

L'INCHIESTA

Pedemontana, speranze e incubi di un'opera attesa da 40 anni

Costo 4 miliardi, lavori nel 2010: taglierà drasticamente i tempi di percorrenza ma i Comuni sono pronti alla guerra per limitare i danni ambientali

Servizi ■ in Primo Piano

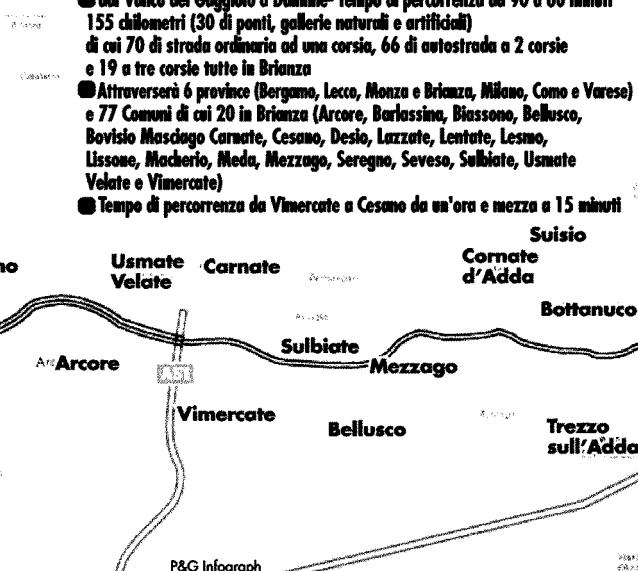
40 ANNI DI PROGETTI,
Tutti i nodi della
Malpensa-Bergamo in 60 minuti, Trezzo-Cesano

COSTO OLTRE 4 MILIARDI, LAVORI NEL 2010
Pedemontana
in 15: ma restano le preoccupazioni di 20 Comuni

IL TRACCIATO



- dal Valico del Guggiolo a Dalmine- tempo di percorrenza da 90 a 60 minuti 155 chilometri (30 di ponti, gallerie naturali e artificiali) di cui 70 di strada ordinaria ad una corsia, 66 di autostrada a 2 corsie e 19 a tre corsie tutte in Brianza
- Attraverserà 6 province (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese) e 77 Comuni di cui 20 in Brianza (Arcore, Barlassina, Biassono, Bellusco, Bovisio Masciago, Carnate, Cesano, Desio, Lazzate, Lesmo, Lissone, Macherio, Meda, Mezzago, Seregno, Seveso, Sulbiate, Usmate Velate e Vimercate)
- Tempo di percorrenza da Vimercate a Cesano da un'ora e mezza a 15 minuti



di ANTONIO CACCAMO

— VIMERCATE —

E NE PARLA almeno da più di 40 anni. Ora l'autostrada Pedemontana sta per diventare una realtà. Attraverserà la Lombardia da est a ovest, unendo Varese, Como, Milano, Bergamo passando per Lecco e la Brianza e collegando gli aeroporti di Orio al Serio e Malpensa: tempo di percorrenza 60 minuti (oggi ce ne vogliono 90). Spesa stimata: 4 miliardi e 200 mila euro; un miliardo e 200 mila finanziato dallo Stato, il resto dovrebbe arrivare dai privati con il sistema del project financial. I cantieri dell'impresa dovrebbero partire nel 2009. I lavori, per il tratto più contestato, quello brianzolo, dovrebbero partire nel 2010 attraversando 20 Comuni fra Lazzate e Cornate: 19 chilometri, gli unici a tre corsie previsti dal progetto: alla fine dei lavori, nel 2010 si potrà attraversare la Brianza in 15 minuti (oggi ci vuole un'ora e mezza). Viadotti, nuove corsie, ponti, svincoli, gallerie, trincee e barriere per il pedaggio a ridosso dei paesi e attraverso i parchi che stravolgeranno per sempre la vita dei Comuni. Sindaci e cittadini sono preoccupati. Maggioranza e opposizioni spesso si sono alleate per proteggere il territorio e chiedere opere di mitigazione ambientale. In tutti i comuni si sono svolte riunioni e assemblee pubbliche, i comitati hanno promosso petizioni per evitare l'abbattimento di case e sollecitare la tutela del territorio. Il tempo stringe dopo l'approvazione da

parte del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica). Ai Comuni restano pochi giorni per presentare in Regione eventuali osservazioni.

