

Una colata di cemento pedemontano (forse) ci seppellirà.

L'odissea del secondo lotto della tangenziale di Como: dal progetto in galleria alla variante fuori terra, meno costosa ma dall'impatto ambientale devastante. La gente stavolta non ci sta.

La questione Pedemontana era già in auge negli anni '60 - '70 e, rimasta sulla bocca dei più nei decenni successivi (quante volte l'abbiamo invocata imbottigliati nel traffico della periferia milanese!), ha mosso i primi concreti passi solo nel nuovo millennio: nel 2003 l'opera venne definita nel tracciato e inserita nelle procedure della Legge Obiettivo del Governo italiano febbraio 2004; da qui un lungo iter burocratico ci ha condotti al 6 novembre 2009, giorno dell'approvazione del progetto finale e del piano economico-finanziario da parte del CIPE, ossia il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

La tempistica prevede ora 5 anni di lavori a Nord di Milano che coroneranno nella realizzazione di 67 km di autostrada, 70 km di viabilità locale e 20 km di tangenziali targate Pedemontana S.p.a., in grado di collegare le province di Varese, Como, Monza e Brianza, Lecco e Bergamo in un territorio abitato da circa 4 milioni di persone. Il progetto è stato fortemente caldeggiato dalla Regione Lombardia, Formigoni in primis, e l'occasione senza dubbio sarà l'inaugurazione dell'Expo 2015. Costo ipotizzato dell'operazione: 5 miliardi di euro, di cui 1,2 miliardi di tasca nostra, 536 milioni dai soci della Pedemontana S.p.a. e i restanti 3,2 miliardi (più del 50% del totale) da reperire sui mercati finanziari.

Una manovra importante, che interessa il territorio comasco per un percorso di ben 9 km di tangenziale a pedaggio divisi in due lotti dal costo preliminare di 477 milioni di euro: il primo, di 2,4 km, collegherà l'uscita autostradale di Grandate ad Albate (più precisamente la zona di Acquanegra), il secondo, di 6,5 km si svilupperebbe dallo svincolo di Acquanegra attraverso 3 gallerie, le ultime due delle quali rappresenterebbero un'unica galleria di 5 km, fino all'interconnessione con la ex S.S. 342 tra Tavernerio ed Albese con Cassano. Si usa il condizionale perchè di fatto, come testimonia il comunicato stampa della società Pedemontana in data 13/05/09 *“Pur essendo previsti nella concessione di Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A., i secondi lotti delle tangenziali di Como e di Varese ad oggi non risultano finanziati. Ciononostante, come per i lotti finanziati, Pedemontana Lombarda ha dovuto sviluppare il progetto definitivo e pubblicare il piano degli espropri. Tale piano diventerebbe efficace qualora venissero finanziati i secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese”*. Insomma i soldi non ci sono, e ad ogni modo non sarebbero sufficienti: problematiche tecniche nella realizzazione e rischi idrogeologici hanno fatto impennare i costi fino alla cifra di 859 milioni di euro, una spesa ritenuta spropositata da Formigoni che a fine maggio 2009 ha rifiutato il progetto “sbagliato” (ma, ricordiamo, a suo tempo approvato) e da allora spinge per una rapida soluzione spalleggiato dal senatore Pdl Butti. Da questo pasticcio progettuale è scaturito il balletto delle proposte che ha deliziato l'estate comasca 2009: continuare col progetto in galleria passando però dalle iniziali due canne di percorrenza a una canna sola (cioè una corsia per senso di marcia più la corsia di emergenza) o ricercare un altro tracciato che abbatta le spese di costruzione. La prima alternativa porta il nome del Presidente della Provincia Carioni ed è stata bocciata dalla società Pedemontana perchè giudicata irrealistica (o meglio inutile, dato che non avrebbe risolto i problemi di congestione del traffico); la seconda invece, un'illuminazione dell'assessore regionale Raffaele Cattaneo, sta alimentando le fantasie dei progettisti e al momento sembra il “piano B” più gettonato: una strada nuova, a sud rispetto a quella precedentemente definita, fuori terra e preferibilmente in una zona scarsamente abitata.

