

# un **BENVENUTO** alle **RUSPE**

## IL PROGETTO PEDEMONTANA E I SUOI RISCHI

di Carlo Frontini

Una ruspa gialla si avvicina minacciosa a un grosso muro artificiale di ghiaccio e inizia ad abatterlo, blocco dopo blocco la costruzione cede inevitabilmente accompagnata da uno scrosciante applauso. È la cerimonia ad effetto, la "prima pietra", da oltre trecentomila euro (non senza qualche strascico polemico) con cui hanno avuto inizio nel varesotto lo scorso mese a Cassano Magnago, i lavori per la costruzione della Pedemontana, opera viabilistica che collegherà cinque province lombarde (Como, Varese, Bergamo, Monza e Milano).

### UN PO' DI CIFRE

I numeri sono sicuramente impressionanti e chiariscono perché intorno a quest'opera il dibattito pubblico duri da mezzo secolo: complessivamente il sistema viabilistico della Pedemontana comprenderà 157 chilometri, di cui 87 di autostrada, e 70 chilometri di viabilità locale. Sono interessati da quest'opera 5 province e 85 comuni per un totale di quattro milioni di abitanti.

La società «Autostrada Pedemontana Lombarda» sottolinea soprattutto il potenziale risparmio di tempo: secondo una ricerca della Camera di commercio di Monza, la nuova infrastruttura consentirà un risparmio di 45 milioni di ore l'anno in spostamenti, e ogni suo chilometro creerà 900 posti di lavoro. L'incremento stimato del Pil è pari a 210 milioni di euro, con un beneficio diretto sul fatturato delle imprese che supera i 200 milioni.

Il costo complessivo dei lavori sarà di circa 4 miliardi 700 milioni; 1 miliardo 245 milioni sono stati stanziati dallo Stato, il resto sarà finanziato con l'equity e con il debito.

### IL PIANO TERRITORIALE

Insomma le cifre sono da capogiro, ma è bene rimanere con i piedi per terra. I benefici economici immediati ci sono, ma dietro ogni numero si cela una colata di cemento che andrà a trasformare il territorio senza possibilità di ritorno. Se per il tracciato originario della Pedemontana i problemi con gli enti locali e con gli espropri sembrano per lo più risolti, sono ancora tutte da sciogliere le perplessità intorno alle opere connesse. Pare proprio che una volta avviata, la macchina dell'investimento autostradale non voglia più fermarsi, e così sotto la grande spinta di Expo 2015 altri progetti prendono parallelamente il via, senza forse le dovute precauzioni per infrastrutture così invasive. Facciamo un passo indietro. È il 19 gennaio quando viene approvato dalla Regione Lombardia il

Piano Territoriale Regionale (PTR), il quadro d'insieme a cui dovrebbero far riferimento tutti i piani urbanistici dei 1600 enti territoriali (comuni, province e parchi) della Lombardia. Il piano territoriale rappresenta una fotografia della Lombardia del futuro e se per molti permette finalmente di disporre di una visione d'insieme, sia pure un po' sfumata, per altri invece dipinge un quadro inquietante. In materia autostrade è il caso della 'Pedemontana Bis', un nuovo tracciato autostradale, parallelo a quello del progetto di Pedemontana e destinato a collegare Varese, Como e Lecco, intersecando il Parco della Pineta di Tradate e quello della Valle del Lambro, due consistenti e sempre più rare aree verdi. Si tratta di un tracciato contestato da agricoltori, parchi e comuni interessati, per il quale afferma Legambiente Tradate, "non c'è uno straccio di studio di fattibilità".

### LE 2 TRATTE

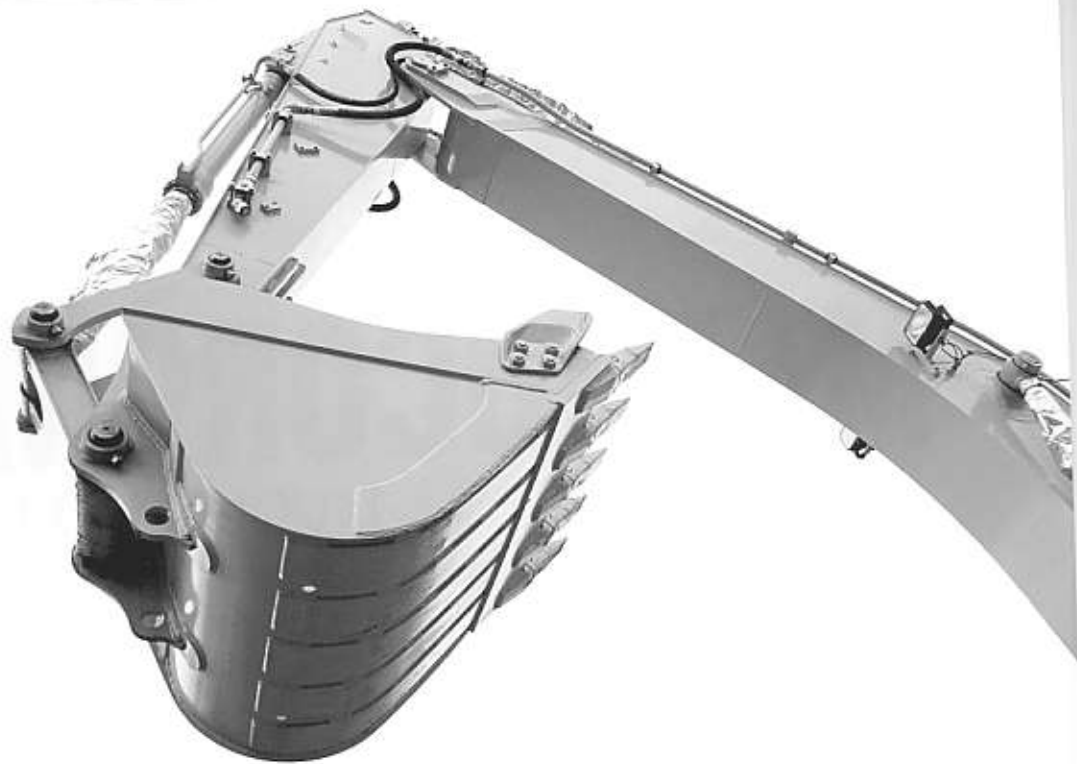
Secondo i progetti la prima tratta (Varese-Como) dovrebbe prendere avvio dalla tangenziale di Varese in corrispondenza dell'interconnessione di Veduggio Olona, proseguire verso ovest e connettersi all'autostrada A9 in prossimità della barriera di Grandate e dell'innesto con la futura tangenziale di Como, per un totale di 16 chilometri, il 32% dei quali in galleria.

