

Pedemontana, inganno o no? Un dossier su cui discutere o dissentire



LETTERA

Egregio Direttore, proponiamo questo nostro dossier perchè possa essere letto e dibattuto, senza avere la verità in tasca a tutti i costi.

LA DISINTEGRAZIONE DELLA REALTA'. In questi anni Domà Nunch ha denunciato come l'annullamento dei caratteri di cultura e civiltà del nostro popolo sia

biunivocamente correlato al peggioramento del paesaggio, alla diminuzione della qualità e quantità degli spazi agricoli e naturali, alla economicizzazione di ogni valore, a partire dal senso della politica fino alla sacralità della terra. Una dinamica, questa, che dagli anni '60 ha accompagnato il ciclo di almeno due generazioni, e che forse ci abbandonerà con l'estinguersi dell'era del petrolio, ciò che inevitabilmente avverrà fra meno di qualche decennio, lasciando alla nostra progenie il problema di "come continuare" in un mondo dove in un solo secolo si sono sfruttate le principali risorse energetiche e materiali disponibili. Forse non è neanche troppo lontano il tempo in cui i nostri nipoti guarderanno con orrore alle generazioni a noi coeve, con una incapacità di comprensione degli errori commessi simile a quella che noi ora cogliamo nelle genti che 70 anni fa fecero una Guerra Mondiale o che 400 anni prima sterminarono i nativi americani.

In particolare, per andare al bersaglio del problema, abbiamo già in più occasioni evidenziato il decennale errore (quasi) irreversibile del superamento di ogni limite di sostenibilità nel consumo del suolo a conseguenza di fenomeni speculativi (compravendita a fini di profitto e non di reale necessità) che si sta compiendo in Insubria, erodendo così una delle principali risorse di cui disponiamo: lo spazio.

Ma al dolore per la scomparsa fisica dei nostri luoghi si aggiunge un'altra verità paradossale per un paese sedicente moderno: buona parte delle aree agricole e boschive residue perse o in programma di essere cancellate dallo sviluppo oltre i limiti, sono spesso luoghi culturalmente inesplorati, praticamente sconosciuti alla maggior parte della popolazione. Prendiamo per esempio il caso dell'autostrada Pedemontana: il suo tracciato insisterà su molti luoghi "liberi" (*) i quali non solo sono già ufficiosamente declassificati come aree di espansione dell'urbanizzato, ma raramente sono stati curati e valorizzati: insomma, la gente li avrebbe più amati e sarebbe davvero pronta a scendere in piazza per proteggerli, se avesse avuto la possibilità di conoscerne l'esistenza e il valore.

Anche dal punto di vista scientifico la faccenda ha serie lacune. Ogni giorno scompaiono luoghi che non sono mai stati oggetto di studi - per esempio - circa la composizione faunistica e vegetale, la geologia, le dinamiche dei corsi d'acqua minori...

Senza parlare del fatto che ovunque, fuori e dentro i nostri centri abitati, mancano monitoraggi e indagini di carattere archeologico e antropologico relative alle testimonianze dell'uomo nella Storia in quel dato posto: e pensare che nella nostra Insubria basta dare un calcio a un sasso che si trova qualcosa di interessante (ma pochi lo sanno). Ma forse è meglio per l'edilizia, "volano dell'economia", che i cantieri ingoino ogni scomodo ricordo del passato.

In sintesi, si può dire che la cementificazione estesa della cosiddetta "città continua" padana, oltre a portare la nostra qualità della vita e senso estetico ai paradigmi delle periferie nordafricane, sta



cancellando un patrimonio di potenziali conoscenze "ecogeografiche", diremmo noi, che sono un qualcosa di ancora più macroscopico e oggettivo della sensazione di malessere e sradicamento che la nostra "avanguardia" ha già da tempo percepito; e poco serve il lavoro di volontariato lasciato all'iniziativa di pochissimi appassionati e associazioni (come la nostra), che dedicano il proprio tempo ad esplorare gli angoli dimenticati della nostra Terra, cercando di studiarne le dinamiche naturalistiche e storiche, ovvero cercando una parte stessa del nostro essere uomini.

