinviare oltre il potenziamento di autostrade e ferrovie». Michele Perini, presidente di Assolombarda (l'associazione degli imprenditori milanesi), va all'attacco su uno dei fattori cruciali per la competitività: la realizzazione di nuove infrastrutture. E, tra queste, una sta particolarmente a cuore al presidente di Assolombarda: l'autostrada direttissima Brescia-Milano. Nei giorni scorsi il gruppo Autostrade ha presentato a sorpresa un suo progetto per la direttissima. Un piano alternativo a quello varato da tempo dalla Brebemi Spa, società nata per volontà degli enti locali e dei rappresentanti delle imprese (la stessa Assolombarda e le associazioni industriali di Bergamo e Brescia) al fine di dare una risposta forte ai problemi viabilistici tra le due città.

Presidente Perini, come giudica l'iniziativa del gruppo Autostrade per la nuova Milano-Brescia, tenendo presente che Autostrade è tra i soci della stessa Brebemi Spa?

Potevano pensarci prima. Il gruppo Autostrade, negli ultimi 20 anni, ha avuto tutto il tempo per costruire un nuovo collegamento tra Milano e Brescia. Ma non lo ha fatto. E ora sull'autostrada A4 (Milano-

Bergamo-Brescia) siamo al collasso quotidiano.

Teme che con due progetti in concorrenza i tempi di realizzazione si allungano?

È proprio il fattore tempo che ci preoccupa. Dico subito che noi non accetteremo, nel modo più assoluto, ritardi nei tempi di realizzazione di questa infrastruttura, che il progetto Brebemi fissa nel 2006. Tra l'altro non credo che un'ipotesi alternativa possa essere realizzata in tempi più brevi. Semmai si rischiano tempi più lunghi, perché si riparte da zero. Inoltre la soluzione Autostrade costa di più: 2mila miliardi con-

tro i 1.400 di Brebemi, tutti in project financing.

Quanto costa, invece, il congestionamento della A4 a cittadini e imprese?

Le aziende che trasportano ogni giorno la propria merce sulla Milano-Bergamo-Brescia perdono complessivamente quasi 1.200 miliardi l'anno, prezzo di code, ingorghi e ritardi. Ecco il perché del progetto Brebemi. Un progetto che nasce dal basso, con un largo consenso, che è già stato inserito nel Piano generale dei trasporti e nel programma dell'Anas e per il quale la presidenza del Consiglio ha già autorizzato la

gara pubblica.

E poi c'è il problema della sicurezza...

Ovviamente. Solo nel 1999 sulla Milano-Bergamo-Brescia ci sono stati ben 537 incidenti, con 919 feriti e 28 morti. Sono dati che si commentano da soli. Aggiungo che nel 2005, visti i tassi d'incremento del traffico su strada, nelle ore di punta lungo la A4 la velocità media sarà di 21 chilometri l'ora. Quindi la direttissima è vitale. E bisogna farla alla svelta.

Ma la società Autostrade ha annunciato di essere pronta a realizzare la quarta corsia sulla A4 nel tratto sotto accusa. Che ne pensa?

Che si faccia pure la quarta corsia, ma solo dopo che è stata realizzata la direttissima. Aprire oggi un cantiere lungo un'A4 così congestionata renderebbe impossibile la circolazione di merci e persone.

Quali altre opere sono vitali per il sistema lombardo della mobilità?

Senz'altro la Pedemontana (Dalmine-Busto Arsizio), che consentirebbe anch'essa di decongestionare la A4 e permetterebbe di potenziare ulteriormente i collegamenti con Malpensa. Poi le nuove tangenziali milanesi (Est esterna e Ovest esterna), il collegamento tra

l'aeroporto di Malpensa e l'au-

tostrada Milano-Torino all'altezza di Boffalora, i raccordi con il futuro polo fieristico di Rho-Pero, il Passante ferroviario di Milano. Ancora su Malpensa direi che bisognerebbe recuperare 10 minuti sulla percorrenza del Malpensa Express (la navetta delle Ferrovie Nord). In questo modo il collegamento ferroviario sarebbe al pari dei più importanti scali del mondo. Ma non ci sono solo le strade. Sono importanti anche le ferrovie e, in particolare, l'Alta capacità Milano-Torino.

I privati sono disposti a investire nella realizzazione delle grandi opere?

Le risorse private per i gran-

di progetti ci sono, sia tra gli investitori italiani sia tra gli stranieri. Ma il privato per investire pretende una condizione essenziale: la certezza dei tempi di realizzazione delle opere.

Ancora su Malpensa: è favorevole al progetto per la terza pista?

Il potenziamento di Malpensa è fondamentale, non solo per lo sviluppo del traffico passeggeri ma anche per la crescita del traffico merci. Il 90% delle merci italiane che si spediscono per via aerea è generato nel Nord del Paese. E queste merci devono transitare da Malpensa e non da Francoforte o Zurigo.

MARCO MORINO

Tra le priorità  
i raccordi  
per la Fiera  
a Rho-Pero

Michele Perini



## LE AUTOSTRADE LOMBARDE

La rete gestita dai concessionari

Gruppo Autostrade	242,6
Milano-Serravalle	145,9
Gruppo Gavia	66,3
Centro Padano	51,9
Autobrennero	37,9
Brescia-Padova	36,7

Dati in Km

Regione Lombardia: 581,2 Km di rete

Fonte: Società Autostrade

