

L'ultimo cantiere dovrebbe chiudere nel 2017

Torino-Milano, rischia di restare incompiuta l'autostrada per l'Expo

Tropeano ALLE PAGINE 10 E 11



# Expo 2015 dietro l'angolo Ma l'A4 Torino-Milano perderà l'appuntamento

La fine-lavori, promessa per due anni fa, resta un sogno: l'ultimo cantiere dovrebbe chiudere nel 2017

MAURIZIO TROPEANO  
TORINO

**L**a cappella di San Rocco domina la stazione di servizio poco dopo Rondissone. Qui il 7 gennaio del 2008, all'ora ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro, elogiando il restauro come modello di compensazione territoriale (tra le risate dei No Tav) annunciò che i lavori di ammodernamento dell'A4 si sarebbero completati tra il 2012 e il 2013. «Altrimenti la concessionaria pagherà una penale». Sono passati 6 anni e 9 mesi, nessuno ha pagato dazio (c'è stato solo un congelamento dell'aumento del pedaggio per pochi mesi nel 2013) e i cantieri lungo i 100 chilometri fra Rondissone e Milano non saranno completati in tempo per l'Expo 2015.

Decidiamo di metterci in viaggio per verificare. È venerdì pomeriggio e una pioggia, a tratti battente, mal si concilia

con la musica di Lucio Battisti. Viaggiamo su tre corsie «gentilmente senza strappi al motore», ma all'altezza dell'area di servizio di Villarboit un cartello luminoso ci avvisa: «Coda 2km dopo Novara Ovest, in aumento». Non abbiamo scelta e ci infiliamo tra i new jersey che si susseguono a sinistra e i Tir, gli autoarticolati e i bus turistici che viaggiano sulla corsia di destra. Nessuno può dirti quando finiranno questi «muri» ma per fortuna mani ignote hanno appiccicato un foglio sotto un cartello di lavori in corso: 19 km.

Diciannovemila metri ad alto rischio da percorrere con i tergicristalli che spazzano il vetro senza sosta per cercare di ripulirlo dalla pioggia che arriva dal cielo e da quella che rimbalza dai camion. Si viaggia tra stop and go, il motore fatica ad abituarsi alle marce basse: prima-seconda, prima-seconda. Poi la coda diventa più

fluida: terza, anche quarta. La mente cerca di calcolare la distanza, ad occhio 50-60 centimetri, che separa dai new jersey o dai Tir. Lo spazio è ridotto. Bisogna stare attenti a correggere la marcia a ogni minimo spostamento di questi giganti della strada. Si arriva ai 90 chilometri, ma poi si scende ad 80 e 60. Ancora doppie frecce. Si avanza a passo d'uomo. Poi si accelera e si rallenta fino a quando si stabilizza la velocità:

50 all'ora. Un'andatura da crociera che dà il tempo di osservare quei cantieri imponenti che si alternano a sinistra e a destra delle carreggiate e della linea ferroviaria dove Italo e Frecciarossa viaggiano almeno tre volte più rapidi. In questo pezzo di Pianura Padana è stato costruito un corridoio di asfalto e cemento dove gomma e rotaia marcano a braccetto accompagnati da giganteschi interventi di ingegneria e architettura. Ma chi usa la A4 per lavoro ogni giorno non ha tempo per ammirarli e, soprattutto di notte, deve affrontare le chiusure programmate ma an-

nunciare solo «on the road», che lo costringono spesso ad uscite obbligatorie e a vagare per strade ignote intorno a Novara.

Quando finirà? Secondo il sito della Satap, la concessionaria che gestisce l'autostrada, i lavori tra Novara Ovest e Novara Est febbraio del 2015 (i primi 70 chilometri della Torino-Novara sono aperti dal 2008) ma dall'auto si può dire che è improbabile che l'obiettivo sarà centrato, anche se sicuramente sono stati fatti dei progressi rispetto a quanto riportato nel bilancio 2013 della società: completati solo il 13% dei lavori. Un altro lotto di cantieri intorno a Novara Est è in una fase più avanzata ma il sito annuncia la fine per l'ottobre del 2015.

E così c'è chi, dovendo spostarsi spesso per lavoro fra Torino e Varese, ha scelto di usare la Gravellona Toce «perché, anche se più lunga, è più veloce e sicura», spiega Francesco Iacobazzi, manager esperto di logistica e trasporti. Già, la sicurezza. Giovanni Rosso viaggia spesso con il suo Tir sulla A4: «È una storia infinita. E adesso che andiamo incontro all'inverno e alle nebbie le ore più rischiose per viaggiare sono la sera e il mattino presto».