«**ABBIAMO SEMPRE AVUTO DUBBI** sul progetto. Di positivo c'è che con il nuovo management c'è un dialogo continuo».

parte del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica). Ai Comuni restano pochi giorni per presentare in Regione eventuali osservazioni.

«**ABBIAMO SEMPRE AVUTO DUBBI** sul progetto. Di positivo c'è che con il nuovo management c'è un dialogo continuo».



sottolinea il sindaco di Vimercate Paolo Brambilla: dopo un lungo braccio di ferro, ha ottenuto l'assicurazione che l'autostrada sarà costruita in trincea. Il problema è anche che accanto alla Pedemontana correrà la Gronda ferroviaria Seregno-Bergamo: «Se le due opere non saranno costruite vicine e parallele, occuperanno il 20% del nostro territorio», ricorda il sindaco di Usmate Velate Angelo Penati (centrosinistra). Timori condivisi dall'opposizione Pdl e Lega con i quali ha dato il via ha una raccolta di firme. Preoccupato è anche il sindaco di Arcore, Marco Rocchini: «Siamo convinti che l'autostrada debba attraversare la collina di Bernate in galleria pro-

fonda. Le ricadute ambientali sono pesanti, la strada passerà in mezzo a una zona di grande valore paesaggistico, inserita nel futuro parco delle colline brianzole». «La collina di Bernate, con i suoi boschi, è considerata parte della memoria stessa di Arcore - ricorda Pino Timpani, dell'Associazione parchi Vimercatese - Sì all'autostrada, ma fatta bene».

DATA ORMAI PER SCONTATA la costruzione dell'autostrada Malpensa - Bergamo, gli amministratori locali cercano almeno di portare a casa opere utili per compensare i danni. Prima fra tutti la metropolitana, con il prolungamento della linea 2 a Cologno a Vimercate. La parola d'ordine è di informare degli sviluppi del progetto i cittadini, la cui vita sarà comunque cambiata dal passaggio della Pedemontana. Sperano di poter migliorare l'infantissima rete stradale, che soprattutto tra Monza e Trezzo è un continuo susseguirsi di rallentamenti, code ai semafori e agli incroci. Nei vari paesi si tengono assemblee: da Bellusco a Mezzago da Aicurzio a Cornate d'Adda, dove sia autostrada che ferrovia attraverseranno l'Adda, nei pressi del campo di golf. Bellusco si ritroverà con una barriera del pedaggio e svincoli autostradali nei pressi della storica cascina San Nazzaro. Poco più in là c'è in forse il futuro

di un bosco situato nell'ansa del Molgora a sud-ovest di Passirano (frazione di Carnate). Pronti a battersi ci sono i Comitati antipedemontana, Wwf di Vimercate, Legambiente di Usmate Velate, Associazione parchi del Vimercatese: «La Pedemontana non diventi la scusa per urbanizzare la Brianza vimercatese e cementificare i pochi terreni agricoli rimaste», avverte Enzo Locatelli, responsabile della Coldiretti di Vimercate.

Imbuto a Copreno pedaggio a Meda

di SONIA RONCONI

— LENTATE —

ASSIMO SASSO, sindaco di Lentate (centrodestra) ha fatto chiarezza sull'iter di Pedemontana in una riunione di giovedì scorso. Il tratto lentatese della nuova infrastruttura coincide con l'attuale superstrada Milano-Meda. A Copreno uno svincolo introdurrà all'autostrada con pedaggio alle porte di Cerninate. Il progetto preliminare prevedeva la galleria sotto Camnago, ma la società Pedemontana ci ha rinunciato a causa del terreno frano. L'azione e dell'Amministrazione si è dunque volta a procurare il proseguimento della cosiddetta strada di arroccamento - che altrimenti si sarebbe fermata a Barlassina - sino al confine nord del territorio di Lentate, verso Cerninate e verso Bregnano.

