

Il road show. Per coinvolgere il territorio la società ha deciso di presentare il progetto Comune per Comune

Pedemontana, modello di concertazione

di Marco Alfieri

«Per favore, adesso le compensazioni ambientali...», chiede trafelato Paolo Brambilla, sindaco di Vimercate al suo primo mandato. Ovvio l'impellenza: sulla partita si giocherà il rinnovo. Di Pedemontana se ne parla da quarant'anni. Dai tempi della suggestiva Biella-Bergamo, immaginata per connettere sistemi produttivi in grande effervescenza: tessile, meccanica leggera, beni per la casa, legno-arredo. Un'asse viabilistico est-

LE RICHIESTE

I sindaci insistono sulla necessità di prevedere le compensazioni ambientali. A Vimercate la strada passerà a venti metri dalle case

ovest a nord di Milano che non obblighi ogni volta a passare dal capoluogo per salire verso i laghi, Malpensa, la Svizzera. E più la politica latitava, più cresceva l'urbanizzazione diffusa. Così oggi la conurbazione Bergamo-Varese che entro il 2015 verrà attraversata dalla nuova autostrada, accorpa 4 milioni di abitanti, 300 mila imprese, il 10% del Pil nazionale. Ma il guaio è che progettargli adesso è un rompicapo, dovendo fare slalom tra territori saturi.

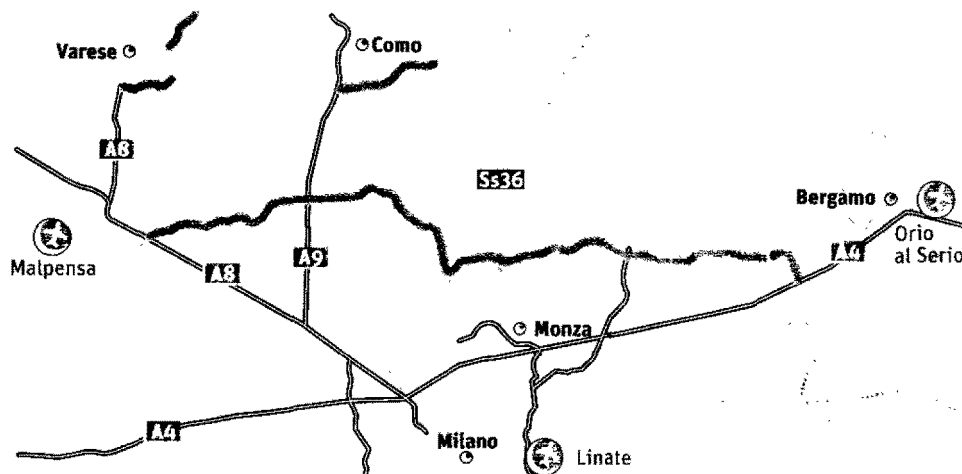
A Vimercate l'auditorium è strapieno: 250 persone strizzate, molte in piedi. Fa già caldo ma l'appuntamento è di quelli da non perdere: il road show di Pedemontana lombarda. C'è il presidente Fabio Terragni, il direttore generale Umberto Regalia, l'assessore provinciale Gigi Penti, il sindaco Brambilla e ci sono le slide con i numeri e le foto che spiegano alla cittadinanza «l'impatto del mostro sul comprensorio», come lo chiama un signore coi baffi in seconda fila. E relative compensazioni.

Non è uno scherzo. Pedemontana interessa sei province (Bergamo, Lecco, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese): 157 km di cui 87 di autostrada e 70 di strade connesse. In più «non ci saranno le classiche barriere di esazione bensì sistemi automatici di rilevamento con risparmio di territo-

Un'opera a basso impatto ambientale

IL TRACCIATO DELLA PEDEMONTANA LOMBARDA

Il sistema comprende anche le tangenziali di Como e Varese



TIPOLOGIE

Galleria
29 km

Trincea coperta
44 km

Trincea scoperta
54 km

Raso
25 km

Ponti
5 km

Il nuovo sistema viabilistico

Nuova autostrada
87 km

Nuova viabilità ordinaria
70 mln

Veicoli al giorno
200 mila

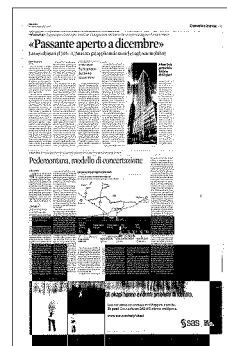
rio e tempo», tranquillizza la platea Terragni.