Alcuni anni fa le proteste dei pendolari avevano spinto il Con-

siglio regionale del Piemonte a chiedere il declassamento dell'autostrada in modo da non far pagare i pedaggi. Non se n'è fatto nulla ma, da allora, ogni volta che ritornano le polemiche sui ritardi dell'A4, trovi qualcuno che racconta come nel 1930 si sono impiegati solo 30 mesi per costruirla. Non è una leggenda.

Nel gelido inverno del 2008 gli uomini Satap abbozzavano: «Era una striscia d'asfalto a servizio di 200 mila veicoli all'anno mentre adesso sono 40 milioni». Anche le cifre spese nei lavori sono completamente diversi. Oggi il costo per realizzare un chilometro oscilla tra 10 e 15 milioni e alla fine i cantieri aperti 12 anni fa e che dovrebbero chiudere definitivamente nel 2017, costeranno circa 1,5 miliardi. Di fondi pubblici c'è poco: circa 40 milioni. Il resto è autofinanziato anche con i pedaggi che sono schizzati fino a 13 euro e 90.

I cantieri non si concentrano solamente intorno a Novara. Gli operai sono al lavoro anche al casello di Milano-Ghisolfia, ma in teoria dovrebbero finire in pochi mesi. «Adesso, però - racconta ancora Rosso - nelle ore di punta si forma un imbuto». Venerdì il muro di macchine e camion era dopo la barriera. Si lavora per realizzare la quarta corsia che dovrebbe essere operativa, Satap dixit, in tempo per l'Expo 2015, i cui padiglioni stanno prendendo forma proprio lì a fianco. Rinviati al 2016, invece, i lavori per l'interconnessione con l'autostrada dei Laghi.

**PERICOLO**  
 Per lunghi tratti solo mezzo metro separa le auto da camion e new jersey

**1,5 miliardi**

È il costo finale dei lavori iniziati 12 anni fa, che dovrebbero terminare nel 2017

**40 milioni**

Sono i veicoli transitati sulla Torino-Milano nel 2008; nel 1930 erano duecentomila

I lavori termineranno tra il 2012 e il 2013 altrimenti la concessionaria pagherà una penale

**Antonio Di Pietro**  
 Ministro delle Infrastrutture (2008)



Il cantiere è ancora aperto: ecco l'avviso dell'incollamento



Uno dei cantieri aperti: l'interconnessione con la statale 11



Il tratto peggiori: verso Marcallo-Mesero tra new-jersey e camion

Per andare a Varese uso la Gravellona-Toce Allungo la strada ma è più veloce e più sicura

**Francesco Iacobazzi**  
 Manager (esperto in logistica e trasporti)

Al casello della Ghisolfia i lavori non sono ancora finiti: nelle ore di punta diventa un incubo

**Giovanni Rosso**  
 Camionista

## Sopravvivere all'A4





## MARCALLO MESERO

**km 105**  
 I lavori sono iniziati il 22 aprile 2013. Satap si è impegnata a terminare la variante di Bernate entro l'inizio dell'Expo



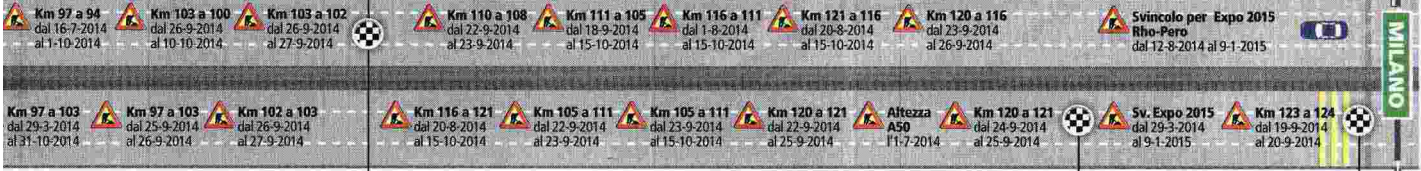
Inizio **novembre 2002**

### I LAVORI

Consistono nell'allargamento delle tre corsie di marcia e nella realizzazione di quella di emergenza

Chiusura lavori prevista nel **2014**

Direzione Torino



Completata la variante di Bernate, inizieranno i lavori per i sei chilometri a quattro corsie fino alla barriera della Ghisolfia



### INTERCONNESSIONE CON SS11

I lavori di connessione con il progetto di Cascina Merlata, operazioni connesse all'Expo 2015

### INNESTO A8/A9 TANGENZIALE OVEST

I lavori sono stati rinviati a dopo l'Expo ed è prevista la loro conclusione nel 2017



Dal casello di Rondissone a quello di Milano-Ghisolfia ci sono 100 chilometri

