



Un viaggio lungo la contestata autostrada, dalle tratte già realizzate fino alla Brianza, dove oggi il cantiere è fermo. Un progetto che prosegue solo sulla carta tra rischi ambientali e difficoltà economiche, preoccupazioni e speranze.

A Cislago (VA) già sfrecciano le poche auto ma il consumo di suolo non si è fermato.

Inizia dal raccordo autostradale con l'A8 Milano-Varese il primo tratto già realizzato dell'autostrada Pedemontana Lombarda. Era la fine del 2015 quando sono state aperte le tratte A e B1. Al confine tra le provincie di Varese e Como, al km.11, c'è Cislago.

Contrariamente a quanto si possa pensare, la situazione non si è stabilizzata a 3 anni dal momento in cui le auto, poche rispetto alle previsioni, hanno iniziato a sfrecciare sul nuovo nastro d'asfalto. «Siamo in una zona agricola di alto valore secondo i dati sulla destinazione d'uso dei suoli agricoli dell'Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste» ci spiega **Maurizio Cremascoli di Salviamo il Paesaggio Cislago** mostrando la parte nord del territorio comunale. La grande area agricola-boschiva pianeggiante del Sempione, la valle del fiume Olona, le foreste della Varesina e le aree agricole comasche: è il sito stesso di Pedemontana a riconoscerlo. Eppure l'effetto "consumo del territorio", o meglio l'interesse al consumo non si è fermato, anzi.

«È nascosto da siepi Lauro Ceraso», utilizzato come perimetrazione di aree in apparenza agricole (orti) che in realtà «attendono modifiche per diventare edificabili». Al momento il risultato è quello di coprire la visuale verso il Monte Generoso e il Resegone. Da tempo i comitati spingono per [la costituzione di un parco agricolo sovracomunale, il Parco Agricolo Prealpino](#).

La Pedemontana è lì, oltre gli alberi, in superficie, una striscia che altera l'orizzonte. Ma non è finita: su queste aree c'è ancora dell'asfalto da stendere. «Non dimentichiamoci poi l'indotto drammatico generato dalla connessione tra la Pedemontana esistente e la Varesina BIS». In arrivo quindi ulteriori sacrifici: «a Cislago passerebbe proprio nel bel mezzo del Bosco del Rugareto e ancora più vicino al Torrente Bozzente».

Osservando le foto aeree, lo squarcio generato dall'opera alle aree boscate del Parco Medio Olona è già evidente prima di arrivare a Cislago.

Seguendo il progetto, poco prima della piega verso nord dell'autostrada, **è facile immaginare l'impatto della grande stazione di servizio e manutenzione, ancora da realizzare, e dei suoi svincoli di accesso.** Non solo pompe di benzina, ma edifici per il ristoro e il commercio nonché vere e proprie zone di assistenza per i TIR. Un'enorme area in cui i buoni propositi di forme nuove di trasporto sostenibile per le persone e per le merci non trovano spazio e rimangono ancorate al passato. Del resto era prevedibile, considerando l'ormai datata concezione di tutto il progetto della Pedemontana stessa.

Prima di incontrare il centro abitato, l'opera connessa citata da Cremascoli, sfiora il cimitero del paese e prosegue verso sud. **«Gli ultimi territori verdi, agricoli e boschivi rischiano di essere risucchiati dall'espansione di quello che è chiamato "tessuto urbano consolidato" che avanza verso le infrastrutture: il progetto del parco serve proprio ad evitare questo».** Preoccupa il futuro di un'area che oggi è incontaminata e dove, cosa rara, regna ancora il silenzio.

Le ruspe si sono fermate alle porte della Brianza.



A Lentate sul Seveso, km 21 dai cartelli verdi si passa a quelli blu: qui si ferma l'attuale Pedemontana. Qualche azienda vende ancora i prodotti della terra ma tra Lazzate e Cermenate, sulle aree che un tempo erano agricole, ora crescono recinzioni arancioni di cantiere e cartelli gialli di accesso riservato ai mezzi autorizzati.