Da qualche mese i vertici di Pedemontana sono bifronte: di giorno in ufficio, di sera in giro per il territorio, Comune dopo Comune (sono 78) per spiegare il cosiddetto "effetto spugna" della nuova infrastruttura, che secondo i calcoli assorbirà traffico liberando la viabilità locale. Per ascoltare le comunità. Migliorare il progetto preliminare e «condividere alcune scelte, non tutte», su questo Terragni è franco. Si lavora dentro quattro paletti: «L'opera è inserita nella legge obbiettivo, dunque non si può tornare indietro. Non si può uscire dal tracciato già approvato dal Cipe. Bisogna inaugurare entro il 2015 e stare nel costo fissato in 4,6 miliardi». Il road show serve piuttosto per negoziare le compensazioni ambientali e non far la fine della Val di Susa. L'altro giorno erano a Capriate, poi ad Arcore, il paesone di Silvio Berlusconi. Lunedì sera Vimercate. Poi toccherà Usmate, Velate, Bernareggio, Mezzago e Cornate dove autostrada e ferrovia do-

vanno attraversare l'Adda vicino al campo da golf.

Ma Vimercate se possibile è il vero caso scuola perché in una delle capitali dell'impresa-famiglia, la distanza del mostro dalle abitazioni è il tema più incandescente. Nel dettaglio: con il tracciato preliminare Pedemontana passerà a venti metri dalle case della frazione Velasca, occuperà una bella fetta di terra a Ruginello e ci sarà la costruzione di una strada di raccordo sopraelevata.

L'impatto è forte. Ci sono squarci come il bosco del laghetto sul fiume Molgora che verranno abbattuti. «Ma l'autostrada può essere un'opportunità per ricostruire paesaggio e funzioni urbane in un quadrante eroso da un carico ambientale compromesso», abbozza Terragni. Pedemontana metterà 100 milioni sulle compensazioni, il 3,5% dell'intera opera. «Mai così tanti soldi in Italia, con l'obbiettivo di raddoppiarli». Si farà una pista ciclabile di 90 km (65 milioni di investimento) mentre altri 35 milioni serviranno per altre



opere (il sogno è una grande greenway)».

Poi Regalia entra nei dettagli, dimostrando di aver studiato i passaggi a livello, le sopraelevate, la densità dei quartieri, le mini arterie. La gente è preoccupata, rumorosa perché quando una strada ti passa raso al balcone è naturale, ma apprezza il metodo e la disponibilità dei vertici nel metterci la faccia. «Per Vimercate ci sono 2 milioni di compensazione ambientale tra bosco, prato, filari, piste ciclabili, piantumazioni e misure agro-ambientali. Mentre il sedime nel nuovo progetto si sposterà dai 20 a circa 90 metri dalle case».

La gente fa domande in continuazione. Prende appunti. In sala non c'è una classe anagrafica preponderante. È davvero una miniatura della Brianza reale. «Quanto disterà la ciclabile dall'autostrada? Mica sarà come la Valassina che gli corre accanto ed è pericoloso?», chiede una ragazza. «Non è che poi la gente uscirà prima dal casello per non pagare il pedaggio intasandoci ancor di più, vero?», abbozza un signore con pizzetto e occhiali. «E come passa sul Molgora, che è una zona di pregio?». «In trincea scoperta e poi in sopraelevata», rassicura Regalia. «Mentre sul passaggio nel parco agricolo della Cavallera deciderete voi tra due soluzioni che vi offriamo». Ma bisogna far presto: in 6 mesi si passerà al progetto esecutivo. Dimostrando quanto sia faticoso creare consenso sul territorio. Perché tutti da artigiani, piccoli imprenditori, partite Iva o semplici pendolari sono concordi nel costruirla, ma quando è il momento di chiudere il tracciato ecco che ognuno si trova solo contro il mostro che sta per atterrare vicino a casa tua. «Le patate della Cavallera come si conciliano con la Pedemontana?», si domanda un elettore che si dice leghista a fine serata. Paradossale, no? L'altro giorno ad Arcore un suo omologo aveva difeso la Pedemontana dicendo che il segreto sta nelle compensazioni e chi è contro è un comunista. «Basta tenere i soldi a casa nostra». Entrambi leghisti, ma un differente approccio al mostro. Sul territorio va tutto in cortocircuito, le etichette scompaiono e ogni paese ha le sue Velasca e i suoi parchi della Cavallera da preservare.

marco.alfieri@ilssole24ore.com