

IL FIORE ALL'OCCHIELLO

Accanto al nastro d'asfalto la Via Verde per bici e pedoni costerà 100 milioni di euro



QUALITÀ
È la prima volta
che si fa una vera
compensazione
ambientale

— MILANO —

UNA DELLE GRANDI novità della Pedemontana è che accanto al tracciato stradale nascerà una grande pista ciclabile, la cui definizione è perfino riduttiva. Un grande parco lungo novanta chilometri, con aree di sosta e di ristoro, dove i cittadini potranno non solo pedalare ma anche camminare, correre e fare un pic nic.

Il presidente Fabio Terragni lo considera il suo fiore all'occhiello. «Nel progetto, stilato col Politecnico e approvato nell'accordo di programma — spiega —, proponiamo a Regione e Comuni di non dare soldi a pioggia per pseudo compensazioni ambientali, in realtà monetarie, ma di realizzare una una "greenway", una sorta di grande pista ciclabile, che in alcuni punti sarà larga fino a 50 metri, su tutto l'arco dell'opera. Un aspetto nuovo che ancora nessuno ha compiuto. Novanta chilometri con partenza dalla provincia di Varese e arrivo nella provincia di Bergamo. A cui bisogna aggiungere cinquanta interventi di riqualificazione

ambientale nei cinque parchi regionali e nei dodici parchi locali o d'interesse sovramunicipale che saranno attraversati dalla Pedemontana. L'investimento iniziale per questi interventi e per la "greenway" è di 100 milioni di euro. Con la possibilità di raddoppiarli».

Una rivincita per l'ambiente, dunque. «Un'opera ambientale di grandi proporzioni — continua Terragni —, un'infrastruttura verde di connessione fra gli ecosistemi e di mobilità dolce. Un'opera che non ha precedenti anche nella modalità di affrontare le cose, un approccio che finora le altre infrastrutture non hanno avuto e che dopo questo intervento dovranno avere».

MA NON È TUTTO. «Oltre alla compensazione ambientale — aggiunge —, stiamo lavorando anche su altri due aspetti: sul tema innovazione, cioè l'eliminazione sulla Pedemontana delle barriere di esazione, che non vuol dire eliminare il pedaggio, ma raccogliarlo con altre modalità; e poi stiamo lavorando sul tema dell'energia e riteniamo che questa possa essere un'autostrada autosufficiente dal punto di vista energetico, attraverso pannelli solari e sistemi di recupero energetico».

«Stiamo lavorando anche sul fronte della concezione generale dell'opera — insiste Terragni —, proprio come opera integrata nel territorio. Cioè cogliamo l'occasione per fare anche un po' di manutenzione straordinaria del territorio. Proprio in quest'area, abbiamo a che fare con uno sviluppo edilizio molto disordinato, con un tasso di urbanizzazione selvaggia, casette, capannoni, centri commerciali, multisala, magazzini, show room, tutto accatastato in modo un po' casuale. Se sarà possibile, faremo interventi per mettere un po' d'ordine».

PORTARE LOGICA, insomma, laddove regna il caos. «Stiamo valutando e ragionando anche sull'asfalto fotocatalitico o su fondi di cemento fotocatalitico, le gallerie possono essere dipinte con materiali analoghi e

su altri aspetti che possono aiutarci a contenere le emissioni. Il tutto con l'obiettivo di fare un'opera integrata di qualità come dev'essere un'infrastruttura autostradale che entrerà in funzione nel 2015. Non va concepita semplicemente come un nastro d'asfalto ma come un'opera integrata e innovativa. Questa è la filosofia che stiamo cercando di proporre. E finora ci siamo riusciti, per esempio in Regione nell'accordo di programma è stato approvato questo tema delle opere

di compensazione ambientale in modo molto sereno, nessuno ha chiesto di avere soldi. I comuni ci son venuti dietro e in parte sono molto contenti perché tali opere possono essere potenziate». Un'opera ecosostenibile. «A proposito del tema della sostenibilità — spiega Terragni —, abbiamo affidato uno studio al professor Marco Ponti del Politecnico, per capire se e come questa infrastruttura può essere integrata con i sistemi di trasporto e i servizi di trasporto pubblico esistenti. Secondo noi bisogna integrare al massimo, perché qui il bisogno di mobilità sarà talmente alto che la contrapposizione che è stata fatta finora tra trasporto pubblico e trasporto privato non avrà più senso. Questo territorio è talmente denso di imprese, di insediamenti, di case con una mobilità molto alta che non è pensabile di mettere in competizione le due cose: ci vogliono l'una e l'altra cosa».

Cesare Paroli

