

Dalla costruzione al pedaggio: il direttore di Pedemontana Lombarda Fusco spiega l'autostrada

Pubblicato: Mercoledì 24 Settembre 2025



L'autostrada è e rimane la via di comunicazione più utilizzata in Italia per lo spostamento di merci e persone. Come spiegato da Sabato Fusco, **direttore generale di Autostrada Pedemontana Lombarda**, l'89% del traffico su strada nel paese avviene tramite queste arterie. Anche se gli investimenti nel settore ferroviario dovessero essere completati, questa percentuale si abbasserebbe solo all'82%. "Questo vuol dire," afferma Fusco, "che le autostrade sono ancora necessarie, sono il veicolo principale per muovere le persone, i merci, quindi l'economia".



Pedemontana Lombarda: una rete unica e complessa

Autostrada Pedemontana Lombarda gestisce e costruisce una parte della rete autostradale nazionale che attraversa il nord della Lombardia, toccando le province di Varese, Como, Milano, Lecco e Monza-Brianza. Attualmente, l'azienda gestisce circa 50 chilometri di strade, comprese le viabilità di adduzione, ma una volta completata, la rete raggiungerà poco meno di 100 chilometri. La rete è attualmente suddivisa in tre tratte separate: la tangenziale di Varese, la tangenziale di Como e l'autostrada A36.

A differenza delle autostrade tradizionali, la rete di Pedemontana è “un po' più spezzettata,” con tratte non collegate tra loro. Questa conformazione ha un impatto sulla gestione, costringendo i mezzi di pattugliamento a “spostamenti cosiddetti neutri”. Tuttavia, questa struttura ha una valenza strategica. “Soprattutto noi ci troviamo a collegare una serie di centri, centri molto vitali, soprattutto che anche tramite il nostro collegamento potrebbero sviluppare quell'attitudine a città policentriche,” spiega Fusco.

Il sistema dei pedaggi e la sostenibilità

L'autostrada è un bene dello Stato, dato in concessione a un soggetto che si impegna a costruirla e/o gestirla. Pedemontana Lombarda, il cui **azionista di riferimento è la Regione Lombardia**, ha assunto un patto di “costruzione e gestione”. Per coprire gli investimenti, l'azienda ricorre al mercato del credito, e i pedaggi sono il meccanismo fondamentale per il rientro di tali costi.



Il calcolo dei pedaggi è un'operazione complessa che coinvolge diversi enti di controllo, tra cui il concedente, le agenzie che vigilano sulla sicurezza come l'ASFIS (Agenzia per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali), e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Fusco sottolinea che “non è possibile inventarsi delle tariffe secondo proprie esigenze” e che il ricavo dell'imprenditore non può superare un certo limite imposto.

L'alto costo del pedaggio su Pedemontana deriva dal fatto che si tratta di un'autostrada “greenfield”, **costruita ex novo** e che **deve essere ammortizzata nei trent'anni di concessione**. Questo la rende diversa da autostrade storiche come l'A8 o l'A4, che sono state “ampiamente ammortizzate”.

Sicurezza e innovazione tecnologica

La sicurezza è un valore fondamentale, e dopo la tragedia del viadotto Morandi sono state introdotte nuove normative tecniche. “Dopo la tragedia più grande che conosciamo che è quella del viadotto Morandi, sono cambiate molte regole soprattutto,” afferma Fusco. Su opere come i ponti e viadotti.

Un esempio che in provincia di Varese conoscete bene è stato ad esempio quello del viadotto di Vedano, che è stato recentemente chiuso e ha subito un intervento strutturale proprio per una questione di sicurezza. Su quell'infrastruttura, come su tutte quelle lungo l'autostrada, sono stati installati sensori IoT (Internet of Things) per monitorare lo “stato di conservazione delle strutture” attraverso sensori e determinarne la “curva di degrado”. Questo sistema di monitoraggio, unito a ispezioni periodiche, permette di individuare i problemi molto prima che possano diventare pericolosi per gli automobilisti.

Il viadotto della tangenziale di Vedano è tornato percorribile: a ottobre la riapertura completa

Il pedaggio senza casello

La nostra autostrada ha un innovativo sistema di pedaggio Free flow, senza barriere, di cui Pedemontana ha maturato dieci anni di esperienza. Pur essendoci stati problemi iniziali, soprattutto con gli automobilisti svizzeri, la situazione è migliorata. “Abbiamo fatto un po’ di campagna di informazione e questo ha portato dei grossi benefici perché abbiamo veramente tagliato drasticamente quelle che erano le percentuali di evasione da parte dei clienti svizzeri,” ha dichiarato Fusco.

Telecamere e scanner laser: ecco come funziona il casello intelligente di Pedemontana (e perché è raro che sbagli)

Impegno ambientale e visione sinergica

“Pedemontana è stata progettata con un’attenzione particolare all’impatto ambientale”, ha spiegato Fusco. L’autostrada attraversa un tratto di pianura e per il 70% è stata realizzata in trincea, cioè sotto terra, per essere meno impattante possibile.

In un’ottica di sostenibilità, Fusco ritiene che le diverse modalità di trasporto “non siano in concorrenza, ma siano in sinergia”. “Il traffico di media percorrenza soprattutto di merci non può avvenire con modalità rigide come quelle ferroviarie,” mentre la lunga percorrenza è più adatta alla ferrovia. Il direttore si definisce “ambientalista nel cercare di propugnare soluzioni che siano quanto più sostenibili possibili”.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it