Perchè l'opera si è fermata proprio qui? «Sulla Tratta B2 c'è un luogo o meglio un'area dove il completamento dell'autostrada Pedemontana Lombarda comporterebbe un rischio sanitario elevato per la popolazione residente. Si tratta dei terreni che nel 1976 furono contaminati dalla diossina fuoriuscita dall'ICMESA» spiega **Alberto Colombo** di Sinistra e Ambiente di Meda «In questi luoghi, **a distanza di più di 40 anni, il suolo risulta ancora inquinato dal potente e cancerogeno composto chimico**».

È il più grave ma non l'unico motivo di questo stop: «**La situazione in cui versa la società è disastrosa**».

A fine 2017 il tribunale ha respinto la richiesta di fallimento ma lo scenario non è cambiato.

«Le previsioni di costo iniziali erano di 4,2 miliardi di euro per l'intera autostrada, oggi lievitati a oltre 5. Il project financing è colato a picco: il finanziamento pubblico pari a 1,2 miliardi di euro è stato pressoché interamente utilizzato per coprire i costi realizzativi delle tratte attuali. I privati e

le banche si sono dileguati non giudicando conveniente l'intervento con proprio capitale. **Per il completamento dell'infrastruttura necessitano ora di altri 3 miliardi».**

La situazione attuale è il risultato di tanti errori: **«È un progetto che non risulta sostenibile a partire dalle ingannevoli stime di traffico su cui si basava lo studio di fattibilità, elaborato per giustificare necessità e redditività dell'infrastruttura. Erano previsti oltre 60.000 veicoli al giorno con punte di oltre 80.000. Attualmente, sulla tratta realizzata, siamo invece di poco sopra ai 20.000 veicoli al giorno. A questo si aggiunge la beffa di un aggravio del traffico locale e in generale di un bilancio ambientale che è pesantissimo, con la distruzione di boschi, come quello secolare della Moronera a Lomazzo e il bosco della Battù a Lazzate. «Intere aree verdi ed agricole sono state spazzate via, spezzate nella continuità o modificate nella loro originale conformazione morfologica e idraulica»**

«Il lavoro costante dei gruppi ambientalisti riuniti nel [coordinamento Insieme in Rete](#) ha consentito di portare all'attenzione dei cittadini le criticità tenute sottotraccia e di ottenere importanti modifiche al progetto definitivo, limitando ad esempio la previsione di sbancamento del bosco delle Querce e obbligando la società alla caratterizzazione».

«Purtroppo fino ad oggi c'è stata un'ostinazione istituzionale nel non voler recedere dalla realizzazione dell'opera» riconosce Colombo «considerati i risultati delle ultime elezioni regionali, non ci attendiamo repentine modifiche. **Servirebbe una presa d'atto da parte del Governo nazionale per stralciare la Pedemontana dall'elenco delle infrastrutture definite strategiche».**

L'auspicio è quindi proprio questo: l'archiviazione definitiva di questo progetto «anacronistico, dispendioso e di fatto già fallito». **«Quello che serve per la Lombardia e la Brianza»** conclude **«non sono infrastrutture autostradali faraoniche ma un nuovo modello di viabilità e di mobilità sostenibile che va adeguatamente pianificato a partire dall'applicazione del protocollo del ferro».**



La striscia grigia che incombe sul futuro delle aree verdi e dei cittadini

Cesano Maderno è la terza uscita autostradale prevista una volta entrati nel territorio brianzolo. Il nastro grigio per ora si può solo intuire analizzando il tracciato dettagliato presente sul sito dell'autostrada. Poco più avanti c'è lo stacco dalla Strada Statale n.35. **Siamo nella tratta C, quella che dovrebbe attraversare l'area densamente abitata a nord di Monza in direzione est, passando da Seregno, Desio e poi Lissone.**