La seconda parte (Como-Lecco) ha inizio dalla tangenziale di Como, nel Comune di Albese con Cassano e prosegue verso ovest fino ad innestarsi sulla SS 36 a Nibionno. Questo tratto è di circa 10 chilometri, il 65% dei quali in galleria. La provincia maggiormente interessata è quella di Como con 17 Comuni.

### I COMMENTI

"È stato un fulmine a ciel sereno, addirittura ne siamo venuti a conoscenza indirettamente" dice il sindaco di Binago, tra i comuni interessati, e prosegue "il progetto denaturerà gran parte del paese. Non siamo miopi all'esigenza di nuove infrastrutture, ma è necessario che vengano gestite in accordo con il territorio, non è un caso che nell'incontro pianificato tra i comuni e l'assessore regionale ai trasporti Raffaele Cattaneo non vi fosse un sindaco d'accordo con il nuovo progetto.

Binago ha un problema in più, è l'ultimo paese della provincia di Como e per questo è uno snodo importante con Varese, se tutto rimarrà invariato qui verranno costruite tre nuove strade che interesseranno più di cento famiglie.



Cosa dobbiamo dire ai nostri cittadini, che vivranno in una grande rotonda?". I problemi non sono dunque da poco, e prosegue "senza espropri si sarebbe potuto ottenere un nuovo tracciato utilizzando il percorso della vecchia ferrovia che collegava Como con Varese, di cui una gran parte è già di demanio pubblico, andando in questo modo a servire i paesi più a nord come Cagno e Uggiate Trevano, che altrimenti sarebbero completamente tagliati fuori. Dov'è la logica nel costruire due autostrade a meno di cinque chilometri l'una dall'altra? Inoltre non siamo sicuri che in questo modo il traffico locale sarà attenuato". Le proposte ci sono e sembrano tenere conto con maggiore responsabilità della problematiche locali e ambientali, una su tutte quella di evitare il taglio del parco pineta ma, conclude non senza rammarico il sindaco, "tutti gli emendamenti da noi presentati sono stati bocciati, il PTR è passato come era stato proposto".

Unito dalle stesse perplessità è il presidente del Parco Pineta Mario Clerici, che non ci sta a sacrificare altro verde dopo quello già precedentemente concesso per il progetto Pedemontana: "qui è da anni che investiamo nella protezione del parco, e ci ripagano così. Forse non è ben chiaro a tutti cosa significhi valore ambientale. È la presenza di più habitat, ovvero della biodiversità che garantisce qualità all'ambiente, ne è un esempio la presenza di una gran quantità di muschi. È vero, è prevista l'esistenza di misure compensative ma se viene ripiantato un bosco chiuso di latifoglie la biodiversità va a farsi benedire, insieme ai soldi investiti". E prosegue "già siamo una specie di riser-

va indiana, circondati da una crescente urbanizzazione, almeno vorremmo sapere su che base è stato tracciato il percorso migliore, data l'assenza di dati scientifici che sgombrino il campo da dubbi. L'unica cosa di cui siamo certi è la chiusura di altre aziende agricole".

Anche più a Nord il focolaio della protesta non accenna a placarsi, in questo caso contro la tangenziale di Como. La protesta sorge dai cittadini che hanno creato anche un sito internet ([www.salvabrughiera.com](http://www.salvabrughiera.com)) e che intendono seriamente opporsi alla nuova infrastruttura e specialmente alla sua variante, si più economica, come affermano i vertici di autostrada Pedemontana, ma ben più devastante per il territorio.

Insomma l'impressione è che tutto si voglia fare troppo velocemente senza tenere conto delle necessarie concertazioni, per ultimare il tutto prima di Expo 2015 (di cui il precedente numero vi ha parlato) aprendo così un irrisolto paradosso. Pare ormai certo che non verranno realizzate opere connesse alla grande esposizione nelle province limitrofe a Milano, perchè quindi tanta fretta nel costruire un'autostrada che colleghi Varese con Lecco? Quale sarà il vantaggio per i turisti?

Chiosa Legambiente "denunciamo l'irresponsabilità della politica regionale: pessimi progetti, approvati in fretta e furia per esigenze elettorali, diventeranno cantieri eterni, divorando per decenni risorse pubbliche che avrebbero potuto – e dovuto – essere investite per sanare il drammatico ritardo nel trasporto pubblico e nella logistica ferroviaria!". • Leggi l'articolo di approfondimento di Carlo Frontini su [akappa.it](http://akappa.it)