Quale sarà quindi il nuovo tracciato? Ce lo spiega Anna Maspero, scrittrice canturina e anima del movimento Salvabrughera nato nel gennaio 2010: “L'ultimo progetto di variante al secondo lotto della tangenziale di Como proposto dalle Camere di Commercio di VA-CO-LC e dalla Regione Lombardia, prevede un percorso fuori terra attraverso uno dei pochi patrimoni naturalistici

superstiti in una delle zone più urbanizzate d'Italia, ossia la Brughiera compresa tra Capiago Intimiano e Orsenigo". E aggiunge : "E' giusto che la Regione Lombardia, che costituisce uno dei principali motori economici dell'Italia intera, debba per questioni di risparmio distruggere il proprio residuale patrimonio ambientale?". La domanda è più che mai lecita e conferma il trend della nostra regione, sicuramente un modello economico a livello europeo ma poco lungimirante per quanto riguarda l'ambiente. La crociata di sensibilizzazione della Maspero perpetrata attraverso tutti i media conta già delle adesioni importanti, tra queste il WWF, Italia Nostra, Legambiente e il FAI (fondo ambiente italiano); con quest'ultima organizzazione è stata avviata una petizione sul sito www.salvabrughiera.it per rendere la Brughiera un "luogo del cuore FAI" e così preservarla dalla distruzione.

Nel coro di chi non ci sta non si contano però solo semplici cittadini, un'importante adesione alla protesta viene dal mondo della politica: Elisabetta Patelli, presidentessa dei Verdi di Lombardia, sostiene la campagna dei Salvabrughiera e condanna un progetto che "oltre a danneggiare irrimediabilmente l'ambiente e l'economia del primario locale, si annuncia come inutile, data l'insufficienza di fondi per un'opera che possa davvero risolvere il problema della congestione dei trasporti nel comasco". Dalle sue parole emergono i timori per il rischio che venga realizzato il classico lavoro all'italiana; nonostante ciò, la presidentessa dei Verdi lombardi si dice fiduciosa su una risoluzione di senso che contribuisca veramente a migliorare la vita dei cittadini e soddisfatta per la compatta mobilitazione a favore della salvaguardia del territorio, mobilitazione che vede in prima fila anche i sindaci dei comuni interessati dalla variante (Alserio, Alzate Brianza, Capiago Intimiano, Senna Comasco, Orsenigo, Como, Cantù e Cucciago), i quali hanno dato vita a un tavolo istituzionale di confronto che ha partorito un documento congiunto di tutela del verde e del territorio (documento su cui al momento manca solo la firma di Como e Cantù).

Di fatto gli amministratori locali hanno i loro buoni motivi per essere contrari al progetto: oltre al danno ambientale, gli Enti locali, i cui territori risultano interessati dal tracciato, non sono stati minimamente coinvolti né in sede di valutazione preventiva né tanto meno nella fase di studio e di individuazione dell'ipotizzato tracciato ma ne hanno dovuto prendere atto su convocazione della Regione Lombardia a Como il 27/11/09. Una mossa prepotente da parte della Regione, sintomo di uno scarso interesse verso l'ambito locale e la sua gente, un atteggiamento che il sindaco di Orsenigo, Licia Viganò, restituisce al mittente: la prima cittadina del paese brianzolo ha definito il progetto irricevibile al tavolo con la Regione. "Non si può negare il cattivo stato in cui verte la mobilità su gomma ma con questa infrastruttura non si risolverà nulla, anzi si peggiorerà la qualità della vita delle persone inurbate sul territorio della tangenziale: pertanto useremo tutte le sedi istituzionali a nostra disposizione per far valere l'irragionevolezza della variante". Ma c'è di più: "la tangenziale sarà un percorso a pagamento e i più, per evitare il pedaggio, si riverseranno sulle strade ordinarie. Diventeremo così una grande rotonda".

Sul sito www.pedemontana.com nella sezione ambiente si legge: "Una straordinaria occasione per costruire ambiente e paesaggio". Alla luce di tutto ciò suona proprio come una presa in giro, eufemisticamente parlando.