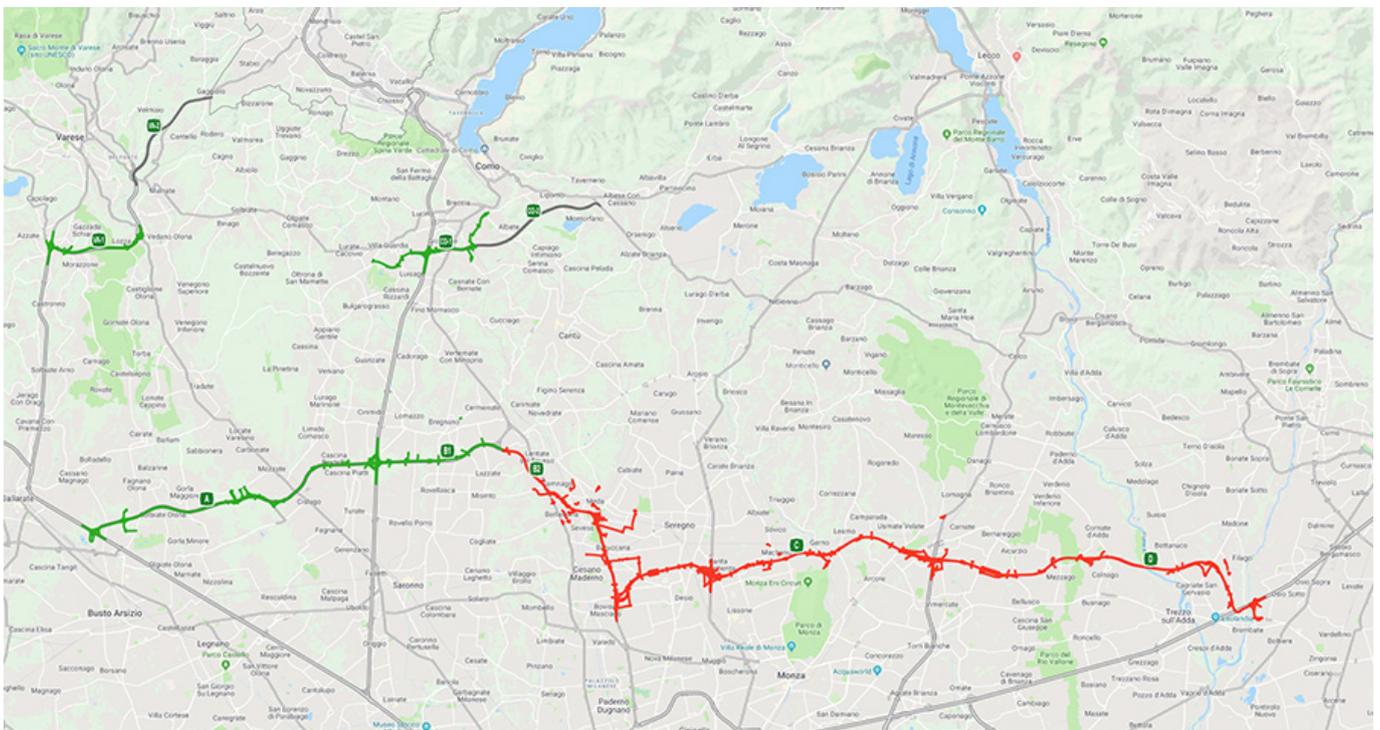
Quest'ultimo è il comune lombardo a maggior consumo di suolo, tra i peggiori di tutta

Autostrada Pedemontana: l'incompiuta che incombe alle porte della Brianza

Giovedì, 19 Aprile 2018 08:35
Di Luca D'Achille

Italia. In un contesto simile dove può passare un'autostrada? Non ci sono molte alternative: si incunea tra i pochi spazi liberi ancora presenti. Sono stati preservati proprio per questo? Forse sì. Lo scenario futuro potrebbe essere differente in funzione dell'arrivo o meno dell'opera. Si va dalla completa saturazione del territorio ad un possibile piccolo tesoro di terreni liberi sopravvissuti e da conservare per la salute dei brianzoli e più in generale dei lombardi.

Il nuovo presidente regionale Fontana sostiene da tempo che il completamento dell'opera è una priorità, anche se nel programma elettorale la parola Pedemontana non compare. È una priorità perché, a suo avviso, è esplicitamente richiesta dagli imprenditori e dai cittadini.



Su alcuni di questi cittadini, settemila circa, incombe da anni la minaccia degli espropri. A gennaio 2017 questa minaccia è stata prolungata per altri 7 anni.