L'8 LUGLIO SCORSO in un incontro pubblico con la stessa società Pedemontana, l'amministrazione di Barlassina (centrosinistra), ha appreso che l'interramento della strada non potrà essere realizzato per motivi tecnici, di sicurezza e di costo. Sarà invece realizzata una trincea davanti alle scuole per poi proseguire in rilevato verso Meda. «L'amministrazione comunale di Barlassina rimane ferma nella richiesta di interrimento della strada, nonostante Regione Lombardia e Provincia di Milano abbiano avallato il parere di Pedemontana - afferma il sindaco Anna Maria Frontini-. Anche i Capigruppo del con-

siglio comunale di Barlassina condividono la richiesta di interrimento, ritenendo che l'attraversamento di 80 mila veicoli al giorno così come previsto sia insopportabile per il territorio di Barlassina».

DA SEVESO LE CORSIE dovrebbero diventare tre: ciò che porterebbe alla creazione di un viadotto a dieci corsie. «Dall'incontro del 4 novembre - ha dichiarato Floriana Belotti, assessore alle Grandi Opere Infrastrutturali di Seveso - ci aspettava-

mo qualcosa in più, ma sono ancora in corso i tavoli tecnici per ottenere le soluzioni meno im-

pattanti per il proprio territorio». Inoltre l'amministrazione (centrodestra) ha voluto chiarire che le informazioni diffuse sull'abbattimento di case e aziende sono scorrette.

ANCHE L'AMMINISTRAZIONE DI MEDA (Lega), l'opposizione e le diverse associazioni stanno duellando con i vertici per chiedere modifiche viabilistiche, per la messa in sicurezza di strade, passaggi, sottopassi e sovrappassi. Il timore è la chiusura dello svincolo della Milano-Meda che creerebbe notevoli disagi ai pendolari. Inoltre l'Associazione Quartiere Polo chiede l'interrimento dell'eletrodotta Meda-Bovisio. Ancora da chiarire se il tragitto toccherà parte del Bosco delle Querce, il parco sorto sulle ceneri della diossina, un intervento che dovrà tenere in conto la rimozione di terra delle aree contaminate.

**Fino al 2015 sarà il caos
per i pendolari
Aperta la questione diossina
del Bosco delle Querce**



Troppo costoso interrare la Pedemontana: meglio potenziare la Milano-Meda. Una decisione che preoccupa i Comuni lungo la tratta della superstrada già un inferno per i pendolari

ABBANDONATA L'IPOTESI INTERRAMENTO

La superstrada diventa di 10 corsie Giunta e comitati insorgono

di GABRIELE BASSANI

— CESANO MADERNO —

ER CESANO la Pedemontana si è materializzata come un «incubo» solo lo scorso mese di ottobre, visto che negli ultimi 8 anni in città tutti, a partire dall'Amministrazione comunale, avevano dato per scontato il progetto che prevedeva l'interramento in galleria della nuova autostrada sotto l'attuale Milano-Meda, che sarebbe rimasta come strada di collegamento intercomunale. Poi dalla Regione è stato evidenziato che quella soluzione non è più percorribile per un problema di costi, di tempi di realizzazione e anche di difficoltà tecniche emerse in seguito ad una serie di approfondimenti.

Di qui la proposta di realizzare Pedemontana sullo stesso livello dell'attuale Milano-Meda, finendo quindi per «allargare» la superstrada aggiungendoci almeno 2 corsie (una per senso di marcia) oltre alle strade di arroccamento nelle due direzioni, fino ad arrivare ad un totale «a vista» di 10 corsie. Contro questa ipotesi si è schierata la Giunta affiancata dai comitati cittadini. Una questione che ha assunto anche i connotati di uno scontro politico con i partiti di centrodestra (all'opposizione) che accusano l'Amministrazione di strumentalizzare il problema dopo averlo ignorato per anni. Ac-

