

La Pedemontana prova a ripartire ma c'è il nodo impatto ambientale

LUCA BONZANNI

I volantini sono apparsi nei giorni scorsi, segnale di un tema che torna attuale. Il completamento della Pedemontana (A36) resta caldo nel dibattito in Brianza, soprattutto nell'ultimo polmone verde di un territorio fortemente urbanizzato. La campagna di sensibilizzazione rispetto all'impatto della tratta C, i 16,5 chilometri che dalla Milano-Meda arrivano sino all'interconnessione con la Tangenziale est, torna a muoversi con una serie di cartelli affissi all'interno del Parco dei Colli Briantei, tra Lesmo, Arcore, Camparada e Usmate Velate, tutte località che sarebbero attraversate dall'arteria: «Una colata di asfalto che abatterà gli ultimi boschi delle colline briantee», si legge sui volantini. Poco più di un mese fa qualcosa s'era sbloccato, con l'aggiudicazione da parte del gruppo Webuild (l'ex Salini Impregilo) e dell'Impresa Pizzarotti dell'appalto per la realizzazione della tratta C e della B2 (Lentate sul Seveso-Cesano Maderno).

Un progetto da oltre 1,2 miliardi di euro che ha come orizzonte per la propria conclusione le Olimpiadi invernali di Milano e Cortina 2026; prima, però, la sfida per Autostrada Pedemontana Lombarda Spa che proprio a inizio aprile ha nominato il nuovo consiglio di amministrazione, confermando come presidente l'ex ministro leghista Roberto Castelli - è chiudere la partita delle risorse, private e pubbliche. Sono pronte a partire in tempi brevi queste opere, ha assicurato Castelli al rinnovo del Cda: quel che manca, secondo la società, è l'ultimo ok del Cipess (l'ex Cipe) per dare il via libera alla procedura di finanziamento, per un'opera che secondo Castelli porterebbe diecimila posti di lavoro. Sviluppi sono evidentemente attesi a breve, mentre il ragionamento sul futuro dell'opera si inserisce all'interno di uno scenario più ampio, almeno su tre fronti. In primis la costellazione di investimenti anche infrastrutturali legati al Recovery Plan e allo "shock" economico che il governo darà all'economia reale, da ultimo secondo il piano-cantieri presentato venerdì dal premier Mario Draghi: la Pedemontana però non rientra in queste partite, al momento. C'è poi la più ampia

pianificazione infrastrutturale lombarda, un risiko intricatissimo dove la coperta (economica) rischia di essere forse troppo corta: tra le varie opere lombarde dalla lunghissima gestazione c'è anche l'autostrada Bergamo-Treviglio, nata come "Interconnessione Pedemontana-Brebemi" (Ipb) per collegare il tratto D della Pedemontana (che arrivereb-

I cantieri dovrebbero andare ad impattare pesantemente sul patrimonio naturalistico della Brianza. Scatta la protesta dei cittadini a difesa del Parco dei Colli Briantei

be sino a Osio Sotto, in Bergamasca, ma di cui da anni non si parla più in concreto) con la A35, ma che ora muove su binari ben diversi e per cui il "Piano Marshall" varato dalla Regione la scorsa estate ha stanziato 130 milioni di euro. Da ultimo il tema della sostenibilità: il Covid ha rimesso al

centro la questione ambientale, il governo Draghi ha istituito il ministero della Transizione ecologica, nel territorio brianzolo è tornata la fibrillazione. Sullo stesso sito della Pedemontana si riconosce come la tratta C sia quella «maggiore problematica sia dal punto di vista urbanistico che ambientale, a causa del passaggio a ridosso degli insediamenti edilizi e dell'attraversamento di aree di pregio naturalistico, come il parco del fiume Lambro, le colline di Arcore e numerose aree agricole». «Il Parco dei Colli Briantei è un miracolo, un'area verde con caratteristiche naturali sopravvissuta alla cementificazione - sottolinea Marco Monguzzi dell'Associazione Colli Briantei -. L'autostrada, peraltro che risponde a logiche viabilistiche vecchie, darebbe il colpo di grazia, proprio in un momento di riscoperta della natura come in questo anno segnato dal Covid». Dopo una fase di stallo, però, l'aggiudicazione dell'appalto rimette l'arteria al centro dell'attualità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OPERE STRADALI

Per i nuovi cantieri è caccia ai fondi: la società non è stata inserita nel piano strategico del governo per il rilancio post Covid ma solo in quello delle infrastrutture della Regione