Da tempo **Alberto Caspani** riflette insieme al suo gruppo sui rischi e sulle eventuali opportunità legate al passaggio della Pedemontana nel comune di Biassono dove è consigliere comunale. **«Il progetto prevede due grandi uscite nel territorio comunale. L'effetto sarebbe devastante come abbiamo evidenziato in un video di simulazione anticipando con una ricostruzione le corsie e gli svincoli che occuperanno i terreni agricoli all'interno del Parco della Valle del Lambro».**

Il timore è quello della saturazione degli spazi liberi fino a creare un unico agglomerato con i comuni vicini. Per evitare questo fin da subito è stata proposta la creazione di un grande parco urbano di circa 100 ettari sui territori rimasti liberi a est del comune. «Per confinare e limitare per quanto possibile l'impatto dell'opera. Purtroppo non siamo riusciti a far inserire la proposta nel Piano di Governo del territorio. Ora, considerati i tagli, questa opportunità si allontana sempre più». Una proposta in qualche modo rilanciata anche per l'area al confine con il comune di Lissone, anch'essa interessata dall'autostrada e dalle opere viarie connesse, proponendo la realizzazione di attraverso le proprietà energetiche delle piante e del paesaggio.

Il possibile arrivo della Pedemontana ha purtroppo accelerato un altro tipo di azione sul territorio. «In prossimità della chiesa della Brughiera al confine con Macherio» ci spiega «sono tuttora visibili le spoglie di **una serie di villette evacuate e rilocate con i fondi di Pedemontana.** Il risultato ad oggi è che sono ancora lì e sono state saccheggiate di ogni elemento di valore».

Per altri questa minaccia sembra essere più lontana. «Certo lo sappiamo da tempo, fin da quando siamo arrivati» ci dice il referente di un'attività commerciale il cui stabile si trova proprio in mezzo al tracciato autostradale previsto nella parte finale della tratta C «però non si è saputo più nulla». «**Avevamo letto del fallimento della società: speravamo e speriamo ancora che si possa concludere così ma...**». La telefonata in cerca di spunti di riflessione diventa presto una bramata richiesta di informazioni: «ma ci sono nuovi sviluppi? Per noi è importante capire cosa ci aspetta...»

Nel Vimercatese, subito dopo l'incrocio con la tangenziale Est, inizia la tratta D, l'ultima parte che dovrebbe portare l'autostrada fino alla provincia di Bergamo per chiudersi sull'A4 poco oltre fiume Brembo. Dopo il Lambro, il Molgora e l'Adda ancora un fiume attraversato da questo collegamento trasversale che non ha nulla di naturale.

Sulle compensazioni ambientali previste dal progetto, descritte dalla società stessa come straordinaria occasione per costruire ambiente e paesaggio, permangono incognite e dubbi. Porteranno un reale beneficio? Saranno effettivamente realizzate? Considerati i problemi economici di fronte all'esigenza di ridurre i costi è evidente che il taglio non sarà sulla parte "grigia", quella che porta guadagno, ma su quella "verde", che richiede fondi e spese di manutenzione.



Il nostro viaggio nel tratto di autostrada che non c'è si conclude a Bellusco. L'area agricola ai confini con Ruginello e Bernareggio dove si coltiva foraggio appare in questi giorni di un verde luminoso. I casotti di campagna non si presentano nelle condizioni migliori. Sono comunque elementi che caratterizzano un paesaggio in apparenza statico ma da non considerare abbandonato o inattivo. Dalla pista ciclabile protetta con uno steccato, una strada di campagna avanza rettilinea verso est, proprio nella stessa direzione in cui si dirigono, sulla carta, le corsie della Pedemontana.

Il tracciato ha appena attraversato l'alveo di un antico fiume e in questo punto le corsie dovrebbero lievitare in numero e in larghezza. Il progetto prevede un grande svincolo che comprende anche un altro centro di manutenzione: come per quello già virtualmente incontrato a Mozzate, si prevede un pericoloso concentrato di strutture dall'indubbio impatto

Autostrada Pedemontana: l'incompiuta che incombe alle porte della Brianza

Giovedì, 19 Aprile 2018 08:35
Di Luca D'Achille

fisico e visivo su questi spazi attualmente liberi e aperti dove **oggi a muoversi sono ancora i trattori, domani chi lo sa.**