

«Dal 2010 siamo riusciti a migliorare i tempi sfruttando la legge per l'Expo»

Bruno Simini
ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI DI MILANO



14
Corsie. Paderno Dugnano si ritroverà con tre nastri d'asfalto che attraversano il centro abitato

Il nodo. Secondo la provincia non ci sono fondi sufficienti e non si riuscirebbe a terminare l'opera entro il 2015

I residenti chiedono che sia interrato un tratto della futura autostrada

Rho-Monza incagliata a Paderno

MILANO

Matteo Prioschi

La gara per la progettazione, secondo quanto afferma l'assessore alle infrastrutture della provincia di Milano, Giovanni De Nicola, sarà pubblicata a giorni, ma loro non desistono. Sono i residenti di Paderno Dugnano, comune alle porte del capoluogo milanese, riuniti nel comitato cittadini per interramento della Rho-Monza.

Da tempo si battono contro il previsto potenziamento in superficie della via di collegamento esistente tra le due città con conseguente trasformazione in autostrada. Se così fosse, infatti, per un tratto lungo circa un chilometro l'arteria correrebbe affiancata alla superstrada Milano-Meda a sua volta destinata a passare da 4 a 6 corsie, a cui si aggiungerebbe una strada complanare. Totale, 14 corsie in pieno centro abitato. Il tutto mitigato da una galleria fonica che prevede l'innalzamento di



barriere alte 12 metri a ridosso delle abitazioni. Secondo i residenti oltre al rumore, che già oggi è oltre i limiti, aumenterebbe in misura esponenziale l'inquinamento con gravi conseguenze sulla salute degli abitanti, in un quartiere dove vivono molti bambini ed è presente anche un centro pediatrico.

«Dalle controparti - afferma l'avvocato Michela Scorta, che affianca il comitato e siede nel consiglio comuna-

le di Paderno Dugnano tra le fila del Pd - non c'è stato un serio tentativo di considerare un'alternativa alla soluzione in superficie. In prima battuta la provincia ha affermato che l'interramento non si sarebbe potuto realizzare per motivi tecnici, ma i residenti hanno preparato un progetto depositato in provincia con cui è stato dimostrato il contrario. Successivamente ci è stato detto che non ci sono i fondi e il

tempo necessario, perché l'opera deve essere pronta per Expo 2015».

Una linea, quella della provincia, confermata dall'assessore De Nicola: «Purtroppo le richieste del comitato comporterebbero un allungamento insostenibile dei tempi di realizzazione e costerebbero troppo. Oggi non siamo in grado di sostenere un intervento di questo tipo. Abbiamo previsto una galleria fonica che darà risul-

I NUMERI

1,8 km

Tunnel

Il tratto in cui la Milano-Meda e la Rho-Monza correranno affiancate è lungo circa un chilometro. Ma con il tunnel si eliminerebbe anche un ponte necessario per consentire il sovrappasso tra le due arterie

230 milioni

Costo

Secondo la provincia l'interramento è troppo oneroso e non consente di terminare l'opera prima dell'Expo del 2015

Andando indietro nel tempo si trova un documento della giunta comunale del 2008 in cui si dà parere negativo al potenziamento in superficie. L'anno scorso, invece, (si veda il Sole 24 Ore Lombardia del 25 novembre 2009) la provincia aveva già delineato la sua posizione e dopo un anno di confronto la situazione non è cambiata di un millimetro. Anzi, i tempi a disposizione per la realizzazione si sono ridotti ulteriormente e la scadenza del 2015 si avvicina sempre più.

Eppure, secondo Scorta, l'esposizione universale non deve costituire un vincolo insormontabile: «Il collegamento già esiste quindi non c'è la necessità di potenziarlo entro il 2015. Se poi proprio lo si vuole agganciare a Expo, allora è auspicabile l'accesso ai finanziamenti connessi all'esposizione universale per realizzare l'interramento, ma si potrebbe ipotizzare anche il reperimento di ulteriori risorse nel bilancio di Milano Serravalle». La società partecipata dalla provincia, infatti, concorre con Autostrade per l'Italia al potenziamento della tratta stradale.