



***Intervista all'Amministratore delegato della Tangenziale Est Esterna di Milano «È inevitabile che all'avvicinarsi delle scadenze riemergano i motivi di dissenso e rimangano in secondo piano gli elementi su cui si è raggiunto un accordo»***

I

Il progetto autostradale era nato agli inizi dello scorso decennio per riparare l'errore strategico di realizzare negli anni '70 la tangenziale est eccessivamente vicino alla metropoli milanese. Così l'asse viario si è rivelato fortemente attrattore del traffico, tanto da congestionare e portare alla paralisi il flusso automobilistico in alcune fasce orarie. Ma l'idea di una nuova autostrada ebbe subito una [contrarietà](#) molto forte nei territori e fu contestata aspramente per molti anni.

Con l'avvicinarsi della realizzazione dell'opera l'[opposizione](#) al progetto [Tem](#) sta preparando in settembre iniziative culminanti in una festa popolare, dando continuità alle numerose assemblee e dimostrazioni svoltesi nei mesi scorsi. Proprio in quei mesi si era riaccesa la protesta, dopo che per alcuni anni erano stati avviati tavoli negoziali con le amministrazioni.

Abbiamo intervistato Fabio Terragni, amministratore delegato dal 2009 con all'attivo una significativa esperienza gestionale nel progetto simile della [Pedemontana](#), dove per la prima volta in Italia si era avviato un percorso negoziale che prevedeva un finanziamento specifico per la riduzione degli impatti ambientali.

**Dopo la firma dell'accordo di programma nel 2007 si era avviata una lunga serie di trattative coinvolgenti gli enti e i comuni, tale da giungere ad una serie di miglioramenti dell'impatto ambientale e paesaggistico. Lo scorso anno ho partecipato alla [presentazione ufficiale del progetto](#), sembrava che avesse avuto l'approvazione dei sindaci. Che cosa è successo, perché si è rotto l'accordo raggiunto?**

Non direi che si è rotto l'accordo: certamente è salita la tensione con le Amministrazioni Comunali quando ci si è resi conto che difficilmente si sarebbero trovati i finanziamenti per i prolungamenti delle metropolitane.

Non direi che si è rotto l'accordo: certamente è salita la tensione con le Amministrazioni Comunali quando ci si è resi conto che difficilmente si sarebbero trovati i finanziamenti per i prolungamenti delle metropolitane. A questo va aggiunto il problema dovuto al blocco dei finanziamenti per la riqualificazione della Paullese. Inoltre è inevitabile che all'avvicinarsi delle scadenze riemergano i motivi di dissenso e rimangano in secondo piano gli elementi su cui si è raggiunto un accordo.

**I comitati si lamentano perché sono stati disattesi alcuni accordi quali ad esempio opere di mitigazione e compensazione; [il Comune di Agrate](#) sostiene di essere stato fortemente penalizzato vedendosi presentare un progetto neanche concordato. Ci può tracciare nello specifico quali sono le problematiche, in particolare quella di Agrate?**

Nessun accordo è stato disatteso. In sede di Accordo di Programma abbiamo negoziato con alcune Amministrazioni Comunali la rimodulazione dei progetti di opere accessorie e di opere autostradali che avevano clamorosamente sforato il budget previsto e concordato. Tutte le modifiche sono state approvate all'unanimità. Sulle opere di mitigazione e di compensazione non c'è stato alcun taglio.

Credo che per Agrate il problema sia il ridisegno dello svincolo tra la A4 (Torino-Venezia) e la A51 (Tangenziale Est, diramazione nord). Il progetto è stato sviluppato coinvolgendo l'Amministrazione e quindi non ci sono sorprese; penso che tu ti stia riferendo in particolare alle preoccupazioni per l'assenza di certezza sulla realizzazione di questo nuovo svincolo che permetterebbe di servire tutte le direzioni e quindi di evitare che chi proviene dalla Tangenziale Esterna e intende prendere l'A51, debba uscire dall'A4 e attraversare l'abitato di Agrate. Dobbiamo fare di tutto per evitare che questo accada e quindi premere perché il nuovo svincolo venga realizzato contestualmente alla Tangenziale Esterna. La competenza però non è nostra ma di Autostrade e Serravalle.