PROGETTI "PIONIERI". Scendiamo nella politica. Cosa fanno le benemerite istituzioni (quelle che la scuola italiana da "libro Cuore" ci ha insegnato a rispettare e onorare) per salvare il nostro ecosistema (ambientale e culturale)? A parte qualche promozione di facciata, poco o niente. Anzi negli ultimi decenni hanno periodicamente prodotto (o meglio servilmente gestito) dei "progetti volano" la cui unica impronta è stata quella di sfruttare territorio "inesplorato" per rilanciare i flussi economici, con la pretesa di far piovere benessere e creare occupazione. Piani presentati come d'emergenza, proposti con un ottimo marketing, che in realtà nascondono ambizioni di un ristretto gruppo di grandi industrie e corporazioni. In pratica, con la scusa di fare qualcosa di "eccezionale", si "sbloccano", con leggi e iter speciali, interi blocchi di territorio che altrimenti sarebbero stati sfruttati solo nel giro di decenni, anche tenendo conto del trend attuale.

E' il caso di Malpensa 2000, con il suo "Piano d'Area" che si è fatto beffe non solo di una "Riserva della Biosfera" targata UNESCO come il Parco del Ticino, ma anche della gente "delocalizzata" che ha dovuto abbandonare le proprie abitazioni, ora sostituite da centri logistici, hotel e svincoli autostradali; e che dire della **VAL**, che nonostante sia stata occasione di duro scontro fra il popolo e lo stato in Val di Susa, a Novara e a Pero ci è arrivata tranquillamente? Qualcuno da noi si è mai chiesto se può essere un collegamento Lione - Kiev ciò che interessa a chi sta in coda alla mattina per andare al lavoro o meglio vorrebbe un sistema di trasporti locali, meno impattanti e meno costosi? O forse questi progetti servono a qualche privato che incassa milioni di euro muovendo merci in tutto il mondo e stando seduto nel comitato direttivo di una multinazionale? Vi siete mai accorti del casino che è stato fatto alla viabilità locale fra Rho e Magenta? Quanti luoghi sono scomparsi in quella zona? Si potrebbe dire lo stesso dell'autostrada Pedemontana, che a tutto serve tranne che a semplificare la vita di chi si muove localmente. L'Amministrazione Regionale persegue una campagna stampa, ben recepita dai quotidiani, fatta di immagini tranquillizzanti e soluzioni a portata di mano (l'autostrada "che corre nel verde"), che or-

mai inizia a fare acqua; se le cose fossero spiegate come stanno, il popolo (quello stufo di stare in coda) chiederebbe un sistema di trasporti pubblici che renda poco attraente l'uso della macchina, un trasporto di merci tramite treno anche localmente, vorrebbe una localizzazione delle industrie pianificata e adeguata, filiere corte, qualità della vita nei paesi e reinserimento degli abitanti nei centri storici, che ritornino così socialmente vivi ed economicamente indipendenti grazie anche a forme di commercio diffuso.

La Pedemontana è quindi il penultimo "progetto pioniere" in ordine di tempo (l'ultimo è l'**Expo 2015**) che apparentemente si giustifica sulla base di un problema diffuso (il traffico), per divenire invece un catalizzatore di nuovo sviluppo edilizio, di aggravato impatto viabilistico, poichè allo stesso tempo favorisce il trasporto su gomma e impone la costruzione di industrie, abitazioni, centri commerciali e logistici proprio al suo fianco. Il tempo di un'autostrada che corre in mezzo al niente non è arrivato e non arriverà mai.

PREVEDIBILI CONSEGUENZE. Domà Nunch è quindi molto più preoccupato per l'indotto che la Pedemontana produrrà piuttosto che per la strada stessa. Vediamo come mai, sfatando alcune convinzioni diffuse:

1- la Pedemontana non risolverà il problema del traffico, anzi ne attirerà di nuovo, poichè da sempre le strade sono costruite per portare gente, non per allontanarla da un luogo. L'autostrada produrrà la saturazione completa dello spazio a nord di Milano, nel senso che se fino a ieri a una strada vecchia se ne poteva affiancare un'altra, ora siamo arrivati a coprire le ultime aree libere (e c'è ancora chi crede che il territorio sia una risorsa infinita!)

2- Porterà di per sé un ulteriore grave impatto sul territorio, senza produrre nessun beneficio in termini di qualità della vita per i suoi abitanti, per quanto concerne gli aspetti viabilistici ed urbanistici, privandoli di diversi accessi che ripartivano in ambito locale i flussi di traffico (es. la superstrada Milano - Meda, che verrà coperta dalla Pedemontana), senza peraltro provvedere ad un potenziamento contestuale del trasporto pubblico.

