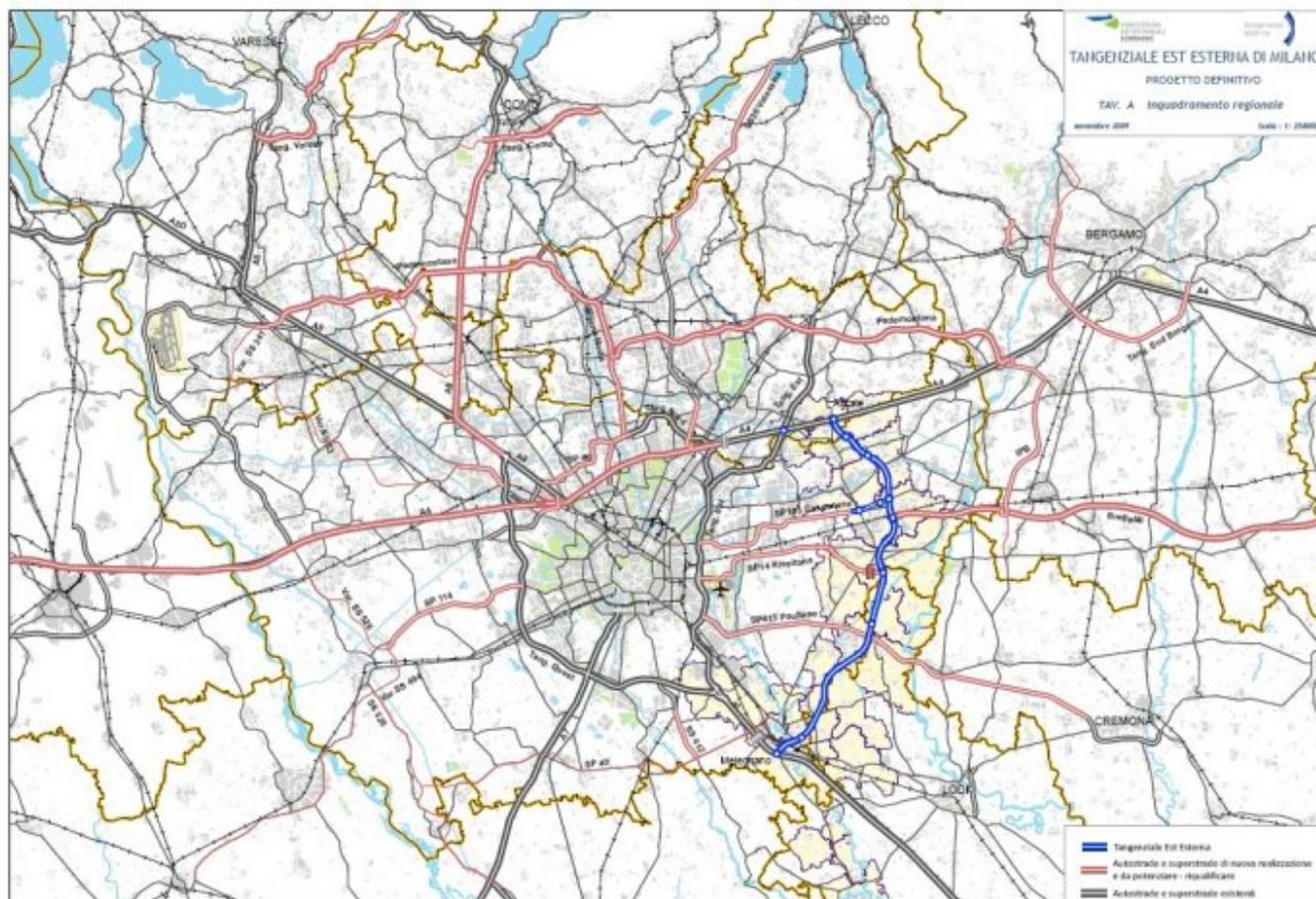


Milano, firme del concedente Cal Spa e del concessionario Stp Spa per la concessione della Tem, tangenziale est esterna di Milano, che interesserà le province di Milano, Lodi e MB

L'intervento consiste in una infrastruttura viaria a pagamento destinata a collegare l'autostrada A4 "Milano-Brescia" all'altezza di Agrate Brianza con l'autostrada A1 "Milano-Bologna" all'altezza Melegnano. Composta da tre corsie di marcia, la lunghezza della nuova autostrada sarà di 33 Km e toccherà 20 comuni della provincia di Milano, per circa 25,6 Km e 7 della provincia di Lodi, per circa 7,4 Km. Il progetto prevede la realizzazione di 3 interconnessioni autostradali e 7 svincoli. I tratti in rilievo saranno circa 23,6 Km, in trincea per circa 5,5, in viadotto per circa 1,8 e in galleria artificiale per circa 2,1. Il costo complessivo dell'opera sarà di 1.458 milioni di euro in totale autofinanziamento. La durata della concessione sarà di 56 anni, con scadenza nel 2064. I tempi previsti nella convenzione prevedono l'apertura dei lavori nel gennaio 2011 e la fine nel dicembre 2014. Molto rigido sarà il sistema di penali: 5mila euro per ogni giorno di ritardo nella conclusione dell'opera e 25mila euro per ogni settimana di ritardo nell'avvio dei lavori.