Il centrodestra accusa il sindaco: «Strumentalizzazione elettorale»

cuse respinte al mittente dal sindaco Paolo Vaghi: «Nessuno prima d'ora aveva mai messo in discussione l'ipotesi di interrimento, adesso vorrebbero costringerci ad accettare una soluzione che per Cesano sarebbe letale». Al momento c'è ancora un tavolo di trattativa formalmente aperto in Regione, con prossima scadenza il 27 novembre. «Auspicio che entro quella data, l'Amministrazione di Cesano abbandoni atteggiamenti strumentali e demagogici e, come gli altri comuni della Brianza, arrivi a una soluzione il più possibile condivisa e praticabile - dice l'assessore regionale Massimo Ponzoni - Una soluzione che può giungere dal tavolo istituzionale aperto in Regione dall'assessore Cattaneo, sede idonea a contempera-

re le esigenze dei cittadini con quelle di tutti gli altri soggetti coinvolti nella realizzazione di Pedemontana». Chi invece può dirsi soddisfatto sono i Comuni più a nord, a partire da Lazzate che, a fronte della presenza di uno svincolo della nuova autostrada, ha ottenuto la realizzazione di una circovallazione che terrà il traffico pesante fuori dal centro abitato. Lo stesso vale per Misinto che, con l'accordo per la realizzazione dell'«opera connessa» Variante alla Sp 133, ha ottenuto di fatto la realizzazione di una tangenziale per liberare la frazione Cascina Nuova dai flussi di traffico delle zone industriali.

E LISSONE CITA L'ESEMPIO DI LECCO

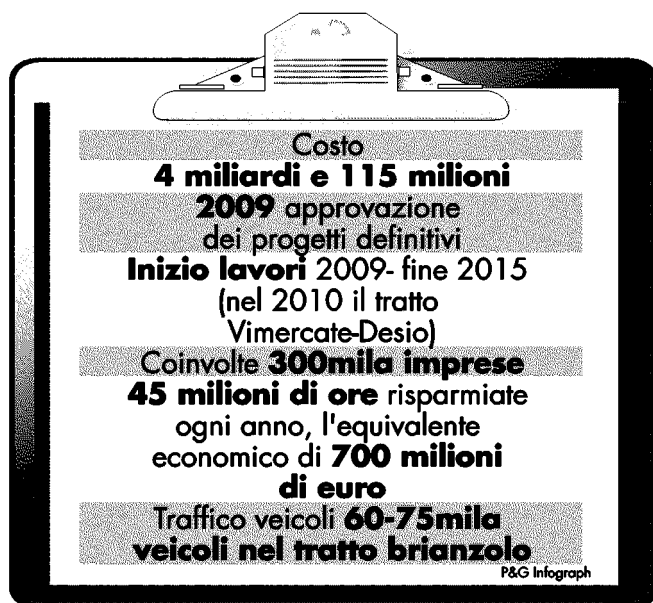
Desio nel tunnel, espropri a Biassono Macherio scrive al «suo» premier

È PROPRIO DA DESIO - dove si può vedere lo scempio del maxi svincolo con la Valassina mai entrato in funzione e che dovrà essere abbattuto e poi rifatto - che è partito uno dei movimenti ambientalisti per limitare l'impatto della Pedemontana e trasformarla in una chance per creare una dorsale verde lungo il tracciato. Si tratta di «Insieme in rete per uno sviluppo sostenibile», promosso da Alternativa Verde per Desio, raggruppa una ventina di associazioni: «Vigileremo con tutti i mezzi a disposizione - ha spiegato il consigliere Sergio Mariani - affinché le risorse finanziarie delle compensazioni ambientali vengano destinate ad effettive opere e per realizzare i parchi urbani e corridoi ecologici». Per Desio, la «Rete» si batte per preservare la zona di villa Buttafava, cascina San Giuseppe e le aree agricole circostanti (inserendo il tutto nel Parco sovracomunale Brianza Centrale); per creare un'area di mitigazione a San Carlo rendendola fruibile per i cittadini; per la creazione di una dorsale verde nord-sud, San Carlo-Valera, con un corridoio ecologico fra il parco Brianza Centrale e il Grugnotorto; per un ulteriore corridoio est-ovest Valera-Prati, unendo il parco di Villa Tittoni con il Grugnotorto di Muggiò.