3- La Pedemontana porterà nuove costruzioni al suo fianco. Non sarà un'autostrada che corre nel verde. In più, in base a una legge regionale approvata nel maggio di quest'anno, le imprese concessionarie che realizzeranno l'autostrada saranno autorizzate - per recuperare più velocemente gli investimenti - a edificare nelle vicinanze ulteriori costruzioni con aggravio del carico ambientale dovuto ai nuovi residenti e a nuove strutture!

4- Non esiste nessun tipo di legge o indicazione politica affinché il territorio circostante la Pedemontana sia mantenuto

agricolo, boschivo o comunque "verde". Anzi, il progetto parallelo di compensazioni ambientali prosegue molto più lentamente di quello dell'autostrada stessa (chissà come mai), e anche se sarà definito sulla carta, non esiste nessuna certezza che i singoli Comuni lo applicheranno, nè esistono sicurezze che nel giro di qualche anno, cambiata l'amministrazione "illuminata", si possa fare una variante per costruire - che so - un centro commerciale, là dove i predecessori hanno impiantato alberi per compensare la presenza dell'autostrada.

5- Visto che la Pedemontana serve ufficialmente a promuovere lo sviluppo della regione, e che una volta esso avvenuto i nuovi insediamenti richiederanno nuovi servizi, è ancora proponibile questo circolo vizioso che vuole far crescere il numero di abitanti dell'Insubria? Per chi si stanno costruendo case? Oppure il business dell'edilizia è l'unica realtà economica che fa stare in piedi, tramite gli oneri di urbanizzazione, le casse di un'area della penisola che sarebbe di per sé autosufficiente se trattenesse solo una minima parte della tassazione prodotta invece di inviarla allo Stato centrale, che la utilizza peraltro in modo oggettivamente inefficiente? I politici del Nord spacciano la Pedemontana come un grande successo, dove finalmente Roma concede ai settentrionali i finanziamenti per una grande opera. E' evidente che qui non si è capito che quei soldi erano già nostri, e che adesso che li rendono disponibili dobbiamo anche ringraziare. Bravi pirla del Nord, questa volta freagati due volte.

6- Molti fra i politici, gli amministratori, i progettisti, sanno che la Pedemontana così pensata è un progetto che nasce vecchio, inutile. Solo che non possono dirlo in pubblico: è da fare e basta, poiché è troppo tempo che se ne parla. Il trasporto su gomma è una delle forme meno razionali che siano state inventate e la Pedemontana lo manterrà con ulteriore impiego di territorio agricolo. Gli amministratori comunali sono anch'essi ben consapevoli dei danni che l'autostrada porterà al proprio territorio, ma la vogliono perché sperano in finanziamenti a pioggia per le opere accessorie (svincoli, rotonde) e per poter sbloccare i terreni e incassare maggiori oneri di urbanizzazione (e farsi rieleggere comunque!)

7- La Pedemontana attraversa tre Parchi Regionali: Groane, Lambro, Adda Nord, sfiora il Parco della Pineta e taglia tanti altri Parchi Locali d'Interesse Sovracomunale. Questo la dice tutta su chi ancora crede che una volta fatto un Parco non si possa toccare neanche una robinia.

8- La Pedemontana si farà, proprio perché a furia di dire e leggere "non ci sono i soldi" e "tanto non si farà mai", le notizie sono circolate in modo equivoco e non è stata interpellata la popolazione delle comunità su cui l'autostrada insisterà, facendo calare così la soglia di attenzione.

Ottima strategia.

9- La Pedemontana non si farà, perché all'ultimo minuto coloro che saranno toccati di persona dal progetto (espropri di terreni, vicinanza dell'autostrada alla propria abitazione, proteste ambientaliste, amministrazioni non soddisfatte della contropartita) riusciranno in maniera caotica a rimandare la realizzazione del progetto al momento in cui il costo della benzina sarà così elevato da abbattere il traffico sulle strade.

UN MODELLO CHE FALLIRA' (E PAGHIAMO ANCORA NOVI). Esiste la possibilità di dare occupazione anche evitando i "progetti pionieri" con la messa in cantiere di opere che effettivamente abbattano gli impatti e siano socialmente e ambientalmente sostenibili.