Tem, presentazione ufficiale all'Acquario civico di Milano

Sabato, 24 Aprile 2010 01:00
Di Pino Timpani



Per il presidente della Regione Roberto Formigoni, la [Tem](#) è "un'opera fondamentale per completare l'anello di circonvallazione su Milano e fondamentale per l'innesto della Brebemi". Così appaiono le dichiarazioni ufficiali enfatizzate dal governatore lombardo, forte anche del fatto di avere il consenso della popolazione interessata. Nel 2004 era stato realizzato da Ipsos un sondaggio per verificare il grado di conoscenza e condivisione rispetto all'opera. Allora emerse un quadro positivo. Due anni dopo lo stesso sondaggio aggiornato ha rivelato che Tem è ormai un progetto familiare. Rispetto al 2004 si registrano poi incrementi significativi per i residenti delle aree attraversate: quelli che hanno dato una valutazione positiva sono passati dal 54% al 75% e il punteggio medio è passato da 5,7 a 6,7.



Il rinfresco dopo la presentazione all'Acquario di Milano

Il consenso sull'opera si percepisce anche durante la presentazione all'Acquario. Dopo l'intervento di Dario Allevi, presidente della provincia di [Monza e Brianza](#), tocca a Fabio Terragni, già presidente di [Pedemontana](#) e ora amministratore delegato della Tem, presentare il progetto ormai esecutivo alla presenza di numerosi amministratori e sindaci dei territori interessati. Nel 2004 trentuno comuni su trentuno interessati dal tracciato si opponevano alla infrastruttura, assecondati anche da un movimento popolare composto da [comitati locali e associazioni ambientaliste](#). Terragni non nasconde la soddisfazione di aver contribuito nel corso dei mesi precedenti a recuperare il consenso dei sindaci, forte dell'esperienza maturata negli anni precedenti con la negoziazione di Pedemontana, una modalità pilota che ha fatto scuola come modello di approccio verso i territori. Come per Pedemontana è stata messa sul piatto una cospicua somma, 60ml di euro, per le compensazioni e le mitigazioni contestuali all'opera. Le infrastrutture messe a realizzazione rappresentano un cospicuo investimento, 10 ml di euro, praticamente un volano economico sommabile ai finanziamenti per l'Expò, stimando un incremento di 70 mila posti di lavoro nei vari settori.

Ma per [Legambiente Lombardia](#) le cose non sono così idilliache:

"La Tem non è una semplice autostrada, ma un mega-progetto di lottizzazione della campagna tra Milano e Brescia, a cominciare dal Parco Agricolo Sud. In altre parole, secondo Legambiente non si costruisce la TEM per risolvere i problemi di mobilità nell'Est Milanese e

nella pianura bergamasca e bresciana, ma perché si è scoperto che le autostrade possono diventare un grande affare immobiliare, facendo aumentare i valori dei terreni in prossimità degli svincoli e delle viabilità complementari. Un business gigantesco, e a farne le spese sarà tutto il territorio agricolo, che verrà ricoperto da nuove colate di cemento, outlet, centri commerciali, poli logistici e lottizzazioni al posto dei campi di mais.

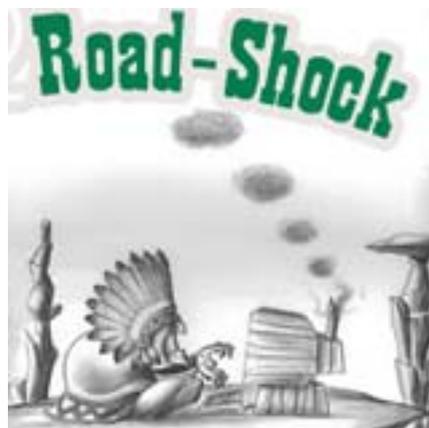


E' stata chiarita da Fabio Terragni la misteriosa cancellazione del tratto di connessione di Tem con Pedemontana, prima apparso e poi scomparso dalle mappe: " Il Cipe lo ha semplicemente bocciato".

Non è cosa di poco conto, perché mette in contraddizione la struttura del terzo anello di tangenziali solennemente propagandato da Formigoni, facendo apparire una forma contorta quasi entropica dello sviluppo autostradale, partito prima come sistema autostradale e poi rivelatosi un ulteriore anello intorno a Milano.

Ci si può infine chiedere se sia opportuno predisporre un sondaggio più accurato nel questionario, per capire la reale percezione dei 6 milioni di abitanti, se essi sanno che verranno inesorabilmente inglobati nell'alveo metropolitano della megalopoli milanese, con tutto quello che ne consegue. Non si è vista alcuna comparazione di questo disegno strategico con analoghi progetti di altre città europee e mondiali, che vanno in senso diametralmente opposto al modello di sviluppo fondato sull'auto. La popolazione lo sa? A questa domanda avremo forse risposte solo quando saranno percepibili gli effetti nefasti e le popolazioni, attualmente nevrotizzate nelle interminabili colonne di auto intorno a Milano, capiranno di [esser state beffate](#)

con un modello anacronistico.



[Tutto il Road-Shock](#) di Pedemontana