**I comitati sostengono anche che non ci sono i finanziamenti per realizzare l'infrastruttura, dovendo questi provenire da investitori privati non ancora attivati. La progettazione sembra essere in fase avanzata, se quindi non arrivano i finanziamenti che ne sarà di Tem?**

anche nel nostro caso sono da prevedere delle difficoltà nel reperimento dei finanziamenti, ma ad oggi non sembrano gravi al punto da mettere in forse la realizzazione dell'opera.

Tutto il mondo occidentale sta attraversando un periodo di crisi economica con pochi precedenti. I paesi europei, Italia in primo luogo, hanno dovuto rivedere tutti i bilanci futuri, con manovre di drastico contenimento della spesa pubblica. La Tangenziale Esterna non beneficerà di alcun contributo pubblico, ma anche i mercati sono in sofferenza prolungata e le banche sono costrette a essere molto più attente che in passato. Quindi anche nel nostro caso sono da prevedere delle difficoltà nel reperimento dei finanziamenti, ma ad oggi non sembrano gravi al punto da mettere in forse la realizzazione dell'opera.

**Nel nuovo fronte creato dai comitati una delle rivendicazioni più sostenute è la richiesta di realizzare infrastrutture ferroviarie, in particolare il prolungamento della linea metropolitana 2 fino a Vimercate che è rimasta al palo da diversi anni. Pur essendo di competenza di altri enti, non pensa che sia una richiesta ragionevole a cui anche la società dovrebbe in qualche modo contribuire?**

La società Tangenziale Esterna si è sempre dichiarata favorevole alla realizzazione del prolungamento delle metropolitane 2 (a Vimercate) e 3 (a Paullo). Non solo: ha anche indicato la possibilità di attivare un fondo già previsto dalla Convenzione. La società dovrà versare al concedente CAL (Regione Lombardia e Anas) 2 milioni di euro per i prossimi 50 anni. Si tratta di un importo che potrebbe essere aggiornato (ossia anticipato) e messo almeno parzialmente a disposizione come contributo per la realizzazione delle linee di trasporto pubblico in progetto.

**Fin dal dalla sua presentazione il progetto ebbe una forte reazione negativa da parte dei sindaci e della popolazione dell'area Martesana: la motivazione principale si basava nella contrarietà dei territori, composti in gran parte da spazi aperti di campagna, dove sono ancora attive numerose aziende agricole, all'invasività dell'autostrada e anche all'espansione ipotizzabile dell'area metropolitana, che così avrebbe avuto maggiore impulso ad assorbire inesorabilmente l'area territoriale interessata dal tracciato. Ci sono studi da parte della società riguardo a questo tema più prettamente Urbanistico?**

La Società ha sempre lavorato per una integrazione ottimale dell'infrastruttura nel territorio e nel paesaggio.

Molto è stato fatto (per esempio attraverso le convenzioni con i Consorzi di Bonifica del Villoresi e della Muzza) e molto dovrà essere fatto (gli 8 Piani Speciali Ambientali potranno essere migliorati ulteriormente in fase di progettazione esecutiva). Per quanto riguarda gli aspetti più strettamente urbanistici, sono fuori dalla competenza di un concessionario autostradale, ma personalmente mi sono sempre speso a favore della realizzazione di Piani d'Area che coordinino gli strumenti urbanistici e prevengano il dilagare di urbanizzazioni improprie che, lo ricordo, sono le principali responsabili del consumo di suolo. Negli ultimi 40 anni il terreno lombardo è stato coperto da case, capannoni, centri commerciali in misura 100 volte superiore a quanto abbiano fatto le nuove infrastrutture.