Alcuni esempi sono dei piani di recupero (vero, questa volta) di centinaia di migliaia di metri quadri di industria dismessa, di terreni inquinati, di ambienti naturali e agricoli degradati. Un esempio su tutti, l'intera Valle Oldona, sul cui fronte la nostra associazione l'ha da qualche tempo aperto un Osservatorio. Gli architetti e i pianificatori avrebbero il loro bel da fare per qualche decennio se solo fossero iniziati dei piani di deurbanizzazione, anche solo puntuale: la demolizione degli ecomostri della periferia di Milano, e tutto attorno il ripristino di corridoi ecologici, perché la vita della nostra comunità di popolo dipende anche dalla vita di tanti esseri di cui ignoriamo la funzione e la bellezza. Ma ancora, la messa in efficienza energetica di tutta l'edilizia della Regione Lombardia, che è ben lontana dai 70 KWh/ mq anno e che farebbe risparmiare emissioni ben più di 100 Pedemontane. E che dire della difesa e l'incremento di una agricoltura locale e sana, basata sull'installazione di aziende agricole che abbiamo come paradigma la prosecuzione della nostra tradizione affiancandola a mezzi moderni ed efficienti? Progetti come questi, e non è secondario, vincolerebbero già per se stessi ampie porzioni di territorio, che non sarebbero più allettanti per la speculazione edilizia in quanto già redditizi. Di nuovo, la creazione di un sistema di trasporti efficiente: abbiamo smantellato le linee tramviarie che collegavano mezza Regione, ma anche interrato i canali e i Navigli: l'altra grande risorsa dell'Insubria è proprio l'acqua.

DA ULTIMO UNA RIFLESSIONE. Come è possibile anticipare - senza avere altre mire - soldi per un'autostrada che dovrebbe essere pronta nel 2015 la quale costa 4.115 milioni di euro e che dovrebbe dare un ritorno economico solo con i pedaggi? Nel 2005 si scriveva che con livelli di domanda energetica del 2003 (senza Cina e India in vertiginosa espansione...) la durata del petrolio sarebbe stata di circa 40-45 anni. Nel 2008, col petrolio che sfiora i 150 dollari al barile, è ormai chiaro che fra 5 o 10 anni non sarà più possibile estrarre questa risorsa a prezzi

sostenibili. Allora chi avrà i soldi per pagarsi macchina, benzina e pedaggi? Ecco la fine della parabola Pedemontana.

Ogni abitante porta con sé un certo impatto ambientale che va ad aggiungersi a quello presente già molto superiore a quanto la nostra regione può sopportare (www.parchivimercatese.it).

Unico vero elemento di novità, rispetto al passato, può essere l'approccio del nuovo Presidente **Fabio Terragni**, quando si fa carico di proporre un coinvolgimento vasto della popolazione dei territori, fatto indubbiamente inconsueto nel panorama italiano, dopo anni di insensibilità. Tuttavia speriamo vivamente che questo approccio non si riveli nel corso del tempo un "contentino" per le Associazioni ambientaliste e per la popolazione interessata.

Matteo Colaone

**Associazione econazionalista Insubre
Domà Nunch**

() Citiamo solo alcuni dei luoghi del patrimonio storico-ambientale insubre che la Pedemontana sconvolgerà o cancellerà per sempre: - boschi Baraggioli (Fagnano Olona) - campagne residuali di Solbiate Olona - coste della Valle Olona fra Solbiate e Gorla Minore - Cascina Deserto (Gorla Minore) - Boschi del Rugareto e delle Cerrine (Gorla Minore, Mozzate, Cislago) - zona agricola della Cascina Montina e di Cascina Restelli (Mozzate - Limido C.) - Bosco della Moronera e della Lura (Turate - Rovellasca) - Bosco del Battù (Copreno - Lentate s/S) - Valle dei Mulini (Meda) - zona agricola della Baruccanetta e delle Roggie (Cesano Maderno) - zona agricola della Cascina Gaeta e Binzago (Cesano Maderno - Desio) - cascina Valera e località Prati (Desio) - il Meredo (Seveso - Desio) - Bosco delle Querce (Seveso - già area del disastro ICMESA 1976) - zona agricola delle Torrette (Macherio) - Santa Margherita e Cascina Bini (Lissone), - il Boscone (Sovico) - zona agricola di Albiate - colline di Bernate (Arcore) - campagne di Vimercate, Sulbiate, Mezzago, Cornate d'Adda Intersezioni dell'autostrada con le valli dei fiumi / torrenti: Olona, Fontanile di Tradate, Gradaluso, Bozzente, Lura, Seveso, Lambro, Molgora, Adda*