**Sarà eliminato e rifatto
il maxi-svincolo
sulla Valassina
mai entrato in funzione**

A LISSONE l'autostrada dovrebbe attraversare la città al confine con Santa Margherita. Il Comune propone di interrare completamente il tratto lissonese realizzando corsie e rampe di uscita in parte sotterranee, sul modello del tunnel di Lecco: l'imbocco della rampa di uscita sarebbe anticipato e realizzato già in galleria, correndo parallelamente alle corsie di marcia dell'autostrada, eliminando così i rischi di abbagliamenti per i guidatori. Anche a Macherio i cittadini sono preoccupati: dovranno essere abbattute diverse abitazioni e alcuni insediamenti produttivi soprattutto nella frazione Bareggia al confine con Lissone. Espropri e abbattimenti che interesseranno pure Biassono dove anche un noto ristorante dovrà essere sacrificato. Un mese fa il sindaco Mariarosa Redaelli ha scritto una lettera al suo concittadino più illustre, Silvio Berlusconi, a villa Belvedere: «Nessuno vuole rimettere in discussione il progetto che ha già avuto un iter molto travagliato. L'unica garanzia però per fare accettare dalla popolazione un simile intervento viario è la copertura con ripristino del suolo per la quota concordata che è di 1,4 chilometri sui 2,5 totali».

Gigi Baj, Alessandro Crisafulli, Fabio Luongo



AREE AGRICOLE CANCELLATE A CORNATE

L'autostrada passa fra case, golf e aziende

N'AZIENDA FLO-ROVIVAISTICA che rischia di scomparire, per lasciare il posto ai binari della ferrovia Seregno-Bergamo. Gli stessi che dovrebbero attraversare il campo da golf di Usmate Velate. L'abbinamento autostrada-ferrovia non sarà indolore nella Brianza Vimercate, area disseminata di case, fabbriche e uffici. Luca Brioschi, 31 anni, e la sorella Barbara, che di anni ne ha 24, temono di dover chiudere la loro attività florovivaistica, aperta pochi anni fa a Cornate con tanti sacrifici: «Volevamo ampliarlo e costruirci la casa e il deposito degli attrezzi: ma quando tutto sembrava fatto in Comune ci hanno detto che ci passeranno le rotaie della ferrovia Seregno-Bergamo e poco più il là la Pedemontana. Non abbiamo neppure finito di pagare il mutuo e, se nulla cambierà, dovremo chiudere». Avranno un indennizzo, ma avrebbero preferito il loro lavoro. Non lontano dovranno esse-

re abbattute quattro case. A rischio c'è anche l'esposizione di mobili.

SPOSTIAMOCI A VELASCA di Vimercate. Qui a far paura è l'autostrada. Correrà a meno di 20 metri dall'allevamento di Isaia Bonfanti, allevatore di 74 anni, la Pedemontana correrà a meno di 20 metri dalle stalle e dal giardino di casa. Nella parte più a nord, al confine con Usmate Velate, è previsto che passi la Pedemontana: «Potrebbero spostarla più in là e salvare la nostra azienda», spiega Giorgio Bonfanti, figlio di Isaia. Anche a Bernate, frazione di Arcore, la gente si lamenta. Qui è nato il Comitato «Bernate boschi» con l'obiettivo di far passare Pedemontana in galleria: «C'è tutta una fascia verde da proteggere: viale Brianza, verso Camparada, il Laghettono e tutte le altre zone verdi», ha spiegato Bruno Quarenghi. Proprio a Bernate, dove passerà la ferrovia, sarebbero costruiti anche un casello e un grande svincolo a 800 metri

dalla scuola elementare di Bernate.

La parte dell'abitato più colpita è la via Varisco, al confine con Usmate Velate.

FANNO DISCUTERE la barriera di Carnate, dell'area di servizio di Villanova, lo svincolo di Bellusco, destinati a consumare suolo fra Carnate, Bernareggio, Aicurzio, Bellusco e Vimercate. A rischio l'area agricola compresa fra Ruginello di Vimercate e Cascina San Nazzaro a Bellusco. «Il passaggio del tracciato autostradale-ferroviario a nord del nostro territorio, dovrà trovare opere di mitigazioni e compensazioni tali da rispettare al massimo l'attuale assetto urbanistico», osserva Franco Taunio, assessore all'Urbanistica di Mezzago. Timori anche per la linea ferroviaria dove correranno 173 treni merci al giorno.

Antonio Caccamo