

Pedemontana, col sì alla tratta 'breve' espropriati altri mille cittadini: prigionieri in casa loro

Con il parto di un nuovo progetto della tratta finale della **Pedemontana**, ora denominata in **tratta D breve**, oltre al coinvolgimento di nuovi Comuni e aree a parco prima non intaccate, verranno **espropriati** un altro migliaio di cittadini. Altri cittadini e altre imprese si aggiungono alla già lunga lista di chi paga le tasse su terreni e immobili e che per colpa della Regione Lombardia – a trazione leghista – non possono valorizzare e non valgono nulla.

Quando nel **2009** il Cipe approvò il progetto definitivo dell'autostrada Pedemontana Lombarda, 35mila cittadini proprietari di terreni, case e fabbriche sono stati avvisati che le loro proprietà sarebbero state espropriate per lasciare spazio alla costruzione dell'autostrada che avrebbe collegato il varesotto con la bergamasca per 67 chilometri. Da allora solo il 30 per cento della strada è stato realizzato, il restante 70 per cento rischiano di **non vedere mai la luce**, ma gli espropri sono rimasti, anzi aumentano, e proseguono congelando le proprietà da oltre 14 anni.

Si tratta di veri e propri prigionieri in casa loro, senza poterla né vendere né ristrutturare. Secondo le norme si potrebbe tenere sotto le forche caudine con un esproprio una proprietà per massimo sette anni. Due anni fa sono stati allungati i tempi fino allo scorso gennaio. E ora, con un **blitz illegittimo** favorito da una azione pilatesca del ministero dei Trasporti, la Cal (Concessioni autostradali lombarde), parente stretto della società lombarda Aria spa, ha di nuovo prorogato l'esproprio per tutto il 2023. Una violazione delle prerogative dei cittadini, che non ha precedenti nella storia del diritto in Italia. Una situazione insopportabile che può sfociare in contenzioso per riaffermare il diritto e la proprietà privata. Ma poiché Pedemontana è **una concessionaria autostradale**, che per sopravvivere ha dovuto essere comprata dalla Regione Lombardia attraverso Ferrovie Nord) e non un ente pubblico può proporre solo una soluzione compatibile con la concessione (il perimetro giuridico entro cui è nata), ovvero in continuità con il **"vecchio" tracciato**. Ciò che i Comuni dovrebbero mettere in discussione **non è il progetto ma la concessione**, che è l'aspetto più delicato e che può rimettere in gioco anche B2 e C. Le due tratte solo parzialmente finanziate.

Tutto questo per una variante illogica e **probabilmente illegittima**, perché è vero che l'opera che sarà realizzata da **WeBuild** finirebbe in fondo alla tangenziale est a Usmate Velate e sarebbe poco attrattiva (e quindi inutile oltre che insostenibile). La variante breve non è la soluzione logica, ma l'unica che Pedemontana può proporre perché solo una soluzione compatibile con la concessione (il perimetro giuridico entro cui è nata in continuità con il "vecchio" tracciato) ma questo non vuole dire che non ci siano soluzioni meno impattanti, meno costose e altrettanto funzionali.

Ciò che i Comuni dovrebbero mettere in discussione non è il progetto ma **la concessione**, che è l'aspetto più delicato e che può rimettere in gioco anche B2 e C. Le due tratte solo parzialmente finanziate.